

Fietsbeleidsplan Gemeente Bergen

# Pak de Fiets



Vastgesteld door de gemeenteraad van Bergen op 28 januari 2016



*gemeente* BERGEN



# Inhoudsopgave

1. Aanleiding .....	5
2. Visie .....	6
3. Huidig beleid .....	8
4. Ontwikkelingen en uitdagingen .....	10
4.1    Fietsveiligheid .....	10
4.2    Fietsnetwerk – en routes .....	11
4.3    Fietscomfort .....	13
4.4    Fietsparkeren en overstappunten .....	13
4.5    Fietsgebruik en promotie .....	15
5. Fietsbeleid gemeente Bergen .....	16
5.1    Fietsveiligheid .....	16
5.1.1 <i>Tegengaan fietsgerelateerde ongevallen</i> .....	16
5.1.2 <i>Fietsscan</i> .....	16
5.1.3 <i>Verlichting</i> .....	17
5.1.4 <i>Fietspalen</i> .....	17
5.1.5 <i>Snelheidsverschillen diverse fietsers</i> .....	18
5.1.6 <i>Ruimtelijke ontwikkelingen</i> .....	18
5.2    Fietsnetwerk – en routes .....	19
5.2.1 <i>Opbouw fietsnetwerk</i> .....	19
5.2.2 <i>Fietsbewegwijzering</i> .....	20
5.2.3 <i>Fietsknooppuntennetwerk</i> .....	21
5.2.4 <i>Ontbrekende schakels</i> .....	22
5.2.5 <i>Uitvoering van wegwerkzaamheden</i> .....	22
5.2.6 <i>Schoolroutes</i> .....	22
5.2.7 <i>Gladheidsbestrijding</i> .....	23
5.3    Fietscomfort .....	24
5.3.1 <i>Breedte fietsvoorzieningen</i> .....	24
5.3.2 <i>Verhardingstype</i> .....	25
5.3.3 <i>Staat van onderhoud</i> .....	25

5.4	Fietsparkeren en overstappunten .....	26
5.4.1	<i>Ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen</i> .....	26
5.4.2	<i>Kwaliteit fietsenstalling</i> .....	26
5.4.3	<i>Weesfietsen en fietswrakken</i> .....	27
5.4.4	<i>Diefstalpreventie</i> .....	28
5.4.5	<i>Fietsparkeren bij het strand</i> .....	28
5.4.6	<i>Evenementen</i> .....	29
5.4.7	<i>Fietsenstalling bij bushaltes</i> .....	29
5.4.8	<i>Fietsoverstappunten</i> .....	29
5.4.9	<i>Elektrische oplaadpunten</i> .....	30
5.5	Fietsgebruik en promotie .....	31
5.5.1	<i>Fietsroutes via apps</i> .....	31
5.5.2	<i>Kennisforum</i> .....	31
5.5.3	<i>Fietsknooppuntennetwerk</i> .....	31
5.5.4	<i>Verkeerseducatie</i> .....	32
6.	Uitvoeringsagenda .....	33
	Bijlagen .....	35



# 1. Aanleiding

De fiets is, naast de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor dagelijkse verplaatsingen. Vooral voor de korte afstanden speelt de fiets een belangrijke rol. Daarnaast wordt de fiets in de gemeente Bergen veel gebruikt voor recreatieve doeleinden. Ten opzichte van de auto heeft de fiets meerdere voordelen. De fiets neemt minder ruimte in beslag, is beter voor het milieu en levert minder gevaar op. Ook is het gebruik van de fiets beter voor de volksgezondheid. De gemeente Bergen vindt het belangrijk dat de inwoners en bezoekers van deze gemeente vaker voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto.

Het ontbrak de gemeente Bergen aan een integraal beleidsdocument dat richting geeft aan het nemen van maatregelen die het gebruik van de fiets bevorderen. Daarom is in het coalitieakkoord 2014-2018 “De gemeente zijn wij samen” opgenomen dat dit fietsbeleidsplan wordt opgesteld. Achtereenvolgens komen de volgende punten aan de orde:

- Visie (hoofdstuk 2);
- Huidig beleid (hoofdstuk 3);
- Ontwikkelingen en uitdagingen (hoofdstuk 4);
- Fietsbeleid gemeente Bergen (hoofdstuk 5);
- Uitvoeringsagenda (hoofdstuk 6).

## 2. Visie

Zoals al aangegeven is de fiets, naast de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor dagelijkse verplaatsingen en speelt de fiets vooral voor de korte afstanden een belangrijke rol. Ook voor recreatieve doeleinden wordt de fiets in de gemeente Bergen veel gebruikt. Fietsen staat op de zesde plaats in de top 10 van de activiteiten tijdens binnenlandse vakanties in Noord Holland. Er zijn meerdere redenen te noemen waarom de gemeente Bergen het belangrijk vindt dat de inwoners en bezoekers van deze gemeente vaker voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto.

Zo heeft het vaker kiezen voor de fiets een positieve invloed op de bereikbaarheid van de centra en de kust van Bergen. Deze fietsers nemen geen (auto)parkeerplaatsen in en zijn ook geen onderdeel van filevorming. Naast dit positieve verkeerskundige aspect, kan een toename van het gebruik van de fiets ook een positieve bijdrage leveren aan de gemeentelijke milieudoelstellingen, waaronder het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van verkeerslawaaï.

Verder is fietsen goed voor de gezondheid. Het is gebleken dat de levensverwachting van iemand die veel fietst hoger is dan die van een verstokte automobilist. Fietsen geeft meer rust, het is betrouwbaar en relatief goedkoop.

Ook niet onbelangrijk is dat fietsers veel geld in het laatje brengen. Daarbij wordt niet alleen aanschaf, onderhoud en/of verhuur van de fiets bedoeld, maar vooral het feit dat fietsers veel besteden. Bewoners bij hun dagelijkse boodschappen, bezoekers bij het kopen van een ijsje of een kopje koffie. Kortom: ook economisch is de fiets van groot belang in de recreatieve gemeente Bergen. Reden genoeg om te stimuleren dat de fiets binnen de gemeente meer wordt gebruikt.

In de visie van de gemeente Bergen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel voor kortere afstanden. Zij wil stimuleren dat ritten binnen de kernen per fiets worden afgelegd in plaats van met de auto. Op afstanden tot zeven kilometer is de fiets concurrerend met de auto. Dit zijn afstanden die nog op gemeentelijk niveau zijn te beïnvloeden. Uiteraard is het ook de bedoeling dat het aantrekkelijk is om de gemeentegrenzen te overschrijden. Zeker met de komst van de elektrische fiets is hier winst mee te halen. Dit vergt wel afstemming met de omliggende gemeenten. De gemeente Bergen wil daar een voortrekkersrol in vervullen.

Ten slotte is het in de visie van de gemeente belangrijk om te stimuleren dat men van jongs af aan gewend is om te fietsen. Immers: jong geleerd is oud gedaan. De gemeente Bergen verwacht hiermee op een positieve manier het verplaatsingspatroon van haar inwoners en bezoekers te beïnvloeden, waarbij men automatisch de fiets neemt en pas bij uitzondering de auto (bijvoorbeeld in geval van slecht weer of het vervoeren van zware goederen).

Deze visie is vertaald in de volgende hoofddoelstelling:

“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.”

Binnen de gemeente Bergen vindt ongeveer 30% van alle verplaatsingen plaats per fiets.<sup>1</sup> Daarmee scoort de gemeente volgens de normering die het CBS aanhoudt “zeer goed”. Als wordt gekeken naar verplaatsingen tot 7,5 kilometer<sup>2</sup>, dan is het aandeel 43% wat een score “goed” betekent. De ambitie van de gemeente Bergen is om binnen vijf jaar ook op dit onderdeel een score “zeer goed” te krijgen. Dit betekent dat het fietsgebruik tot 7,5 kilometer in 2021 moet zijn toegenomen tot minimaal **46%**.

De gemeente Bergen wil dit bereiken door:

- Het realiseren van samenhangende en directe routes;
- Het oplossen van fietsonveilige situaties;
- Het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes,
- Het completeren en verbeteren van het recreatieve fietsnetwerk;
- Het realiseren van veilige schoolroutes;
- Het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen;
- Het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

Om dit alles te realiseren worden financiële middelen beschikbaar gesteld zodat de noodzakelijke maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen en men wordt verleid tot het gebruik van de fiets. De uitwerking van de subdoelstellingen zijn daartoe vertaald tot een pakket van maatregelen zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda in hoofdstuk 6.

---

<sup>1</sup> Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), tegenwoordig Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) genoemd. Het betreft alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de gemeente, ongeacht of de persoon in deze gemeente woont over de periode 2004 t/m 2008.

<sup>2</sup> Deze afstand wordt traditioneel aangehouden als afstand tot waar de fiets kan concurreren met de auto. Met de opkomst van de elektrische fiets wordt deze afstand groter.

### 3. Huidig beleid

Op dit moment ontbreekt een integraal Fietsbeleidsplan in de gemeente Bergen. Het beleid is min of meer versnipperd beschreven in beleidsnotities van hogere overheden en gemeentelijke notities. Deze zijn deels richtinggevend en deels kaderstellend. Verder wordt het fietsbeleid uitgevoerd op basis van diverse handboeken, aanwezige expertise en lokale kennis.

