

*Uitvoeringsprogramma
Bereikbaarheid kust
Bergen-Zijpe
2006-2008*

**Vastgesteld door de stuurgroep Bereikbaarheid kust Bergen-Zijpe
8 februari 2006**

1 Inleiding

In Oktober 2003 is het project bereikbaarheid kust Noord-Holland gestart. Het project is één van de speerpunten van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Primaire aanleiding is, dat de kwaliteit en het imago van het economisch belangrijke product strand- en kusttoerisme schade ondervindt van de slechte bereikbaarheid van de kustplaatsen. Omdat het niet mogelijk is de bereikbaarheid van de gehele Noord-Hollandse kuststrook in één keer aan te pakken is gekozen tot een fasering. Deze ziet er als volgt uit:

	2004	2005	2006	2007	2008		
Bloemendaal-Zandvoort	Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma					
Bergen-Egmond-Schoorl		Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma				
Castricum-Wijk aan Zee-Velsen			Maken uitvoeringsprogramma	Uitvoeren uitvoeringsprogramma			

De uitvoering van elk deelgebied komt in handen van een uitvoeringsorganisatie, en, gewapend met de ervaringen uit het vorige deelproject, kan de bereikbaarheid van het volgende stuk kuststrook effectief aangepakt worden.

In 2004 is gestart met de aanpak in Bloemendaal-Zandvoort. Samen met de gemeenten Zandvoort, Bloemendaal, Haarlem en Heemstede is een goed lopende samenwerking op gang gekomen, die al in 2004 heeft geleid tot een aantal concrete maatregelen zijn genomen (zgn. quick wins). Hierdoor is in deze regio een goed draagvlak ontstaan om verder te gaan, omdat blijkt dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze genoemde maatregelen vormden de opstap voor een uitgebreider programma voor de bereikbaarheid van Zandvoort-Bloemendaal, waarvan de financiering (totaal €5,4 miljoen) is geregeld en waarvan de uitvoering is begonnen.

Voor de gemeenten Bergen en Zijpe wordt dezelfde werkwijze gevolgd. Afgelopen zomer zijn een aantal concrete maatregelen gerealiseerd. Op basis van de evaluatie van de maatregelen uit 2005 en onderzoek naar nieuwe maatregelen is een vervolgprogramma voor de termijn 2006 – 2008 opgesteld. Het resultaat daarvan is in dit document neergelegd.

De bereikbaarheid van de kust is op zomerse dagen al langer een groot probleem. Inmiddels is de situatie ook merkbaar tijdens andere jaargetijden op mooie weekenddagen. Vóór 2005 hebben veel studies en onderzoeken het licht gezien met voorstellen om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren, die veelal niet hebben geleid tot concrete maatregelen. Het blijkt dat enkelvoudige oplossingen niet of nauwelijks effect hebben, maar dat het nodig is om een pakket samenhangende maatregelen te nemen. Omdat het daar tot op heden aan heeft ontbroken heeft het toeristische product kust een minder goed imago heeft gekregen, daar waar het om de bereikbaarheid gaat.

Door de samenwerking tussen de overheden (provincie en de gemeenten Bergen, Zijpe, Alkmaar, Harenkarspel en Heiloo) is in de zomer van 2005 gebleken dat er sprake kan zijn van oplossingen die er toe bijdragen dat er sprake is van een betere doorstroming, meer gebruik van alternatieven voor de auto en minder overlast. Dit sterkt de projectgroep bereikbaarheid kust Bergen-Zijpe, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Bergen, Zijpe, Alkmaar, Heiloo, de Stichting Innovatief Zijpe en de provincie Noord-Holland, om de maatregelen uit de zomer van 2005 uit te breiden naar een pakket samenhangende maatregelen (zoals vastgelegd in dit Uitvoeringsprogramma), die effect hebben op de bereikbaarheid van dit deel van de Noord-Hollandse kust. De evaluatie van de maatregelen en de resultaten dragen ertoe bij dat wordt voorgesteld om die maatregelen te herijken, verder te voorzien van aanvullingen, nieuwe maatregelen voor te bereiden en ook bij andere delen van de Noord-Hollandse kust te introduceren.

Ten behoeve van het uitvoeringsprogramma 2006-2008 wordt in dit document een beschrijving gegeven van de eerder benoemde algemene doelen en daar waar mogelijk per maatregel. Vervolgens wordt ingegaan op de gewenste resultaten op projectniveau en de samenhang daartussen. Daarna wordt inhoudelijk ingegaan op de voorgestelde (deel)projecten, de risico's die daarmee kunnen worden gelopen en relatie met andere projecten op provinciaal niveau. Aandacht zal worden gegeven aan de tijdsfasering per jaar en worden gekoppeld aan de eerder gestelde doelen. De eerder door het bestuur benoemde streefwaarden worden beschreven in de zin van hoe die kunnen worden bereikt. De invoering van de (deel)maatregelen kosten geld. Aangegeven wordt de omvang daarvan in investeringen en kosten en hoe die kosten worden gefinancierd. De (marketing en)communicatie speelt een belangrijke rol in dit programma waar veel aandacht aan zal worden gegeven. Tevens wordt stilgestaan bij de uitvoeringsorganisatie.

De maatregelen behoeven vaak nog nadere uitwerking en invulling. In dit document staat aangegeven aan wat voor soort maatregel wordt gedacht, en wat de indicatieve kosten en effecten zijn.

