

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering	17 april 2025
Voorstelnummer	D835561
Datum raadsvoorstel	29 januari 2025
Portefeuillehouder(s)	Ernest Briët
Commissie	Algemene raadscomissie
Datum commissie	10 april 2025
Soort agendering	Oordeelsvormend
Agendapunt	
Team	BOR – Algemeen Beheer Openbare Ruimte
Opsteller	Bram Wever
Datum B&W besluit	4 maart 2025
Bijlagen:	5

Onderwerp : Vaststellen mobiliteitsplan gemeente Bergen

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

1. de nota van zienswijzen behorende bij het mobiliteitsplan, vast te stellen;
2. het mobiliteitsplan gemeente Bergen vast te stellen, geëxpliceerd in de volgende beleidsuitgangspunten:
 - a. “We gaan de verkeersveiligheid verbeteren door de snelheid van het autoverkeer te verlagen op wegen waar ook fietsers op de rijbaan rijden, onder andere door de GOW30 door te voeren in de categorisering wegen 2025. We sluiten daarbij aan bij nieuwe landelijke richtlijnen”;
 - b. “We verbeteren de voorzieningen voor voetgangers en fietsers, met prioriteit voor de meest belangrijke routes binnen en tussen onze kernen. We zetten ons tevens in voor goed openbaar vervoer”;
 - c. “We faciliteren goede overstappunten aan de randen van onze kernen waarmee we het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets naar de stranden stimuleren”;
 - d. “We verbeteren de verblijfskwaliteit binnen onze kernen, waarbij we de aantrekkelijkheid van de centrumgebieden verbeteren met meer ruimte voor voetgangers”;
 - e. “We hebben aandacht voor aanvullende belangrijke speerpunten en pakken lokale knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid en leefbaarheid aan”.
3. de bijgevoegde begrotingswijziging ten behoeve van de uitvoering van het mobiliteitsplan vast te stellen.

Geheimhouding

Geheimhouding ☐ Ja ☒ Nee

RAADSVOORSTEL

INLEIDING

Het mobiliteitsplan is één van de speerpunten uit uw Raadsbreed akkoord Bergen voor de periode 2022-2026. Er is een duidelijke behoefte aan een integrale visie op mobiliteit om tegemoet te komen aan actuele vraagstukken zoals verkeersveiligheid, toeristische drukte en de verduurzaming van mobiliteit. Het mobiliteitsplan speelt in op nieuwe landelijke richtlijnen zoals het verlagen van de maximumsnelheid op bepaalde wegen binnen de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur, en houdt rekening met de groeiende behoefte aan duurzame en gezonde vervoersoplossingen. Vigerende beleidsstukken zoals het fietsbeleidsplan, het parkeerbeleid, de parkeernormennota en de beleidsaanpak laadinfrastructuur komen te hangen onder de verschillende principes die zijn verwoord in het mobiliteitsplan.

INVLOED KADERS OP KEUZERUIMTE

Het mobiliteitsplan is een uitwerking van de opdracht zoals geschetst in het Raadsbreed akkoord Bergen. Als uw raad instemt met het advies wordt het mobiliteitsplan vastgesteld. Uw raad stelt daarmee de kaders vast waarbinnen toekomstige maatregelen die betrekking hebben op mobiliteit moeten plaatsvinden (o.a. vanuit verkeer en vervoer, toerisme en recreatie, wegonderhoud, ruimtelijke ontwikkeling en het sociaal domein).

TOELICHTING OP HET VOORSTEL

Het mobiliteitsplan biedt een visie op mobiliteit voor de periode 2025-2035, met als doel een veilige, duurzame en leefbare omgeving te creëren voor inwoners, bezoekers en ondernemers. De inhoud van het plan is gebaseerd op een uitgebreide inventarisatie van beleidsdocumenten, actuele mobiliteitsdata en inspraak van diverse belanghebbenden. De vijf thema's van het plan – veilig samen op weg (verkeersveiligheid), gezonde en duurzame mobiliteit, overstappunten en parkeren bij stranden, vitale kernen, en de aanvullende speerpunten en aanpak lokale knelpunten – bieden een structurele en integrale aanpak voor mobiliteitsvraagstukken in de gemeente Bergen. De thema's uit het mobiliteitsplan geven invulling aan volgende algemene doelen:

Verkeersveiligheid

Het plan stelt concrete maatregelen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op de wegen binnen de bebouwde kom waar fietsers en auto's de rijbaan delen. Dit sluit aan bij de landelijke richtlijnen en draagt bij aan de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen. Het aanpassen van de weginrichting van de desbetreffende wegen is hierin belangrijk. De weginrichting moet herkenbaar zijn om het gewenste gedrag van de weggebruikers af te dwingen. Voor meerdere wegen waar de maximumsnelheid naar 30 km/uur wordt verlaagd is verder onderzoek nodig om na te gaan welke infrastructurele maatregelen er nodig zijn om de lagere snelheid af te dwingen. Dit onderzoek is opgenomen in het uitvoeringsprogramma dat is toegevoegd aan het mobiliteitsplan. Naast een geloofwaardige weginrichting zijn handhaving en gedragsbeïnvloeding essentieel om de gewenste effecten, zoals lagere snelheden en meer fietsgebruik, te bereiken. Dit vergt samenwerking met de politie en de provincie en kan aanvullende maatregelen vereisen, zoals het inzetten van campagnes langs de wegen en het faciliteren van programma's op gebied van fietsstimulering (zoals het programma Doortrappen). Op een beperkt aantal wegen wordt de maximale snelheid van 50 km/uur gehandhaafd. Als criterium is daarbij gehanteerd dat deze wegen zijn voorzien van vrij liggende fietsvoorzieningen. Hiervoor is vooral gekozen om de bereikbaarheid van onze kernen, in het bijzonder Bergen aan Zee, voor hulpdiensten (maar ook het openbaar vervoer) te waarborgen. De wettelijke aanrijtijden staan nu al onder druk en een verlaging van de maximale snelheid heeft hierop een negatieve invloed. De veiligheidsregio heeft ons hierover

geadviseerd. Ook willen wij voorkomen dat het aantrekkelijker wordt voor autoverkeer om minder geschikte routes te gaan nemen.

Categorisering wegen 2025

Voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op de wegen binnen de bebouwde kom waar fietsers en auto's de rijbaan delen is een aanpassing van de 'categorisering wegen 2005' (vastgesteld door uw raad in april 2005) nodig. De herziene wegen categorisering neemt hiervoor de nieuwe categorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) op in het wegennetwerk. Het netwerk is toegevoegd als bijlage. De wegen die aan de hand van de gestelde uitgangspunten uit het mobiliteitsplan worden gecategoriseerd als GOW30 zijn:

Straatnaam	Wegvak (tussen kruispunten)	Plaats
Heereweg*	Hargervaat (Groet) - Sportlaan (Schoorl)	Groet/Schoorl
Sportlaan	Heereweg - Laanweg	Schoorl
Voorweg	Heereweg - Laanweg	Schoorl
Laanweg**	Bosrandweg - Sportlaan	Schoorl
Duinweg	Klimweg - Postweg (t.h.v. Poelenburgh)	Schoorl
Komlaan	Hertenlaan - Eeuwigelaan	Bergen
Zeeweg	Elzenlaan - Paulineweg	Bergen aan Zee
Herenweg	Tiggellaan - Heilooër Zeeweg	Egmond aan den Hoef
Voorstraat	Pieter Schotsmanstraat - Prins Hendrikstraat	Egmond aan Zee
Prins Hendrikstraat	Voorstraat - Plevierenlaan	Egmond aan Zee
Admiraal de Ruyterweg	Plevierenlaan - Zeeweg	Egmond aan Zee
Zeeweg	Admiraal de Ruyterweg - Kennedyboulevard	Egmond aan Zee

* Nagenoeg alle vermelde straten veranderen van categorie gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50) naar categorie GOW30. De Heereweg in Groet is hierin een uitzondering. De Heereweg is op dit moment een erftoegangsweg (ETW) waar al een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, maar waar de voorrang op kruispunten niet is geregeld. Dit is vanwege de ontsluitende functie van de straat onwenselijk, wat leidt tot onzeker weggedrag en daarmee tot onveilige situaties in het verkeer. Dit blijkt ook uit het aantal ongevallen dat op dit stuk Heereweg plaatsvindt. Het voorstel is daarom ook om de Heereweg volgens de huidige landelijke inzichten te categoriseren als GOW30. Een kenmerk van de GOW30 is dat wegen met een ontsluitende functie voorrang behouden op kruisingen met erftoegangswegen (woonstraten), zodat verkeersdeelnemers op een veilige manier hun bestemming kunnen bereiken.