De diverse maatregelen op het gebied van fietsverkeer worden in de regel getroffen als er grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan weg of riool plaatsvinden. Er is geen apart uitvoeringsprogramma voor fietsmaatregelen, noch een duidelijk kader op basis waarvan prioriteiten (qua uitvoering en qua middelen) kunnen worden gesteld. Daarbij moet niet alleen aan verkeerskundige zaken worden gedacht, maar ook aan zaken op het gebied van economie, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Dit Fietsbeleidsplan moet hier handvatten aan geven.

In bijlage 3 zijn de relevante beleidsnotities kort beschreven. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste consequenties van deze notities voor het Fietsbeleidsplan van de gemeente Bergen samengevat.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR; 2012): Beter benutten van huidige mobiliteitssystemen vooral voor woon-werk verkeer. De verantwoordelijkheid voor fietsbeleid ligt bij lagere overheden zoals de gemeenten. Fietsenstallingen bij bushaltes en directe en snelle fietsverbindingen naar treinstations van Alkmaar en Heiloo hebben prioriteit.

Monitor Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP; 2013): Vooral ketenvervoer en het goed combineren van de verschillende netwerken zijn hierin van belang. De fiets goed faciliteren voor langere afstand, bijvoorbeeld voor woon-schoolverkeer. Verkeersveiligheid heeft topprioriteit. Ook recreatief fietsverkeer wordt gepromoot.

Categoriseringsplan gemeente Bergen (2005): Voortvloeiend uit het landelijke verkeersveiligheidsprogramma 'Duurzaam veilig'. De wegen in beheer van de gemeente Bergen zijn verdeeld in twee wegcategorieën (Erftoegangsweg en Gebiedsontsluitingsweg). De wegcategorie geeft richting aan de gewenste weginrichting en bepaald mede welke fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Zoveel als mogelijk worden de Richtlijnen, zoals opgesteld door het landelijke kenniscentrum CROW, toegepast.

Regionale Bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland (2006): Regionale bereikbaarheid is essentieel voor de lokale duurzame economische ontwikkeling. Het in deze visie gedefinieerde regionale fietsnetwerk is ook voor het Fietsbeleidsplan richtinggevend.

Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Kust (2006): De economische ontwikkeling van de kust is voor de gemeente Bergen van belang. Zo worden nog niet uitgevoerde maar wel in dit plan gedefinieerde fietsenstallingen, fietsroutes en knelpunten ten aanzien van ontbrekende schakels in het Fietsbeleidsplan opgenomen.



Structuurvisie Landelijk gebied (2010): Alternatieven voor het gebruik van de auto worden hier bijvoorbeeld in de vorm van recreatieve fietsroutes weergegeven.

Gastvrij parkeerbeleid (2014): Door gedifferentieerde parkeertarieven wordt het gebruik van de fiets gepromoot. Vooral bij publiekaantrekkende functies wordt het aantal fietsparkeerplaatsen uitgebreid.

Natuurlijk Duurzaam Bergen (duurzaamheidsbeleid 2012 – 2016): In dit beleidsplan wordt aangegeven welke maatregelen de gemeente Bergen wil nemen om in 2030 een CO<sub>2</sub>-neutrale gemeente te zijn. Een van de speerpunten uit het beleidsplan is duurzame mobiliteit, waarbij wordt ingestoken op het verminderen van het energiegebruik als gevolg van mobiliteit. De fiets speelt hierbij een belangrijke rol.

Gladheidsbestrijdingsplan gemeente Bergen: In het gemeentelijke gladheidsbestrijdingsplan is aangegeven binnen welke tijd de wegen worden gestrooid en volgens welk strooischema. In het strooischema dienen de vastgelegde routes voldoende uiting te geven aan de prioriteit van de wegen (categorisering). Het plan beschrijft de criteria en werkwijze van gladheidsbestrijding binnen de gemeente Bergen.

Beleidsplan Wegen 2016-2021: Het beleidsplan Wegen beschrijft het ambitieniveau voor het beheer van het gemeentelijke wegennet binnen de gemeente Bergen. Daarbij is aansluiting gezocht met de CROW, die een viertal onderhoudsniveaus onderscheid. Namelijk R- (sober), R (basis), R<sup>+</sup> (goed) en R<sup>++</sup> (uitstekend). Voor de gemeente Bergen wordt uitgegaan van het niveau R (basis). Centrumgebieden worden op een hoger niveau (R<sup>+</sup>) 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: Door bestaande regionale routes op elkaar te laten aansluiten ontstaat een beter regionaal netwerk 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.

## 4. Ontwikkelingen en uitdagingen

Als onderdeel van het proces om tot een fietsbeleidsplan te komen is een werkdocument opgesteld. Het document is een resultaat van een uitgebreide consultatie van commissie- en raadsleden en diverse partijen zoals bewonersverenigingen, ondernemers en de Fietzersbond. In dit document is de beschikbare kennis over ontwikkelingen, uitdagingen en overige inhoudelijke informatie beschreven waar het fietsbeleid een antwoord op moet geven. Deze zijn verdeeld in een vijftal thema's:

- Fietsveiligheid;
- Fietsnetwerk en –routes;
- Fietscomfort;
- Fietsparkeren en –overstappunten;
- Fietsgebruik en promotie.

De meest opvallende ontwikkelingen en uitdagingen worden in deze paragraaf beschreven. Voor een volledig overzicht wordt u verwezen naar het Werkdocument Fietsbeleidsplan Gemeente Bergen.

### 4.1 Fietsveiligheid

Objectief gezien (aantal geregistreerde ongevallen) is het veilig fietsen in de gemeente Bergen. Het aantal fietsslachtoffers, omgerekend naar het aantal kilometers dat er gefietst wordt, is lager dan het landelijke gemiddelde. Daarbij wordt wel opgemerkt dat vooral meer ernstige ongevallen worden geregistreerd (in de periode 2002 – 2013 waren dat er 50). Minder ernstige, veelal enkelvoudige, fietsongevallen vallen vaak buiten de registratie.

Uit een inventarisatie van CROW Fietsberaad vallen de volgende zaken voor onze gemeente op:

#### Gegevens verkeersveiligheid

Relatief veel ongevallen bij fietsers onder 18 jaar en vooral boven de 60 jaar t.o.v. landelijke gemiddelde (26% versus 21% respectievelijk 42% versus 32%)

De meeste ongevallen vinden plaats op kruisingen binnen de bebouwde kom, net als bij het landelijke gemiddelde (38% versus 50%). In Bergen vinden echter relatief veel ongevallen plaats op wegvakken binnen de bebouwde kom (36% tegenover het landelijke gemiddelde van 25%)

Naast de objectieve verkeers(on)veiligheid (aantal geregistreerde ongevallen) is ook de subjectieve verkeers(on)veiligheid een belangrijke indicatie. Het gaat hierbij om hoe veilig de diverse fietsers zich *voelen* tijdens het fietsen door de gemeente. Of de mate waarin men niet meer op de fiets durft, omdat men zich te onveilig voelt. Het gaat hierbij zowel om verkeersveiligheid als om sociale veiligheid. Deze vorm van onveiligheid is moeilijk te meten. Het aantal binnengekomen klachten geeft weliswaar een indicatie, maar veelal komen de

klachten niet rechtstreeks bij de gemeente terecht, worden ze beperkt geregistreerd of zijn de klachten diffuus. Opvallende zaken op gebied van subjectieve veiligheid zijn:

Aandachtspunten verkeersveiligheid
Ontbreken verlichting en markeringen op fietspaden in duingebied en het buitengebied
Aanwezigheid paaltjes op diverse plekken binnen de gemeente
Te smalle fietspaden voor het hedendaagse fietsgebruik (vanwege snelheidsverschillen en hoeveelheid fietsverkeer)
Diverse fietsoversteekplaatsen binnen onze gemeente en net daar buiten (N9 – Kogendijk) worden als onveilig ervaren.
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er onvoldoende gekeken naar de bereikbaarheid en veiligheid voor de fietser

Verder zijn op het gebied van de verkeersveiligheid nog de volgende ontwikkelingen van belang:

Ontwikkelingen op gebied van verkeerveiligheid
Introductie van lichtgevende markering (glowing lines, solaroad)
Toename gebruik elektrische fietsen door (kwetsbare) ouderen



Figuur 1: voorbeeld lichtgevende markering: glowing Lines langs de N329 te Oss

#### 4.2 Fietsnetwerk en –routes

Een belangrijke voorwaarde voor de fietser is dat het fietsen aangenaam is, dat hij kan genieten van de omgeving en/of dat hij vlot zijn bestemming kan bereiken. Fietsroutes moeten daarom aantrekkelijk zijn.

