



gemeente **BERGEN**

Nota zienswijzen
behorende bij het
Mobiliteitsplan gemeente Bergen

25 februari 2025

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Beantwoording zienswijzen	4
	Zienswijze 1 – Z24 195565 – geluidsbeperkende maatregelen Koninginneweg	4
	Zienswijze 2 – Z24 196837 / Z24 199215 – Belangengroep Iedereen doet mee in de Egmond	4
	Zienswijze 3 – Z24 199035 – BIZ Schoorl en Egmond aan Zee	5
	Zienswijze 4 – Z24 199144 – Reactie inwoner, omgeving Ruïnekerk en Hoflaan (Bergen)	6
	Zienswijze 5 – Z24 199468 – Reactie inwoner, omgeving Ruïnekerk en Hoflaan (Bergen)	6
	Zienswijze 6 – Z24 200397 – Reactie inwoner, omgeving Schoutsakker (Schoorl)	7
	Zienswijze 7 – Z24 200557 – Reactie inwoner, omgeving Schoorldam (Schoorl)	7
	Zienswijze 8 – Z24 201047 – Reactie inwoner, omgeving Voert (Bergen)	8
	Zienswijze 9 – Z24 201316 – Reactie inwoner, omgeving Schoorldam (Schoorl)	9
	Zienswijze 10 – Z24 201318 en Z24 201477 – Reactie inwoner, omgeving de Nessen (Bergen)	9
	Zienswijze 11 – Z24 201321 – Reactie inwoners, omgeving Duinweg (Schoorl)	10
	Zienswijze 12 – Z24 201323 – Reactie inwoners, omgeving Egmond aan den Hoef	10
	Zienswijze 13 – Z24 201474 – Reactie Fietzersbond	11
	Zienswijze 14 – Z24 201475 – Reactie buurtcomité Oudtburghweg en Kerkedijk (Bergen)	14
	Zienswijze 15 – Z24 204544 – Reactie inwoner gemeente Bergen	16
	Zienswijze 16 – Z24 201588 – Reactie inwoner Groet	17
	Zienswijze 17 – Z24 201609 – Reactie inwoner omgeving Schoorldam	18
	Zienswijze 18 – Z24 201611 – Reactie inwoner omgeving Hoflaan (Bergen)	19
	Zienswijze 19 – Z24 201743 – Reactie inwoner Bergen	19
	Zienswijze 20 – Z24 201753 – Reactie BIZ Bergen	21
	Zienswijze 21 – Z24 201801 – Reactie inwoner gemeente Bergen	22
	Zienswijze 22 – Z24 201804 – Reactie LTO Noord-afdeling Kennemerland-Zaanstreek	22
	Zienswijze 23 – Z24 201947 – Reactie inwoner omgeving Schoutsakker (Schoorl)	23
	Zienswijze 24 – Z24 201951 – Reactie inwoners omgeving Hoeverweg (Egmond aan den Hoef)	24
	Zienswijze 25 – Z24 201970 – Reactie inwoners omgeving Negen Nessen (Bergen)	25
	Zienswijze 26 – Z24 202136 – Reactie recreatiepark Carpe Diem (Groet)	26
	Zienswijze 27 – Z24 202138 – Reactie PWN	27
	Zienswijze 28 – Z24 202142 – Reactie Adviesraad Sociaal Domein	28
	Zienswijze 29 – Z24 202941 – Reactie provincie Noord-Holland	30
	Zienswijze 30 – Z24 202943 – Reactie Motorrijders Actie Groep	32
3.	Ambtshalve aanpassingen	33

1. Inleiding

Het 'concept mobiliteitsplan gemeente Bergen' heeft vanaf 8 november 2024 gedurende zes weken ter inzage gelegen voor zienswijzen. Tijdens deze termijn zijn 30 zienswijzen ontvangen. In hoofdstuk twee zijn de zienswijzen samengevat en van een antwoord voorzien. In hoofdstuk drie zijn de ambtshalve aanpassingen aangegeven.

2. Beantwoording zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien. Alle zienswijzen zijn tijdig ontvangen.

Zienswijze 1 – Z24 195565 – geluidsbeperkende maatregelen Koninginneweg

Samenvatting. Een inwoner informeert naar de ontwikkelingen rond de Koninginneweg in het kader van het Mobiliteitsplan 2024. Omdat deze persoon overweegt in de buurt te gaan wonen, wordt gevraagd welke maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te verminderen. Er is specifiek interesse in opties zoals geluid reducerend asfalt, aanpassingen in de verkeersdoorstroming en snelheidsbeperkingen. Er wordt verzocht om informatie over geplande of overweging zijnde maatregelen.

Beantwoording. Het college heeft op korte termijn geen plannen om infrastructurele maatregelen met een specifiek geluidsbeperkend effect te nemen op de Koninginneweg in Bergen. Er is op dit moment geen aanleiding om desbetreffende maatregelen te treffen.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 2 – Z24 196837 / Z24 199215 – Belangengroep Iedereen doet mee in de Egmondse

Samenvatting. De belangengroep 'Iedereen doet mee in de Egmondse' reageert op het concept-mobiliteitsplan en uit zorgen over het gebrek aan aandacht voor voetgangers en mensen met een beperking. Hoewel het plan belooft rekening te houden met wensen van verschillende groepen, missen zij hun inbreng in de uitwerking. De groep wijst op diverse knelpunten, zoals gevaarlijke oversteeken (bijv. op de N512 en de Zeeweg), een gebrek aan trottoirs, en de prioriteit die aan fietsers wordt gegeven ten koste van voetgangers. Zij pleiten verder voor:

- Stoplichten met rateltickers bij oversteekpunten.
- Veilige trottoirs, bijvoorbeeld langs de Herenweg.
- Aandacht voor de toegankelijkheid van groengebieden voor mindervaliden.
- Betere inrichting van invalidenparkeerplaatsen, met behoud van deze plekken.

De groep biedt aan om als ervaringsdeskundigen mee te denken in de werkgroep verkeer en benadrukt het belang van inclusiviteit in het mobiliteitsplan.

Beantwoording. Voetgangers en mensen met een beperking zijn voor de gemeente Bergen inderdaad een belangrijke doelgroep. In het concept mobiliteitsplan van de gemeente Bergen is daarom expliciete aandacht voor voetgangers en mensen met een beperking.

- Het thema 'gezonde en duurzame mobiliteit' introduceert een basisnetwerk, hoofdnetwerk en groennetwerk voor voetgangers. Bij belangrijke voorzieningen zoals zorginstellingen en scholen wordt extra prioriteit gegeven aan toegankelijkheid en veiligheid, met aandacht voor verlaagde trottoirbanden, oversteekvoorzieningen en gidslijnen.
- Het voornemen om in de verschillende dorpskernen de verblijfsfunctie te versterken met meer ruimte voor voetgangers en een autoluwe inrichting bevordert de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen.
- Het college stelt voor om de snelheid op verschillende wegen waar geen ruimte is om auto's en fietsers van elkaar te scheiden en terug te brengen naar 30 km/uur. Op oversteeklocaties wordt gekeken naar maatregelen zoals plateaus om snelheid te remmen en de zichtbaarheid te vergroten.

Het mobiliteitsplan is geschreven vanuit oogpunt dat de geformuleerde uitgangspunten toepasbaar zijn op de verschillende dorpen in onze gemeente. Verdere uitwerking is noodzakelijk binnen de

verschillende projecten die het college voornemens is om uit te voeren te komende jaren. Zoals al gesteld in de zienswijze is de belangengroep 'iedereen doet mee in de Egmond' uitgenodigd voor de werkgroep verkeer om voorgenomen plannen te toetsen op de verschillende (beleids-) uitgangspunten.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 3 – Z24 199035 – BIZ Schoorl en Egmond aan Zee

Samenvatting. De ondernemersverenigingen geven aan enthousiast te zijn over het concept. De volgende feedbackpunten worden aangekaart:

1. De visie is te vrijblijvend en mag concreter. Bijvoorbeeld 'met als doel om te onderzoeken of het mogelijk is de straten autoluwer of zelfs autovrij (op bepaalde momenten) te maken.' Het gedeelte 'om te onderzoeken of het mogelijk is', mag eruit om het krachtiger te maken.
2. Een zin als 'Aandachtspunt is wel dat personeelsgebrek in het openbaar vervoer ertoe kan leiden dat er minder mogelijkheden zijn voor uitbreiding van de dienstverlening.' Is niet nodig. We kunnen nog wel 10 redenen bedenken waarom een betere busverbinding niet mogelijk is. Hoeft wat ons betreft niet in een visiedocument. Zwakt de ambitie alleen maar af.
3. Er wordt in de visie niets vermeld over pleinen als Het Roode Leeuwplein (Schoorl) en het Pompplein (Egmond aan Zee). De openbare ruimte, en dan vooral in Egmond aan Zee, moet meer dan ooit ingericht worden als een plek om te verblijven, te ontmoeten en te ontspannen. Focus verplaatst zich van winkelen en horeca naar creëren van sociale ontmoetingsplekken die bijdragen aan een aangename en gastvrije sfeer. Bij herinrichtingen komt dit neer op aandacht voor groen, verblijfskwaliteit en multifunctionele voorzieningen (i.p.v. het gebruik van pleinen als fietsenstalling of laad- en losplek).
4. Focus vanuit transferia niet alleen op drukke stranddagen en de stranden, maar ook op de drukke weekenden in centra en omliggende bossen.
5. Kruispunt Laanweg-Voorweg is een groot knelpunt in Schoorl. Vanwege drukte ontstaat er een opstopping. Is hier een rotonde mogelijk als oplossing?

Beantwoording.

1. Het punt dat wordt aangegeven heeft betrekking op de principes bij het uitwerken van gewenste maatregelen om de verblijfskwaliteit in de kernen te verbeteren. Dit gaat over het uitgangspunt/doel dat het college samen wil uitwerken met bewoners en ondernemers. Het klopt dat een onderzoek niet het doel is, maar een middel. Het doel is om straten autoluwer of zelfs autovrij (op bepaalde momenten) zijn te krijgen.
2. Het neerzetten van dit aandachtspunt verzwakt de ambitie niet, maar geeft realisme mee bij het formuleren van wensen en uitgangspunten.
3. De visie en de thema's uit het mobiliteitsplan gaan over de gehele gemeente en dus ook over alle dorpscentra. De uitgangspunten gelden dus ook voor de pleinen al Het Roode Leeuwplein in Schoorl en het Pompplein in Egmond aan Zee. Daarnaast wordt er op dit moment gewerkt aan de herinrichting van Het Roode Leeuwplein in Schoorl. Het college geeft in het thema vitale kernen prioriteit aan in bepaalde locaties om een aanzet te geven en vanuit dat punt projecten op de nemen in de uitvoeringsagenda.
4. De inhoudelijke reactie op transferia is gedeeltelijk terecht. Het college herkent zich in het punt dat er ook (toeristische) drukte aanwezig in de weekenden. De ingenomen standpunten gelden dan ook indirect voor de drukke (weekend-)dagen in centra en omliggende bossen. Het verschil zit alleen in de type toeristen/dagjesmensen. Het aantal bezoekers aan onze stranden piekt op een aantal dagen in het jaar. Op die dagen wordt het huidige parkeerareaal in de verschillende (strand-)kernen overbelast. Vandaar de beslissing van het college om te focussen op het

faciliteren van goede overstappunten aan de randen van onze kernen waarmee het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets naar de stranden wordt gestimuleerd. Gedurende drukke weekenddagen worden vooral de dorpscentra gebruikt door mensen die komen voor winkels, restaurants en overige aanwezige horecagelegenheden. Meestal is het huidige parkeerareaal in en rondom de centra groot genoeg om onze bezoekers op te vangen. Mocht dit niet het geval zijn, dan kunnen bezoekers nog steeds gebruik maken van de overstappunten die de gemeente faciliteert. Nogmaals, het college behoudt de focus op overstappunten naar de stranden en de duinen.

5. Het is het college bekend dat er op het betreffende punt tijdens drukke opstoppen ontstaan. Het college evalueert kruispuntvormen vaak wanneer de omliggende straten toe zijn aan groot onderhoud. Alleen in gevallen van hoge urgentie wordt hiervan afgeweken. Dat is in het geval van het kruispunt Laanweg-Voorweg niet aan de orde. Op het moment dat de aansluiting in aanmerking komt voor grootschalig onderhoud wordt bekeken welke maatregelen zo nodig getroffen moeten en kunnen worden, bij voorbeeld een rotonde, om de doorstroming te verbeteren.

Conclusie. De zienswijze leidt op de volgende punten tot aanpassing van het concept mobiliteitsplan: op pagina 51 is het principe over samen werken met bewoners en ondernemers over het verbeteren van de verblijfskwaliteit aangescherpt. De tekst is aangepast naar *“We gaan voor verschillende straten samen met lokale bewoners en ondernemers in gesprek over de wensen, met als doel de straten autoluwer of zelfs autovrij (op bepaalde momenten) te maken.”*

Zienswijze 4 – Z24 199144 – Reactie inwoner, omgeving Ruïnekerk en Hoflaan (Bergen)

Samenvatting. De indiener spreekt waardering uit voor het mobiliteitsplan en steunt het voorstel om het gebied rond de Ruïnekerk autovrij te maken en te bestemmen voor voetgangers. Daarnaast wordt gepleit voor maatregelen op de Hoflaan om de snelheid van auto's te beperken en de fietsstraat veiliger te maken. Momenteel worden fietsers vaak ingehaald door auto's die te hard rijden. Het belang van handhaving van de maximumsnelheid van 30 km/uur wordt benadrukt.

Beantwoording. Voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de directe omgeving van de Ruïnekerk wordt een participatietraject opgestart (zie uitvoeringsagenda). Verder is de Hoflaan ingericht als fietsstraat volgens de gestelde richtlijnen. Handhaving op snelheid ligt bij de politie en het openbaar ministerie. De gemeente heeft regelmatig overleg met de politie waarbij de inzet op handhaving wordt besproken en geëvalueerd.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 5 – Z24 199468 – Reactie inwoner, omgeving Ruïnekerk en Hoflaan (Bergen)

Samenvatting. De indiener verzoekt om het gebied rond de Ruïnekerk om te vormen tot een voetgangersgebied. Daarnaast wordt gepleit voor veiligheids- en snelheidsbeperkende maatregelen op de Hoflaan, waaronder handhaving van de maximumsnelheid van 30 km/uur op de fietsstraat.