2 Beoogde doelen en resultaten

2.1 Doelstelling

Doelstelling van dit uitvoeringsprogramma is het vaststellen en doen uitvoeren van maatregelen die in de periode 2006-2008 nodig zijn om de bereikbaarheid van de kust van de gemeente Bergen en Zijpe te verbeteren voor toeristen en hulpdiensten en de overlast te verminderen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze de communicatie rond deze maatregelen gaat plaatsvinden en hoe de organisatie van de uitvoering wordt.

Wat betreft de “toeristische bereikbaarheid” zijn twee aspecten in het geding: allereerst dat het economische schade aan het product “strand- en kusttoerisme”, wanneer veel potentiële bezoekers niet gaan vanwege (het imago van) de slechte bereikbaarheid van het strand en de kust. Daarnaast is de aanwezigheid van het strand voor veel bewoners een aantrekkelijk aspect van het wonen in Noord-Holland. Dit wordt echter in negatieve zin beïnvloed door het feit, dat het strand op de meest aantrekkelijke dagen niet of slecht bereikbaar is. De bereikbaarheid van hulpdiensten is zeer kritisch. Wanneer er op een mooie stranddag een ongeluk plaatsvindt, waarbij veel mensen geëvacueerd moeten worden, wordt die evacuatie bemoeilijkt door het vaststaande verkeer op de smalle kustwegen.

Tenslotte heeft het project bereikbaarheid kust als doelstelling de overlast voor bewoners van de kuststreek te beperken. Het betreft hier parkeeroverlast, geluid- en stankoverlast en vaak ook het probleem van afval.

2.2 Beoogde effecten/resultaten

In juni 2005 heeft de stuurgroep bereikbaarheid kust een aantal referentie en streefwaarden vastgesteld. Hierbij heeft de stuurgroep vastgesteld, dat het niet zinvol is om ernaar te streven om zelfs de drukste zomerdag probleemloos te laten verlopen. Dat zou leiden tot zeer dure maatregelen en zeer ingrijpende ruimtelijk beslissingen, die in een gemiddelde zomer maar één of enkele dagen zin hebben. Daarom is als streven opgenomen om ervoor te zorgen, dat in een gemiddelde zomer de bereikbaarheid op de 8^{ste} drukste dag van het jaar (vrijwel) problematisch verloopt; en dat men op de drukkere dagen ook snel op het strand kan zijn, maar dan met de alternatieven voor het gebruik van de auto. Dit alles heeft geleid tot de volgende streefwaarden:

Onderdeel	Streefwaarde
Capaciteit toegangswegen en parkeerplaatsen	Capaciteit voldoende (rekening houdend met gewenste modal split) voor aanvoer auto's op 8 ^e drukste dag
Reistijd auto	Vermindering reistijd op 8 ^e drukste dag met 15%
Gewenste modal split*	Op de 15 drukste dagen: Dagbezoek Egmond aan Zee: 65% auto (nu 70%), 30 % fiets/bromfiets/scooter (nu 25%), 5% bus (nu 1%) Bergen aan Zee: 50% auto (nu 60%), 40 % fiets/bromfiets/scooter (nu 33%), 10% bus (nu 6%) Hargen aan Zee /Camperduin: 80% auto (nu 85%), 19 % fiets/bromfiets/scooter (nu 15%), 1% bus (nu 0%) Callantsoog: 95% auto (nu 98%) 5% fiets/bromfiets/scooter (nu 2%) Verblijfsbezoek Zowel gemeente Bergen als Zijpe 20% auto (nu 38%), 40% fiets/bromfiets/scooter (nu 25%), 20% collectief vervoer (nu 1%), 20 % te voer (nu 20%) Toelichten: voetgangers!
Aanrijtijden hulpdiensten	15 minuten
Vermindering overlast omwonenden	Vermindering aantal mensen die aangeeft regelmatig overlast te hebben met 25%
Imago bereikbaarheid bij bezoekers	Verbetering ervaren bereikbaarheid bij 75% van de bezoekers
Imago bereikbaarheid bij (nog-)niet-bezoekers	Verbetering gepercipieerde** bereikbaarheid bij 80%

* modal split: De verdeling over de verschillende reismethoden (auto, fiets, trein, bus, anders)

** de bereikbaarheid, zoals de mensen vermoeden dat deze is

3 Analyse

De bereikbaarheidssituatie en ook het soort bezoekers verschilt tussen de gemeente Bergen en Zijpe, maar ook binnen Bergen zijn er verschillen.

Eigenlijk geldt voor het gehele studiegebied, dat de doorstromingsproblematiek naar het strand nergens in de regio, werkelijk groot is, behalve op de ring Alkmaar. Besluiten over maatregelen op de ring Alkmaar ter verbetering van de doorstroming, vallen niet binnen het project bereikbaarheid kust.

Bij de metingen, die in de zomer van 2005 zijn gedaan, is een vertraging van ca. 10 minuten gemeten op een drukke dag ten opzichte van de reistijd op een rustige dag. Dat is van een beperkte omvang. Zelfs al kan men argumenteren, dat augustus 2005 nauwelijks echte topdagen te zien zal hebben gegeven, dan is zelfs een vertraging op de 8^{ste} dag van meer dan 20 minuten nauwelijks aannemelijk te maken.