Een aandachtspunt bij aantrekkelijkheid is de directheid van de route. Daarmee wordt bedoeld in hoeverre er sprake is van een zo kort mogelijke fietsroute naar een bestemming en de mate van oponthoud en comfort op die route. De directheid van een route is vooral van belang bij het fietsen naar school, winkel of werk: het zogenaamde utilitaire fietsverkeer. In de gemeente Bergen is op dit punt al een aanzet gemaakt door het realiseren van fietspaden langs voorrangswegen, de fietsers op rotondes voorrang te geven en het aanleggen van fietsstraten. Een duidelijk (hoofd)fietsnetwerk ontbreekt echter nog. Aandachtspunten zijn:

<b>Aandachtspunten directheid routes</b>
Ontbreken duidelijk (hoofd)fietsnetwerk
Ontbreken van goede verlichting langs de fietspaden in het duin- en buitengebied
Smalle fietsstroken langs de Duinweg en Voorweg in Schoorl
Diverse schoolroutes zijn van onvoldoende kwaliteit en indirect
Aansluiting fietsnetwerk op fietsnetwerk buurgemeenten

Ook de fietsbeleving bepaalt in grote mate de aantrekkelijkheid van een fietsroute. Weliswaar wil utilitair fietsverkeer zo snel mogelijk zijn bestemming bereiken, maar als er een alternatieve route aanwezig is die aanzienlijk mooier is qua beleving, dan is men veelal wel bereid een stukje om te rijden. Verder is het vooral in de donkere maanden van belang dat de fietsroutes voldoende zijn verlicht.

Fietsbeleving is voor recreatief fietsverkeer helemaal van doorslaggevend belang. Eisen die recreatieve fietsers aan een fietsroute stellen, zijn dat deze mooi (aantrekkelijk) moet zijn, dat deze goed is bewegwijzerd, dat het een aaneensluitend netwerk is met niet te veel onderbrekingen en dat de fietsroutes langs bezienswaardigheden en andere aantrekkelijke bestemmingen gaat.

Eveneens geldt voor het recreatieve fietsverkeer dat een duidelijk fietsnetwerk ontbreekt. Aandachtspunten zijn:

<b>Aandachtspunten fietsbeleving</b>
Ontbreken duidelijk fietsnetwerk
Onduidelijke en onvolledige routes door Egmond aan den Hoef en het centrum van Bergen en tussen Schoorl-dam en Schoorl-centrum
Slechte ontsluiting van het poldergebied globaal gelegen tussen Alkmaar, Heiloo, Egmond en Bergen
Ontbrekende schakel langs de kust tussen Egmond aan Zee en Bergen aan Zee
Gebrekkige bewegwijzering, lokaal en regionaal
(sociaal) Veiligheidsbeleving

Op gebied van dit thema ziet de gemeente verder nog de volgende ontwikkelingen:

#### **Ontwikkelingen op gebied van fietsnetwerk en -routes**

Meer (politieke) aandacht voor de fiets, mede waardoor er meer gestuurd wordt op een regionale aanpak

Meer aandacht voor fietskunstwerken (fietsbruggen e.d. onder architectuur gebouwd)

#### 4.3 Fietscomfort

De kwaliteit van de infrastructuur is in hoge mate van belang voor de fietser. Daarbij gaat het om de beschikbare ruimte voor de fietser, het verhardingstype van het wegdek en de staat van onderhoud. Op dit gebied zijn in de gemeente Bergen de volgende aandachtspunten:

#### **Aandachtspunten fietscomfort**

Staat van onderhoud meerdere fietspaden, o.a. als gevolg van wortelgroei

Slecht wegdek deel Karel de Grotelaan in Bergen-centrum

Breedte diverse fietspaden

#### 4.4 Fietsparkeren en -overstappunten

Het is gebleken dat de beschikbaarheid van voldoende en goede fietsenstallingen van positieve invloed is op het gebruik van de fiets. Daarbij moet rekenschap worden gegeven van het feit dat er geen gemiddelde fiets is. Fietsen zijn er in vele soorten en maten, zoals de stadsfiets, mountainbike, racefiets, elektrische fiets, kinderfiets en de bakfiets.

Ook de locatie van een fietsenstalling is belangrijk. Een groot voordeel van de fiets ten opzichte van auto en openbaar vervoer is dat de fietser dicht bij de bestemming kan komen. Voor fietsparkeren is ruimte nodig, zij het een stuk minder dan voor de auto. Bij herinrichtingen en nieuwe ontwikkelingen moet hier vanaf het begin van het proces rekening mee worden gehouden.

Aandachtspunten bij fietsparkeren in Bergen zijn:

#### **Aandachtspunten fietsparkeren**

Bij herinrichtingen en nieuwe ontwikkelingen vanaf het begin van het proces rekening houden met ruimte voor fietsparkeren

Zorgen voor fietsenstalling dichtbij ingang van publieksaantrekkelijke functies. Vooral bij de ingangen van diverse supermarkten in de gemeente is de druk hoog

Veel fietsenstallingen zijn ongeschikt voor de diverse type fietsen die in de gemeente Bergen voorkomen. De inschatting is dat er relatief veel mountainbikes worden gestald door de vele mountainbikers die het duingebied bezoeken. Ook de racefiets en bakfiets zijn in opmars

Tijdens zomerse dagen is er een groot tekort aan fietsstallingsplaatsen in de kustplaatsen

Diefstalpreventie





Figuur 2. Topdrukte bij de strandafgangen op zomerse dagen

De gemeente Bergen kent veel fietsende dagjesbezoekers, waaronder zij die hun fiets meenemen op een fietsenrek. De bezoekers parkeren hun auto daarbij soms op een parkeerterrein in de gemeente, maar ook vaak in een woonstraat. Dit leidt tot extra autoverkeer binnen de kernen. Vanuit oogpunt van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en parkeercapaciteit is dat niet altijd gewenst. In geval van parkeren in woonstraten levert het daarnaast nog ergernis bij de bewoners op en kan het leiden tot vernieling van de groene bermen. Deze klachten kunnen worden verminderd door de bezoekers al vroegtijdig een mogelijkheid te geven hun auto te parkeren en over te stappen op de fiets (fietstransferia, toeristische overstappunten (TOP's)).

#### Aandachtspunten combinatie fiets-auto

Parkeerdruk rondom parkeerterreinen bij Duinvermaak en Poelenburg

Parkeerdruk in delen van Schoorl (Evendijk, Bregtdorp en rondom overloopterrein Molenweg)

Parkeerdruk in delen Egmond aan den Hoef

Verder ziet de gemeente Bergen nog de volgende ontwikkelingen:

#### Ontwikkelingen combinatie fiets-auto

Groei gebruik van de combinatie fiets-auto

Uitbreiding van het mountainbikeparcours

#### 4.5 Fietsgebruik en promotie

Het gebruik van de fiets binnen de gemeente Bergen is relatief hoog. Ook trekt deze gemeente veel fietsende bezoekers aan. Het is daarom niet alleen uit oogpunt van mobiliteit, leefbaarheid en milieu, maar ook uit oogpunt van toeristisch en economisch belang om de fietsvoorzieningen binnen (maar ook buiten) de gemeentegrenzen op peil te hebben en te houden.

Vanuit ondernemers en de VVV zijn er initiatieven om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren. Het gaat daarbij vooral om het aanbieden van fietsroutes (kaarten, apps) aan toeristen en dagjesmensen, maar uiteraard kunnen bewoners van de gemeente Bergen hier ook gebruik van maken. De huidige (digitale) ontwikkelingen bieden kansen om het fietsgebruik nog meer te promoten.

Bij dit thema ziet de gemeente verder de volgende aandachtspunten:

<b>Aandachtspunten op gebied van fietsgebruik en promotie</b>
Hoog fietsgebruik in de gemeente Bergen en de gestage groei van het fietsgebruik
De fiets is niet alleen vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer van belang, maar zeker ook vanuit oogpunt van o.a. gezondheid en welzijn, milieu en economie
De opkomst van diverse soorten fietsen, waaronder de elektrische fiets, s-pedelects, ligfietsen, bakfietsen (Baboe), ATB's
Verhoging van de actieradius door de komst van elektrische fietsen
Het (weer) populair worden van de racefiets
Kansen op het gebied van promotie op gebied van de diverse beleidsvlakken

## 5. Fietsbeleid gemeente Bergen

Nu bekend is voor welke uitdagingen de gemeente Bergen de komende jaren staat is het mogelijk het gewenste fietsbeleid nader in te vullen en prioriteiten te stellen. In dit hoofdstuk wordt per thema en onderwerp de beleidslijn aangegeven.

### 5.1 Fietsveiligheid

#### *5.1.1 Tegengaan fietsgerelateerde ongevallen*

Het fietsbeleid is tot nu toe vooral gericht op verkeersveiligheid. Met het uitvoeren van het landelijke verkeersveiligheidsprogramma “Duurzaam Veilig”, waaronder het vaststellen van het Categoriseringsplan Gemeente Bergen in 2005, is een belangrijke richting gegeven aan het beleid op het gebied van fietsveiligheid. Als uitvloeisel van dit beleid zijn vele wegen binnen de gemeente verkeersveiliger gemaakt. Er zijn echter nog diverse wegen die duurzaam veilig moeten worden ingericht. Het verkeersbeleid is er op gericht om ook deze wegen conform de uitgangspunten van “Duurzaam Veilig” in te richten. Vanwege de hoge kosten die hiermee zijn gemoeid wordt uitvoering van dit programma zoveel mogelijk gecombineerd met (grootschalige) onderhoudswerkzaamheden aan wegen en/of riolering. Een voorbeeld hiervan is de Heereweg in Schoorl, waar tijdens de rioleringswerkzaamheden direct de rijbaan is voorzien van brede rode fietsstroken. Het moment van uitvoering van dit beleidsuitgangspunt is dus gekoppeld aan de meerjaren onderhoudsplanning wegen en riolering. Desgewenst wordt de meerjaren onderhoudsplanning aangepast als dat vanuit fietsveiligheid gewenst is (zie: “Fietsscan”).