** De Laanweg heeft als enige weg in de lijst op delen van de weg vrij liggende fietsvoorzieningen. De reden om de gehele Laanweg tussen de Voorweg en de Sportlaan toch als GOW30 te categoriseren is om duidelijkheid te creëren bij de weggebruikers, met name het gemotoriseerd verkeer. Eén maximum snelheid op de gehele weg zorgt voor een verkeersveiliger situatie dan verschillende snelheden door elkaar.

Duurzaamheid en bereikbaarheid

Het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer sluit aan bij de klimaatdoelen van zowel de gemeente, de Provincie Noord-Holland en het Rijk. Door het verbeteren van fietsroutes tussen de kernen en het inrichten van overstappunten aan de randen van de kernen, wordt bijgedragen aan minder autogebruik, minder uitstoot en een gezondere leefomgeving. Naast duurzaamheid is bereikbaarheid van zowel de dorpskernen als de stranden een belangrijk doel van het mobiliteitsplan. Door overstappunten aan de randen van de gemeente te faciliteren, het openbaar vervoer naar toeristische locaties en sociale voorzieningen te versterken en de communicatie over deze mogelijkheden te verbeteren, blijft de gemeente goed bereikbaar voor zowel bewoners als bezoekers.

Leefbaarheid en (economische) vitaliteit

De voorstellen om de dorpskernen aantrekkelijker te maken door meer ruimte te geven aan voetgangers en minder aan autoverkeer, verbeteren de verblijfskwaliteit en stimuleren de lokale economie (winkels en horeca). Dit draagt bij aan vitale en leefbare centra. Speciale aandacht gaat uit naar de toegankelijkheid van onze dorpskernen. In de ontwerpfase van projecten betrekken we gebruikers van de openbare ruimte, waaronder ook minder validen, zodat iedereen zich welkom en veilig voelt.

Uitvoeringsprogramma

De uitvoering van de verschillende maatregelen vraagt om investeringen en een zorgvuldige fasering. Herinrichting van wegen, de implementatie van nieuwe verkeersmaatregelen, het uitvoeren van projecten op gebied van communicatie en het actief monitoren van de effecten door het aanbrengen van vaste telpunten moeten gefaseerd plaatsvinden zodat,

1. de maatregelen financieel zijn op te vangen;
2. de werkorganisatie BUCH de uitvoering daadwerkelijk kan verzorgen;
3. de overlast van bepaalde maatregelen voor bewoners en ondernemers wordt geminimaliseerd.

De benodigde financiële middelen worden in de paragraaf Financiën toegelicht.

Verder is op 30 januari 2025 motie 10a.1 (Motie Vreemd CROW parkeerkencijfers) ingediend en aangenomen. De motie bepaalt dat de nota parkeernormen 2020 op basis van de meest recente parkeerkencijfers van het CROW moet worden aangepast en de herziening van het parkeerbeleid in de lange termijn agenda moet worden opgenomen. De uitvoering van de motie wordt separaat van het mobiliteitsplan in gang gezet.

DOOR HET COLLEGE OVERWOGEN ALTERNATIEVEN n.v.t.

REGIONALE SAMENWERKING EN COULEUR LOCALE

Het mobiliteitsplan is in lijn met de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) regio Alkmaar, die is opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met de regio Alkmaar, en de Regionale Investeringsagenda (RIA) van de regio Alkmaar.