Beantwoording. Zie beantwoording Zienswijze 4 – Z24 199144.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 6 – Z24 200397 – Reactie inwoner, omgeving Schoutsakker (Schoorl)

Samenvatting. Een inwoner van Schoorl benadrukt dat de Schoutsakker weliswaar is aangewezen als 30 km-zone, maar dat deze niet als zodanig is ingericht. Dit leidt tot hardrijden en verkeersoverlast, vooral sinds Google Maps deze straat als kortste route aanwijst. De respondent pleit voor een betere inrichting, zoals wegversmallingen, eenrichtingsverkeer of een fietsstraat. Daarnaast wijst de schrijver op parkeerproblemen. Dagjesmensen zoeken vaak naar gratis parkeerplekken in woonwijken voordat ze betaalde opties overwegen, wat tot verhoogde parkeerdruk en verkeersbewegingen in de Schoutsakker leidt. Recreatieparken en bedrijven dragen bij aan deze druk doordat zij parkeerplaatsen ontoereikend reguleren, waardoor voertuigen in omliggende straten belanden.

Tot slot wordt de behoefte aan deelmobiliteit aangestipt; de schrijver zou graag gebruikmaken van een deelauto, maar merkt op dat deze in Schoorl niet beschikbaar is. De oproep is om in het beleidsplan aandacht te besteden aan de inrichting van de Schoutsakker met betrekking tot snelheid en parkeren.

Beantwoording. De Schoutsakker is zowel in de oude als de herziene versie van het categoriseringsplan van de gemeente Bergen aangewezen als een 'erftoegangsweg' waar een snelheidslimiet geldt van 30 km/uur. Wanneer de weg toe is aan het uitvoeren van groot onderhoud (bijv. vervanging van het riool) kan de inrichting van de weg worden heroverwogen. Op dat moment wordt er aan de hand van participatie, de lokale kennis van verkeerskundigen van de gemeente en de richtlijnen van nationale kennisinstituten invulling gegeven aan de gewenste inrichting. De komende jaren is de Schoutsakker nog niet in beeld voor groot onderhoud.

De route voor verkeer richting het centrum van Schoorl, het duingebied en de verschillende recreatieparken en hotels gaat via de Laanweg, de Heereweg en de Voorweg. Dat enkele weggebruikers de Schoutsakker gebruiken als toegangsweg tot die bestemming is niet te voorkomen. Het inrichten van de Schoutsakker als fietsstraat en/of het toepassen van eenrichtingsverkeer op de Schoutsakker zal hier nauwelijks tot geen effect op hebben.

Het mobiliteitsplan gaat niet specifiek in op parkeerbeleid en parkeerregulering. Hier zijn de recent vastgestelde nota parkeernormen 2020 en het parkeerbeleid (2021) leidend. Recreatieparken moeten voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein creëren om aan de parkeerbehoefte van hun gasten te voldoen. De overige parkeercapaciteit in de openbare ruimte, waaronder in de Schoutsakker, dienen het algemene belang van de omliggende functies.

Het mobiliteitsplan gaat in op het verbeteren van de voorzieningen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer als belangrijk alternatief van de auto. Het faciliteren van goede overstappunten aan de randen van onze dorpscentra hoort hierbij.

Het mobiliteitsplan ziet de opkomst van deelmobiliteit als een kans op overstappunten en het college zal kansrijke initiatieven dan ook faciliteren. Dit geldt ook voor initiatieven in woonwijken, mochten deze ontstaan. In buurgemeenten als Castricum en Heiloo zijn lokale energiecorporaties zoals CALorie en HeilooEnergie actief op dit gebied. De gemeenten faciliteren de corporaties door het beschikbaar stellen van parkeerplekken. Castricum en Heiloo hebben daarentegen een eigen OV-knooppunt wat een belangrijke voorwaarde is voor de slagingskansen van deelmobiliteit. Voor onze gemeente is dit niet het geval, maar kan het faciliteren van energiecorporaties een optie zijn.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 7 – Z24 200557 – Reactie inwoner, omgeving Schoorl (Schoorl)

Samenvatting. De indiener ziet een fietstransferium aan de Damweg ten oosten van de N9 als een mogelijkheid. Tussen de Damweg, de N9 en de fietstunnel, te bereiken langs het bestaande parkeerterrein vanaf de Rijksweg.

Beantwoording. Voor het vinden van een geschikte locatie voor een fietstransferium in Schoorl wordt een studieproject opgezet. De suggestie van de indiener wordt meegenomen in het studieproject.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 8 – Z24 201047 – Reactie inwoner, omgeving Voert (Bergen)

Samenvatting. Een inwoner van Bergen maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid op de Voert, met name voor ongemotoriseerde weggebruikers zoals fietsers en wandelaars. De indiener wijst erop dat de Voert, hoewel bedoeld voor bestemmingsverkeer, in de praktijk vaak wordt gebruikt door doorgaand gemotoriseerd verkeer, inclusief zwaar verkeer. De smalle weg met bermen en sloten, gecombineerd met hoge snelheden, leidt volgens de indiener tot gevaarlijke situaties, vooral voor scholieren en recreanten. Er is onvoldoende handhaving en de huidige verkeersmaatregelen blijken ineffectief. Om de situatie te verbeteren, stelt de indiener twee mogelijke oplossingen voor:

- Aanpassing van de infrastructuur: Het creëren van een fysieke knik ter hoogte van Voert 14, zodat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Dit zou het gebied veiliger maken voor bewoners en bezoekers van nabijgelegen voorzieningen.
- Omvorming tot fietspad: Het herinrichten van de Voert als fietspad, waar alleen bestemmingsverkeer met lage snelheid toegang heeft. Deze oplossing zou ook de doorgang voor hulpdiensten garanderen.

De indiener benadrukt dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft om de veiligheid van ongemotoriseerde verkeersdeelnemers te waarborgen en roept op tot het creëren van een veilige en ongestoorde fiets- en wandelroute in het natuurgebied. Tevens verzoekt de indiener om spreekrecht om de zienswijze nader toe te lichten.

Beantwoording. Het mobiliteitsplan herzielt het verouderde wegen-categoriseringsplan door de GOW30 op te nemen in het wegennetwerk van de gemeente Bergen. De hiërarchie tussen de verschillende type wegen (gebaseerd op de verschillende functies van wegen in het wegennetwerk) zorgt samen met de hieruit volgende inrichting en het daadwerkelijke gebruik van de wegen voor een veilige, bereikbare en leefbare gemeente. De drie facetten (de functie, de inrichting en het gebruik) moeten in balans zijn en worden daarom gemonitord. De Voert is en blijft gecategoriseerd als een 'erftoegangsweg', met binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 30 km/uur en buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 60 km/uur. Buiten de bebouwde kom is de Voert ingericht als een typische polderweg, om ook het (traditionele) gebruik van polderwegen te faciliteren: het bereikbaar houden van weiland-/polderpercelen voor de desbetreffende grondeigenaren en -gebruikers en omwonenden. Omdat het ongewenst is dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de Voert (hiervoor zijn de Herenweg en de Eeuwigelaan geschikt), geldt er een verbod op gemotoriseerd verkeer uitgezonderd voor bestemmingsverkeer.

Het college erkent de zorgen van de indiener over het gebruik van de Voert door gemotoriseerd verkeer zonder een bestemming aan de Voert, maar ziet vanuit de voorgaande redenering op dit moment geen noodzaak om hier overige maatregelen te nemen. Gezien de functie van de Voert is het huidige verbod op gemotoriseerd verkeer uitgezonderd voor bestemmingsverkeer het meest geschikt. Het voorstel om een fysieke 'knip' (dit interpreteert het college als 'knip') aan te brengen is een vergaande maatregel dat een negatief effect heeft op bereikbaarheid van landbouwverkeer, hulpdiensten maar ook direct aanwonenden. Situaties zoals omkeerbewegingen of risicovol rijgedrag om de knip te omzeilen zijn onwenselijk en zorgen voor een verkeersonveiligere situatie dan de situatie op dit moment. Het college ziet daarom geen aanleiding om een knip op de Voert aan te brengen. Het voorstel om de Voert tot fietspad om te vormen is niet in lijn met de functie van

de Voert en ziet het college als niet mogelijk. Zoals al aangegeven is de Voert een essentiële toegangsweg voor agrariërs, bewoners en andere belanghebbenden. Het omvormen van de Voert tot fietspad is zowel voor fietsers als voor het andere aanwezige verkeer geen verkeersveilige maatregel. In plaats daarvan zet het college in het mobiliteitsplan in op de aanleg van passeerhavens of passeerstroken met grasbetontegels op smalle (polder-)wegen waar passeren lastig is en vracht- en/of landbouwverkeer op aanwezig is (pagina 54).

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 9 – Z24 201316 – Reactie inwoner, omgeving Schoorl (Schoorl)

Samenvatting. Een inwoner benadrukt dat het een goed plan is om fietsen te bevorderen en te faciliteren, maar maakt zich zorgen over het realiseren van een veelal leegstaand transferium ('zonde van het geld een dergelijke verstening'). De indiener stelt dat het hier en daar toevoegen van extra insteekhavens zoals bij het Hof van Schoorl meer op zijn plaats is.

Beantwoording. Zie ook de beantwoording van zienswijze 7 (Z24 200557).

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 10 – Z24 201318 en Z24 201477 – Reactie inwoner, omgeving de Nessen (Bergen)

Samenvatting. Een inwoner heeft het concept mobiliteitsplan met belangstelling gelezen en heeft moeite te begrijpen waarom de Zuidlaan als secundaire fietsroute wordt geduid. De vereniging Negen Nessen is van mening dat dit pad primair gebruikt wordt door de bewoners van de Nessen en dat fietsers worden gedoogd. De indiener geeft aan dat, zeker met de continue groei van het aantal elektrische fietsen, de Zuidlaan niet geschikt is als Secundaire Fietsroute en stelt dat de parallel lopende Churchillaan hier wel geschikt voor is. Op die manier wordt er recht gedaan aan het volgende punt uit het mobiliteitsplan '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.' Naast de zienswijze over de omgeving van de Nessen vraagt de inwoner of het klopt dat het mobiliteitsplan op de Zeeweg naar Bergen aan Zee 30 km/uur in gaat voeren. Dit lijkt de inwoner niet verstandig aangezien dit kan leiden tot veel irritatie, onbegrip en overtredingen.

Beantwoording. De Zuidlaan is als geheel (tussen de Schapenlaan en de Breelaan) opgenomen in het fietsnetwerk van de gemeente Bergen, gezien de functie van de laan als een directe verbinding tussen het poldergebied en duin-/centrumgebied van de gemeente. Met direct wordt bedoeld dat de fietser zo direct mogelijk van herkomst naar bestemming kan komen, waar omrijden beperkt blijft tot het minimum. Dit zijn belangrijke voorwaarden voor een goed fietsnetwerk en past dus binnen ons beleid om het gebruik van de fiets te bevorderen. De Churchillaan is ook opgenomen in het fietsnetwerk. Het vastgestelde netwerk en de bijbehorende functionele eisen zijn te vinden in het vigerende fietsbeleidsplan van de gemeente Bergen (Pak de Fiets, 2016) en blijven ongewijzigd. De veronderstelling dat het snelheidsregime op de Zeeweg naar Bergen aan Zee wordt veranderd naar maximaal 30 km/uur klopt niet helemaal. Het gaat alleen om het deel van de Zeeweg, tussen de rotonde in Bergen aan Zee en de Paulineweg. De Zeeweg (vanaf de rotonde Eeuwigelaan/Herenweg tot de rotonde Elzenlaan/Zeeweg) is een provinciale weg die buiten de bebouwde kom ligt. De provincie Noord-Holland heeft de weg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) en er geldt deels een snelheidsregime van 60 km/uur en een regime van 80 km/uur. De gemeente stelt niet voor om het snelheidsregime op dit deel van de Zeeweg aan te passen.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 11 – Z24 201321– Reactie inwoners, omgeving Duinweg (Schoorl)

Samenvatting. De indieners steunen de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur, maar doen een aanvullende suggestie. Ze stellen voor om de snelheid al vanaf het begin van de bebouwde kom van Schoorl te verlagen naar 30 km/uur, in plaats van pas na de kruising Postweg/Duinweg. Dit omvat ook de gevaarlijke dubbele bocht tussen Hotel Blooming en deze kruising. Als redenen worden genoemd:

- Een oversteekplaats voor paarden midden in de bocht.
- Veelvuldig oversteken door fietsers en mountainbikers bij de kruising Postweg/Duinweg.
- Een voetgangersoversteekplaats direct na de bocht die veiliger gebruikt kan worden bij een lagere snelheid.

De indieners verzoeken deze punten mee te nemen in de definitieve vaststelling van het mobiliteitsplan om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Beantwoording. Het college houdt zich in beginsel aan de opgenomen redenering in het mobiliteitsplan, namelijk dat we de verkeersveiligheid gaan 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. Voor de Duinweg geldt dit vanaf de meest zuidelijke kruising met de Postweg (nabij de dorpsgrens van Schoorl en Bergen). Het is de verantwoordelijkheid van het college om dit op een juiste manier in te richten en tijdig op de meest veilige manier in te leiden. Dit is een ontwerp-kwestie en het komt terug bij de verdere uitwerking van het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur op dit soort type wegen (GOW30).

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 12 – Z24 201323 – Reactie inwoners, omgeving Egmond aan den Hoef

Samenvatting. De indieners verwijzen naar een eerder ingediende inbreng met handtekeningen op 16 mei 2023 over het Mobiliteitsplan, waarin ze aandacht vragen voor de verkeerssituatie op de Weg naar de Bleek. Ze constateren dat de huidige toegestane snelheid van 60 km/uur niet meer geschikt is gezien het intensieve gebruik van deze smalle, landelijke weg door wandelaars, fietsers, paardrijders, auto's, campers en caravans. Dit leidt tot onveilige situaties, zeker voor kwetsbare verkeersdeelnemers en bewoners van huizen dicht aan de weg. De indieners verzoeken om:

- Verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur.
- Aanwijzing van de weg als bestemmingsverkeer of eenrichtingsverkeer.