**Alle wegen in beheer van de gemeente Bergen worden volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig ingericht. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan wegen en/of riolering worden daarbij de nodige verkeersmaatregelen getroffen om te voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.**

#### *5.1.2 Fietsscan*

Sinds 2000 neemt het aantal fietsongevallen met ernstig gewonden en doden op landelijk niveau toe. Deze ongevallen vinden voornamelijk plaats op lokale wegen. Reden voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) afspraken te maken over de aanpak van deze ongevallen. Afsproken is dat de gemeenten een lokale aanpak opstellen, waarbij de verkeersveiligheid voor fietsers verbetert. Het adviesbureau Royal HaskoningDHV heeft deze voor de gemeente Bergen opgesteld, in de vorm van een fietsscan.

De scan onderschrijft hetgeen in paragraaf 4.1 (Fietsveiligheid) is aangegeven, namelijk dat er relatief veel ongevallen bij fietsers plaatsvinden bij de kwetsbare groepen (jongeren en

ouderen). Verder wordt een zevental situaties binnen de gemeente Bergen aangegeven waar meer dan één fietsslachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. In enkele gevallen zijn maatregelen getroffen of zijn deze gepland. Dit geldt niet voor het fietspad langs de Kogendijk in Bergen. Omdat het een belangrijke verbinding betreft tussen Bergen en Alkmaar-noord en dit fietspad in de knelpuntenanalyse duidelijk naar voren kwam als knelpunt wordt het verbeteren van dit fietspad opgenomen in de uitvoeringsagenda.

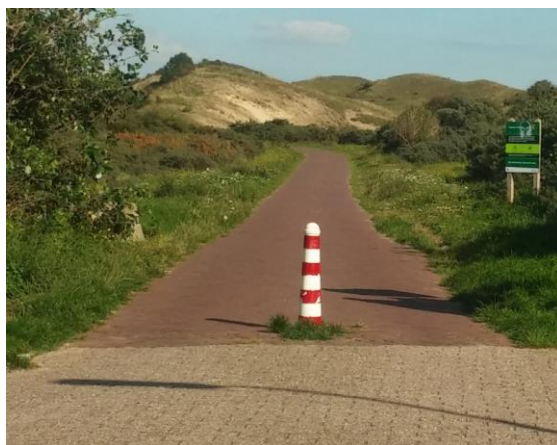
### 5.1.3 Verlichting

Het blijkt dat fietsers veel waarde hechten aan goed verlichte fietsvoorzieningen. Het geeft een gevoel van veiligheid en het biedt ook meer comfort. De gemeente Bergen vindt daarom dat de belangrijkste fietsroutes van een goede verlichting moeten zijn voorzien (zie paragraaf 5.2.1 en de bijlagen 1 en 2). Daar waar verlichting stuit op te grote bezwaren, bijvoorbeeld vanuit oogpunt van natuur of milieu, wordt ingezet op alternatieve mogelijkheden, zoals aanbrengen van lichtgevende belijning. Overigens zijn de meeste fietspaden in het duingebied 's nachts niet toegankelijk en is een vorm van verlichting hier (dus) niet van toepassing

**De belangrijkste fietsroutes in beheer van de gemeente Bergen worden voorzien van verlichting. Als dat stuit op te grote bezwaren, bijvoorbeeld vanuit oogpunt van natuur of milieu, wordt ingezet op alternatieve mogelijkheden.**

### 5.1.4 Fietspalen

Vaak is er bij ongevallen met de fiets sprake van eenzijdige ongevallen. De aanwezigheid van obstakels, in het bijzonder fietspaaltjes, zijn daarbij een belangrijke oorzaak. Er komen hierover



Figuur 3. Fietspalen veroorzaken vaak eenzijdige fietsongevallen

dan ook veel klachten binnen. De gemeente wil daarom zeer terughoudend zijn bij het gebruik van fietspalen. Er is hierbij sprake van het “nee, tenzij”-principe. Alleen als het noodzakelijk is en er geen reële alternatieven voor handen zijn, wordt plaatsing van fietspalen overwogen. In dat geval wordt gekozen voor een paal die zo weinig mogelijk risico's met zich meebrengt

(flexibele palen zonder uitstekende onderdelen). De huidige locaties waar fietspalen staan worden geïnventariseerd en onnodige palen worden verwijderd.

**Fietspaden worden in principe niet voorzien van fietspalen. Alleen als er geen reële alternatieven voor handen zijn en dit strikt noodzakelijk is, worden flexibele palen toegepast.**

#### *5.1.5. Snelheidsverschillen diverse fietsers*

De wensen van fietsers veranderen. Het aantal fietsers neemt toe en er maken steeds meer categorieën fietsers gebruik van onze fietsvoorzieningen. Dat laatste heeft tot gevolg dat de snelheidsverschillen tussen de diverse fietsers groter worden. Deze ontwikkelingen hebben hun effect op de eisen die aan onze fietsvoorzieningen worden gesteld.

Op landelijk niveau zijn er geluiden om de wetgeving op het gebied van de snelheid van de fietser aan te passen. Feitelijk zijn er op dit moment geen eisen aan de maximale snelheid van de fiets. Voor bromfietsen en snorfietsen is dat wel het geval. Vooral ook door de komst van elektrische fietsen en Spedelecs (elektrische fietsen die een snelheid van meer dan 40 km/uur kunnen halen) wil men nu ook snelheidseisen stellen aan de fiets. Het is zaak de ontwikkelingen op het gebied van wetgeving nauwlettend te volgen, zodat bij de uitvoering van het fietsbeleid adequaat op deze ontwikkelingen kan worden geanticipeerd.

**De ontwikkelingen van wetgeving op gebied van de fiets worden nauwlettend gevolgd zodat bij de uitvoering van het fietsbeleid adequaat op wijzigingen in de wetgeving kan worden geanticipeerd.**

De oplossing voor de onderlinge snelheidsverschillen ligt niet alleen in het aanpassen van de wetgeving op dit gebied. Weliswaar kan een wijziging van de wetgeving enige invloed hebben op de hoeveelheid fietsers die gebruik mag maken van een fietspad (bijvoorbeeld door snelle fietsers te weren), de huidige fietsvoorzieningen zijn dan nog vaak te smal voor hedendaags gebruik. De inzet is dan ook om minimale eisen te stellen aan de breedte van fietspaden en -stroken. Het belang van de voorziening (hoofdroute, recreatief, schoolroute) geeft richting aan de eisen. In de paragraaf "Fietsnetwerk en -routes" wordt nader op de ontwerpeisen ingegaan.

#### *5.1.6 Ruimtelijke ontwikkelingen*

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen in grote mate invloed hebben op mobiliteit en dus verkeersveiligheid. Zo bepaalt de locatiekeuze van een school in belangrijke mate langs welke routes schoolgaande kinderen straks gaan fietsen en welke wegen ze daarbij moeten oversteken. Het is daarom belangrijk om al bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen na te denken over de mogelijke effecten op het gebied van de fietsveiligheid. Daarbij moet het effect op de fietsveiligheid worden meegewogen bij de besluitvorming.



Fietsveiligheid is in dit verband overigens niet alleen van belang. De gemeente Bergen wil het voor haar inwoners en bezoekers ook aantrekkelijk maken om de fiets te gebruiken. Vandaar dat bij ruimtelijke ontwikkelingen niet alleen de fietsveiligheid moet worden meegewogen, maar bijvoorbeeld ook de aspecten aantrekkelijkheid, directheid en fietsstallingsmogelijkheden. Daarom is het hieronder aangegeven beleidsuitgangspunt algemener (breder) geformuleerd.

**Bij keuzes op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen worden de gevolgen voor fietsers meegewogen in de besluitvorming, waarbij het uitgangspunt is dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.**

## 5.2 Fietsnetwerk en –routes

### *5.2.1 Opbouw fietsnetwerk*

Binnen de gemeente Bergen kent men diverse soorten fietsers met verschillende motieven. Dit heeft invloed op de eisen die men stelt aan de fietsvoorzieningen. Voor een recreatieve fietser is het bijvoorbeeld minder belangrijk dat de route direct is, maar deze moet wel aantrekkelijk zijn. Een fietser richting school of werk vindt dat laatste minder belangrijk maar wil juist wel zo snel mogelijk zijn bestemming bereiken.

De gemeente Bergen onderscheidt vier categorieën fietsnetwerken: het hoofdfietsnetwerk, het recreatieve fietsnetwerk, het secundaire fietsnetwerk en het aanvullende fietsnetwerk. Het totale netwerk moet leiden tot een samenhangend geheel binnen de gehele gemeente Bergen en moet goed aansluiten op het fietsnetwerk van omliggende gemeenten. Bijlage 1 geeft het fietsnetwerk van de gemeente Bergen weer.