De RAM dient als gezamenlijk werkdocument tussen de provincie en de regio gemeenten. De projecten in de RAM zijn geformuleerd vanuit de visie om onze regio slim, schoon en veilig te maken. Dit sluit aan op het mobiliteitsplan van de gemeente Bergen. Projecten als het behouden van de buslijnen, het realiseren van doorfietsroutes, het implementeren van de GOW30 binnen de bebouwde kom staan hierin ook opgenoemd en het regionaal organiseren van overstappunten/transfers staan opgenomen in de RAM. Het laatste opgenoemde punt wordt op dit moment uitgewerkt in een apart regionaal traject, namelijk het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

De RIA van de regio Alkmaar is opgenomen in het mobiliteitsplan onder het speerpunt 'regionale samenwerking'. Het speerpunt benadrukt de noodzakelijke samenwerking tussen de regio en de provincie Noord-Holland, het Rijk (waaronder ProRail en NS) en ook de provincie om bovenregionale problematiek aan te pakken.

RISICO'S

Investeringsrisico's. De uitvoering van de voorgenomen maatregelen vraagt om investeringen en een zorgvuldige fasering. Herinrichting van wegen en de implementatie van nieuwe verkeersmaatregelen moeten gefaseerd plaatsvinden om overlast voor bewoners en ondernemers te minimaliseren. Als investeringen niet worden vrijgemaakt dan zullen de

maatregelen ook niet worden uitgevoerd. De lijst met voorgenomen maatregelen is verder geconcretiseerd, inclusief de benodigde middelen, en ligt voor ter besluitvorming

Handhaving en gedragsbeïnvloeding. Om de gewenste effecten, zoals lagere snelheden en meer fietsgebruik, te bereiken, zullen handhaving en gedragsbeïnvloeding essentieel zijn. Dit vergt samenwerking met de politie en de provincie en kan aanvullende maatregelen vereisen, zoals campagnes of technologische oplossingen. De inzet van de politie is echter afhankelijk van beschikbare tijd en middelen, waardoor handhaving op verkeersveiligheid niet altijd prioriteit nummer één hoeft te zijn. Dit betekent dat de gemeente in de toekomst een grotere rol zal spelen in de handhaving op verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door extra toezicht en aanvullende beleidsmaatregelen.

Verwachtingsmanagement. Het doorlopen inspraakproces kan verwachtingen wekken bij inwoners, ondernemers en belanghebbenden over de snelheid en omvang van de uitvoering. Duidelijke communicatie over de haalbaarheid, financiering en fasering van de voorgestelde maatregelen is nodig om teleurstellingen te voorkomen.

FINANCIËN

In hoofdstuk 9 van het mobiliteitsplan is het uitvoeringsprogramma opgenomen, waarin op projectbasis de geraamde kosten en wijze van financiering staan vermeld. Via de bijgevoegde begrotingswijziging wordt u gevraagd om voor de jaren 2025 t/m 2029 de volgende bedragen in het exploitatiebudget van *verkeersmaatregelen* (6210400) te verwerken:

Exploitatie					
Project	2025	2026	2027	2028	2029
Thema 1.3 - Onderzoek implementatie GOW30	€ 25.000,00	€ -	€ -	€ -	€ -
Thema 2.4 - Studieproject doorfietsroute	€ -	€ 30.000,00	€ -	€ -	€ -
Thema 3.2 - Studieproject fietstransferium	€ -	€ 30.000,00	€ -	€ -	€ -
Thema 4.2/4.3 - Participatietraject Vitale kernen	€ -	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ -
Thema 5.2 - Verkeersveiligheidscampagnes	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00
Totaal	€ 30.000,00	€ 70.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 5.000,00

Uit het onderzoek naar de implementatie GOW30 komt naar voren wat de benodigde maatregelen zijn en wat de gewenste fasering is. Op basis van dit onderzoek is het duidelijk welke investeringen er nodig zijn om de implementatie van de GOW30 in de gemeente Bergen in gang te zetten. Hiervoor wordt na oplevering van het onderzoeksrapport aparte financiering aangevraagd bij uw raad.

Voor het participatietraject om de verblijfskwaliteit in de omgeving van de Ruinekerk (Bergen) en de Voorstraat (Egmond aan Zee) te verbeteren zijn financiën nodig. Hiervoor is in de jaren 2026, 2027, 2028 jaarlijks €5.000 nodig. De financiën worden ingezet voor onder andere de organisatie van inloopavonden en de hiervoor benodigde materialen.