De werkelijk aanwezige problematiek heeft te maken met de **parkeercapaciteit en de vertraging veroorzaakt door het parkeren**. Uit het door ECORYS verrichte onderzoek blijkt, dat op drukke dagen (8^{ste}-15^{de} drukste dag) Egmond aan Zee voor 80-100% vol staat (inclusief vergunninghoudersplaatsen), Bergen aan Zee voor 100% en Callantsoog voor 80-100%. Ook in Petten en Maartenszee doen zich op drukke dagen parkeerproblemen voor. In Hargen is ruim voldoende parkeerruimte.

Op deze dagen kan het vinden van een (legale) parkeerplaats al gauw een half uur extra reistijd met zich brengen.

Ook brengt de parkeerproblematiek leefbaarheidsproblemen met zich. Bewoners hebben last van de overlast van (illegaal) geparkeerde auto's, geluidsoverlast etc. Daarnaast geven bewoners van Schoorl en Groet aan, last te hebben van de verkeersstroom door deze dorpen op mooie stranddagen.

Een laatste stuk problematiek betreft het parkeren van fietsen. Er zijn te weinig fietsenstallingen op mooie zomerdagen, omdat zeer veel fietsen buiten de stallingen worden geplaatst. Met name direct buiten de (betaalde) bewaakte stalling staan vaak meer fietsen dan er in, hetgeen niet alleen ongewenst is, omdat men daardoor onbetaald indirect zijn fiets bewaakt weet, anderzijds leidt dit met name in Bergen aan Zee voor een slechte doorgang voor het verkeer. En verder is het een chaotisch gezicht.

Daarnaast ontbreekt een aantal belangrijke fietsschakels tussen de kust naar het achterland en langs de binnenduinrand..

Gezien de beperkte doorstroomproblematiek, is ook voor de hulpdiensten de problematiek beperkt. Alleen kan Bergen aan Zee op drukke zomerdagen moeilijk bereikbaar zijn voor hulpdiensten, vanwege de beperkte parkeerruimte aldaar.

Voor het definiëren van de aanpak is het verder van belang om het soort strandbezoek te bekijken. In Bergen aan Zee en Egmond aan Zee betreft het merendeels dagtoerisme, bezoekers die voor één dag naar het strand komen. In Schoorl en de gemeente Zijpe is de ruime meerderheid verblijfstoeristen.

4 Aanpak in grote lijnen

Uit de analyse, genoemd in hoofdstuk II blijkt de voornaamste problematiek voort te komen uit de beperkte parkeercapaciteit op een aantal plaatsen. Hierbij moet men zich realiseren, dat deze beperkte parkeerruimte slechts op een beperkt aantal dagen relevant is (nl. met mooi weer in de zomer en tijdens evenementen).

De volgende maatregelen zijn hiervoor denkbaar:

1. Uitbreiden vaste parkeerruimte.

2. Creëren van ‘overloopterreinen’ nabij de kust (max. 3km), te gebruiken op die dagen dat de vaste capaciteit tekortschiet.
3. Parkeren op afstand (P+R) met natransport per collectief vervoer (bus) of fiets (Parkeer en Fiets), waarbij men of zijn eigen fiets kan gebruiken die is meegenomen op de fietsdrager of gebruik kan maken van een huurfiets.
4. Het gebruik van de auto door verblijfstoeristen verminderen. Verblijfstoeristen zullen in verreweg de meeste gevallen met de auto blijven komen naar de camping, appartement of hotel, maar door een goed vervoersaanbod ter plaatse kan ervoor gezorgd worden, dat de bezoekers verder de auto niet gebruiken.
5. Stimuleren van het gebruik van de fiets voor bezoekers uit de nabijheid. In ieder geval is een afstand van 10 km op een mooie zomerdag nog goed te fietsen (en voor velen zelfs een extra attractie), maar uit de resultaten van bereikbaarheid Bloemendaal-Zandvoort blijkt voor velen ook een afstand van 20km (een uurtje fietsen) goed te doen. Wat er hiervoor dus nodig is, zijn goede fietsverbindingen en goede stallingsmogelijkheden.
6. Stimuleren van het gebruik van trein en bus zo mogelijk of eventueel gecombineerd met een stuk voor- of natransport met de fiets.
7. Het gebruik van parkeertarieven, om het parkeren direct aan de kust duurder te maken, waardoor de alternatieven aantrekkelijker worden.
8. Het reguleren van het parkerend verkeer, door ervoor te zorgen, dat zolang er nog parkeerruimte aanwezig is, de auto’s hier snel heen verwezen worden en zodra er geen parkeerruimte meer is, de gasten naar de alternatieven worden verwezen.
9. Het verwijzen naar alternatieve badplaatsen waar nog wel parkeerruimte aanwezig is.

Toegepast op de situatie in de regio Bergen-Zijpe:

Ad 1. Uitbreiden vaste parkeerruimte. Dit is alleen aan de orde in Callantsoog, waar nabij het Zwanewater een parkeerplaats met ca. 500 plaatsen zal worden gerealiseerd. In Egmond aan Zee en Bergen aan Zee is maar op zeer beperkte schaal ruimte voor uitbreiding van de parkeerruimte; in Petten en Sint Maartenszee doet het probleem zich minder vaak voor. In Bergen aan Zee is echter wel een grotere uitbreiding van de parkeerruimte noodzakelijk, omdat zelfs bij de gewenste vermindering van het autogebruik naar Bergen aan Zee er een capaciteitstekort is.