Figuur 4. Fietsers richting strand hebben voorrang op autoverkeer op de Elzenlaan in Bergen aan Zee

Het hoofdfietsnetwerk verbindt de centra van de kernen onderling en deze centra met de belangrijkste bestemmingen binnen en direct buiten de gemeentegrenzen. Het gaat daarbij voornamelijk om utilitaire verbindingen (woon-werk-school<sup>3</sup>-winkelen). De belangrijkste routes richting de stranden vallen eveneens onder dit netwerk, evenals de doorgaande fietsverbindingen. Aan dit netwerk worden hoge eisen gesteld op het gebied van samenhang, directheid, veiligheid en comfort. In bijlage 2 worden deze eisen aangegeven.

Bij het recreatieve fietsnetwerk gaat het er vooral om dat de fietsvoorziening comfortabel en aantrekkelijk is. Dit betekent dat de routes langs de diverse bezienswaardigheden en via mooie landschappen gaan, waarlangs bij voorkeur horeca aanwezig is. Het gaat hierbij om een aanvulling op het hoofdfietsnetwerk, dat immers ook voor recreatief fietsverkeer is bestemd. Vanwege het grensoverschrijdende karakter van recreatieve routes wordt aansluiting gezocht op die van de omliggende gemeenten.

Het secundaire fietsnetwerk ontsluit de diverse wijken en kernen op het hoofdfietsnetwerk en het recreatieve netwerk. De eisen die aan het secundaire fietsnetwerk worden gesteld zijn minder hoog dan die aan het hoofdfietsnetwerk, maar zijn wel van dien aard dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.

Bij het aanvullende fietsnetwerk gaat het om fietsvoorzieningen die noodzakelijk zijn om het fietsnetwerk voldoende fijnmazig te maken. Bijvoorbeeld kleine fietsdoorsteekjes of korte fietspaden. Er worden voor de fiets geen specifieke eisen aan dit netwerk gesteld.

**Binnen het fietsnetwerk worden vier verschillende categorieën onderscheiden, namelijk het hoofdfietsnetwerk, het recreatieve fietsnetwerk, het secundaire fietsnetwerk en het aanvullende fietsnetwerk. Voor elke categorie gelden specifieke eisen.**

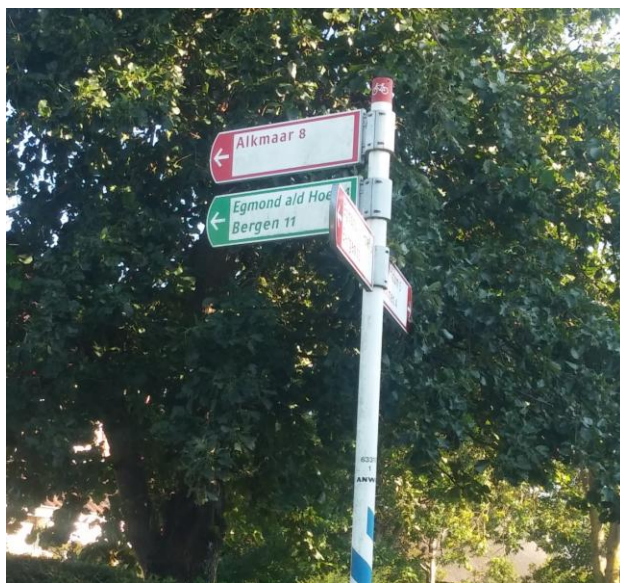
### *5.2.2 Fietsbewegwijzering*

Binnen de gemeente Bergen zijn de nodige fietsverbindingen aanwezig. Toch is het voor de ter plaatse onbekende fietser niet altijd duidelijk welke de beste route is. Een goede en consequente bewegwijzering is daarom onmisbaar. De standaard (NBO, voorheen ANWB) fietsbewegwijzering is daarbij het meest effectief. Utilitair fietsverkeer prefereert de kortst mogelijke route naar haar bestemming. De bekende fietsbewegwijzering (wit met rode letters) moet daarom in principe de kortste fietsroute naar de bestemming aangeven. Belangrijk is dat de bewegwijzering wordt afgestemd op die van de omliggende gemeenten, ook qua naamsaanduiding.

---

<sup>3</sup> Voortgezet en beroepsonderwijs

Toeristisch fietsverkeer daarentegen vindt een aantrekkelijke route belangrijker dan de kortste route. Dan kan ervoor worden gekozen een aantrekkelijk alternatief te bewegwijzeren. In dat geval wordt gebruik gemaakt van de toeristische bewegwijzering (wit met groene letters).



Figuur 5. Fietsbewegwijzering van utilitaire en toeristische routes

**Belangrijke utilitaire fietsroutes worden bewegwijzerd volgens de standaard (NBO) fietsbewegwijzering. Aanvullend kunnen aantrekkelijke alternatieve routes worden bewegwijzerd met toeristische (groene) fietsbewegwijzering.**

### 5.2.3 Fietsknooppuntennetwerk

Een fietsknooppuntennetwerk is een netwerk van verschillende fietsroutes die via genummerde knooppunten (meestal kruispunten van fietspaden) met elkaar verbonden zijn. Met behulp van een kaart van het fietsroutenetwerk kan men zelf een eigen fietstocht samenstellen door van knooppunt naar knooppunt een route te plannen. Een kaart is digitaal of op papier verkrijgbaar. Op elk knooppunt staat ook een informatiepaneel met overzichtskaart. Binnen de gemeente Bergen zijn diverse routes onderdeel van het netwerk. Er zijn ook meerdere mooie, bezienswaardige routes die nog niet binnen het netwerk vallen. Dit betreft o.a. meerdere routes in het duingebied. Dit gebied heeft een grote aantrekkingskracht op de bezoekers van de gemeente Bergen. Hetzelfde geldt voor de nieuwe verbinding tussen Camperduin en Petten. De gemeente Bergen wil deze bijzondere routes promoten en zo mogelijk uitbreiden.

**Samen met de betreffende partners wordt het fietsknooppuntennetwerk binnen de gemeente Bergen uitgebreid.**

#### 5.2.4 Ontbrekende schakels

Uit het fietsnetwerk blijkt dat er een aantal gewenste verbindingen ontbreekt. Belangrijke routes zijn hierdoor te lang en niet concurrerend met de auto, in andere gevallen zijn recreatieve gebieden niet goed bereikbaar voor de toeristen. Bijzondere aandacht daarbij heeft de recreatieve fietsroute langs de Noord-Hollandse kust, waarbij een schakel ontbreekt tussen Bergen aan Zee en Egmond aan Zee. Het college van de gemeente Bergen heeft hierover gesprekken gevoerd met PWN die het duingebied beheert. Uit deze gesprekken is gebleken dat PWN veel waarde hecht aan de natuurwaarden van dit gebied en niet wil meewerken aan realisatie van een fietsverbinding. Het blijft de inzet van de gemeente Bergen om dit fietsnetwerk compleet te maken, waarbij gekeken wordt naar eventuele alternatieven voor een verbinding tussen Bergen aan Zee en Egmond aan Zee.

Een andere verbinding die een enorme opwaardering van het recreatieve fietsnetwerk betekent is een route in het poldergebied tussen Heiloo en Bergen. In het verleden is de mogelijkheid van realisatie van een dergelijke verbinding verkend. De conclusie was dat realisatie lastig zou worden. De gemeente Bergen wil opnieuw de mogelijkheid onderzoeken en zal daarvoor afspraken maken met de gemeente Heiloo.

**Er wordt ingezet op het compleet maken van het fietsnetwerk door de missende schakels weg te werken.**

#### 5.2.5 Uitvoering van wegwerkzaamheden

Als er aan of langs de weg wordt gewerkt worden vaak voorzieningen getroffen voor het autoverkeer om deze zo weinig mogelijk te hinderen. Te denken valt aan het aangeven van omleidingsroutes of het realiseren van een bypass, vaak via het fietspad. Voor fietsverkeer is het niet zo vanzelfsprekend dat voorzieningen worden getroffen. Soms moet de fietser zelf zijn weg zoeken. Voor de fietsers is dat natuurlijk onwenselijk en het past ook niet bij het fietsvriendelijk beleid dat de gemeente Bergen voorstaat.

Voortaan moet dan ook bij de uitvoering van wegwerkzaamheden en bij bouwwerkzaamheden langs de weg maatregelen worden getroffen om de hinder voor fietsers te voorkomen of zo veel mogelijk te beperken. Bijvoorbeeld door maatregelen langs het werk te treffen of voor een alternatieve route te zorgen. Daarnaast moet opslag van materialen op fietspaden in principe worden voorkomen. Dit betekent dat al bij het verkeersplan voor de werkzaamheden ook wordt aangegeven hoe hinder voor fietsers wordt voorkomen.

**Bij werkzaamheden aan of langs de weg worden maatregelen getroffen om de hinder voor fietsers te voorkomen of zo veel mogelijk te beperken.**

#### 5.2.6 Schoolroutes

Binnen de gemeentelijke visie zijn jongeren een belangrijke doelgroep. Het beleid is er op gericht mensen al van jongs af aan te stimuleren de fiets te pakken, zodat dit op latere leeftijd

(als men de keuze heeft om ook met de auto te gaan) ook vanzelfsprekend is. Het is daarom zaak om voor goede en veilige fietsschoolroutes te zorgen.

Bij de planning van nieuwe schoollocaties is het essentieel dat bij de afweging wordt meegenomen dat een goede fietsschoolroute is gegarandeerd. In paragraaf 5.1.6 “ruimtelijke ontwikkelingen” is hier al op ingegaan.