Ze dringen aan op opname van deze maatregelen in het definitieve Mobiliteitsplan om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Beantwoording. De Weg naar de Bleek is en blijft gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW). Gezien de ligging buiten de bebouwde kom wordt hier een snelheidsregime van 60 km/uur aangehouden. Uit snelheidsstatistieken blijkt dat de V85 (een kengetal dat de snelheid aangeeft waar 85% van de weggebruikers onder zit) tussen de 30 en 41 km/uur zit. Het college neemt geen extra maatregelen specifiek op de Weg naar de Bleek in het mobiliteitsplan.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 13 – Z24 201474 – Reactie Fietzersbond

Samenvatting. De Fietzersbond Bergen ondersteunt de richting van het Mobiliteitsplan, dat meer ruimte creëert voor voetgangers en fietsers. Ze pleiten echter voor enkele aanscherpingen op vijf hoofdpunten:

1. Voorrang op hoofdfietsroutes en doorfietsroutes.
 - Toekenning van voorrang aan fietsers op gemeentelijke en provinciale fietsroutes, vooral binnen de bebouwde kom. Het voorstel om de tekst op pagina 25 te wijzigen naar: voorrang wordt aan een GOW30 toegekend, indien dit een hoofdfietsroute is.
 - Aanpassingen voorgesteld voor kruispunten en wegenstatus (zoals de Komlaan, Sportlaan, Slotweg, Centrum Bergen en Breelaan).
 - Aanpassing verkeerslichten voor betere doorstroming voor fietsers.
 - Doorfietsroute uitbreiden naar Bergen aan Zee met voorrang voor fietsers op de rotonde Franschman en op het kruispunt van de Hoflaan met de Eeuwigelaan en de Komlaan.
 - Hoofdfietsroutes verdienen hoge kwaliteit wat betreft wegdek.
 - Als onderbouwing voor de status van een weg als deel van het auto- of fietsnetwerk missen wij gemeten aantallen / intensiteiten.
2. Maximumsnelheid 30 km/uur binnen alle kernen
 - Pleidooi voor invoering van 30 km/uur op alle wegen binnen de bebouwde kom.
 - Extra snelheidsremmende maatregelen bij specifieke locaties met veel fietsverkeer, zoals Egmonderstraatweg-Delverspad.
3. Transferia en parkeerbeleid
 - Minder transferia en betere koppeling aan beleid voor parkeren en fietsenstallingen.
 - Beperking van parkeerplaatsen in de kernen en aan de kust, en hogere tarieven voor dagjesmensen.
 - Pleidooi voor moderne transferia bij N-wegen met voorzieningen zoals fietsenstallingen en laadpalen.
4. Behoud fietspaden in de duinen
 - De Fietzersbond waardeert het behoud en de uitbreiding van het fietspadennetwerk in de duinen.
 - Verzoek om expliciete garantie dat bestaande fietspaden niet worden opgeheven.
5. Overige opmerkingen
 - Verkeersveiligheid prioriteren door ingrepen in poldergebied en aanpak van gevaarlijke kruispunten op provinciale wegen.
 - Pleidooi voor meer autovrije zones in de centra van Bergen, Schoorl en Egmond aan den Hoef.
 - Aandacht voor klimaatbeleid en duurzaamheid, tegengaan van sluipverkeer en verbetering van weginrichting.

De Fietzersbond benadrukt dat hun suggesties het Mobiliteitsplan meer toekomstgericht maken en hoopt betrokken te blijven bij de verdere uitwerking.

Beantwoording. Het doet het college deugd om te horen dat de Fietzersbond blij is met de richting die het mobiliteitsplan van de gemeente Bergen aangeeft. Hieronder worden de suggesties van de Fietzersbond per hoofdpunt behandeld.

1. Voorrang op hoofdfietsroutes en doorfietsroutes.
 - Het college verwacht de veronderstelde concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto door de opgenomen uitgangspunten in het mobiliteitsplan te verbeteren. De verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers staat echter boven een zogenaamde concurrentiepositie van één specifieke verkeersdeelnemer. Het is onverstandig om voorrangssituaties te veranderen als dit ten koste gaat van een veilige verkeerssituatie. Het mobiliteitsplan gaat daarom uit van de voorgestelde wegcategorisering, het bestaande

fietsbeleid, de principes van Duurzaam Veilig (DV3) en de richtlijnen van het CROW op het gebied van voorrangssituaties. Op deze manier volgt het college op een consequente manier vigerend beleid en relevante richtlijnen met als doel een samenhangend wegnennetwerk dat zorgt voor een bereikbaar, leefbaar en veilige gemeente.

- De voorgestelde tekstwijziging (*'voorrang wordt aan een GOW30 toegekend, indien dit een hoofdfietsroute is'*) voert het college niet door in het mobiliteitsplan. De voorrang op een kruising tussen twee GOW30-wegen wordt bepaald door vast te stellen welke weg het meeste prioriteit heeft. Dit wordt onder andere bepaald aan de hand van het fietsnetwerk of aan de functie van de weg in het gehele wegnennetwerk.
- De Fietzersbond stelt verder een verandering voor in de status van de volgende wegen:
 - De Komlaan (Bergen) categoriseren als ETW30. De verandering voert het college niet door in het mobiliteitsplan. De Komlaan is in het huidige categoriseringsplan gecategoriseerd als GOW50 omdat het onderdeel is van het ontsluitende netwerk (o.a. ter ontsluiting van Bergen aan Zee). Deze functie blijft de Komlaan ook in de toekomst houden; er zijn hiervoor geen reële alternatieven. Het college stelt daarom voor om de Komlaan als GOW te houden maar wel het snelheidsregime naar 30 km/uur te brengen (GOW30), aangezien het niet mogelijk is om losliggende fietsvoorzieningen aan te brengen.
 - De Sportlaan (Schoorl) categoriseren als ETW30. De verandering voert het college niet door in het mobiliteitsplan. De Sportlaan is in het huidige categoriseringsplan gecategoriseerd als GOW50 omdat het onderdeel is van het ontsluitende netwerk. Deze functie blijft de Sportlaan in de toekomst houden; er zijn hiervoor geen reële alternatieven. Het college stelt daarom voor om de Sportlaan als GOW te houden maar wel het snelheidsregime naar 30 km/uur te brengen (GOW30), aangezien het niet mogelijk is om losliggende fietsvoorzieningen aan te brengen.
 - De Slotweg (Egmond aan den Hoef) van GOW50 naar ETW30. Het college kan zich vinden in de redenering van de Fietzersbond. Het verlengde van de Slotweg/ Sabine van Beierenlaan in Egmond aan den Hoef is een belangrijke (door-)fietsroute. Het categoriseren van de wegen als ETW maakt het mogelijk om beide wegen bij de volgende reconstructie passend in te richten.
 - Centrum Bergen alles ETW30 en delen rond Ruïnekerk en de Jan Oldenburglaan volledig autovrij maken. De verandering voert het college niet door in het mobiliteitsplan aangezien de wegen in het centrum van Bergen al gecategoriseerd zijn als ETW30 (vanaf de entree van het centrum op de Dreef tot aan de Komlaan). Het autovrij maken van delen rond de Ruïnekerk en de Jan Oldenburglaan wordt behandeld in het thema 'Vitale kernen' van het mobiliteitsplan.
 - Breelaan fietsstraat maken, zonder paaltjes en met eenrichtingsverkeer. De Breelaan is gecategoriseerd als ETW30 en is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Bergen. Wanneer de Breelaan toe is aan groot onderhoud (bijv. rioolonderhoud) zal er met vakspecialisten, buurtbewoners en belangenverenigingen worden gekeken naar de meest geschikte inrichting gebaseerd op vigerend beleid.
- Doorstroming verkeer bij verkeerslichten. Het college baseert de afwikkeling van verkeer op een kruispunt op bereikbaarheid, veiligheid en beleidsuitgangspunten zoals hoofd- en doorfietsroutes. Het gaat niet om één vervoersmiddel, maar om de algehele verkeerssituatie. Hierbij is wel het geval dat moderne verkeerslichten door technologische ontwikkelingen flexibeler zijn in het veranderen van de afwikkeling, waardoor er ook op bepaalde drukke momenten (voor bijvoorbeeld fietsers) kan worden gekozen om specifieke verkeersdeelnemers langer groentijd te geven.

- De Fietzersbond stelt voor om het woord 'vaak' te schrappen op pagina 39 (paragraaf provinciale doorfietsroutes). Dit voert het college niet door in het mobiliteitsplan, aangezien een doorfietsroute niet altijd voorrang heeft op ander verkeer.
 - De Fietzersbond ziet de doorfietsroute graag doorgetrokken worden naar Bergen aan Zee waar de fietsers in de voorrang moeten op de rotonde bij de Franschman en op de kruising van de Hoflaan met de Eeuwigelaan en de Komlaan. De rotonde bij de Franschman buiten de bebouwde kom en op dit soort rotondes heeft het gemotoriseerd verkeer voorrang op de fietspaden. Deze rotonde is overigens in beheer van de provincie Noord-Holland. Als laatst verandert het college niets aan de voorgenomen kruising van de Hoflaan met de Eeuwigelaan en de Komlaan. De achterliggende overwegingen zijn opgenomen in het verkeersbesluit 'Eeuwigelaan - Bergen' (d.d. 11 juni 2021).
 - Hoge kwaliteit wegdek hoofdfietsroutes. Het college houdt zich aan de vastgestelde beleidsplannen als het gaat over het onderhoud van wegen, waaronder ook fietspaden.
 - Als onderbouwing voor de status van een weg als deel van het auto- of fietsnetwerk mist de Fietzersbond gemeten aantallen / intensiteiten. Het college baseert de functie ('status') van een weg niet alleen op intensiteiten. Een weg krijgt een functie toegewezen op basis van de samenhang ten opzichte van andere wegen, waarbij bereikbaarheid en veiligheid maar ook leefbaarheid een belangrijke rol spelen. Dit neemt niet weg dat intensiteiten gemonitord moeten worden, dit neemt het college als project op in de uitvoeringsagenda.
2. Maximumsnelheid 30 km/uur binnen alle kernen. Het college voert de voorgestelde wijziging (*'alle straten binnen de bebouwde kom 30 km/uur'*) niet door. In het eerste thema van het mobiliteitsplan (veilig samen op weg) stelt het college dat de verkeersveiligheid verbeterd moet worden door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verlagen naar 30 km/uur op wegen waar ook fietsers gebruik maken van de rijbaan. Hier sluit het college aan bij landelijke richtlijnen. Verdere motivatie staat vermeld in het mobiliteitsplan.
 3. Transferia en parkeerbeleid. De locatie aan de Uilevangersweg in Bergen is geschikt als overstappunt/transferium naar Bergen aan Zee. De parkeerplek wordt nu al benut als overstappunt. De locatie aan de Sportlaan in Schoorl is een parkeerplek die de vele functies in het centrum van Schoorl voorziet in parkeerbehoefte en is niet per definitie een traditioneel transferium. Volgens onze parkeernormen, die worden ondersteund door de parkeerkencijfers van het kennisinstituut CROW, zijn parkeerplaatsen in en rondom dorpscentra (dus ook in Bergen en de Egmondten) nodig om de parkeervraag die de verschillende functies zoals restaurants en winkels genereren op te vangen. Het voornemen om een locatie voor een fietstransferium te zoeken aan de rand van Schoorl (richting Schoorlham en langs de N9) is opgenomen in het mobiliteitsplan en wordt als project opgenomen in de uitvoeringsagenda. Een fietstransferium op die plek kan het centrum van Schoorl mogelijk ontlasten van een gedeelte van de bestaande parkeerdruk. Het voorstel van de Fietzersbond om van de parkeerterreinen bij de Olympiaweg en de Meent een modern transferium te maken is opgenomen in het mobiliteitsplan. Een kanttekening is dat het college hier afhankelijk is van Alkmaar, aangezien dit hun grond is.
 4. Behoud fietspaden in de duinen.
- Geen beantwoording nodig, zienswijze komt overeen met de uitgangspunten van het college.
5. Overige opmerkingen.
 - Uitgangspunten voor de looproutes worden toegepast bij herinrichtingen.
 - Het begrip 'voetgangersgebied' verandert het college niet in 'autovrij gebied'. De reden is dat het begrip 'autovrij gebied' niet de lading dekt. Een voetgangersgebied benadrukt de focus op voetgangers, waarmee de focus wordt gelegd op wat het college wel wil in een bepaald gebied. In dit gebied ligt het primaat bij de voetganger, maar zou je eventueel ook fietsers willen toestaan of is het nodig om beperkt autoverkeer mogelijk te maken voor bijvoorbeeld bewoners van het gebied.

- Het klimaatbeleid van de BUCH is meegenomen als kader voor dit mobiliteitsplan. Duurzaamheid is uitgewerkt in de verschillende thema's door de focus te leggen op verblijven, verkeersveiligheid en actieve mobiliteit.
- Het onderwerp sluipverkeer in de polderwegen is meegenomen in het mobiliteitsplan. Op pagina 31 en pagina 40 van het mobiliteitsplan worden kleine aanpassingen doorgevoerd om dit explicieter te maken. Op pagina 52 staat geschreven dat er voldoende passeerhavens of passeerstroken aanwezig moeten zijn op wegen met veel landbouwverkeer, zodat fietsers veilig deel kunnen nemen aan het verkeer op die wegen.

Conclusie. De zienswijze leidt op de volgende punten tot aanpassing van het concept mobiliteitsplan: de categorie van het verlengde van de Slotweg in Egmond aan den hoef is aangepast. In de categorisering wegen 2005 was dit deel van de Slotweg (tussen de kruising met de Kalkovensweg en de 30 km/uur grens) gecategoriseerd als GOW50. In de nieuwe categorisering is de gehele weg gecategoriseerd als ETW, waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De voornaamste reden is dat de wegen onderdeel uitmaken van de doorfietsroute. Het categoriseren van de wegen als ETW maakt het mogelijk om beide wegen bij de volgende reconstructie passend in te richten. De veranderingen zijn te vinden in de nieuwe wegcategorisering op pagina 29 en 30 en als bijlage van het mobiliteitsplan.

Daarnaast leidt de zienswijze op de volgende punten tot aanpassing van het concept mobiliteitsplan: er is explicieter opgenomen dat naast extra sluipverkeer door woonstraten ook extra sluipverkeer op polderwegen onwenselijk is als gevolg van het implementeren van de GOW30 (pagina 31) en van de ontsluiting van nieuwe woningbouwprojecten (pagina 40).