Ad 2. Creëren overloopterreinen. Hiervoor kunnen onverharde stukken land worden gebruikt in Egmond a/d Hoef, nabij Petten en bij Callantsoog. Daarnaast zijn er wellicht mogelijkheden in of rond Bergen aan Zee te realiseren.

Ad 3. P+R en P+F. Hier wordt gebruik gemaakt van het winter 2005/2006 te realiseren P+R-terrein Bergermeer (westrand ring Alkmaar/N9), natransport bus (zie aldaar in het volgende hoofdstuk) en fiets. Verder kunnen de mogelijk te realiseren parkeerplaatsen bij de N9 bij Schoorldam (na de reconstructie) en de Stolpen als P+F gebruikt worden. Nu al worden nabij Schoorldam veel auto’s geparkeerd, waarna er verder gefietst wordt. Bij Schoorldam en de Stolpen is natransport per bus niet realistisch (te weinig verwachte geparkeerde auto’s en dus te duur).

Ad 4. Verblijfstoeristen laten de auto staan. Hier wordt in het uitvoeringsprogramma zwaar op ingezet. Hiervoor worden de volgende maatregelen genomen:

- Het continueren van de succesvolle kustbus, die in 2005 tussen Petten en Den Helder heeft gereden, en doortrekken richting Schoorl, Bergen en Alkmaar;
- Het invoeren van een vervoerspas voor verblijfstoeristen, waarmee men gebruik kan maken van de kustbus, gratis of tegen beperkt tarief fietsen kan huren en daarnaast korting krijgt op allerlei attracties en deelnemende strandtenten. Hiervoor is het tevens

nodig, dat een aantal fietsverbindingen evenwijdig aan de kust worden gerealiseerd (Egmond aan Zee-Bergen aan Zee) en Petten-Callantsoog).

Ad 5. Op de fiets naar de kust.

De volgende fietsverbindingen staan mogelijk op het programma:

1. Alkmaar– bestaande fietsinfrastructuur tussen Wimmenum en het Woud voor verbinding naar Bergen aan Zee en Egmond aan Zee
2. Fietsverbinding Bergen aan Zee-Egmond aan Zee
3. Verbinding tussen de in 2007 te realiseren fietsbrug over het Noordhollands Kanaal bij Alkmaar Noord (Geestmerambacht) naar de fietsinfrastructuur tussen Bergen en Schoorl
4. Verbreden fietspad Zeeweg Bergen aan Zee (en de aansluiting via de Eeuwigelaan naar het centrum van Bergen)
5. Fietsverbinding Sint Maartenszee-Callantsoog
6. Andere fietsschakels in de gemeente Zijpe

Wanneer deze routes allemaal geasfalteerd moeten worden aangelegd, kunnen er voor het beschikbare budget slechts weinig fietsroutes worden aangelegd. Bovendien verhoudt het verwachte gebruik van bv. een fietspad tussen Schagen en Callantsoog zich niet met de kosten. Daarom zal gezocht worden, in overleg met de CROW en de fietsersbond naar (zomer-)geschikte alternatieve verhardingen.

Verder wordt het aantal fietsenstallingen uitgebreid en wordt er flankerend fietsparkeerbeleid ingevoerd.

Ad 6. Trein of bus

Hiervoor wordt een zomerbus ingezet tussen Heerhugowaard, via Alkmaar naar de kust. Deze bus wordt ook ingezet voor het natransport van P+R Bergermeer.

Ad 7 Betaald parkeren.

In Callantsoog kan in principe zonder gevaar voor het kustbezoek op drukke dagen betaald parkeren worden ingevoerd. De redenen om betaald parkeren in te voeren zijn echter op dit moment niet aanwezig –met de realisatie van extra parkeerruimte lijkt de schaarste aan parkeerruimte vrijwel geheel opgelost en er worden ook geen collectief vervoeralternatieven voor dagbezoekers opgezet. Mocht er echter alsnog schaarste aan parkeerruimte blijken te zijn, fo als er aanvullend geld nodig is om nieuwe initiatieven te realiseren, dan zal mogelijk besloten worden tot een experiment met betaald parkeren.

Ad 8. Regelen parkerend verkeer.

Ook in 2006-2008 zullen verkeersregelaars worden ingezet

Ad 9. Verwijzen naar andere badplaatsen.

Dit is een maatregel die pas in laatste instantie genomen wordt. Met de hierboven genoemde maatregelen zouden alle bezoekers de door hen gewenste badplaats moeten kunnen bereiken. In de aanloop van de uitvoering van alle maatregelen kan het voorkomen dat een badplaats gewoon ‘vol’ zit. Dan zou verwezen kunnen worden naar Hargen aan Zee, waar de parkeerplaats aldaar eigenlijk altijd wel ruimte heeft.

Deze ingrediënten vormen de belangrijkste onderdelen van het Uitvoeringsprogramma bereikbaarheid kust Bergen-Zijpe 2006-2008.

Voor de hulpdiensten is het probleem eigenlijk alleen het bereiken van Bergen aan Zee. Hiervoor worden verkeersregelaars ingezet.

5 Beschrijving maatregelen

5.1 Fietsmaatregelen

5.1.1 Uitbreiding fietspaden:

Voor het realiseren van fietspaden is een totaal van €1.000.000 beschikbaar gesteld. Het aantal daarvoor te realiseren fietspaden is afhankelijk van de gekozen uitvoering. Omdat het hier zonder uitzondering gaat om recreatieve fietspaden, wordt voorgesteld om te kiezen voor relatief smalle fietspaden. Voor wat betreft de verharding wordt ook gekeken naar goedkope oplossingen hiervoor (denk aan schelpenpaden e.d.).