Figuur 6. Kinderen worden gestimuleerd om van jongs af aan de fiets te pakken

Daarnaast wordt het beleid op het verbeteren van de schoolomgeving en schoolroutes verder aangescherpt. Nu zijn al, in overleg met schoolbesturen en verkeersouders, diverse verkeersmaatregelen getroffen. Meestal gebeurt dat naar aanleiding van klachten. De gemeente Bergen vindt het noodzakelijk dat de gemeente dit onderwerp pro-actief oppakt. Dat wil zeggen dat ze met vertegenwoordigers van de scholen rond de tafel gaat zitten, liefst nog voordat er klachten binnenkomen. Samen met de scholen (schoolbesturen, verkeersouders en, vooral, schoolkinderen) wordt een inventarisatie gemaakt voor wenselijke aanpassingen. Hierbij hoort overigens ook het stallen van fietsen (zie paragraaf 5.4.2). Zo nodig wordt extra budget aangevraagd voor het treffen van verkeersmaatregelen. Uit het oogpunt van kosten en efficiency moet dit project planmatig worden opgepakt (bijvoorbeeld jaarlijks twee scholen). Er moeten nog criteria worden opgesteld om de volgorde van behandeling te bepalen.

**Samen met de scholen maakt de gemeente Bergen een inventarisatie voor wenselijke aanpassingen. Dit wordt planmatig gedaan, waarbij budget beschikbaar wordt gesteld om jaarlijks noodzakelijke aanpassingen door te voeren. De prioriteiten worden daarbij in nauw overleg met de scholen bepaald.**

#### 5.2.7 Gladheidsbestrijding

Tijdens de sessie met raads- en commissieleden op 28 augustus 2014 bleek dat men bij gladheidsbestrijding evenveel prioriteit geeft aan belangrijke fietsroutes als aan de hoofdroutes



voor het autoverkeer (voornamelijk gebiedsontsluitingswegen). Binnen het huidige gladheidsbestrijdingplan is deze prioritering al uitgangspunt. Bij een keuze voor welke wegen als eerste worden gestrooid geldt in dat geval welke route het meest logisch is. Dit beleid wordt onverkort doorgezet.

**Bij gladheidsbestrijding hebben fietsvoorzieningen van het hoofdfietsnetwerk en schoolroutes die niet tot het hoofdfietsnetwerk horen, dezelfde prioriteit als de hoofdroutes voor het autoverkeer binnen de gemeente. Bij keuzes tussen beide categorieën wordt de prioriteit bepaald aan de hand van de route die qua logistiek het meest voor de hand ligt.**

## 5.3 Fietscomfort

### *5.3.1 Breedte fietsvoorzieningen*

Om het aantrekkelijk te maken de fiets te nemen is het belangrijk dat fietsers comfortabel door de gemeente Bergen kunnen fietsen. Een fijnmazig en samenhangend fietsnetwerk is daarbij onmisbaar. In paragraaf 5.2.1 is al ingegaan op het fietsnetwerk. Onder andere is aangegeven dat binnen het fietsnetwerk vier categorieën zijn te onderscheiden, elk met hun specifieke eisen (zie bijlage 2). Deze eisen worden deels vanuit comfort ingegeven. Op dit moment is misschien wel het belangrijkste aspect de breedte van de fietsvoorzieningen.



Figuur 7. Fietspaden zijn vaak te smal om de verschillende fietsers goed af te wikkelen

Er worden minimale eisen gesteld aan de breedte, afhankelijk van de categorie. Inzet is om alle fietsvoorzieningen te laten voldoen aan deze eisen. Vanwege de hoge kosten die hiermee zijn gemoeid zal uitvoering van dit punt zo veel mogelijk worden gecombineerd met grootschalig onderhoud aan wegen en/of riolering. Gezien het maatschappelijk belang dat aan dit aspect

wordt gehecht (ook uit oogpunt van verkeersveiligheid) willen wij uitvoering van dit beleidsvoornemen versnellen. Voor de financiering daarvan wordt zoveel mogelijk aangesloten bij (provinciale) subsidieprogramma's en zo nodig wordt incidenteel budget beschikbaar gesteld.

**Er worden minimale eisen gesteld aan de breedte van fietsvoorzieningen. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan weg en/of riolering worden fietsvoorzieningen indien nodig op de minimale breedte gebracht. Zo nodig wordt incidenteel budget beschikbaar gesteld om fietsvoorzieningen versneld op de minimale breedte te brengen.**

### *5.3.2 Verhardingstype*

Fietsers vinden het prettig om op een vlakke (en gladde) gesloten verharding te fietsen, zoals op asfalt en beton. Daarom wil de gemeente Bergen dat fietsvoorzieningen op het hoofdfietsnetwerk in principe bestaan uit een gesloten verharding. Op deze routes worden immers de grootste afstanden afgelegd. Als er kans is op wortelgroei onder de fietsvoorziening, heeft daarbij beton de voorkeur. Deze is minder gevoelig voor wortelgroei.

Ook op fietsvoorzieningen van de andere categorieën heeft een gesloten verharding de voorkeur. In dat geval zal echter eerder een afweging moeten worden gemaakt tussen diverse belangen zoals uniformiteit (bijvoorbeeld straten in woonstraat worden in principe met klinkers uitgevoerd), plaats van ondergrondse nutsvoorzieningen, esthetiek en kosten.

**De fietsvoorzieningen op het hoofdfietsnetwerk worden in principe voorzien van een gesloten verharding. Op voorzieningen van de overige categorieën wordt ingezet op een gesloten verharding maar kunnen andere overwegingen tot een alternatieve keuze leiden.**

### *5.3.3 Staat van onderhoud*

Een goede staat van onderhoud van fietsvoorzieningen draagt in belangrijke mate bij aan de bereidheid om te fietsen. Het belang van goed onderhouden fietsvoorzieningen neemt toe, nu de actieradius van fietsers groter wordt. Vooral de onderhoudsstaat van het hoofdfietsnetwerk is daarom van belang omdat fietsers de grootste afstand op dit netwerk zullen afleggen. In mindere mate geldt dit ook voor het recreatieve fietsnetwerk. Voor deze fietsvoorzieningen staat de gemeente een hoger onderhoudsniveau voor dan de overige fietsvoorzieningen. Analooq aan het Beleidsplan Wegen 2016-2021 wordt voor het hoofdfietsnetwerk en het recreatieve fietsnetwerk het onderhoudsniveau  $R^+$  (goed) aangehouden. Voor de overige voorzieningen geldt het onderhoudsniveau R (basis).

Bij de prioritering in het wegbeheerprogramma wordt voortaan de functie van de weg voor het fietsverkeer meegewogen, waarbij achtereenvolgens het hoofdfietsnetwerk, recreatieve fietsnetwerk, secundaire fietsnetwerk en aanvullend fietsnetwerk de mate van belang bepaalt.

**Voor het hoofdfietsnetwerk en het recreatieve fietsnetwerk geldt het onderhoudsniveau R<sup>+</sup> (goed) volgens het Beleidsplan Wegen 2016-2021. Voor de overige fietsvoorzieningen geldt het onderhoudsniveau R(basis). Bij het bepalen van prioriteiten van het onderhoudsschema wordt de functie van de weg voor het fietsverkeer meegewogen.**

## 5.4 Fietsparkeren en -overstappunten

### *5.4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen*

Bij ruimtelijke plannen willen wij dat het belang van het fietsverkeer al vanaf de planvorming meegenomen wordt. Daarbij is het onder andere zaak dat er voor voldoende fietsenstalling wordt gezorgd. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geldt daarom voortaan een minimale eis aan de te realiseren fietsstallingsplaatsen. Net als dat nu al het geval is voor autoverkeer, waarbij men een minimaal aantal parkeerplaatsen moet realiseren. In geval van de realisatie van woningen en appartementen wordt al voor voldoende fietsstallingsplaatsen gezorgd. Voor overige functies gelden voortaan de maximale fietsparkeerkencijfers als eis, zoals die zijn opgenomen in de meest recente ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Een uitgave van het landelijke kennisplatform CROW; thans dateert de meest recente ASVV uit 2012). Bij publiek aantrekkende functies zoals supermarkten en winkels van grote ketens wordt daarnaast ruimte in het openbaar gebied gereserveerd om eventuele extra behoefte te kunnen opvangen. Uiteraard worden de fietsstallingsplaatsen dicht bij de bestemmingen, zoals de entrees van winkels, geplaatst.

**Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geldt een minimale eis aan het aantal te realiseren fietsstallingsplaatsen. De maximale fietsparkeerkencijfers volgens de meest recente ASVV worden hierbij aangehouden.**

Bij herinrichtingen wordt direct gekeken hoe groot de behoefte aan fietsstallingsplaatsen is rondom het betreffende gebied. Daarbij wordt gekeken naar het huidige en verwachte gebruik. Zo nodig worden daarbij de maximale kencijfers volgens de ASVV gehanteerd. Als de behoefte groter is dan het aantal beschikbare fietsstallingsplaatsen wordt deze extra behoefte zo veel mogelijk binnen het herinrichtingsplan gerealiseerd.