Zienswijze 14 – Z24 201475 – Reactie buurtcomité Oudtburghweg en Kerkedijk (Bergen)

Samenvatting. De zienswijze op het concept mobiliteitsplan benadrukt dat het rapport een goede start is, maar tekortschiet in concreet beleid en keuzes. Het wordt gezien als een inventarisatie van knelpunten en mogelijke oplossingen, zonder duidelijke uitvoeringsagenda. Belangrijke punten zijn:

1. Ter inzage leggen uitvoeringsagenda met voorgestelde maatregelen. De uitvoeringsagenda ontbreekt in de voorgelegde conceptversie. De indieners zien graag in een schriftelijke reactie op welke manier en wanneer de uitvoeringsagenda met voorgestelde maatregelen ter inzage en reactie ligt.
2. Gebrek aan visie voor dijk- en landwegen. De wegen worden overbelast door gemotoriseerd verkeer, wat schadelijk is voor de infrastructuur en gevaarlijk voor fietsers en wandelaars. Er wordt gepleit voor het beperken van sluipverkeer via dijk- en landwegen en het prioriteren van recreatief gebruik.
3. Verkeersontsluiting naar provinciale wegen. Er is behoefte aan verbeteringen, zoals een onderdoorgang voor fietsers bij de N9 ter hoogte van de Kogendijk, om doorstroming en veiligheid te bevorderen.
4. Effectieve oplossingen voor verkeersveiligheid. Bewustwording en handhaving worden als ontoereikend beschouwd. Praktische oplossingen, zoals verkeersdrempels en modernere middelen, worden voorgesteld.
5. Ambitieuze aanpak autoluw centrum. Het plan schuwt duidelijke keuzes, zoals het autoluw maken van het centrum, en mist een inventarisatie van oplossingen om doorgaand verkeer te beperken.
6. Vrije toegang tot duinfietspaden. Het ontbreken van vrije toegang tot bepaalde fietspaden wordt als onlogisch ervaren. Het voorstel is om met terreinbeheerders samen te werken om fietsroutes te verbeteren.

7. Onvoldoende duidelijkheid over doorgaande fietsroutes. De plannen voor een fietsontsluiting via park De Beeck worden als onnodig beschouwd, omdat de bestaande Kerkedijk de voorkeur geniet.

De zienswijze concludeert dat het plan te vrijblijvend blijft en roept op tot meer concrete keuzes en een herziene versie inclusief uitvoeringsmaatregelen.

Beantwoording. De zienswijze wordt per aangegeven punt beantwoord.

1. Het college vindt het belangrijk om inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden te laten participeren in het opstellen van beleidsstukken zoals het mobiliteitsplan. Op verschillende manieren en op verschillende momenten is dit voor het mobiliteitsplan ook een mogelijkheid geweest (zoals enquête, de inloopavond en het indienen van zienswijzen). De uitvoeringsagenda met voorgestelde maatregelen is niet ter inzage gelegd en komt ook niet ter inzage aangezien de uitvoering van beleid een verantwoordelijkheid is voor het college van burgemeester en wethouders.
2. De dijk- en landwegen zijn een belangrijk onderdeel van het wegennetwerk van de gemeente Bergen en opgenomen in de wegencategorisering. De wegencategorisering geeft een hiërarchie aan het wegennet op basis van de principes van 'duurzaam veilig' (zie ook pagina 25 van het mobiliteitsplan). De dijk- en landwegen (ook wel polderwegen genoemd) zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW) en zodanig ingericht. Dit is een eenduidige visie op dijk- en landwegen. Verder stelt college in het mobiliteitsplan onder andere om effecten van maatregelen te blijven monitoren en om de wegenstructuur voor auto's bij nieuwbouwprojecten aan te passen op de benodigde ruimte en veiligheid voor fietsers. Een knip op de Zuidlaan wordt voor dit laatste punt specifiek opgenoemd als voorbeeld.
3. De verkeersontsluiting richting de provinciale wegen is in het categoriseringsplan opgenomen. Ook het huidige fietsnetwerk geeft aan welke ontsluitingen in de richting van de provinciale en rijkswegen van belang zijn. De gewenste onderdoorgang voor fietsers op de kruising van de Kogendijk met de N9 (een rijksweg en geen provinciale weg) is als een project waar het college aan werkt in nauwe samenwerking met de gemeente Alkmaar, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. Dit project is ook opgenomen in de uitvoeringsagenda.
4. Grip op verkeersveiligheid wordt verkregen op drie facetten: inrichting, handhaving en educatie. Voor de inrichting is de gemeente aan zet, voor de handhaving de politie en het openbaar ministerie en voor educatie is dit een samenwerking tussen onderwijsinstellingen, verenigingen als Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de verschillende overheden. Het doorvoeren van 30 km/uur op de voorgestelde wegen in het mobiliteitsplan gaat alleen lukken als de inrichting correct wordt uitgevoerd, waarna handhaving en educatie worden ingezet om het overgebleven ongewenst gedrag te corrigeren. De suggestie om hulpmiddelen zoals camera's te gebruiken ziet het college als een realistische optie en het college zal zich daarom inzetten om dit te realiseren. De suggestie om de kruising aan de Kerkedijk-Landweg opnieuw in te richten komt en staat niet op de planning. Op de kruising zijn recent juist aanpassingen doorgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren.
5. De doorgaande weg door het centrum van Bergen is naast de doorgaande weg door Egmond aan den Hoef de enige manier om in Bergen aan Zee te komen. In verband met het waarborgen van de bereikbaarheid van Bergen aan Zee is er geen optie om hier verandering aan te brengen anders dan sluipverkeer over de Dorpstraat, Hoflaan en de Meerweg te voorkomen. De voorgestelde optie om de Hoflaan, de Meerweg (en daarmee ook de Maesdammerlaan) en de Nesdijk te gebruiken als ontsluiting richting Alkmaar is geen optie. Dit is ook duidelijk opgenomen in de wegencategorisering. Het autoluw maken van het centrum van Bergen komt terug in het thema 'Vitale kernen' en focust zich op de omgeving van de ruïnekerk en de Jan Oldenburglaan.

6. De veronderstelling dat de duinfietspaden niet zijn opgenomen in het fietsnetwerk van de gemeente Bergen klopt niet. Het netwerk, inclusief de fietspaden, zij weergegeven op pagina 36 en zijn verankerd in het fietsbeleidsplan (Pak de Fiets, 2016).
7. De Kerkedijk is opgenomen als belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk van het totale gemeentelijke fietsnetwerk. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken is het doel om de fietser veilige ontsluitingen te geven die aansluiten op het fietsnetwerk van de gemeente Bergen. Dit is in het plan Park de Beeck ook het geval.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 15 – Z24 204544 – Reactie inwoner gemeente Bergen

Samenvatting. De zienswijze bevat waardering voor de betrokkenheid bij het opstellen van het mobiliteitsplan, maar wijst ook op meerdere tekortkomingen en suggesties voor verbeteringen:

1. Wegcategorisering. De voorgestelde indeling in 'GOW 30' en 'GOW 50' wordt als verwarrend en ineffectief beschouwd. De zienswijze pleit voor een uniforme maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom om verkeersveiligheid te waarborgen en snelheidsovertredingen te verminderen. Er wordt gepleit voor strengere handhaving en duidelijke communicatie.
2. Fietsvoorzieningen.
 - Brommers en scooters: Deze zouden naar de rijbaan moeten worden verwezen om gevaarlijke situaties op smalle fietspaden te voorkomen.
 - Fietsparkeren: Een uniform systeem van fietsparkeerplaatsen wordt aanbevolen, met name in centra zoals Bergen en Schoorl.
 - Gevaarlijke fietsroutes: Locaties zoals de Duinweg-Klimduin en de Schoorlse Zeeweg vereisen aanpassingen voor meer veiligheid. Daarnaast wordt geadviseerd onnodige verbindingen, zoals de niet realiseerbare duinenroute, uit het plan te verwijderen.
3. Transferia. De huidige transferia functioneren slecht door slechte bereikbaarheid en gebrekkige benutting. Alternatieve locaties, zoals het Scholten-terrein, worden voorgesteld. Een efficiënter gebruik van transferia wordt aangemoedigd, mogelijk inclusief fietsverhuur.
4. Verkeerscirculatie en zwaar verkeer.
 - Eenrichtingsverkeer: Een integraal verkeerscirculatieplan wordt aanbevolen, met participatie van bewoners.
 - Zwaar vrachtverkeer: Er wordt gepleit voor regulering, zoals overladen op transferia en het opleggen van boetes bij schade door zwaar verkeer, om wegen te ontlasten en onderhoudskosten te beperken.

De reactie benadrukt dat intensieve samenwerking met bewoners en gebruikers essentieel is om tot praktische en breed gedragen oplossingen te komen.

Beantwoording. De zienswijze wordt per aangegeven punt beantwoord.

1. De herziene categorisering van de wegen, waarin de GOW30 is opgenomen, is gebaseerd op onderzoeksrapporten die zijn uitgevoerd door kennisinstituten, adviesbureaus en maatschappelijke partners in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Door de wegen op de juiste manier in te richten wordt het voor de weggebruiker duidelijk wat er van hem of haar wordt verwacht. Het college is niet voor een uniforme maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en houdt zich bij het voorstel zoals geschreven in het mobiliteitsplan.
2. Op landelijk niveau wordt wet- en regelgeving ontwikkeld om de diversiteit in fietsverkeer in goede banen te leiden (voorbeeld: speed-pedelec naar de autorijbaan en de helmplicht voor snorfietsen maar niet voor e-bikes). Het is zaak om de ontwikkelingen op gebied van wet- en

regelgeving nauwlettend te volgen, zodat bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid adequaat op deze ontwikkelingen kan worden geanticipeerd.

De ambities op het parkeren van fietsen komen terug in de thema's 'overstappunten en parkeren bij de stranden' en 'vitale kernen'. Verder gaat het fietsbeleidsplan (Pak de Fiets, 2016) in op het belang van fietsparkeerplekken, hier staan duidelijk beleidsuitgangspunten genoteerd.

Het college zet zich in om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Dit zal grotendeels vasthangen aan de onderhoudsplanning van de wegen in de gemeente. De gewenste verbinding in de duinen tussen Bergen en Egmond wordt niet verwijderd uit het mobiliteitsplan.

3. Het voorgestelde Scholten-terrein is op dit moment niet beschikbaar als plek voor een eventueel transferium. De in kaart gebrachte locaties in het mobiliteitsplan worden gefaciliteerd en op enkele plekken start de gemeente projecten om de haalbaarheid van een eventueel (fiets-)transferium te onderzoeken.
4. De nieuwe wegcategorisering geeft aan welke wegen geschikt zijn voor de verschillende typen verkeer. Hier komt niet nog een participatieronde over met bewoners. Verder moet (zwaar) vrachtverkeer op de desbetreffende plekken in de gemeente kunnen komen om ondernemers te voorzien van de gewenste bestellingen. Op bladzijde 52 worden de uitgangspunten voor logistiek en duurzaamheid verwoord.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 16 – Z24 201588 – Reactie inwoner Groet

Samenvatting. De indieners van deze zienswijze maken zich zorgen over het gebrek aan aandacht voor de dorpskern Groet in het Concept Mobiliteitsplan van de gemeente Bergen. Hoewel het plan diverse voorstellen bevat, wordt Groet nauwelijks genoemd, ondanks de aanzienlijke verkeersproblemen die de leefbaarheid ernstig aantasten. Ze wijzen erop dat de Heereweg, die door het centrum van Groet loopt, smal en overbelast is. Dit leidt tot geluidsoverlast, fijnstof en een verminderde verblijfskwaliteit. Het gemotoriseerde verkeer, met name naar de stranden van Hargen en Camperduin, maakt de situatie nog problematischer. Dit verkeer rijdt vrijwel uitsluitend door de dorpskern van Groet, terwijl eerder was afgesproken dat het via alternatieve routes zoals de Pettemerweg en de Hondsboscheweg geleid zou worden. Deze afspraken worden in de praktijk nauwelijks nageleefd.

De indieners bekritiseren de huidige bewegwijzering die verkeer naar alternatieve routes zou moeten leiden, maar in werkelijkheid niet effectief is. Ook wijzen ze erop dat het voorstel om de Heereweg te her-classificeren als een GOW 30-weg, inclusief voorrangregels, ongewenst is. Volgens hen zal dit alleen maar leiden tot meer snelheidsovertredingen en gevaarlijker situaties, aangezien er nu al weinig handhaving plaatsvindt. Het gebruik van klinkers voor het wegdek wordt eveneens afgewezen, omdat dit in het verleden voor geluidsoverlast en trillingen zorgde. Verder pleiten de indieners voor meer maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, zoals wegversmallingen in plaats van alleen drempels. Ze benadrukken het belang van het bevorderen van fietsverkeer naar de stranden en het weren van zware vrachtwagens uit de dorpskern, aangezien deze vaak verkeersopstoppen veroorzaken en schade toebrengen aan de omgeving.

Daarnaast uiten de indieners kritiek op de bewonersenquête die als basis diende voor het plan. Ze stellen dat deze enquête nauwelijks bekend was onder inwoners en daardoor niet representatief is. Hierdoor is het conceptplan volgens hen onvoldoende gebaseerd op de mening van de inwoners, wat mede verklaart waarom Groet hierin nauwelijks is opgenomen.

Hoewel de indieners waardering hebben voor de intenties van het mobiliteitsplan, vinden ze dat Groet en de directe omgeving meer aandacht verdienen. Ze verzoeken het College om rekening te

houden met hun opmerkingen en concrete maatregelen te nemen om de leefbaarheid, veiligheid en verkeersafwikkeling in Groet te verbeteren in het uiteindelijke mobiliteitsplan.

Beantwoording. De uitgangspunten uit het mobiliteitsplan gelden voor alle dorpskernen in de gemeente Bergen, dus ook voor de dorpskern Groet. Het college is van mening dat door het toepassen van de GOW30 op de Voorweg in Schoorl en de Heereweg in Schoorl en Groet de route via de N9/Pettemerweg/Westerduinweg/Hondsboscheweg nog meer aantrekkelijker maakt voor gemotoriseerd verkeer. Echter is het verkeer niet verplicht om zo te rijden. De Dorpskern Groet heeft aantrekkelijke functies als restaurants, een ijswinkel en een klimduin, waardoor verkeersdeelnemers er ook voor kunnen kiezen om de Heereweg te gebruiken als weg naar de gewenste bestemming.