Daarnaast is er jaarlijks €5.000 nodig om de verschillende verkeersveiligheidscampagnes, zoals het programma Doortrappen, De scholen zijn weer begonnen, Licht aan en BOB te organiseren. Voor het programma Doortrappen wordt hier samengewerkt met de desbetreffende uitvoeringsorganisatie op gebied van sport en bewegen. In het geval van de gemeente Bergen is dat op dit moment Holland Sport B.V. Zij worden ingezet om de activiteiten onder het programma uit te voeren.

Voor het actief monitoren van de effecten van onder andere de implementatie van de GOW30 en de realisatie van belangrijke (door-)fietsroutes zijn vaste telpunten nodig (zie

punt 7 onder thema 'gezonde en duurzame mobiliteit' in het uitvoeringsprogramma). Via bijgevoegde begrotingswijziging wordt voorgesteld om hiervoor in 2026 en 2027 een investeringskrediet van per jaar €90.000 vrij te maken. De vaste telpunten worden in vijftien jaar afgeschreven, wat een cumulatieve kapitaallast van €12.000 genereert. Het beheer en onderhoud wordt opgevangen binnen het huidige exploitatiebudget van *wegen, straten en pleinen* (6210000). De totale jaarlijkse kosten vanaf 2027 zijn daarom als volgt:

Toelichting mutatie	2025	2026	2027	2028	2029
onderzoek implementatie GOW30	25.000				
Verkeersveiligheidscampagne	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Studie doorfietsroute		30.000			
Studie fietstransferium		30.000			
Participatie vitale kernen		5.000	5.000	5.000	
kaplasten vaste telpunten			6.000	12.000	12.000
Mobiliteitsplan	30.000	70.000	16.000	22.000	17.000

In het uitvoeringsprogramma staan verder diverse projecten aangegeven die zijn gekoppeld aan regulier onderhoud of uitvoerbaar zijn binnen de reguliere werkzaamheden. Hiervoor is geen aparte financiering noodzakelijk.

DUURZAAMHEID

Het mobiliteitsplan draagt bij aan bredere maatschappelijke doelen dan alleen verkeer en vervoer. Met name het tweede thema (gezonde en duurzame mobiliteit) gaat in op de bijdrage van mobiliteit op een gezonde en duurzame leefomgeving. Het inzetten op goede voorzieningen voor voetgangers is één van de speerpunten. Daarbij zijn het programma klimaat en het vigerende fietsbeleidsplan van de gemeente Bergen leidend.

De overige thema's uit het mobiliteitsplan dragen indirect ook bij aan het bereiken van duurzaamheidsdoelstellingen.

PARTICIPATIE

Er is zorgvuldig geparticipeerd tijdens het opstelproces van het mobiliteitsplan. De verschillende groepen die zijn geconsulteerd zijn:

- Raadsinformatieavonden waarbij uw raad werd opgehaald hoe er over diverse thema's werd gedacht, welke onderwerpen belangrijk werden gevonden en om diverse richtlijnen van het plan te presenteren.
- Verschillende klankbordgroep sessies waar vertegenwoordigers van de ondernemersverenigingen, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Rover, ANWB, Motorrijders Actie Groep, LTO, Transport en Logistiek Nederland en de Adviesraad Sociaal Domein Bergen deel van uit maakten. Samen met de klankbordgroep is nagedacht over knelpunten en oplossingen op het gebied van mobiliteit.
- Inwoners en overige belanghebbenden. Via een digitale enquête onder inwoners hebben we aan de bewoners en andere belanghebbenden in de gemeente gevraagd om aan te geven wat zij belangrijk vinden en waar zij verkeerskundige knelpunten ervaren. Bijna 700 respondenten hebben de enquête ingevuld. Het concept mobiliteitsplan is via een inloopavond aan deze respondenten gepresenteerd. Een samenvatting van de inloopavond is toegevoegd als bijlage.
- Werksessies met ambtenaren van verschillende disciplines: naast verkeer specialisten op het gebied van openbare orde en veiligheid, het sociaal domein, toerisme, wonen, ruimtelijke ordening en economie. Op deze manier zijn de verschillende beleidsdoelstellingen waar mobiliteit aan bijdraagt goed in beeld gebracht.