**Bij herinrichtingen worden extra fietsstallingsplaatsen gerealiseerd als is gebleken dat hier extra behoefte aan is.**

### *5.4.2 Kwaliteit fietsenstalling*

Naast dat er voor genoeg fietsenstalling wordt gezorgd, moeten deze ook van een goede kwaliteit zijn. Daarbij is het belangrijk dat de ontwerper zich realiseert dat er geen standaard

fiets is. Er zijn fietsen van diverse maten en soorten. Fietsenstalling in het openbare gebied moet dusdanig zijn dat de fiets, ongeacht het type, op een goede manier kan worden aangebonden en beschadiging aan de fiets (inclusief velg) wordt voorkomen. Bij particuliere initiatieven wordt dit soort fietsenstalling gepromoot.



Figuur 8. Fietsaanleunbeugels worden goed gebruikt en voorkomen verrommeling

**Bij realisatie van fietsenstalling in het openbare gebied wordt gekozen voor een type fietsenstalling met aanbindmogelijkheid, waarbij beschadiging aan de fiets (inclusief velg) wordt voorkomen. Er wordt daarbij rekening gehouden met de diverse type fietsen die op de markt zijn.**

#### *5.4.3 Weesfietsen en fietswrakken*

Een weesfiets is een fiets die in de openbare ruimte staat, die langere tijd niet in gebruik is en waarvan de eigenaar onbekend is. Ze ontsieren het straatbeeld en nemen vaak officiële stallingsplaatsen in. Als de fiets verwaarloosd is en men er redelijkerwijs niet meer mee kan fietsen, spreekt men van een fietswrak.

Zeker in het laatste geval is het niet gewenst dat de fietsen in het straatbeeld blijven. De gemeente Bergen voert daarom een actief beleid om weesfietsen en fietswrakken zoveel mogelijk uit het straatbeeld te houden. Onder andere wordt in de Algemene Plaatselijke Verordening de mogelijkheid opgenomen om weesfietsen en fietswrakken te kunnen verwijderen en af te voeren naar een nader te bepalen locatie (waarschijnlijk de gemeentewerf). Eigenaren krijgen dan de mogelijkheid hun fiets, tegen een

onkostenvergoeding, op te halen. Op de gemeentelijke website wordt een meldpunt aangegeven.

**Weesfietsen en fietswrakken worden actief verwijderd en op een centrale punt in bewaring gesteld. Er komt een meldpunt op de gemeentelijke website waar bewoners de locatie van weesfietsen en fietswrakken kunnen doorgeven.**

#### *5.4.4 Diefstalpreventie*

Hoewel er binnen de gemeente Bergen helaas ook sprake is van fietsendiefstal, komt dit ten opzichte van omliggende gemeentes weinig voor. Mogelijk dat dit komt doordat er binnen de gemeente Bergen geen NS-station aanwezig is, een locatie waar traditiegetrouw veel fietsen worden gestolen. Diefstalpreventie is daarom geen apart speerpunt binnen het fietsbeleid. Door het beleid op gebied van de kwaliteit van de fietsenstalling (onder andere goede aanbindpunten) wordt voldoende aan diefstalpreventie gedaan. De ontwikkelingen op dit gebied worden uiteraard nauw gevolgd, zodat zo nodig het beleid kan worden aangepast.

**Buiten de gebruikelijke kwaliteitseisen aan fietsenstalling wordt niet specifiek op diefstalpreventie ingezet.**

#### *5.4.5 Fietsparkeren bij het strand*

De kernen aan de kust verdienen bijzondere aandacht als het gaat om fietsparkeren. Op stranddagen is de aantrekkingskracht van de kust zo groot dat mensen in groten getale op de fiets naar het strand gaan. Op dit soort dagen is er een tekort aan fietsenstalling. Daardoor worden fietsen her en der geplaatst, waardoor looproutes worden beperkt en strandafgangen vaak worden geblokkeerd voor o.a. hulpdiensten.

Het is ondoenlijk om voor voldoende fietsstallingsplaatsen te zorgen voor alle fietsen. Daarom wordt in deze plaatsen ingezet op het aanbieden van goede fietsenstalling die voldoet aan een situatie op een gewone zondag in juni. Naar schatting is er dan in 85% van de gevallen voldoende fietsenstalling.

Daarnaast wordt ruimte gereserveerd om grotere druktes op te vangen. Dit wordt o.a. gedaan door vakken te markeren waar men de fiets op de eigen standaard kan plaatsen. Ook wordt de afscheiding tussen duin en boulevard voorzien van een hekwerk waartegen een fiets eenvoudig, aangebonden, kan worden neergezet. Zo nodig wordt een aantal parkeerplaatsen voor autoverkeer opgeofferd voor (brom-)fietsparkeren. De gemeente plaatst duidelijke borden bij strandafgangen waarop staat aangegeven dat het stallen van fietsen niet is toegestaan. Daarbij wordt duidelijk gemaakt dat deze maatregel nodig is om de stranden voor hulpverlening bereikbaar te houden, zodat de maatregel beter wordt geaccepteerd en dus nageleefd. Hoewel enige hinder tijdens stranddagen niet is te voorkomen, verwachten wij door de genoemde maatregelen de problemen binnen de perken te houden.



**De capaciteit van fietsstallingsplaatsen wordt afgestemd op een gewone zondag in juni. Daarnaast wordt ruimte gereserveerd om extreme drukte op te vangen.**

#### *5.4.6 Evenementen*

Tot dusverre werd er bij evenementen geen specifieke aandacht besteed aan fietsverkeer. Voortaan willen wij echter bij evenementen stimuleren dat bezoekers met de fiets komen. In de aanloop naar de evenementenvergunning wordt hier aandacht voor gevraagd bij de organisatie. Indien mogelijk en noodzakelijk worden eisen gesteld ten aanzien van fietsvoorzieningen, zoals het inrichten van een – veilige - fietsenstalling. Dit is onder meer het geval bij het festival 'Woodlands'.

**De gemeente stimuleert het gebruik van de fiets in geval van evenementen en stelt daarbij zo nodig aanvullende eisen.**

#### *5.4.7 Fietsenstalling bij bushaltes*

De fiets is zeer belangrijk als onderdeel van een vervoersketen. Vooral als voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer vervult de fiets daarbij een belangrijke rol in het (landelijke) mobiliteitsbeleid. De gemeente Bergen zet in op dit beleid door, naast goede fietsvoorzieningen naar de bushaltes toe, de bushaltes te voorzien van goede en voldoende fietsenstalling. Elke halte wordt daarbij voorzien van minimaal het aantal fietsstallingsplaatsen zoals dat door de provincie Noord-Holland wordt nagestreefd. Per locatie wordt bekeken of er dan voldoende fietsstallingsplaatsen aanwezig zijn. Bij grotere vraag wordt er naar rato aan fietsstallingsplaatsen toegevoegd.

**Bushaltes worden voorzien van fietsenstalling, waarbij per locatie de benodigde capaciteit wordt bepaald.**

#### *5.4.8 Fietsoverstappunten*

De gemeente Bergen wil het parkeren van auto's met fietsendrager binnen woonstraten tegengaan en daarnaast de verkeersdruk binnen haar kernen verminderen. Daarom wordt ingezet op het aanwijzen van locaties, bij voorkeur bij de toegangen van onze bebouwde kommen waar men de auto kan parkeren en per fiets verder kan gaan. Bij voorkeur worden deze locaties ingericht als zogenaamde toeristische overstappunten (TOP's). Dit zijn herkenbare recreatieknooppunten die met de auto goed bereikbaar zijn en waar de recreant informatie vindt over recreatieve routes, voorzieningen, activiteiten en een stukje geschiedenis van het landschap. Bij een TOP kan men veilig, gemakkelijk en veelal gratis de auto parkeren. Via de aangesloten fiets-, wandel- en vaarroutes of routenetwerken kan de recreant het landelijk gebied ontdekken. Verder is binnen een straal van 2 kilometer altijd horeca aanwezig. De westrand van Alkmaar wordt hierbij als zoeklocatie betrokken.

Een speciale doelgroep zijn mountainbikers. De inzet is om het mountainbikeparcours door de Schoorlse duinen aan te laten sluiten op het parkeerterrein in Hargen aan Zee.

**Er worden locaties aangewezen waar men de auto kan parkeren en kan overstappen op de fiets. De westrand van Alkmaar wordt daarbij betrokken.**



Figuur 9. Een Toeristische OverstapPunten voorziet de recreatieve fietser veel informatie

#### 5.4.9 Elektrische oplaadpunten

Door een toename aan elektrische fietsen is het aannemelijk dat de vraag naar elektrische oplaadpunten navenant toeneemt. De ontwikkelingen op dit gebied staan echter niet stil. Zo is de actieradius van elektrische fietsen enorm toegenomen (tot over de honderd kilometer), waardoor veel mensen hun accu tijdens hun bezoek in de gemeente Bergen niet hoeven op te laden. Ook zijn er talloze particulieren (restaurants, hotels) waar oplaadpunten zijn gerealiseerd. De gemeente Bergen gaat daarom niet actief oplaadpunten binnen het openbare gebied aanbrengen. Alleen als daar specifieke vraag naar is, wordt overwogen een oplaadpunt te realiseren.