De Heereweg is net als in Schoorl ook in Groet de doorgaande weg, waardoor het verschil in voorrang ten opzichte van de weg in Schoorl onduidelijkheid schept en onzeker weggedrag veroorzaakt. De toepassing van GOW30 op de Heereweg in Groet is vanuit verkeersveiligheidsredenen dan ook wenselijk. Ook voor busvervoer en hulp- en nooddiensten zal de Heereweg als GOW30 geschikter zijn dan de Heereweg in de huidige situatie. De uitvoering van een GOW30 komt idealiter met het toepassen van drempels of kruispuntplateaus en met het toepassen van verharding zoals klinkers. Dit is niet altijd het geval. Tegenwoordig is het ook mogelijk om 'streetprint' toe te passen. Dit is asfalt waarin een klinkerprint is afgedrukt. De toepassing geeft minder trilling en geluidsoverlast, maar heeft wel een positief effect op het verlagen van de snelheid. Wegversmallingen op een weg als de Heereweg worden doorgaans niet toegepast, aangezien dit minder veilig is voor fietsers en dit de doorstroom van het busverkeer niet ten goede komt.

De positionering van Hargen en Camperduin als stranden die goed met de auto bereikbaar zijn sluit de mogelijkheid om te fietsen door het duin- en poldergebied in Schoorl, Groet, Hargen en Camperduin niet uit. Deze stelling neemt het college ook in op pagina 42: *'we hebben extra aandacht voor de fietsbereikbaarheid en het veilig stallen van fietsen bij de stranden'*.

De zienswijze gaat verder in op het feit dat de Heereweg niet langer toegankelijk moet zijn voor zware vrachtwagens. Dit neemt het college niet over in het mobiliteitsplan. Hier geldt in principe dezelfde toelichting als voor het categoriseren van de Heereweg als GOW30, namelijk dat zware vrachtwagens idealiter gebruik maken van de N9 om in Camperduin te komen. Dit neemt niet weg dat als zware vrachtwagens een bestemming hebben in Groet gebruik moeten kunnen maken van de Heereweg. Het is onwenselijk om een verbod in te voeren voor zware vrachtwagens.

Als laatste gaat de zienswijze in op de onduidelijke communicatie in het participatie proces. Het college is van mening dat alle communicatie kanalen van de gemeente op de juiste manier zijn ingezet om inwoners te benaderen.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 17 – Z24 201609 – Reactie inwoner omgeving Schoorldam

Samenvatting. Een indiener uit zich kritisch over het voorstel in het Concept Mobiliteitsplan om een nieuw transferium aan de westkant van de N9 aan te leggen ter bevordering van autoluwere dorpskernen en fietsverkeer. Hoewel het plan goede uitgangspunten bevat, vindt de indiener het een verkeerde keuze om een nieuw transferium te bouwen, omdat het huidige transferium in Schoorldam nauwelijks bekendheid heeft gekregen of adequaat is aangegeven. Het gebruik ervan zou volgens de indiener met duidelijke promotie en betere bewegwijzering aanzienlijk kunnen worden verbeterd, zeker gezien de korte afstand per (elektrische) fiets naar Schoorl.

Daarnaast vreest de indiener dat de aanleg van een nieuw transferium zal leiden tot aantasting van het omliggende polderlandschap bij de Evendijk, een gebied dat eerder met succes is beschermd

tegen de aanleg van een zonneweide. De indiener vindt het onwenselijk dat dit gebied nu mogelijk voor een parkeerterrein wordt opgeofferd, zeker gezien het eerdere protest van bewoners en de aangenomen motie hierover in de gemeenteraad.

De indiener pleit ervoor om het huidige transferium in Schoorl als hoofdlocatie te behouden en beter te benutten, in plaats van een nieuw transferium te bouwen. Er wordt aan het College gevraagd om zorgvuldig met deze plannen om te gaan en de omgeving erbij te betrekken. Mocht het nieuwe transferium toch doorgang vinden, dan willen ze betrokken blijven bij de besluitvorming.

Beantwoording. Het college is bekend met het huidige fietstransferium in de gemeente Schagen, maar is van mening dat er onderzoek moet worden gedaan of er geschiktere plekken zijn voor een fietstransferium rondom Schoorl. De reden hiervoor is dat het fietstransferium te ver ligt van de kern Schoorl om als serieus overstappunt te fungeren. Vanaf de N9 zijn potentiële gebruikers net zo lang onderweg naar het fietstransferium als naar parkeerfaciliteiten in en rondom het centrum van Schoorl. Idealiter rijden potentiële gebruikers direct langs een transferium en sluit dit transferium aan op het fietsnetwerk van de gemeente Bergen.

In de uitvoeringsagenda neemt het college een project op om een studie te doen naar een fietstransferium rondom Schoorl. Mocht dit uiteindelijk leiden tot specifieke voorstellen of realisatie, dan zal hier altijd voor worden geparticipeerd met inwoners/omwonenden.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 18 – Z24 201611 – Reactie inwoner omgeving Hoflaan (Bergen)

Samenvatting. De indiener uit in deze zienswijze waardering voor het uitgebreide mobiliteitsplan en richt zich specifiek op het voorstel om het gebied rond de Ruïnekerk verkeersarm te maken. Het idee om verkeer langs de kerk en het huis met de pilaren te verbieden en het gebied exclusief toegankelijk te maken voor wandelaars wordt gesteund. Dit zou zowel de veiligheid als de uitstraling van het gebied verbeteren, vooral gezien de huidige onoverzichtelijke verkeerssituatie rondom het beeld van Roland Holst, waar auto's, fietsers en voetgangers elkaar vaak in de weg zitten.

Daarnaast wordt opgemerkt dat het vermijden van doorgaand verkeer vanaf de kerk naar de Hoflaan de rust voor de bewoners van de Hoflaan zou bevorderen, aangezien er nu regelmatig te snel wordt gereden door het goede zicht op de Hoflaan. Voor toeleveranciers wordt een tijdslot, bijvoorbeeld tot 10:00 uur 's ochtends, voorgesteld, zoals gebruikelijk in andere steden en dorpen. Het verkeer door de Kerkstraat richting het Plein zou volgens de indiener wel mogelijk kunnen blijven.

Beantwoording. Het college bedankt de inwoner voor de positieve reactie. De beantwoording van Zienswijze 4 – Z24 199144 geeft inhoudelijk al meer informatie over het voornemen om in de directe omgeving van de Ruïnekerk de kansen te benutten om wegen autovrij te maken en een voetgangersgebied te creëren. Het voorstel van de indiener over een tijdslot voor toeleveranciers wordt niet overgenomen in het mobiliteitsplan. Het college stelt in het mobiliteitsplan dat we binnen de gemeente Bergen met relatief kleine kernen te maken hebben en hier geen proactieve houding in nemen, maar vooral aansluiten bij initiatieven vanuit de regio.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 19 – Z24 201743 – Reactie inwoner Bergen

Samenvatting. De zienswijze op het concept Mobiliteitsplan van de gemeente Bergen waardeert het plan als een duidelijke en richtinggevende basis voor nieuw beleid, met veiligheid en gezondheid

als prioriteiten. Er is lof voor de beleidskeuze om de snelheid op stroomwegen aan te passen naar 30 km/uur op plekken met onvoldoende ruimte voor 50 km/uur, mits de inrichting wordt aangepast. Dit zal de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren, zoals op de Duinweg/Heereweg tussen Bergen en Groet, wat autoverkeer naar de N9 kan verplaatsen. De indiener maakt echter enkele kanttekeningen:

1. Provinciale weg Castricum-Egmond ad Hoef: Deze is ontworpen voor 100 km/uur, wat niet past bij het beleid. Er wordt gepleit voor een herinrichting naar 60 km/uur om oversteekbaarheid en geluidsoverlast te verbeteren.
2. Fietsnetwerk: De ontbrekende schakel tussen Bergen en Heiloo wordt onterecht als recreatief aangeduid en zou onderdeel van het hoofd fietsnetwerk moeten zijn.
3. Nesdijk: Hier wordt 30 km/uur aanbevolen in plaats van 50 km/uur, ondanks aanwezige fietspaden, om sluipverkeer te verminderen en oversteken veiliger te maken.
4. Voetpaden in verblijfsgebieden: Het ontbreken van voetpaden wordt als oncomfortabel ervaren, vooral voor ouderen. Ongevallendata zouden kunnen bepalen of dit daadwerkelijk problematisch is.
5. Jan Oldenburglaan: De geplande parkeergarage ontsluiting verhoogt verkeersdruk en belemmert een autovrije inrichting, in strijd met de doelen van het plan.
6. Kleine opmerkingen: Suggesties voor 45-graden trottoirbanden om fietsongevallen te verminderen en snelheidsremmers bij kruisingen met langzaam verkeer.

De zienswijze benadrukt de noodzaak van consistente inrichting met beleidsdoelen en vraagt om verdere verfijning van het plan op bovengenoemde punten.

Beantwoording. Het college zal de opmerkingen van de indiener per punt behandelen.

1. De provinciale weg tussen Castricum en Egmond aan den Hoef is tijdens de analyse van de huidige situatie duidelijk naar voren gekomen en het kruispunt met de Sint Adelbertusweg is in het laatste thema (lokale knelpunten) van het mobiliteitsplan ook concreet opgenomen als knelpunt. Het college zal zich inzetten om de samenwerking op te zoeken met de provincie Noord-Holland zodat het kruispunt van de provinciale weg met de Sint Adelbertusweg beter en veiliger wordt ingericht. Dit kan ook haalbaar zijn met korte termijn maatregelen.
2. De ontbrekende schakels zijn niet per definitie ingetekend als missende recreatieve schakels. Na realisatie van potentiële fietsverbindingen zullen de verbindingen worden opgenomen in het netwerk en worden getoetst aan de gestelde eisen van de verschillende typen die zijn gespecificeerd in het fietsbeleidsplan (Pak de Fiets, 2016).
3. Het college houdt de opgenomen redenering aan voor het implementeren van de GOW30 in het wegennetwerk van de gemeente Bergen. Dit is het invoeren van 30 km/uur op de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen waar gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer niet van elkaar kunnen worden gescheiden. Zoals wordt gesteld in het plan zal er door middel van monitoring worden gekeken of ongewenste effecten optreden op andere (parallele) routes zodat er zo nodig aanvullende maatregelen kunnen worden opgenomen.
4. Het college heeft eisen opgenomen in het mobiliteitsplan voor infrastructuur van voetgangers zodat de belangen van voetgangers maar ook minder valide personen bij herinrichtingsplannen of bij het aanleggen van een nieuwe woonwijk al serieus worden meegenomen in de ontwerpfase. Ongevallencijfers worden hierin ook meegenomen.
5. Het project om de verblijfskwaliteit in de Jan Oldenburglaan te verbeteren zal gekoppeld worden aan de verdere herinrichting van het centrum van Bergen. Op deze manier wordt er integraal gekeken naar de wensen op het gebied van verblijfskwaliteit en kunnen effecten tegen elkaar worden afgewogen.
6. De laatste twee suggesties (trottoirbanden van 45 graden en snelheidsremmers op gebiedsontsluitingswegen) worden overwogen bij herinrichtingen of als de maatregelen worden

gevraagd vanwege een verkeersonveilige wegsituatie. Dit wordt niet specifiek opgenomen in het mobiliteitsplan.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 20 – Z24 201753 – Reactie BIZ Bergen

Samenvatting. De ondernemersvereniging BIZ Bergen benadrukt dat het belang van ondernemers centraal moet staan in het mobiliteitsplan voor het centrum van Bergen, omdat zij essentieel zijn voor een levendig winkelgebied. Bergen heeft een vergrijzende bevolking, waardoor veel inwoners afhankelijk zijn van de auto voor dagelijkse activiteiten. Het behoud van parkeervoorzieningen dichtbij winkels en een goede toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit zijn daarom van groot belang.

Het plan moet daarnaast een balans vinden tussen auto's en fietsen, waarbij zowel brede trottoirs als veilige fietspaden bijdragen aan een leefbaar centrum. Het stimuleren van openbaar vervoer, met regelmatige en toegankelijke verbindingen, kan de afhankelijkheid van auto's verminderen, vooral voor ouderen. Tegelijkertijd blijft geluidsoverlast in het centrum een probleem. Sportieve rijders veroorzaken hinder met snel rijden, hard optrekken en driften. Oplossingen zoals drempels, wegversmallingen en betere handhaving kunnen dit verminderen.

De ondernemers maken zich ook zorgen over de economische impact van een autoluw beleid, dat omzetsdalingen kan veroorzaken doordat bezoekers uitwijken naar locaties met betere parkeervoorzieningen. Dit probleem is al zichtbaar rond de Ruïnekerk en op de Jan Oldenburglaan, waar ondernemers omzetverlies rapporteren tijdens afsluitingen. Het is cruciaal om toegankelijkheid en economische vitaliteit in balans te brengen, met bijvoorbeeld beter parkeerbeheer en kortparkeervoorzieningen dicht bij winkels.

Bergen aan Zee wordt genoemd als een belangrijk onderdeel van de bezoekersstroom naar Bergen. Hoewel het stimuleren van fietsen naar het strand positieve effecten kan hebben, mag dit niet ten koste gaan van het centrumbezoek. Door Bergen in te richten als overstapplaats, met transferia en een goed georganiseerde kustbus, kan deze stroom beter worden geregeld. Ook wordt een combikaart voorgesteld die parkeerkosten combineert met korting op openbaar vervoer. De BIZ benadrukt dat het essentieel is om al deze factoren mee te nemen bij de verdere ontwikkeling van het mobiliteitsplan, om zowel de belangen van ondernemers als de leefbaarheid van het centrum van Bergen te waarborgen.

Beantwoording. In de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsplan neemt het college een participatietraject op voor de inrichting van de omgeving Ruïnekerk als voetgangersgebied. Ook de BIZ Bergen is welkom om te participeren. Het mobiliteitsplan geeft verder aan dat principes als effecten op bereikbaarheid en de algehele parkeersituatie van belang zijn bij de uitwerking. Het college is het dan ook eens met de stelling dat het van belang is om een evenwicht te vinden in de toegankelijkheid van Bergen en de leefbaarheid van Bergen. Naast het participatietraject zet het college zich in voor het behoud van de kustbus naar Bergen aan Zee en het beter communiceren van de verschillende bestaande transferium opties in de gemeente. Het voorgestelde Scholten-terrein is op dit moment niet beschikbaar als plek voor een eventueel transferium.

