

Relevante beleidsnotities

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan op gebied van infrastructuur en ruimte. Onder andere wordt ingezet op het beter benutten van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem voor het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere voertuigen zoals de Segway. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur ligt bij de decentrale overheden (provincies, gemeenten, waterschappen). Hierbij hoort o.a. het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fiets snelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen. Daarnaast is fietsenstalling bij stations een belangrijk onderdeel van de visie. Het Rijk blijft ook in de toekomst hierin investeren.

Voor de gemeente Bergen houdt het in dat ingezet kan worden op een goede bereikbaarheid (inclusief fietsparkeren) van onze centra, de belangrijkste bushaltes en de verbindingen naar de treinstations van Alkmaar en Heiloo.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

De algemene beleidsdoelstelling van het PVVP is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'.

Ketenmobiliteit, waarbij het gaat om het slim combineren van diverse netwerken (fiets, OV, auto) in één reis is daarbij een belangrijke inzet van de provincie Noord-Holland.

De provincie wil voorwaarden scheppen om het fietsen te bevorderen. Het is gezond, milieuvriendelijk, goedkoop en snel op de korte afstanden. Als wegbeheerder neemt ze de verantwoordelijkheid voor de aanleg en instandhouding van fietspaden en bijbehorende voorzieningen. Er wordt samen met andere wegbeheerders en de Fietzersbond gewerkt aan een verbetering van het netwerk van verbindingen (o.a. door het inzetten van ICT middelen en goede bewegwijzering). Daarmee wil de provincie onder meer bereiken dat de fiets op de langere afstanden meer wordt gebruikt. O.a. het woon school verkeer is daarbij gebaat. Verkeersveiligheid is een belangrijke drijfveer om voorzieningen te treffen bij het scheiden van verkeerssoorten en bij kruisingen met het autonetwerk.

Verder vervult in de visie van de provincie de fiets een dominante positie in voor- en natransport bij het Openbaar Vervoer. Dit stelt eisen aan de stallingmogelijkheden en de beschikbaarheid van fietsen op OV-knooppunten. Daarnaast is er groeiende behoefte aan de combinatie van auto en fiets, zowel recreatief als utilitair waarvoor de provincie maatwerkoplossingen wil bieden.

Naast eerder genoemde punten betekent dit voor Bergen dat schoolroutes (o.a. naar voortgezet onderwijs in Alkmaar) extra aandacht verdienen qua bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Als recreatieve gemeente is ook de combinatie fiets met auto een aandachtspunt. Daarbij kan gedacht worden aan zogenaamde fietstransferia: plaatsen waar men de auto kan parkeren en verder kan gaan met de fiets.

Categoriseringsplan Gemeente Bergen uit 2005

Op 26 april 2005 heeft de gemeenteraad het categoriseringsplan van de gemeente Bergen vastgesteld. Dit plan is een voortvloeisel van het landelijke verkeersveiligheidsprogramma Duurzaam Veilig. Bij de

wegen die bij de gemeente in beheer zijn is een tweetal wegcategorieën te onderscheiden, namelijk erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW). De functie van de ETW's is primair bedoeld voor verblijfsactiviteiten (wonen, winkel, recreëren) en het uitwisselen van verkeer op zowel wegvakken als kruisingen. Een GOW heeft meer een functie om het verkeer tussen verblijfsgebieden onderling of met het regionale of landelijke wegennet (stroomwegen) te ontsluiten. Uitwisselen van verkeer vindt idealiter alleen op de kruisingen plaats.

De gemeente Bergen heeft geen stroomwegen in beheer. De enige stroomweg binnen de gemeentegrenzen (Rijksweg N9) is in beheer en eigendom van de Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Stroomwegen zijn bestemd om veel verkeer te verwerken en het verkeer door te laten stromen met zo min mogelijk oponthoud. Uitwisseling van verkeer vindt bij voorkeur ongelijkvloers plaats.

Langzaam verkeer vindt niet direct plaats langs een stroomweg.

Het categoriseringsplan is primair vanuit het oogpunt van de auto bepaald, maar geeft mede richting aan voorzieningen voor de fiets. In beginsel vindt het fietsverkeer op ETW's gemengd (dus samen met de auto) plaats. Een gebiedsontsluitingsweg wordt normaliter voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen, een en ander volgens de 'Richtlijnen Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur (publicatie 203 van de CROW¹). In de gemeente Bergen zijn meerdere GOW's aangewezen die niet (volledig) volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken kunnen worden ingericht; de zogenaamde 'grijze wegen'. Veelal ontbreekt de ruimte om aan alle kenmerken te voldoen.

Regionale Bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland

De regio Noord-Kennemerland ziet een goede bereikbaarheid als basisvoorwaarde voor een duurzame economische ontwikkeling. De regiogemeenten willen er gezamenlijk voor zorgen dat de bereikbaarheid in de toekomst op een acceptabel niveau wordt gebracht en gehouden. Daarom is in 2005 gestart met het opstellen van een regionale bereikbaarheidsvisie.