Ontbrekende fiets/wandelroutes

- Fietsroute door de polder tussen Alkmaar en het Woud (en verder naar Bergen aan Zee en Egmond aan Zee)
Op dit moment is er geen echt aantrekkelijke fietsroute van Alkmaar naar Egmond aan Zee. De routes vanuit Alkmaar naar Bergen aan Zee zijn sterk overbelast. Met dit fietspad wordt een aantrekkelijk alternatief gecreëerd voor bewoners van Alkmaar, om naar Bergen aan Zee en Egmond aan Zee te komen. Het is ook van belang om het door de gemeente Alkmaar te realiseren P+R Bergermeer aantrekkelijk te maken als Parkeer- en Fietsgelegenheid (P+F)
- Fietsroute Alkmaar-Bergen – Bergen aan Zee/Schoorl. Er komt bij Alkmaar Noord (Geestmerambacht) een fietsbrug over het Noordhollands kanaal. In aansluiting hierop zou een fietspad gerealiseerd moeten worden die aansluit op de fietspaden in het duinengebied tussen Bergen en Schoorl.
- Fietsroute over of alternatief voor de Herenweg (N511)
Dit is de voltooiing van de fietsroute tussen Egmond aan Zee en Bergen aan Zee (ook als onderdeel van de Landelijke fietsroute LF1). Deze gaat voor het grootste deel door de duinen, maar zal waarschijnlijk het laatste stuk over de Herenweg moeten
- Verbreden fietspad Zeeweg Bergen aan Zee (en de aansluiting via de Eeuwigelaan naar het centrum van Bergen). Dit fietspad is te smal voor de aanvoer van fietsers op drukke dagen.
- Fietsroute van station Schagen naar Callantsoog. Op zich ligt hier een fietsroute. Het gaat er hierbij vooral om deze fietsroute (o.a. qua bewegwijzering) aantrekkelijker te maken.
- Fietsverbinding (Petten-Sint Maartenszee-Callantsoog). Nu is deze verbinding voor fietsers niet aantrekkelijk, nl. over een weg waar ook veel autoverkeer overheen gaat. Het is één van de minst aantrekkelijke stukjes uit de LF1 in Noord-Holland. Onderzocht moet worden in hoeverre hier een verbinding (meer) door de duinen tot de mogelijkheden behoort, met name in overleg met Natuurmonumenten (in verband met de passage langs het Zwanewater).
- Ontbrekende fietsschakels in Zijpe. Op dit moment doet de SIZ (Stichting Innovatief Zijpe) een onderzoek naar ontbrekende fietsschakels in de toeristische fietsinfrastructuur in Zijpe. Daar waar deze schakels van belang voor de bereikbaarheid voor dagtoeristen of de verbindingen voor verblijfstoeristen kunnen deze mogelijk (deels) worden gefinancierd uit dit Uitvoeringsprogramma

5.1.2 Uitbreiding fietsenstallingen (Bergen aan Zee, Egmond aan Zee, Hargen aan Zee / Camperduin, Callantsoog)

Er is op drukke stranddagen nog een groot tekort aan fietsenstallingsplaatsen. Met name in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee zullen er zo'n 1000 extra plaatsen worden gerealiseerd. Het zal hier om onbewaakte plaatsen gaan. De in 2005

gerealiseerde bewaakte stallingen zullen worden gecontinueerd, evenals de in 2005 gerealiseerde onbewaakte stallingen. Een probleem is, dat veel fietsen buiten de stallingen worden geplaatst, hetgeen op sommige plaatsen ook tot gevolg heeft, dat het andere verkeer belemmerd wordt, maar ook dat het er daardoor heel rommelig uitziet. Nagegaan zal worden of hier extra maatregelen voor kunnen worden genomen. In ieder geval zullen bezoekers via bebording en folders worden gestimuleerd hun fietsen op de daarvoor bestemde plaatsen te stallen.

5.1.3 Parkeer en Fiets (Ringweg Alkmaar, Schoorldam, de Stolpen)

Er is al sprake van een toenemend aantal strandbezoekers, die zelf een fiets op de fietsdrager meeneemt, op afstand van de kust parkeert en de files vermijdt door via een mooie route naar het strand rijdt. Dat valt goed te combineren met de ideeën voor realisatie van een aantal kleinere parkeerplaatsen op afstand van de kust, waarvan het volume te klein is om regulier natransport voor te organiseren (middels bussen e.d.). Deze parkeerplaatsen worden ingericht als P+F (Parkeer en Fiets), waarbij ook de bedoeling is, dat op mooie stranddagen de mogelijkheid wordt gecreëerd om fietsen te huren.

5.1.4 Flankerend fietsbeleid

Het gaat hier om een goede bewegwijzering naar het strand, de stallingen en daarnaast om ervoor te zorgen, dat de bezoekers hun fietsen op de daarvoor bestemde plaatsen stallen (zie ook 5.1.2)

5.2 Collectief vervoer

5.2.1 Continuering en uitbreiding kustbus (Alkmaar?-Bergen?-Schoorl?-)Petten-Den Helder

In 2005 heeft de kustbus Petten-Den Helder gereden. Dit is zo'n succes geworden, dat de betrokken ondernemers zelf het initiatief hebben genomen een vereniging op te richten om deze kustbus te continueren. Zij hebben het voornemen om dit vervoer als besloten vervoer te doen plaatsvinden. In eerste instantie zal er nog een bijdrage van de overheid nodig zijn, maar de verwachting is, dat als de kustbus zijn volledige potentie benut, dat er op termijn geen overheidsbijdrage meer nodig zal zijn. Daarnaast is er de wens om de kustbus naar Schoorl door te trekken. Die mogelijkheid wordt verder onderzocht, inclusief de mogelijkheid om de kustbus door te trekken naar Alkmaar.