De overige suggesties op gebied van toegankelijkheid, leefbaarheid en geluidsoverlast neemt het college mee in de uitvoering van het mobiliteitsplan. Ook staat het grotendeel van de suggesties als uitgangspunt opgenomen in het mobiliteitsplan zelf. Voor parkeerbeheer wijst het college op het vigerende parkeerbeleidsplan (2021) van de gemeente Bergen. Het mobiliteitsplan heeft raakvlak op het parkeerbeleid met de thema's overstappunten en parkeren voor toeristen en vitale kernen, maar ook de uitgangspunten van het parkeerbeleid blijven staan.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 21 – Z24 201801 – Reactie inwoner gemeente Bergen

Samenvatting. De zienswijze complimenteert het mobiliteitsplan als mooi en helder, maar geeft enkele aandachtspunten mee ter verbetering:

1. **Veilige route door de duinen:** De wens van inwoners van Schoorl voor een veilige fietsroute door de duinen, aansluitend op de Postweg naar het centrum, is niet meegenomen. Dit kwam naar voren in een enquête die is uitgezet door Schoorl Community.
2. **Trends:** Het plan richt zich te veel op landelijke trends zoals deelauto's, die weinig relevant zijn voor de gemeente. In plaats daarvan is er een lokale trend van (jong) volwassenen die thuis wonen, wat leidt tot meer druk op parkeerplaatsen door huishoudens met meerdere auto's.
3. **Parkeren:** Het plan besteedt onvoldoende aandacht aan de effecten op parkeren. Veel mensen zoeken eerst gratis parkeerplaatsen, wat leidt tot meer verkeersbewegingen in woonwijken en dorpscentra.
4. **Fietsparkeren en oplaadpunten:** Het ontbreken van bewaakte fietsparkeerplaatsen en voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen is een gemis in het mobiliteitsplan.

De zienswijze benadrukt de noodzaak van meer focus op lokale behoeften en parkeervoorzieningen.

Beantwoording. Het college behandelt de opmerkingen van de indiener per punt.

1. De wens van de indiener is duidelijk en ook door het college overwogen. Echter is de keuze gemaakt om de gehele Duinweg, dus ook tussen Schoorl Centrum en de Postweg, veiliger te maken voor de fiets. Dit is een bestaande verbinding waar het college voorstelt om de weg te categoriseren als GOW30. Daarbij komt dat de provincie de Duinweg ook ziet als aan schakel in de Doorfietsroute. In de uitvoeringsagenda wordt daarom ook een project opgenomen om samen met de provincie te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de Duinweg veiliger te maken voor fietsers.
2. Het mobiliteitsplan van de gemeente Bergen fungeert als een beleidsplan waar al het bestaande beleid, zoals het parkeerbeleid (2021) en de nota parkeernormen 2020) van de gemeente Bergen, onder komt te hangen. Het mobiliteitsplan heeft uiteraard raakvlak op het parkeerbeleid met de thema's overstappunten en parkeren voor toeristen en vitale kernen, maar ook de uitgangspunten van het parkeerbeleid blijven staan.
3. Zie beantwoording punt twee.
4. Het college gaat in het thema 'overstappunten en parkeren voor toeristen' in op bewaakte fietsstallingen en is voornemens een pilot op te starten om dit te verkennen. Het fietsbeleidsplan van de gemeente Bergen (Pak de Fiets, 2016) stelt verder dat het college niet actief inzet op het plaatsen van elektrische oplaadpunten voor elektrische fietsen. Dit wordt alleen gedaan als er een specifieke behoefte is op bepaalde plekken. Vooralsnog is dit niet het geval. De actieradius van elektrische fietsen is enorm toegenomen en mocht het toch nodig zijn om de accu op te laden zijn er mogelijkheden bij restaurants of hotels.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 22 – Z24 201804 – Reactie LTO Noord-afdeling Kennemerland-Zaanstreek

Samenvatting. De LTO Noord-afdeling Kennemerland-Zaanstreek heeft met belangstelling kennisgenomen van het concept-Mobiliteitsplan van de gemeente Bergen en waardeert de aandacht die daarin wordt besteed aan landbouwverkeer, met name binnen thema 5: 'Aanvullende speerpunten en aanpak lokale knelpunten'. Ze benadrukken dat een goede en veilige doorstroming

van landbouwverkeer essentieel is voor een gemeente met een groot en divers landelijk gebied, zoals Bergen.

LTO Noord spreekt haar waardering uit voor de ondersteuning van de gemeente bij het streven om de Ring Alkmaar opnieuw open te stellen voor landbouwverkeer. Tijdens de renovatie van de Leeghwaterbrug werd de Ring tijdelijk opengesteld, wat leidde tot een merkbare verbetering in verkeersveiligheid en doorstroming doordat landbouwvoertuigen niet meer door stedelijke en dorpskernen hoefden te rijden. Het niet continueren van deze openstelling wordt gezien als een gemiste kans. LTO Noord roept op tot een gezamenlijke lobby om wegbeheerders te overtuigen van de voordelen van heropening.

Daarnaast merkt LTO Noord op dat het Mobiliteitsplan geen overzicht bevat van de routes die landbouwverkeer momenteel gebruikt. Een dergelijke routekaart is volgens hen belangrijk om inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen en om deze routes te betrekken bij discussies over wegcategorisering, herinrichting van wegen en snelheidsremmende maatregelen. Ze benadrukken dat deze aspecten direct van invloed zijn op de doorstroming en veiligheid van landbouwverkeer. LTO Noord verzoekt de gemeente om een routekaart op te nemen met wegen die door landbouwverkeer worden gebruikt en bij de verdere planvorming rekening te houden met de specifieke kenmerken en wensen van landbouwvoertuigen. Ze wijzen erop dat dit cruciaal is om een veilige doorstroming van het landbouwverkeer in de toekomst te waarborgen, vooral als deze wegen worden heringericht of van wegcategorie worden veranderd. De LTO Noord heeft een bijlage toegevoegd waarin kenmerken van landbouwvoertuigen (incl. afmetingen) en inrichtingseisen van wegen waar landbouwvoertuigen op aanwezig zijn, zijn opgenomen.

Tot slot biedt LTO Noord aan om hun reactie mondeling toe te lichten en zien zij uit naar een reactie van de gemeente Bergen op hun verzoeken en suggesties.

Beantwoording. Het college is te spreken over het feit dat de LTO de tijd heeft genomen om 1) deel te nemen in het participatieproces en 2) een zienswijze in te dienen op het concept mobiliteitsplan. Zoals aangemerkt in de zienswijze gaat het college in overleg met de gemeente Alkmaar en overige regionale partijen om de ontheffing van landbouwverkeer op de ringweg van Alkmaar te heroverwegen. De LTO geeft verder aan dat ze een routeoverzicht voor het landbouwverkeer in de gemeente Bergen missen in het mobiliteitsplan. Het college wil benadrukken dat landbouwverkeer een plek heeft gekregen in het mobiliteitsplan en dat onder andere de wegcategorisering ook geldt voor landbouwvoertuigen. Landbouwvoertuigen zullen vooral aanwezig zijn op de polderwegen. In de wegcategorisering zijn deze wegen aangegeven als de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom waar een snelheidsregime geldt van 60 km/uur (ETW60). De polderwegen moeten daarom toegankelijk blijven voor landbouwvoertuigen en goed worden ontsloten. Zoals de LTO aangeeft is het vanwege verkeersveiligheids- en doorstromingsredenen niet wenselijk om landbouwvoertuigen door stedelijke en dorpskernen te laten rijden. Dit moet dan ook zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij reconstructies en herinrichtingen van wegen worden ontwerpseisen van alle aanwezige verkeersdeelnemers meegenomen, dus ook voor landbouwverkeer. Dit geldt ook bij de voorgestelde implementatie van de GOW30. Een routekaart voor landbouwverkeer is om de genoemde redenen overbodig.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 23 – Z24 201947 – Reactie inwoner omgeving Schoutsakker (Schoorl)

Samenvatting. De indiener benadrukt dat het concept beleidsplan veel aandacht geeft aan veiligheid en bereikbaarheid, wat positief is. Er wordt echter een aandachtspunt ingebracht voor de situatie op de Schoutsakker in Schoorl. Deze straat voldoet niet aan de inrichtingseisen van een 30 km-zone, wat leidt tot verkeersonveiligheid en overlast. Aandachtspunten en aanbevelingen:

- Borden aan de verkeerde kant geplaatst. De 30 km/u-borden staan links van de weg, terwijl plaatsing aan de rechterzijde mogelijk en gewenst is. Dit kan eenvoudig aangepast worden.
- Geen snelheidsremmende maatregelen. De straat oogt als een 50 km-weg door het ontbreken van visuele en fysieke snelheidsremmers. Dit ontmoedigt automobilisten om zich aan de snelheid te houden.
- Overmatig verkeer en foutparkeren. De straat wordt intensief gebruikt als sluiproute en parkeerlocatie voor bezoekers en personeel van nabijgelegen vakantieparken, wat zorgt voor onnodige verkeersdruk en foutparkeren.
- Onveilige situatie voor fietsers, vooral kinderen. De straat is een belangrijke fietsroute voor schoolgaande kinderen, aangezien andere wegen als onveilig worden gezien. Dit vraagt om extra aandacht voor de inrichting van de Schoutsakker als veilige fietsroute.

Voorstellen:

- Plaats de borden correct aan de rechterzijde van de weg.
- Voeg halverwege de straat een herhalingsbord toe.
- Neem snelheidsremmende maatregelen om de straat visueel in te richten als 30 km-zone.
- Overweeg éénrichtingsverkeer vanaf de Voorweg, wat zorgt voor minder verkeer en meer veiligheid.

Aanvullend: Er wordt gevraagd om de plannen voor de herinrichting van de nabijgelegen Idenslaan te overwegen. Hier is sprake van eenzelfde aandachtspunt, waarbij verduidelijking van de 30 km-zone belangrijk is.

Beantwoording. Zie beantwoording Zienswijze 6 – Z24 200397 voor wat betreft de inrichting, de suggestie voor het eenrichtingsverkeer en de veronderstelde parkeeroverlast. Het college benadrukt dat het mobiliteitsplan gaat over het de gehele gemeente en dus ook over het gehele gemeentelijke wegennetwerk. Specifieke op- en aanmerkingen over straten en bebording in deze straten zullen niet worden opgenomen in het mobiliteitsplan.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 24 – Z24 201951 – Reactie inwoners omgeving Hoeverweg (Egmond aan den Hoef)

Samenvatting. De indiener vraagt aandacht voor de onveilige verkeerssituatie op de Hoeverweg (N512) tussen de gemeentegrens met Alkmaar en de rotonde bij de Kalkovensweg in Egmond aan den Hoef. De weg wordt dagelijks intensief gebruikt door bewoners en bezoekers, maar kampt met ernstige problemen die de veiligheid in gevaar brengen. Zo is de verlichting ontoereikend, waardoor het zicht in de avond en nacht slecht is, en wordt de maximumsnelheid van 80 km/u vaak overschreden, wat leidt tot gevaarlijke situaties en ongevallen. De wisselende snelheidslimieten en configuratie van de rijbanen zorgen bovendien voor verwarring.

Het inhaalverbod op de Hoeverweg wordt regelmatig genegeerd, wat bijdraagt aan risicovolle situaties zoals spookrijden. Daarnaast zijn de oversteekplaatsen bij de Kolonel Sneepweg en Hoeverweg 15 bijzonder gevaarlijk door slecht zicht en complexe inrichting. Bewoners hebben moeite om veilig de weg op te komen vanuit hun uitritten vanwege de hoge snelheden en beperkte zichtlijnen. Het fietspad naast de weg is eveneens onveilig door grote snelheidsverschillen tussen fietsers en bromfietsers.

De indiener benadrukt dat politiecijfers een stijging van ongevallen tonen, wat de ernst van de situatie onderstreept. Ook de gemeente heeft eerder erkend dat de Hoeverweg onveilig is. Om de veiligheid te verbeteren, wordt dringend verzocht om maatregelen zoals betere verlichting, veiligere oversteekplaatsen, verlaging van de maximumsnelheid en verscherpte handhaving. De indiener vraagt deze punten op te nemen in het gemeentelijke mobiliteitsplan en door te sturen naar Provinciale Staten.

Beantwoording. Het college ziet de Hoeverweg als belangrijke schakel in het wegennetwerk van de gemeente Bergen. De weg is echter in eigendom en beheer van de provincie Noord-Holland, waardoor een inhoudelijke reactie vanuit het college op alle aangegeven punten niet wenselijk is. De provincie Noord-Holland is de aangewezen instantie om inhoudelijke reacties te geven op suggesties, verbeterpunten en overige feedback die gaan over hun wegen. Het college verwijst de indiener door naar de provincie Noord-Holland om verder in gesprek te gaan over de voorgestelde maatregelen op de N512.

In het mobiliteitsplan heeft het college opgenomen dat de verbinding Kolonel Sneepweg een belangrijke ontbrekende schakel is in het fietsnetwerk. Een voorwaarde voor het realiseren van de verbinding is dat de provincie een verbeterde oversteekmogelijkheid voor de fietser op de Hoeverweg realiseert. Dit is waar het college zich in de uitvoering van het mobiliteitsplan voor in gaat zetten.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 25 – Z24 201970 – Reactie inwoners omgeving Negen Nessen (Bergen)

Samenvatting. De zienswijze van Vereniging De Negen Nessen en de Commissie Bergen Oost op het concept mobiliteitsplan Bergen 2025 benadrukt dat het plan te algemeen blijft en concrete keuzes en maatregelen mist. Hoewel men het samenhangende perspectief op mobiliteit waardeert, wordt het mobiliteitsplan meer gezien als een leidraad dan een actiegericht plan. Belangrijke zorgen en voorstellen zijn:

1. Dijk- en landwegen: de vereniging en de commissie pleiten voor een eenduidige visie en maatregelen op dijk- en landwegen. Het gebrek aan duidelijke oplossingen voor sluipverkeer en knelpunten op smalle wegen, zoals de Zuidlaan, wordt genoemd. Men stelt voor deze wegen voor doorgaand verkeer af te sluiten.
2. Onveilige kruising Churchillaan-Landweg: De verkeersdrukte en onveiligheid op deze kruising vragen om concrete maatregelen zoals snelheidsbeperkingen, een rotonde of cameratoezicht.
3. Veilige fietsinfrastructuur: Er wordt gepleit voor een gescheiden snelfietspad op de Churchillaan, zodat de Zuidlaan in de Negen Nessen een wandelpad blijft, veilig voor kinderen en voetgangers.
4. Zuidlaan als wandelpad: De Zuidlaan moet geen onderdeel van het fietsnetwerk worden vanwege veiligheidsrisico's door snel fietsend verkeer zoals e-bikes. Dit is volgens de vereniging in strijd met de uitgangspunten van het mobiliteitsplan, die voetgangers en kwetsbare groepen prioriteren.
5. Ontsluitingswegen en verkeersdruk: De huidige ontsluitingswegen (Kogendijk en Bergerweg) zijn onvoldoende, en alternatieve toegangswegen en parkeerhubs worden voorgesteld. Een autoluw centrum wordt bepleit.