In de visie van de 8 regiogemeenten, waaronder Bergen, dient de fiets een belangrijke bijdrage te leveren aan het bedienen van de mobiliteitsvraag. Dit kan onder andere door de aanwezigheid van een kwalitatief goed hoofdfietsnetwerk dat het hoofdwegennet ongelijkvloer kruist (mits de intensiteit van de fietsers op de kruisingen in verhouding staat tot de te maken kosten). Voor de regio is daartoe een globaal fietsnetwerk gedefinieerd met belangrijke fietsroutes en ontbrekende schakels. Het gemeentelijke fietsroutenetwerk moet op dit netwerk aansluiten en op lokaal niveau zo nodig worden geoptimaliseerd.

Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Kust

In oktober 2003 is het project bereikbaarheid kust Noord-Holland gestart. Het project is één van de speerpunten van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Primaire aanleiding is, dat de kwaliteit en het imago van het economisch belangrijke product strand- en kusttoerisme schade ondervindt van de slechte bereikbaarheid van de kustplaatsen. Omdat het niet mogelijk is de bereikbaarheid van de gehele Noord-Hollandse kuststrook in één keer aan te pakken is gekozen voor een fasering. Voor de regio Bergen – Zijpe (thans gemeente Schagen) is in 2005 een uitvoeringsprogramma opgesteld voor de periode 2006 – 2008. Naast inzet op openbaar vervoer (kust bus) werd fors ingezet op fietsvoorzieningen, waaronder fietsenstalling aan de kust, verbeteren van bestaande infrastructuur en realiseren van ontbrekende schakels. Zo is de hoeveelheid fietsenstallingen bij strandafgangen vergroot, zijn enkele fietspaden naar de kust verbeterd (o.a. langs de Heereweg tussen Groet en Camperduin en het fietspad naar Bergen aan Zee) en is de capaciteit van het

¹ CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer.

overloopterrein aan de Uilenvangersweg, gelegen op geringe afstand van Bergen aan Zee, vergroot. Ook nu nog is de bereikbaarheid van kust een actueel thema.

Structuurvisie Landelijk Gebied Gemeente Bergen

Deze structuurvisie is in 2010 opgesteld. De visie is een leidraad die richting geeft aan het eigen gemeentelijke handelen en helpt bij het maken van keuzes met de blik gericht op de toekomst. De visie heeft een looptijd van 10 jaar. In een uitvoeringsparagraaf zijn de maatregelen vastgelegd om de diverse doelstellingen te bereiken.

Een van de belangrijke doelstellingen uit de structuurvisie is het aantrekkelijker maken van alternatieven voor de auto. Onder andere wordt voorgesteld een aantal nieuwe fietsverbindingen aan te leggen in het poldergebied globaal gelegen tussen Alkmaar, Heiloo, Egmond en Bergen.

Gastvrij Parkeerbeleid

Vanwege tal van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren is binnen de gemeente Bergen de behoefte ontstaan om het parkeerbeleid (zoals in 2004 is vastgesteld) een nieuwe impuls te geven. In de visie van de gemeente Bergen is het noodzakelijk dat parkeren in de gemeente voor iedereen mogelijk is en als positief wordt ervaren. Door parkeren op een klantgerichte manier te organiseren, worden de parkeerders (bewoners, werknemers, bezoekers) in staat gesteld om zonder ergernis de goede kanten van de gemeente Bergen te ervaren.

De fiets neemt binnen gemeente Bergen een prominente plek in. Binnen het parkeerbeleid dient daarom niet alleen aandacht te bestaan voor het parkeren van gemotoriseerd verkeer. Vooral ook het stallen van fietsen verdient daarin ook de nodige aandacht. Bij specifieke fietsaantrekkende functies zoals winkelgebieden, strandopgangen, natuurgebieden, etc. moet gekeken worden of het aantal fietsenstallingen afdoende is. Niet alleen moet worden gekeken naar het eventueel uitbreiden van fietsenstallingen op specifieke locaties, ook het inpassen van de behoefte aan stallingmogelijkheden bij reconstructies en nieuwbouwonontwikkelingen dient op voorhand meegenomen te worden.

Ten behoeve van het stallen van fietsen wordt in de nieuwe "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid" een fietsparkeernorm opgenomen voor nieuwbouwonontwikkelingen. De CROW-kencijfers worden daarbij als richtlijn gehanteerd.