5.2.2 Invoering zomerbus

De herkomst van het bezoek aan Bergen aan Zee en Egmond aan Zee is vrij verspreid. Voor veel herkomstgebieden is het volume te klein om daar een dienst voor op te zetten. Dat geldt niet voor het herkomstgebied Heerhugowaard. Het voornemen is om vanuit Heerhugowaard een snelle busverbinding op te zetten, die gebruik maakt van de Alkmaarse HOV-structuur en verder langs P+R Bergermeer snel naar de kust rijdt. Door deze snelle verbinding en eigen infrastructuur zal men sneller aan zee komen dan met de eigen auto (ook al doordat de ring Alkmaar wordt vermeden). Gestopt wordt alleen in Heerhugowaard, bij Alkmaar NS, P+R Bergermeer en langs haltes aan de

kust. Hierbij wordt een frequentie van 2x per uur gehanteerd. De bus rijdt alleen op dagen met goed zomerweer. Middels een uitgekiend communicatie-offensief zal ervoor gezorgd worden, dat de doelgroep op de hoogte is wanneer de bus rijdt. Dit is, zo luidt de verwachting, verstandiger uit kosten oogpunt, dan de bus op alle dagen in de zomer te laten rijden, waarbij de dagen met slecht weer (zwaar) verliesgevend zullen zijn.

5.3 Automaatregelen

5.3.1 P&R Bergermeer

Door de gemeente Alkmaar wordt in 2006 aan de Westkant van de Ring Alkmaar (zie bijgaand kaartje) een parkeerterrein met 500 parkeerplaatsen gerealiseerd, primair voor bezoekers van het centrum. Deze voorziening kan ook uitstekend gebruikt worden voor bezoekers van de kust. Voor deze P+R wordt geen apart natransport georganiseerd, wel zal de zomerbus vanaf Heerhugowaard deze P+R aandoen, maar dat zal slechts eens per halfuur zijn. De bedoeling is, dat de fiets het primaire natransportmiddel van deze P+R wordt, waarbij ook ingestoken wordt op het realiseren van de mogelijkheid van fietsverhuur.

5.3.2 Parkeerterrein Zwanewater

Het is de bedoeling om zowel voor de bezoekers aan het Zwanewater bij Callantsoog (zie kaartje) als voor de automobilisten, die op drukke dagen niet meer op de parkeerplaatsen bij dichterbij Callantsoog kunnen parkeren, een parkeerterrein te realiseren tegenover het Zwanewater.

5.3.3 Uitbreiding parkeerruimte Bergen aan Zee

In en bij Bergen aan Zee is een duidelijk tekort aan parkeerplaatsen. Zelfs indien een vermindering van het autogebruik ten gunste van andere alternatieven wordt bereikt zijn er nog zo'n 1000 à 1500 parkeerplaatsen tekort. Dit aantal is afgeleid uit het aantal geschatte bezoekers op de 8^{ste} drukste dag in een gemiddelde zomer en het percentage daarvan, dat (ook bij de nagestreefde vermindering van het autogebruik) met de auto zal komen.

In Bergen aan Zee zullen enkele tientallen nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Daarnaast wordt bekeken waar verder nog meer grootschaliger parkeerruimte kan worden gerealiseerd. Hierbij wordt gekeken in Bergen aan Zee zelf, maar ook in het gebied midden tussen Egmond aan den Hoef en De Franschman.

5.3.4 Overloopterreinen (Egmond aan Zee, Bergen aan Zee, Callantsoog)

Voor deze strandplaatsen is er op een zodanig beperkt aantal dagen te weinig parkeerruimte, dat het niet zinvol is om hier vaste parkeerplaatsen voor te realiseren. Daarom wordt hier gekozen voor het realiseren van overloopterrein, waarbij gekeken wordt naar terreinen, die in andere gedeelten van het jaar een andere functie hebben. Deze mogelijkheden worden gezocht bij Egmond a/d Hoef. In Egmond aan Zee zal dit gecombineerd worden met een experiment voor Valet Parking. Hierbij kan men de auto aan het strand uitladen, waarna men (tegen betaling) een dienstverlener de auto

op het overloopterrein buiten het dorp kan laten parkeren, waardoor de lange wandeling naar zee kan worden vermeden. Na telefonisch contact of met een SMS-service kan de eigen auto weer terug worden verkregen.

In Callantsoog worden tijdelijk, zolang het parkeerterrein bij het Zwanewater nog niet is gerealiseerd, overloopterreinen gebruikt.

5.3.5 Verkeersregelaars

In de zomer van 2005 is gestart met de inzet van verkeersregelaars om de belemmeringen vanwege zoekgedrag van parkerende auto's te verminderen. Dit zal in het Uitvoeringsprogramma worden voortgezet. Daarnaast zullen verkeersregelaar ook worden ingezet om een betere doorstroming van bussen te realiseren, maar ook om ervoor te zorgen, dat auto's niet het dorp ingaan, als alle parkeerruimte bezet is. In overleg met ondernemers wordt de mogelijkheid onderzocht om speciale parkeerruimte voor vaste klanten mogelijk te maken.