De vereniging herhaalt eerdere input en roept op om deze aandachtspunten concreet te verwerken in het mobiliteitsplan. Zij benadrukken het belang van een uitvoeringsagenda en wensen een participatieproces waarin bewonersideeën daadwerkelijk worden vertaald naar maatregelen.

Beantwoording. Het college beantwoordt de zienswijze per aangegeven voorstel.

1. Voor wat betreft het standpunt van het college op dijk- en landwegen (of wel polderwegen), zie beantwoording zienswijze Z24 201475.
2. Het kruispunt van de Churchillaan met de Landweg is vanuit de analyse die het college heeft uitgevoerd voor het opstellen van het mobiliteitsplan niet als (verkeersveiligheids-)knelpunt naar voren gekomen. De analyse is gebaseerd op de huidige inrichting, ongevallencijfers, snelheidsstatistieken en de knelpuntenlijst uit de enquête. Het college ziet daarom ook geen

reden om maatregelen te treffen op dit kruispunt. Wanneer de wegen in aanmerking komen voor groot onderhoud (bijv. in combinatie met rioolonderhoud) of wanneer er door nieuwbouw reden voor is, wordt het kruispuntvorm geëvalueerd en zo nodig heroverwogen.

3. Voor wegontwerp volgt het college de inrichtingseisen van het CROW en bestaand beleid zoals het fietsbeleidsplan (Pak de Fiets, 2016). De Churchilllaan is gecategoriseerd als ETW waar het niet nodig wordt geacht om vrij-liggende fietsvoorzieningen te realiseren.
4. Voor wat betreft het standpunt van het college over de Zuidlaan, zie beantwoording zienswijze Z24 201318/Z24 201477.
5. In de thema's 'overstappunten en parkeren voor toeristen' en 'vitale kernen' zijn de uitgangspunten op gebied van transferia en autoluwe centra opgenomen.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 26 – Z24 202136 – Reactie recreatiepark Carpe Diem (Groet)

Samenvatting. De indieners van deze zienswijze waarderen het initiatief van het mobiliteitsplan, met name de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op de Heereweg in Schoorl en Groet. Echter, ze benadrukken dat het onveilig is om de Heereweg in Camperduin als GOW 50 te behouden, en pleiten voor een herinrichting naar GOW 30 met fietsers op de rijbaan. De volgende suggesties worden verder meegegeven:

1. Algemene indruk. Het plan bevat te veel vage termen en mist concrete, meetbare gegevens. Cijfers, zoals verkeersintensiteit, zouden moeten worden opgenomen om plannen beter te onderbouwen.
2. De kernen. Het is positief dat voetgangers in de centra prioriteit krijgen, maar de kern Groet wordt niet specifiek benoemd, wat leidt tot ondergeschikte aandacht voor voetgangers. Groet, net als andere kernen (bijv. Egmond en Bergen aan Zee), moet apart worden beschreven.
3. Toerisme en verkeersoverlast. Er wordt onvoldoende onderscheid gemaakt tussen dagtoeristen en verblijfstoeristen. Dagtoeristen veroorzaken de meeste verkeers- en parkeeroverlast, terwijl verblijfstoeristen minder hinderlijk zijn. Maatregelen zoals een motorverbod, decibelpalen en betaald parkeren in Groet worden voorgesteld om de verkeersdruk te verminderen.
4. Visie en technologie. Het rapport mist een langetermijnvisie voor mobiliteit in 2040. Innovatieve oplossingen zoals moderne verkeerstechnologie, betere transferia en openbaar vervoer (bijv. trams) worden onvoldoende besproken. De huidige infrastructuur is analoog en niet toekomstbestendig.

Hoewel het mobiliteitsplan een stap in de goede richting is, gaat het volgens de indieners niet ver genoeg. Het plan mist lef, visie en meetbaarheid en moet concretere maatregelen bevatten om overlast, onveiligheid en vervuiling effectief te verminderen.

Beantwoording. De eerste algemene suggestie van de indieners om de Heereweg in Camperduin (het wegvak tussen de kruising Heereweg/Hargergat en de rotonde op de kruising Heereweg/Hargerstrandweg/Hondsboscheweg) aan te wijzen als GOW30 met fietsers op de rijbaan neemt het college niet over. Het college heeft als standpunt ingenomen dat op bestaande wegen, waar het scheiden van langzaam verkeer zoals fietsers en gemotoriseerd verkeer niet mogelijk is, de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur, conform de richtlijnen voor GOW30. Op het betreffende wegvak beschikken fietsers echter over een aparte voorziening en zijn zij daardoor gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Om deze reden is het toegestaan dat gemotoriseerd verkeer hier een maximumsnelheid van 50 km/uur hanteert.

Het college geeft verder per gegeven suggestie antwoord.

1. Het mobiliteitsplan betreft een inventarisatie, een visie en een beleidsuitwerking aan de hand van thema's. Gestelde beleidsuitgangspunten zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen en op de

uitgevoerde inventarisatie. Cijfers als intensiteiten, ongevallen en snelheden zijn meegenomen in de inventarisatie.

2. De beleidsuitgangspunten in het mobiliteitsplan gelden voor alle dorpskernen in de gemeente Bergen. Het specifiek opnoemen van bepaalde dorpskernen in het mobiliteitsplan is gedaan vanuit het geven van voorbeelden en het benadrukken van urgentie voor aanpak van problematiek.
3. De beleidsuitgangspunten voor toeristen gelden voor in basis voor elke type toerist. Dit neemt niet weg dat er voor verblijfstoeristen alternatieven (parkeer-)voorzieningen beschikbaar zijn, meestal op het eigen terrein van de recreatie-/vakantieparken. Verder onderscheid ziet het college niet noodzakelijk. De voorgestelde maatregelen op gebied van overlast van gemotoriseerd verkeer zijn opgenomen in het mobiliteitsplan, waarbij het college benadrukt dat beleidsstukken zoals het parkeerbeleid (2021) leidend blijven als het specifieke beleidsonderwerpen betreft.
4. Binnen de uitvoering van projecten volgend uit het mobiliteitsplan volgt het college de trends en ontwikkelingen op het gebied van innovatieve oplossingen en past dit waar nodig toe.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 27 – Z24 202138 – Reactie PWN

Samenvatting. PWN waardeert de mogelijkheid om input te geven op het mobiliteitsplan van gemeente Bergen. PWN erkent het belang van de voorgestelde thema's, vooral gezonde en duurzame mobiliteit en voorzieningen voor toeristen, en biedt constructieve feedback op enkele punten:

1. Wandelen: PWN benadrukt de groeiende behoefte aan wandelmogelijkheden, vooral korte ommetjes vanaf de voordeur. Dit kan helpen de druk op het duingebied te verminderen door routes langs dorpsranden en polders te ontwikkelen.
2. Fietsen: PWN ondersteunt nieuwe verbindingen binnen het recreatieve fietsnetwerk om drukte in de duinen te verlichten en de recreatieve mogelijkheden in de regio te vergroten. PWN uit bezwaren tegen een fietspad tussen Bergen aan Zee en Egmond aan Zee vanwege de grote natuurbelangen in dit waardevolle en beschermde Natura 2000-gebied. Dit stiltegebied is cruciaal voor biodiversiteit en klimaatadaptatie, waarbij dynamisch kustbeheer nodig is om de zeewering te versterken. Verharding is daarom onwenselijk. In plaats daarvan steunt PWN behoud en aanpassing van de bestaande North Sea Cycle Route, samen met andere partijen, om toegankelijkheid te waarborgen ondanks uitdagingen zoals overstuivend zand.
3. Toeristische overstappunten en parkeren: PWN steunt plannen voor OV- en fietstransferia, betere fietsenstallingen en hoogwaardige OV-verbindingen om toeristen te stimuleren de auto minder te gebruiken. Hoewel PWN nog geen duurzaamheidsbeleid voor recreatievervoer heeft, sluit deze aanpak aan bij hun visie.

PWN ziet samenwerking met de gemeente als essentieel en kijkt uit naar verdere stappen in dit proces.

Beantwoording. Het college benadrukt dat het aanbieden van wandelmogelijkheden in het duingebied nauw verbonden is met routes langs en door de dorpsranden en polders, zoals beschreven in het voetgangersnetwerk van het mobiliteitsplan. Tegelijkertijd erkent het college dat korte ommetjes vanaf de voordeur voor veel inwoners ook in het duingebied zullen plaatsvinden. Daarnaast begrijpt het college de argumenten van PWN om nieuwe fietsverbindingen in het duingebied te vermijden. Dit standpunt is bekend. Het mobiliteitsplan heeft het behoud van de bestaande North Sea Cycle Route door de duinen van de gemeente Bergen als een belangrijk speerpunt.

Ten slotte spreekt het college zijn waardering uit voor de intentie van PWN om bij de ontwikkeling van duurzaamheidsbeleid voor recreatievervoer aansluiting te zoeken bij het mobiliteitsbeleid van de gemeente Bergen.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 28 – Z24 202142 – Reactie Adviesraad Sociaal Domein

Samenvatting. De Adviesraad Sociaal Domein heeft haar zienswijze opgesteld op basis van ervaringen met het mobiliteitsbeleid en input van inwoners met mobiliteitsbeperkingen. De ASD heeft sinds het BUCH-onderzoek naar inclusie contact onderhouden met inwoners en organisaties, vooral via het Platform van de Egmondse, en merkt dat de belangen van mensen met beperkingen vaak samenlopen met die van fietsers. Hoewel de raad actief betrokken is geweest bij discussies en presentaties, betreurt ze dat de visie van ervaringsdeskundigen onvoldoende is opgenomen in het mobiliteitsplan. De ASD pleit in het algemeen voor scherpere toelichting op beleid rondom auto's en praktische oplossingen, zoals langer groen licht voor mensen met mobiliteitsbeperkingen. De belangrijkste adviezen uit de zienswijze zijn:

1. Vermeld de visie, die de grondslag vormt voor dit beleid. De visie van ervaringsdeskundigen komt onvoldoende naar voren in het mobiliteitsplan.
2. Laat beleidsmedewerkers kennisnemen van het VN-verdrag gehandicapten.
3. Betrek ervaringsdeskundigen bij nieuw opstellen van beleid. Het betrekken van ervaringsdeskundigen bij beleid kan bijdragen aan praktische oplossingen en kostenbesparing op lange termijn.
4. Maak ook op beleidsniveau werk van Integraal Beleid. Onderzoeken en beleid binnen verschillende domeinen (sociaal, mobiliteit, veiligheid) lijken vaak los van elkaar te staan, terwijl samenwerking grote voordelen biedt.
5. Laat de samenstellers/onderzoekers van beleid met inwoners afstemmen over de keuzes in het beleid, over het proces en over de evaluatie.
6. Maak een implementatieplan nadat het mobiliteitsplan is goedgekeurd.

De Adviesraad Sociaal Domein heeft de belangengroep "Iedereen doet mee in de Egmondse" gevraagd om punten aan te kaarten zodat er handen en voeten gegeven kan worden aan hun eigen advies. De punten vanuit de belangengroep komen overeen met de ingediende zienswijzen Z24 196837 en Z24 199215, maar zijn apart van elkaar ingediend. De aanvullende aanbevelingen komen neer op:

1. De belangengroep heeft de afgelopen jaren deelgenomen aan heel wat bijeenkomsten om dacht te vragen voor inwoners met een beperking.
2. De belangengroep voelt hun deelname niet als vanzelfsprekend en ziet de auto en het toerisme als sterk vertegenwoordigd. In de communicatie vanuit de gemeente en de beleidsmedewerkers zou veel meer aandacht besteed kunnen worden aan de belangen van fietsers en mensen met een beperking in mobiliteit. En vooral dat in een vergrijzende gemeente die doelgroep sterk toeneemt. Scootmobiels en rollators zullen er veel meer zijn. En naar we hopen, in de toekomst, ook weer meer kindervagens.
3. Bevindingen uit enquêtes over bijvoorbeeld strand, OV, en veiligheid staan los van elkaar, wat inefficiënt is. Integratie van deze inzichten in beleid zou tijd en frustratie besparen.
4. Veel ongemakken, zoals obstakels op stoepen, kunnen eenvoudig worden opgelost met betere mentaliteit en aandacht voor onderhoud, zoals gesnoeide struiken en beter stoepbeheer.
5. De belangengroep mist aandacht voor de doelgroep op de website van de gemeente. Het VN-verdrag Handicap en andere relevante informatie zouden beter zichtbaar moeten zijn.
6. Er is onduidelijkheid over de status van het Landelijk Inclusie Akkoord in Bergen. Het lijkt - naar mening van de belangengroep - niet volledig verwerkt in het Integraal Beleidskader Sociaal

Domein. In Castricum is dit wel apart uitgewerkt. De groep wil samenwerken om dit te verbeteren.

7. De locatie van gehandicaptenparkeerplaatsen in Egmond aan Zee is onpraktisch en onveilig. De werkgroep wil samenwerken om deze situatie te verbeteren.
8. Veel invalidentoiletten voldoen niet aan praktische behoeften. Vroege betrokkenheid van ervaringsdeskundigen, zoals bij De Schulp, kan kosten besparen en betere oplossingen bieden. Deze zienswijzen benadrukken het belang van inclusie, integrale samenwerking en praktische verbeteringen om mobiliteit in de gemeente Bergen toegankelijker te maken voor alle inwoners.

Beantwoording. Het college ziet dat de adviezen naast het mobiliteitsplan ook gaan over de integrale werkwijze van de verschillende beleidsmedewerkers binnen de gemeente Bergen. De beantwoording in deze nota van zienswijzen zal specifiek ingaan op de adviezen in het licht van het concept mobiliteitsplan. Het college behandelt de opmerkingen van de ASD per punt.