Natuurlijk Duurzaam Bergen (duurzaamheidsbeleid 2012 – 2016)

In dit beleidsplan wordt aangegeven welke maatregelen de gemeente Bergen wil nemen om in 2030 een CO₂-neutrale gemeente te zijn. Een van de speerpunten uit het beleidsplan is duurzame mobiliteit, waarbij wordt ingestoken op het verminderen van de energiegebruik als gevolg van mobiliteit. Om het gebruik van transportbrandstoffen te verminderen, zijn maatregelen mogelijk op het gebied van de reductie van het aantal auto's en autokilometers, maatregelen om het brandstofgebruik te verduurzamen en maatregelen om een zuiniger gebruik van de fossiele transportbrandstoffen mogelijk te maken. Inzet van de gemeente op een reductie van het gebruik van transportbrandstoffen levert tevens op andere terreinen voordelen op zoals luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het speerpunt duurzame mobiliteit is onderverdeeld in de thema's 'elektrisch vervoer', 'fietsen en wandelen', 'mobiliteitsmanagement', 'verkeersmanagement' en 'inrichting'. Er worden daarbij meerdere voorstellen gedaan, waarbij een aantal zaken voor het fietsbeleidsplan van belang is. Onder meer wordt getracht om een reis met diverse alternatieve vervoersmiddelen te volbrengen ten einde de efficiëntie van het totale mobiliteitssysteem te vergroten (transferia, overstappunten en overloopgebieden combineren met Park & Bike). Verder worden enkele punten aangegeven voor het op te stellen fietsbeleidsplan (het uitbreiden van fietsenstallingen, inventariseren en oplossen van verkeersonveilige locaties, verbeteren van de oversteekbaarheid van wegen en verkeersveiligheid in

drukke gebieden, realiseren van veilige schoolroutes, verbeteren van verlichting langs diverse langzaam verkeersverbindingen en benoemen en inrichten van fietsstraten).

Gladheidbestrijdingsplan gemeente Bergen

De gemeente Bergen heeft een zorgplicht ten aanzien van de instandhouding, bruikbaarheid en veiligheid van de wegen in haar beheer. Er is hier sprake van een inspanningsverplichting en niet van een garantieverplichting. Vanuit deze plicht heeft de gemeente Bergen een gladheidbestrijdingsplan opgesteld waarin is aangegeven binnen welke tijd de wegen worden gestrooid en volgens welk strooischema. In het strooischema geven de vastgelegde routes uiting aan de prioriteit van de wegen (categorisering). In dit rapport komen onder meer de volgende punten aan de orde:

- de soorten gladheid,
- de wegen en categorisering daarvan,
- de bestrijdingsmiddelen,
- het materieel en de locatie,
- personeel,
- melding en actie
- het draaiboek (werkschema, strooiroutes)

Beleidsplan Wegen 2016-2021

De gemeente Bergen is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet. Het totale wegennet heeft een lengte van 234 km en een oppervlakte van ca. 1.780.000 m² en bestaat voornamelijk uit asfaltverhardingen en elementenverhardingen. Onderdeel van deze verantwoordelijkheid is het periodiek inzichtelijk maken van de onderhoudstoestand van de wegen, het bepalen van het benodigde onderhoud en het vervolgens ook daadwerkelijk uitvoeren van dit onderhoud. In 2007 is het meest recente beleidsplan Wegbeheer vastgesteld, waarbij aansluiting is gezocht met de CROW, die een viertal onderhoudsniveaus onderscheid. Namelijk R- (sober), R (basis), R⁺ (goed) en R⁺⁺ (uitstekend). Voor de gemeente Bergen is besloten om het wegareaal te onderhouden op basisniveau (R).

Elke 2 jaar worden de wegen geïnspecteerd. Tijdens de laatste inspectie in 2013 bleek uit de analyse van de resultaten dat de onderhoudstoestand van de wegen in de gemeente Bergen in de afgelopen jaren is verbeterd. Gezien diverse ontwikkelingen is het nu tijd voor een actualisatie van het beleid en wordt het Beleidsplan Wegen 2016-2021 opgesteld. Er wordt weer uitgegaan van het niveau R (basis).

Centrumgebieden worden echter op een hoger niveau (R⁺) onderhouden, waarbij vooral het aanzien extra aandacht krijgt. Beoogd wordt hiermee de kaders vast te leggen waarbinnen het wegbeheer de komende 5 jaar moet worden uitgevoerd.

Regio Alkmaar: Parel aan Zee. Toeristische Visie 2025

Toerisme en recreatie is voor de Regio Alkmaar een belangrijke economische sector. Vandaar dat de regio meer toeristen en recreanten naar dit gebied wil halen en hier langer wil laten verblijven, zodat de bestedingen in de regio toenemen. Daarnaast wil ze de aantrekkelijkheid van de regio behouden en versterken. Om de activiteiten van de Regio Alkmaar samenhang te geven is de toeristische recreatieve visie "Regio Alkmaar: Parel aan Zee" opgesteld. Onder andere wordt ingezet op het aan laten sluiten van bestaande regionale routes waardoor een beter regionaal netwerk ontstaat wat de aantrekkelijkheid van het toeristisch fietsen verbeterd. Verder wordt ingezet op een betere promotie en marketing rondom routes (vooral digitaal) en

het betrekken van ondernemers langs de routes om mogelijkheden voor samenwerking te onderzoeken.