5.3.6 Bewegwijzering naar de kust

Via de vaste bewegwijzering, maar ook met klapborden en DRIPs (Dynamische Route Informatie Panelen) zal de reiziger en route worden geïnformeerd over de beste manieren om de kust te bereiken.

5.3.7 Experiment betaald parkeren drukke dagen Zijpe

In samenwerking met Den Helder zal op de parkeerplaatsen bij Callantsoog op drukke dagen betaald parkeren worden ingevoerd. Dit gebeurt als experiment en alleen op drukke dagen.

5.4 Overig

5.4.1 Vervoerspas

Voor verblijfstoeristen zal in samenwerking met de ondernemers en de VVV's een vervoerspas worden ontwikkeld. Bedoeling is, dat men voor de kosten van zo'n vervoerspas verder gratis van alle vervoersmogelijkheden gebruik kan maken. Hierbij wordt eenzelfde constructie voorzien als bij de Veluwe reispas, waarbij men bij vertoon van de vervoerspas ook reductie krijgt bij de toegang van diverse attracties.

5.5 Communicatie

Bij de aanpak in Bloemendaal-Zandvoort in 2004 en 2005 en in Bergen-Zijpe in 2005 is gebleken, dat een goede communicatie en de marketing van groot belang is voor het succes van het project bereikbaarheid kust. De volgende aspecten zijn van belang:

- Communicatie over de bereikbaarheid van de kust in het algemeen. Centraal hierin staat verdere uitwerking van de website www.bijdehandnaarhetstrand.nl, waarin alle informatie over bereikbaarheid van de stranden beschikbaar zal zijn, inclusief een reistijdvergelijker, waarbij de bezoeker de reistijd met de diverse reismogelijkheden rekening houdend met de te verwachten drukte krijgt gepresenteerd. Daarnaast wordt via brochures e.d. geïnformeerd over de bereikbaarheid van de kust.

- **Dedicated communicatie.**
Per product zal gerichte informatie worden gegeven en marketing plaatsvinden
- **Persoonlijke communicatie**
Het effectiefst blijkt de directe benadering van de gasten te zijn, door middel van de inzet van promotieteams, maar ook door middel van bijvoorbeeld huis-aan-huis-informatie
- **Dienstverlening**
Van groot belang voor het succes is een voortreffelijke klantvriendelijke instelling van al het personeel betrokken bij dit project, die tevens ook alle benodigde informatie ten aanzien van de bereikbaarheid moet kunnen geven. Hierop wordt het personeel gescreend en getraind.

5.6 Operationeel management

Verantwoordelijk voor het aansturen van de gehele operatie ter plaatse is het Operationeel management. Zij coördineren de realisatie van de maatregelen in de (aanloop van) de zomer, uitgezonderd de investeringen. De operationeel manager stuurt het personeel aan, is contactpersoon voor hulpdiensten

5.7 Monitoring

De resultaten van de diverse acties en de wijze, waarop de verbeterde bereikbaarheid door het publiek wordt gewaardeerd wordt gemonitord. Met name in het laatste jaar van de uitvoering, 2008 zal een uitgebreid monitoringprogramma plaatsvinden.

VI. Kosten

(uitsplitsing per jaarschijf in bijlage 1)

V.1.1 Uitbreiding fietspaden:	€ 1.000.000,00		
V.1.2 Uitbreiding fietsenstallingen	€ 220.000,00	€ 35.000,00	€ 10.000,00
V.1.3 P+F Bergermeer, Schoorldam en de Stolpen	€ 30.000,00		€ 10.000,00
V.1.4 Flankerend fietsbeleid		€ 25.000,00	
V.2 Collectief vervoer			
V.2.1 Continuering en uitbreiding Kustbus	€ 25.000,00	€ 200.000,00	
V.2.2 Invoering zomerbus	€ 25.000,00	€ 170.000,00	€ 30.000,00
V.3 Automaatregelen			
V.3.1 P&R Bergermeer			€ 10.000,00
V.3.2 Parkeerterrein Zwanewater	€ 100.000,00		€ 5.000,00
V.3.3.Parkeren voor Bergen aan Zee	€ 100.000,00		
V.3.4 Overloopterreinen			
a. Egmond a/d Hoef	€ 50.000,00		€ 5.000,00
b. Callantsoog	€ 30.000,00		€ 5.000,00
c. Experiment Valet parking	€ 10.000,00		€ 5.000,00
V.3.5 Verkeersregelaars		€ 125.000,00	
V.3.6 Bebording naar de kust	€ 70.000,00		
V.4 Overig			
V.4.1 Vervoerspas	€ 10.000,00		€ 10.000,00
V.5 Communicatie		€ 210.000,00	
V.6 Operationeel management		€ 180.000,00	
V.7 Monitoring		€ 100.000,00	
	€ 1.670.000	€ 1.045.000	€ 90.000
Subtotaal	€ 2.805.000		
Overig en onvoorzien (w.o. inhuur personeel Bergen/Zijpe)	€ 395.000		
Totaal	€ 3.200.000		

VII. Uitvoering

De organisatie van de uitvoering wordt de komende tijd vastgelegd in een Uitvoeringsnotitie of een Uitvoeringsovereenkomst.