1. Het college heeft de ASD en de belangengroep 'iedereen doet mee in de Egmonden' actief betrokken in alle fasen van de opstelcyclus. Het college is van mening dat het concept mobiliteitsplan hierdoor sterkt rekening houdt met mensen met mobiliteitsbeperkingen door onder andere in te zetten op het creëren van een veilige en inclusieve gemeente. In de visie (visie: waar dragen we met mobiliteit aan bij?, pagina 20) stelt het college dat de openbare weg voor iedereen op een zorgeloze manier toegankelijk moet zijn (ook voor kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen).
2. Het VN-verdrag gehandicapten is bekend bij de medewerkers van de gemeente Bergen. Het concept mobiliteitsplan geeft duidelijk aan hoe de inclusie van inwoners met een beperking wordt bevorderd. Het college wil de ASD betrekken in de werkgroep verkeer (aanvullende speerpunten, pagina 56). In de werkgroep verkeer wordt de ASD gevraagd om een inclusiviteitstoets uit te voeren op plannen en projecten in de openbare ruimte van de gemeente Bergen.
3. Zoals bij punt één al aangegeven is de ASD en de belangengroep 'iedereen doet mee in de Egmonden' actief betrokken in alle fasen van de opstelcyclus.
4. In het algemeen vindt er integrale afstemming plaats in het opstellen van nieuw beleid. Dit is ook het geval geweest bij het opstellen van het mobiliteitsplan. Zowel intern als extern zijn er met experts uit verschillende beleidsterreinen gesprekken gevoerd om te komen tot het voorliggende concept.
5. Inwoners, belangenverenigingen en andere partners worden actief betrokken bij de uitvoering van de verschillende voorgenomen projecten uit de uitvoeringsagenda. Dit is in lijn met het participatie beleid en de participatie verordening van de gemeente Bergen.
6. Het college neemt een uitvoeringsagenda op in de uiteindelijke versie van het mobiliteitsplan. De agenda heeft niet ter inzage gelegen, zoals gesteld in het concept mobiliteitsplan.

Het college behandelt de opmerkingen van de belangengroep 'iedereen doet mee in de Egmonden' per punt.

1. Geen toelichting nodig.
2. De insteek van het mobiliteitsplan is om meer aandacht te geven aan fietsers en voetgangers, inclusief mensen met een beperking. Zoals al eerder aangegeven wil het college de ASD en de belangengroep 'iedereen doet mee in de Egmonden' betrekken in de werkgroep verkeer.
3. Het college staat altijd open voor feedback en zal de verbeterpunten meenemen.
4. Het betrekken van de belangenvereniging in de werkgroep verkeer zal helpen om de aangegeven punten te verbeteren en in te toekomst te voorkomen.
5. Het college staat altijd open voor feedback en zal de verbeterpunten meenemen.
6. Het college is momenteel niet voornemens het Landelijk Inclusie Akkoord (LIA) specifiek uit te werken. Dit is geen wettelijke verplichting. De gemeente Bergen voldoet met het integraal beleidskader aan de eisen vanuit het LIA.

7. Geen toelichting nodig, zie beantwoording van punt 4.
8. Geen toelichting nodig. De suggesties voor de invalidentoiletten zullen worden doorgezet naar de verantwoordelijke medewerkers.

Conclusie. De zienswijze heeft geen aanpassing van het concept mobiliteitsplan tot gevolg.

Zienswijze 29 – Z24 202941 – Reactie provincie Noord-Holland

Samenvatting. De provincie waardeert de uitgebreide en goed onderbouwde visie van het mobiliteitsplan, inclusief de focus op fietsverkeer en verkeersveiligheid. De zienswijze van de provincie Noord-Holland over het mobiliteitsplan van de gemeente Bergen bevat de volgende kernpunten

1. Fietsveiligheid en categorisering:
 - Ondersteuning voor het streven naar veilige infrastructuur voor fietsers op 50 km/uur wegen. De voorkeur gaat uit naar vrijliggende fietspaden (GOW50) of volledige ETW30. GOW30 wordt gezien als een minder ideale oplossing.
 - Verzoek om de categorisering van provinciale wegen (N510, N511, N512) aan te passen volgens provinciale classificatie.
2. Verkeershandhaving: verzoek om verkeersveiligheid structureel op te nemen in de veiligheidsdriehoek en het Integraal Veiligheidsplan.
3. Projectenlijst: sommige projecten uit het mobiliteitsplan zijn niet opgenomen in het regionale subsidieprogramma, terwijl andere projecten zoals de Eeuwigelaan wel in het subsidieprogramma staan maar niet in het mobiliteitsplan van Bergen. De provincie vraagt om toelichting.
4. Fietsnetwerk: verzoek om het fietsnetwerk af te stemmen op provinciale typologieën (doorfietsroutes, recreatieve routes, etc.) en samenwerking om tracés en verbeterplannen nader uit te werken.
5. Fietsen in de duinen en OV naar de kust:
 - Belang van samenwerking met PWN en Staatsbosbeheer voor recreatieve fietsroutes door de duinen.
 - Vragen over hoe de OV-verbinding naar Egmond zich verhoudt tot de subsidie voor de kustbus naar Bergen en de nieuwe OV-concessie.
6. Provinciale investeringsstrategie: de N511 (Egmond-Bergen) is opgenomen in het INHi als categorie duinweg met focus op verkeersveiligheid en fietsen. De provincie wil hierover verder beleid ontwikkelen in samenwerking met de gemeente.

De provincie biedt aan om in overleg te treden met de gemeente om hun reactie nader toe te lichten en samen te werken aan de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan.

Beantwoording. Het college behandelt de opmerkingen van de provincie Noord-Holland per punt.

1. Het doet het college goed om te horen dat de provincie Noord-Holland achter de verkeersveiligheidsaanpak van de gemeente Bergen staat. De implementatie van de GOW30 is zorgvuldig gedaan, waar het college heeft gekeken naar de functie, het gebruik en de vorm van de verschillende wegen. Op de wegen waar de GOW30 wordt toegepast is het geen optie (voornaamste reden is ruimtegebrek) om vrij liggende fietspaden aan te leggen. Ook is het geen optie om de wegen te categoriseren als erftoegangsweg vanwege de functie van de wegen als gebiedsontsluitingsweg. De wegen moeten de functie behouden om onder andere de bereikbaarheid van de verschillende dorpskernen te waarborgen. De vraag van de provincie Noord-Holland om de categorisering van de provinciale wegen correct over te nemen in het mobiliteitsplan zal het college in overleg met de provincie Noord-Holland behandelen.

2. Het college zet zich op gebied van verkeersveiligheid, naast inrichting en educatie, ook in op verkeershandhaving. In het mobiliteitsplan komt dit terug in het thema 'veilig samen op weg' (kansen en aandachtspunten, pagina 31) en bij het thema 'aanvullende speerpunten' (gedragsbeïnvloeding door educatie en handhaving, pagina 55). Het onderwerp verkeersveiligheid is daarnaast ook opgenomen in het Integraal Veiligheidsplan gemeente Bergen 2024-2027 en is daarmee in beeld bij veiligheidsdriehoek. In de werkgroep verkeer sluit de politie aan om verkeersveiligheid en overige verkeerszaken integraal te bespreken.
3. Het college neemt alle voorgenomen infrastructurele projecten van de komende jaren op in een uitvoeringsagenda, concreet als uitvoeringsproject of als studieproject. De agenda is niet ter inzage gelegd, dus het kan kloppen dat niet alle projecten bekend zijn bij de provincie Noord-Holland. Dit geldt dus ook voor de herinrichting van de Eeuwigelaan en voor de ambities van het college op doorfietsroutetracés zoals de Duinweg. Voor de invoering van de GOW30 gaat het college op een aantal wegen verder onderzoek doen naar welke maatregelen er wenselijk zijn. Daarna zal de provincie Noord-Holland benaderd worden voor afstemming op het gebied van het benutten van subsidiekansen.
4. Het voorstel van de provincie Noord-Holland om bij de eerstvolgende herziening van de gemeentelijke en provinciale fietsnetwerkkarten in gesprek te gaan over mogelijke wijzigingen in de netwerken neemt het college aan. De huidige terminologie van het fietsnetwerk uit het fietsbeleidsplan (Pak de fiets, 2016) blijft leidend. Het college wil concreet met de provincie Noord-Holland om tafel om samen een studieproject te starten naar de provinciale doorfietsroutes binnen de gemeente Bergen. Dit komt terug in de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsplan.
5. Het college neemt het standpunt in om de recreatieve fietspaden door het duingebied van de gemeente Bergen te behouden. PWN heeft een eigen zienswijze ingediend op het concept mobiliteitsplan, waarin ze ingaan op dit standpunt. Voor wat betreft het openbaar vervoer in de gemeente Bergen neemt het college het standpunt in om de bestaande buslijnen te behouden en op een aantal plekken juist te versterken. Dit geldt specifiek voor de lijnen 166 (naar Bergen Plein) en 165 (naar Egmond aan Zee). Het college zal zich inzetten voor het doortrekken van lijn 166 naar Bergen aan Zee in de zomerperiode zonder overstap op een afzonderlijke kustbus en het versterken van de directe lijnvoering van lijn 165 naar Egmond aan Zee gekoppeld aan het realiseren van transferia/overstappunten. Hoe dit zich verhoudt tot de subsidie die de provincie geeft voor de (kust)bus naar Bergen moet zich blijken in het verder uitwerken van plannen zoals het Regionaal Mobiliteitsprogramma en de nieuwe ov-concessie Noord West Noord-Holland.
6. In de uitvoeringsagenda verwijst het college naar het programma van de INHi en zoekt graag de samenwerking op.

Conclusie. De zienswijze leidt op de volgende punten tot aanpassing van het concept mobiliteitsplan:

- De provinciale wegen worden conform de categorisering van de provincie overgenomen in de wegcategorisering van de gemeente Bergen (pagina's 29 en 30 en bijlage 1. Categorisering wegen 2025). Hierin benadrukt het college dat de provinciale wegen maar ook de rijkswegen binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Bergen mogelijk onderhevig zijn aan veranderingen die worden doorgevoerd door de provincie Noord-Holland of Rijkswaterstaat. Dit valt buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente Bergen.
- Op pagina 55 wordt de laatste alinea onder het kopje 'gedragsbeïnvloeding door educatie en handhaving' aangepast naar *'Tot slot speelt handhaving een cruciale rol bij het confronteren van weggebruikers met de geldende verkeersregels. Hierbij zijn we afhankelijk van de inzet van de politie. Verkeersveiligheid maakt deel uit van het Veiligheidsplan van de gemeente Bergen 2024-2027 en valt daarmee ook binnen de aandacht van de veiligheidsdriehoek. Binnen de*

gemeente vindt regelmatig overleg plaats met de politie, waarbij de handhavingsinzet wordt besproken en geëvalueerd.'.

Zienswijze 30 – Z24 202943 – Reactie Motorrijders Actie Groep

Samenvatting. De indiener waardeert dat zij in deze fase van het Mobiliteitsplan mogen meedenken en complimenteert de presentatie en toon van het plan. Er zijn enkele opmerkingen:

- Motorparkeerplaatsen Het initiatief om een motorparkeerplaats in Egmond aan Zee te realiseren wordt positief ontvangen en verdient navolging elders.
- Stereotypering van motorrijders. Er wordt bezwaar gemaakt tegen de formulering op pagina 53 over "te hard rijdende auto's en geluidsoverlast door motoren." Deze beschrijving is onnodig stigmatiserend en onvoldoende genuanceerd. Het wordt voorgesteld om deze zin te vervangen door "te hard rijdende en geluidsoverlast veroorzakende motorvoertuigen" omdat geluidsoverlast niet exclusief door motorrijders wordt veroorzaakt.
- Campagne tegen geluidsoverlast. De voorgestelde campagne om motorrijders bewuster te maken van geluidsoverlast wordt als eenzijdig en stigmatiserend ervaren. Er wordt voorgesteld om aan te sluiten bij de bestaande campagne "Te luid geluid is uit," die gericht is op alle vormen van geluidsoverlast door motorvoertuigen. Deze campagne is kosteloos beschikbaar, effectief, en visueel opvallend.
- Negatieve beeldvorming. De zienswijze benadrukt dat het Mobiliteitsplan vrijwel niemand negatief neerzet, behalve motorrijders, die herhaaldelijk worden geassocieerd met geluidsoverlast. Dit leidt tot onterecht negatieve beeldvorming over deze groep, vergelijkbaar met hoe stigmatisering van andere groepen kan plaatsvinden. Het wordt voorgesteld om meer zorg te besteden aan een evenwichtige representatie, om polarisatie te vermijden en de perceptie van motorrijders te verbeteren.

De indiener roept op om de tekst en toon van het rapport aan te passen, met aandacht voor evenwicht en nuance, zodat een bredere groep zich erkend en rechtvaardig behandeld voelt in het mobiliteitsbeleid.

Beantwoording. Het is niet de bedoeling van het college om een eenzijdig negatief beeld van motorrijders te schetsen. De klachten vanuit inwoners rondom geluidsoverlast gaan over gemotoriseerd verkeer in het algemeen. Het college zal op dit gebied aanpassingen doorvoeren in het mobiliteitsplan om de gevraagde evenwicht en nuance aandacht te geven. De campagne tegen geluidsoverlast wordt als project opgenomen in het mobiliteitsplan. Verdere uitwerking volgt binnen dit project.

Conclusie. De zienswijze leidt op de volgende punten tot aanpassing van het concept mobiliteitsplan:

- op pagina 54 herschrijft het college de laatste alinea onder het kopje 'Geluidsoverlast' naar *'Inwoners binnen de gemeente ervaren regelmatig hinder van motorvoertuigen, waaronder motoren, bijvoorbeeld wanneer er snel wordt opgetrokken of hard wordt gereden. Hoewel het verminderen van deze overlast een uitdaging is, zet de gemeente in op handhaving en gedragsbeïnvloeding (zie volgende thema) om een prettige balans te vinden voor alle weggebruikers.'*
 - op pagina 55 herschrijft het college de zin *'zoals te hard rijdende auto's en geluidsoverlast door motoren'* naar *'zoals geluidsoverlast en onveiligheid door hard rijdende motorvoertuigen.'*
-

3. Ambtshalve aanpassingen

Naast de wijzigingen die voortvloeien uit de voorgaande hoofdstukken, is gebleken dat er nog enkele ambtshalve aanpassingen nodig zijn. Deze staan hieronder opgesomd.

- Op pagina 51 en pagina 52 corrigeert het college '*Jan Oldenburgerlaan*' naar '*Jan Oldenburglaan*'.
- Het fietsnetwerk uit het vigerende fietsbeleidsplan (Pak de Fiets, 2016) wordt één op één overgenomen in het mobiliteitsplan. Concreet worden de aanpassingen doorgevoerd op pagina 38, waarin de juiste afbeelding van het fietsnetwerk en het netwerktype 'aanvullend fietsnetwerk (vult het fietsnetwerk aan om dit netwerk voldoende fijnmazig te maken)' wordt opgenomen. In het concept was het fietsnetwerk niet correct overgenomen vanuit het fietsbeleidsplan.