Het gehele proces is als volgt verlopen:

- maart 2023: raadsinformatieavond om duidelijk te krijgen wat een mobiliteitsplan precies inhoud.
- mei 2023: bestuurlijke behandeling van het startdocument.
- september 2023: start opstellen van het mobiliteitsplan in samenwerking met bureau Goudappel.
- oktober - november 2023: inventarisatie beleid, data en ontwikkelingen.
- oktober - november 2023: digitale enquête.
- november 2023: werksessie ambtenaren.
- januari 2024: raadsinformatieavond over inventarisatie en verdere kaders.
- januari 2024: bijeenkomst klankbordgroep.
- februari - april 2024: uitwerking visie, doelen en maatregelen.
- mei 2024: bijeenkomst klankbordgroep.
- mei 2024: werksessie ambtenaren.
- juni 2024: raadsinformatieavond over uitwerking.
- juni - juli 2024: opstellen concept mobiliteitsplan.
- september 2024: inloopavond voor inwoners en overige geïnteresseerden.
- november 2024: het college geeft het concept mobiliteitsplan vrij voor het geven van zienswijzen.
- november - december 2024: het concept mobiliteitsplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Nota van Zienswijzen

Het mobiliteitsplan dat uw raad ter vaststelling wordt aangeboden is op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van het concept mobiliteitsplan. Het concept heeft van 8 november 2024 tot en met 19 december 2024 ter inzage gelegen. In totaal zijn er 30 zienswijzen ontvangen. De definitieve versie van het mobiliteitsplan is aan de hand van de zienswijzen op een aantal punten gewijzigd:

- 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).
- De hiërarchie van het fietsnetwerk (pagina 38) is gecorrigeerd naar het vastgestelde netwerk in het fietsbeleidsplan Pak de Fiets (2016). In het concept was het fietsnetwerk niet correct overgenomen vanuit het fietsbeleidsplan.
- In de categorisering van de wegen zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd:
 - In het concept van het mobiliteitsplan was de provinciale weg tussen Egmond aan den Hoef en Bakkum (Herenweg) opgenomen als ETW60. De provincie Noord-Holland heeft middels een zienswijze aangegeven dat dit niet conform de provinciale categorisering is. De categorie van de weg is aangepast naar een GOW80, met de kanttekening dat de provincie Noord-Holland daar een maximumsnelheid van 60 km/uur toepast. De provinciale wegen en de rijkswegen binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Bergen vallen buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente Bergen. Eventuele veranderingen worden doorgevoerd door de provincie Noord-Holland resp. Rijkswaterstaat.
 - 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 deze weg onderdeel uit maakt van de doorfietsroute, terwijl de weg hier voor autoverkeer een minder belangrijke functie heeft. Het categoriseren van de weg

als ETW maakt het mogelijk om bij de wegen bij de volgende reconstructie passend in te richten.

De veranderingen zijn te vinden in de nieuwe wegencategorisering op pagina 29 en 30 en als bijlage van het mobiliteitsplan.

- Op pagina 51 is het principe over samen werken met bewoners en ondernemers over het verbeteren van de verblijfskwaliteit aangescherpt. De tekst *"om te onderzoeken of het mogelijk is"* is verwijderd, waardoor het standpunt over autoluw en autovrij sterker wordt neergezet (*"We gaan voor verschillende straten samen met lokale bewoners en ondernemers in gesprek over de wensen, met als doel de straten autoluwer of zelfs (op bepaalde momenten) autovrij te maken"*).
- Op pagina 51 en 52 is de *"Jan Oldenburgerlaan"* gecorrigeerd naar *"Jan Oldenburglaan"*.
- Op een tweetal plekken is een nuance doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van de Motorrijdersactiegroep waarin is gevraagd minder stigmatiserende teksten toe te passen.
 - Op pagina 54 is de laatste alinea onder het speerpunt 'Geluidsoverlast' herschreven naar: *"Inwoners ervaren regelmatig (geluids)hinder van auto's en motoren, bijvoorbeeld als 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 om een prettige balans te vinden voor alle weggebruikers (zie thema hierna)."*
 - Op pagina 55 is de tekst *"(zoals te hard rijdende auto's en geluidsoverlast door motoren)"* herschreven naar *"(zoals geluidsoverlast en onveiligheid door hard rijdende motorvoertuigen)"*
- Op een tweetal plekken is een koppeling gemaakt naar het vigerende veiligheidsplan waarmee afspraken vanuit de lokale veiligheidsdriehoek worden nagekomen.
 - Op pagina 12 is in de paragraaf 'Mobiliteitsbeleid' specifiek het Veiligheidsplan gemeente Bergen 2024-2027 opgenoemd.
 - Op pagina 55 is de laatste alinea onder het speerpunt 'Gedragsbeïnvloeding door educatie en handhaving' herschreven 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 handavingsinzet wordt besproken en geëvalueerd"*.