De uitvoering van de diverse deelprojecten wordt getrokken door een (deel-)projectleiders van één van de betrokken partijen.

De coördinatie en de bewaking van de planning en de financiën van de uitvoering komt in handen van de uitvoeringscoördinator. Deze taak zal worden opgepakt door de provincie Noord-Holland.

Voor de uitvoering zal één gezamenlijke pot worden gecreëerd, waarvan het beheer in handen is van de Uitvoeringscoördinator. De pot wordt gevuld door voorfinanciering door de provincie Noord-Holland, die aan het einde van ieder jaar de overeengekomen bijdragen van de partijen zal innen.

Voor het overige is de verdeling van de projecten:

Project	Verantwoordelijk voor de uitvoering
V.1.1 Uitbreiding fietspaden	Gemeente Bergen of Zijpe*)
V.1.2 Uitbreiding fietsenstallingen	Gemeente Bergen of Zijpe*)
V.1.3 P+F Bergermeer, Schoorldam en de Stolpen	Gemeente Bergen of Zijpe*)
V.1.4 Flankerend fietsbeleid	Gemeente Bergen of Zijpe*)
V.2.1 Continuering en uitbreiding Kustbus	Provincie Noord-Holland
V.2.2 Invoering zomerbus	Provincie Noord-Holland
V.3.1 P&R Bergermeer	Gemeente Alkmaar
V.3.2 Parkeerterrein Zwanewater	Gemeente Zijpe
V.3.3.Parkeren voor Bergen aan Zee	Gemeente Bergen
V.3.4 Overloopterreinen	
a. Egmond a/d Hoef	Gemeente Bergen
b. Callantsoog	Gemeente Zijpe
c. Experiment Valet parking	Provincie Noord-Holland
V.3.5 Verkeersregelaars	Operationeel management
V.3.6 Bebording naar de kust	Provincie Noord-Holland
V.4.1 Vervoerspas	VVV Noord-Holland Noord
V.5 Communicatie	Provincie Noord-Holland/Operationeel management
V.6 Operationeel management	Provincie Noord-Holland
V.7 Monitoring	Provincie Noord-Holland

*) Afhankelijk van de locatie van het deelproject

Bijlage 1. Uitsplitsing kosten per jaarschijf

	2006			2007			2008		
	Investering	Exploitatie en personeel	Dedicated communicatie	Investering	Exploitatie en personeel	Dedicated communicatie	Investering	Exploitatie en personeel	Dedicated communicatie
V.1 Fietsmaatregelen									
V.1.1 Uitbreiding fietspaden:	€ 100.000			€ 300.000			€ 600.000		
fietsstallingen	€ 110.000	€ 11.667	€ 3.333	€ 110.000	€ 11.667	€ 3.333	€ 0	€ 11.667	€ 3.333
V.1.3 P+F Bergermeer, Schoorldam en de Stolpen	€ 10.000		€ 3.333	€ 10.000		€ 3.333	€ 10.000		€ 3.333
V.1.4 Flankerend fietsbeleid		€ 8.333			€ 8.333			€ 8.333	
V.2 Collectief vervoer									
V.2.1 Continuering en uitbreiding Kustbus	€ 15.000	€ 100.000		€ 10.000	€ 60.000		€ 0	€ 40.000	
V.2.2 Invoering zomerbus	€ 20.000	€ 100.000	€ 10.000	€ 5.000	€ 40.000	€ 10.000	€ 0	€ 30.000	€ 10.000
V.3 Automaatregelen									
V.3.1 P&R Bergermeer			€ 3.333			€ 3.333			€ 3.333
V.3.2 Parkeerterrein Zwanewater	€ 100.000		€ 1.667	€ 0		€ 1.667	€ 0		€ 1.667
V.3.3.Parkeren voor Bergen aan Zee	€ 0			€ 100.000			€ 0		
V.3.4 Overloopterreinen									
a. Egmond a/d Hoef	€ 35.000		€ 1.667	€ 15.000		€ 1.667	€ 0		€ 1.667
b. Callantsoog	€ 30.000		€ 1.667	€ 0		€ 1.667	€ 0		€ 1.667
c. Experiment Valet parking	€ 5.000		€ 1.667	€ 5.000		€ 1.667	€ 0		€ 1.667
V.3.5 Verkeersregelaars		€ 41.667			€ 41.667			€ 41.667	
V.3.6 Bebording naar de kust	€ 35.000			€ 35.000			€ 0		
V.4 Overig									
V.4.1 Vervoerspas	€ 5.000		€ 3.333	€ 5.000		€ 3.333	€ 0		€ 3.333
V.5 Communicatie		€ 70.000			€ 70.000			€ 70.000	
V.6 Operationeel management		€ 60.000			€ 60.000			€ 60.000	
V.7 Monitoring		€ 25.000			€ 25.000			€ 50.000	
	€ 465.000	€ 416.667	€ 30.000	€ 595.000	€ 316.667	€ 30.000	€ 610.000	€ 311.667	€ 30.000
Subtotaal	€ 911.667			€ 941.667			€ 951.667		
Overig en onvoorzien	€ 132.000			€ 132.000			€ 132.000		
Totaal	€ 1.043.667			€ 1.063.667			€ 1.083.667		

Titel:Nota PS-cie. WVV, agendapunt 10c. (Uitvoeringsprogramma Bergen-Zijpe)

Datum:09-03-2006

Nummer:10c