**Er wordt niet actief ingezet op het plaatsen van elektrische oplaadpunten voor elektrische fietsen. Alleen als er specifieke behoefte is wordt overwogen een dergelijke oplaadpunt te realiseren.**

## 5.5 Fietsgebruik en promotie

### *5.5.1 Fietsroutes via apps*

De gemeente Alkmaar is een project gestart waarbij fietsers met gebruikmaking van een app digitale informatie krijgen over toeristische fietsroutes en bezienswaardigheden binnen de gemeente Alkmaar. Het gaat daarbij om een app via Abellife, dat wordt beheerd door Abel Adventures BV. Ook de regio-VVV maakt hier gebruik van.

De gemeente Bergen wil graag meedoen aan dit project door interessante informatie en fietsroutes binnen onze gemeente digitaal beschikbaar te stellen. De jaarlijkse kosten voor dit project bedragen ca. € 3.000.

**De gemeente Bergen haakt aan bij Abellife en stelt daarvoor interessante informatie over recreatieve fietsroutes en bezienswaardigheden digitaal beschikbaar (met apps).**

### *5.5.2 Kennisforum*

Tijdens de bespreking van het werkdocument met de diverse stakeholders bleek bij de aanwezigen dat er behoefte is aan informatie-uitwisseling op gebied van promotie van de fiets. Op deze manier kunnen diverse ondernemers met elkaar samenwerken om fietsende bezoekers te trekken. Te denken valt aan het aanbieden van fietsroutes met bezienswaardigheden en kortingsbonnen bij de verhuur van fietsen. Weliswaar heeft de gemeente Bergen hierin geen leidende rol, maar zij wil deze uitwisseling wel stimuleren door het initiatief te nemen de ondernemers met elkaar te verbinden. De plaatselijke Fietsersbond heeft aangeboden hierin een rol te willen vervullen.

**De gemeente Bergen faciliteert en stimuleert, samen met de plaatselijke Fietsersbond, de diverse ondernemers binnen haar gemeente met elkaar te verbinden en zo tot samenwerkingsverbanden te komen om fietsende toeristen te trekken.**

### *5.5.3 Fietsknooppuntennetwerk*

In paragraaf 5.2.3 wordt ingegaan op uitbreiding van het fietsknooppuntennetwerk. Naast uitbreiding is het zaak dit netwerk te promoten op onder andere de gemeentelijke website en bij de VVV. Een fijnmazig knooppuntennetwerk is mede bepalend voor de mate van aantrekkelijkheid van het gebied voor recreanten. Extra informatie over de fijnmazigheid kan dus meer recreanten trekken. In dat verband is de provincie Drenthe een goed voorbeeld van een gebied met een fijnmazig recreatief fietsnetwerk. Mensen gaan vaak om die reden hun vakantie vieren in deze provincie. Dit onderwerp wordt daarom bij voorkeur regionaal opgepakt.

**Er wordt extra aandacht besteed aan de fijnmazigheid van het fietsknooppuntennetwerk in onze regio. In ieder geval wordt er op de gemeentelijke website en bij de plaatselijke VVV-informatiepunten aandacht besteed aan het netwerk. In regionaal verband wordt bekeken op welke manier het knooppuntennetwerk verder kan worden gepromoot.**

#### *5.5.4 Verkeerseducatie*

Goede infrastructuur voor de fiets is de basis om veilig en comfortabel te kunnen fietsen; beide zijn belangrijke randvoorwaarden om fietsgebruik te stimuleren. Door middel van educatie kan de effectiviteit van de gedane investeringen in de infrastructuur worden vergroot.

Educatieprojecten zijn veelal in doelgroepen onder te verdelen naar levensfase van de verkeersdeelnemer.

De gemeente Bergen richt zich vooral op basisscholen. Elk jaar wordt, in samenwerking tussen de basisscholen en VVN, in de gemeente Bergen het praktische fietsexamen voor de laatste klassen van het basisonderwijs gehouden. Op dit moment doen nagenoeg alle basisscholen mee aan deze fietsexamens.



Figuur 10. Streetwise is een aansprekend verkeersveiligheidsprogramma voor schoolgaande kinderen

Wij willen verder bekijken of er bij de basisscholen binnen het lesrooster nog ruimte is voor het educatieprogramma Streetwise van de ANWB. Dit is een praktisch, maar ook leuk en leerzaam verkeersprogramma dat aansprekend is voor alle leerlingen van de basisschool. Binnen dit programma leren de kinderen zich te voet, maar vooral ook op de fiets, op een veilig manier voort te bewegen. Hiermee wordt een basis gelegd om ook op latere leeftijd gebruik te blijven maken van de fiets. Wij gaan bij de basisscholen inventariseren in hoeverre er belangstelling is voor het programma.

**De gemeente Bergen inventariseert in hoeverre er bij de basisscholen belangstelling is voor het verkeerseducatie-programma Streetwise.**

## 6. Uitvoeringsagenda

Nr.	Korte omschrijving	Zie paragraaf	Gereed	Incidentele kosten	Structurele kosten
1	Fietsstraat Evendijk	5.2.1.	1 <sup>e</sup> helft 2015	Uit regulier onderhoud	geen
2	Onderhoud Postweg, tussen Duinweg en Gerbrandslaan	5.3.3	2 <sup>e</sup> helft 2015	Uit regulier onderhoud	geen
3	Samen met betreffende partners de mogelijkheid fietstunnel N9 – Kogendijk onderzoeken	5.1.2	v.a. 2 <sup>e</sup> helft 2015	n.v.t.	n.v.t.
4	Fietsstraat Meidoornlaan	5.2.1.	1 <sup>e</sup> helft 2016	Uit regulier onderhoud	geen
5	Verbeteren schoolroutes en aanvullende fietsmaatregelen	5.2.6.	v.a. 1 <sup>e</sup> helft 2016		€ 25.000*
6	Fietsoverstappunten op website vermelden	5.4.8.	1 <sup>e</sup> helft 2016	geen	geen
7	Inventarisatie verlichting langs hoofdfietsnetwerk	5.1.3.	1 <sup>e</sup> helft 2016	n.v.t.	geen
8	Verbinden ondernemers voor promotie fietsverkeer	5.5.2.	1 <sup>e</sup> helft 2016	geen	geen
9	Onderhoud fietspad tussen Voorweg en Molenweg te Schoorl	5.3.3.	1 <sup>e</sup> helft 2016	€ 112.000,-**	geen
10	Actieplan weesfietsen en fietswrakken	5.4.3.	1 <sup>e</sup> helft 2016	geen	geen
11	Verbeteren fietsvoorziening langs Eeuwigelaan	5.3.1.	1 <sup>e</sup> helft 2016	Kosten worden binnen het totaal project Eeuwigelaan meegenomen.	geen
12	Toetsen huidige fietsvoorzieningen op functionele eisen	5.2.1	2 <sup>e</sup> helft 2016	n.t.b.	geen
13	fietsparkeeronderzoek langs kust	5.4.5.	Juli 2016	n.t.b.	geen
14	Aansluiten Abellife via Abel Adventures BV	5.5.1	2 <sup>e</sup> helft 2016	onbekend	€ 3.000,- v.a. 2016 vanuit reguliere budget Recreatie en Toerisme

<b>Nr.</b>	<b>Korte omschrijving</b>	<b>Zie paragraaf</b>	<b>Gereed</b>	<b>Incidentele kosten</b>	<b>Structurele kosten</b>
<b>15</b>	Inventariseren animo voor Streetwise	5.5.4	permanent vanaf 2 <sup>e</sup> helft 2016	geen	n.t.b.
<b>16</b>	saneringsplan fietspalen	5.1.4.	2 <sup>e</sup> helft 2016	geen	geen
<b>17</b>	Inventarisatie fietsenstalling bij bushaltes	5.4.7.	2 <sup>e</sup> helft 2016	geen	geen
<b>18</b>	Fietsbewegwijzeringsplan	5.2.2.	2 <sup>e</sup> helft 2016	Uit regulier budget bewegwijzering	geen
<b>19</b>	Uitbreiden fietsknooppuntennetwerk	5.2.3.	2017	€ 5.000,- vanuit reguliere budget Recreatie en Toerisme	geen
<b>20</b>	Overleg met PWN over verbreden fietspad tussen Elzenlaan en Baan Van Ravenhorst	5.3.1.	2017	n.t.b.	geen
<b>21</b>	Verbeteren fietsvoorziening langs Kogendijk	5.3.1	2017	n.t. b.	geen
<b>22</b>	Herstraten Buerweg	5.3.3.	2018	Uit regulier onderhoud	geen
<b>23</b>	Herstraten Sluislaan	5.3.3.	2018	Uit regulier onderhoud	geen
<b>24</b>	Herstraten Verspyckweg	5.3.3.	2018	Uit regulier onderhoud	geen
<b>25</b>	Onderzoek naar ontbrekende schakels	5.2.4.	2019	n.t.b.	geen
<b>26</b>	Herstraten Karel de Grotelaan in Bergen-centrum	5.3.3.	n.t.b.	n.v.t. (onderdeel Mooi Bergen 2.0)	geen

\* wordt opgenomen in exploitatie vanaf 2016

\*\* Deze kosten zijn opgenomen in de Meerjarenbegroting 2016 als apart onderhoudsproject.



## Bijlagen

Bijlage 1:	Fietsnetwerk gemeente Bergen NH
Bijlage 2:	Functionele Eisen fietsnetwerk gemeente Bergen NH
Bijlage 3:	Relevante beleidsnotities