De Adviesraad Sociaal Domein (ASD) is net als alle inwoners, ondernemers en belangenverenigingen benaderd om een zienswijze in te dienen. Dit hebben ze gedaan. De zienswijze betreft naast adviezen op het mobiliteitsplan ook adviezen die ingaan op de integrale werkwijze van de ambtelijke werkorganisatie. Deze laatste adviezen zijn bij de desbetreffende ambtenaren vanuit het sociaal domein belegd die samenwerken met de ASD. De adviezen uit de zienswijze op het mobiliteitsplan hebben niet geleid tot aanpassingen van het mobiliteitsplan. Het uitgangspunt om de ASD en de gelieerde belangengroep 'Iedereen doet mee in de Egmonden' te betrekken in de werkgroep verkeer is in het eerste concept opgenomen. Door het volgen van deze werkwijze wordt er tegemoet gekomen aan de kern van de zienswijze, namelijk de wens om intensiever met elkaar samen te werken. De ASD en de belangengroep 'Iedereen doet mee in de Egmonden' zijn intensief betrokken geweest bij de ontwikkeling van het mobiliteitsplan en zullen door deelname in de werkgroep verkeer die opnieuw wordt opgestart intensief betrokken blijven bij het uitwerken van (beleids-)uitgangspunten in (infrastructurele) projecten.

Participatie tijdens uitvoering mobiliteitsplan

Gedurende de uitvoering van de projecten zal participatie met stakeholders ook een rol spelen. Met name bij de trajecten ter verkenning van de autoluwe omgeving van de Ruïnekerk (Bergen Centrum) en de Voorstraat (Egmond aan Zee). Het is nadrukkelijk de bedoeling om ook de verschillende Bedrijveninvesteringszones (BIZ-en) te betrekken in de participatie trajecten, zodat de economische belangen ook zijn vertegenwoordigd. Op deze manier wordt de balans tussen alle weggebruikers en hun bijdrage aan een duurzame, vitale en veilige gemeente gewaarborgd.

UITVOERING, PLANNING EN ORGANISATIE

Nadat uw raad het mobiliteitsplan heeft vastgesteld wordt het definitieve plan gepubliceerd op de gemeentelijke website. Daarnaast volgt de uitvoering conform het opgenomen uitvoeringsprogramma.

BIJLAGEN

1. Mobiliteitsplan gemeente Bergen;
2. Categorisering wegen 2025, gemeente Bergen;
3. Begrotingswijziging;
4. Nota van zienswijzen;
5. Reacties inloopavond 17 september 2024.

ACHTERLIGGENDE DOCUMENTEN

- Het voorliggende herziene wegencategoriseringsplan vervangt de 'Categorisering wegen 2025' (vastgesteld april 2005).
- Het Integraal Veiligheidsbeleidsplan Bergen 2024 - 2027: verkeersveiligheid is één van de thema's uit dit plan waarin duidelijk wordt gesteld dat het mobiliteitsplan aandacht besteedt aan dit onderwerp zodat 'het verminderen van verkeersongevallen en het creëren van een veilige en efficiënte verkeersomgeving' prioriteit krijgen in onze gemeente.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Bergen

A.J. (Aletta) Barink
interim secretaris

M.J.P. (Marjan) van Kampen- Nouwen
waarnemend burgemeester