

Startnotitie mobiliteitsplan, gemeente Bergen

Aan	: de gemeenteraad	Van	: het college
Wethouder	: Ernest Briët	Portefeuille	: verkeer en vervoer
Opsteller	: Bram Wever	Afdeling	: BOR/OR
Kenmerk	: Z23 109254	Datum	: 5 april 2023

Inhoud

1.	Projectbeschrijving	1
2.	Resultaat.....	1
2.1	Vigerend beleid.....	2
2.2	Overige beleidsonderwerpen.....	3
2.3	Participatie en afstemming	3
2.4	Regionale samenwerking	4
3.	Projectmanagement	4
3.1	Fasering en planning	4
3.2	Organisatie en belanghebbenden	7
3.3	Risico's	8
3.4	Kosten.....	8

1. Projectbeschrijving

Het raadsakkoord, d.d. 23 september 2022, van de gemeente Bergen stelt procesafspraken en onderwerpen vast waar binnen de huidige bestuursperiode (2022 – 2026) aan gewerkt gaat worden. Het opzetten van een mobiliteitsplan is één van de onderwerpen met prioriteit waar de raad aan de voor- kant bij betrokken wil zijn.

In dit document is een procesaanpak geformuleerd om te komen tot een volwaardig en breed gedragen mobiliteitsplan voor de gemeente Bergen. Het uiteindelijke mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen een integrale, lange termijn visie over de noodzakelijke en gewenste ontwikkelingen op de verkeer- en vervoersstructuur binnen de eigen gemeentegrenzen, maar ook richting de regio gemeenten. In het tweede hoofdstuk wordt het gewenste resultaat verder uitgewerkt. Uitgangspunten zoals vigerend beleid, overige beleidsonderwerpen, participatie en regionale samenwerking worden toegelicht. Hierna wordt er in het derde hoofdstuk ingegaan op de verschillende facetten van projectmanagement. De fasering en planning wordt duidelijk geschetst, de organisatie en belanghebbenden opgenoemd, de risico's overwogen en de te verwachten kosten ingeschat.

2. Resultaat

Het mobiliteitsplan van de gemeente Bergen wordt een overkoepelend beleidsdocument dat fungeert als de leidraad voor huidig en toekomstig mobiliteitsbeleid. In het plan wordt er vooruitgeblikt naar de toekomst, waar benodigde acties om daar te komen concreet worden genoemd. Zoals al eerder vermeld, overschrijdt mobiliteit gemeentegrenzen. Naast het gemeentebestuur, de inwoners, de ondernemers en (lokale) belangengroepen zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VFN), is het van belang ook de regio gemeenten, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat te betrekken. Het mobiliteitsplan wordt opgesteld door een adviesbureau met expertise en ervaring op het gebied van opstellen van mobiliteitsplannen, waar de ambtelijke organisatie het proces begeleidt.

Mobiliteit wordt gezien als de verplaatsingen van personen en goederen via alle aanwezige infrastructuur binnen en rondom onze gemeente. De verplaatsingen worden beïnvloed door verschillende activi-

teiten, zoals wonen, werken en recreëren, en de locaties waar activiteiten worden ondernomen. Dit vormt uiteindelijk het totale mobiliteitssysteem van de gemeente Bergen¹.



Bron: perspectief mobiliteit, provincie Noord-Holland (mei 2021)

Visievorming, planvorming en uitvoering

Het bereikbaar, leefbaar en tegelijkertijd ook veilig houden van de leefomgeving binnen de gemeente Bergen is belangrijk. Mobiliteit speelt daarin een cruciale rol. Verschillende ontwikkelingen en trends hebben effect op het mobiliteitssysteem en moeten gestroomlijnd worden. Woningbouwopgave, energietransitie, klimaatverandering, maar ook specifiekere trends op gebied van mobiliteit vragen een integrale beleidsaanpak.

Tijdens de raadsinformatieavond op 9 maart 2023 is er door een mobiliteitsadviseur van bureau Goudappel een aanzet gegeven welke relevante ontwikkelingen er op de gemeente Bergen af komen. Aangedragen voorbeelden zijn de opmars van de elektrische fiets, de toenemende vergrijzing, de groeiende aandacht voor beleving en aangenaam verblijven, de transitie naar slimmer en schone vervoer, de toename van binnenlands toerisme en de verschraving van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Vanuit de raad zijn aanvullende suggesties gegeven, zoals de aandacht voor verkeersveiligheid, de bijdrage van mobiliteit aan de stikstofproblematiek, het verlagen van de snelheid op bepaalde wegen naar 30 km/uur, de invloed van seizoenen specifieke eigenschappen op de toename in (binnenlands) toerisme en het effect van mobiliteit op het ruimte beslag binnen onze gemeente.

De trends en ontwikkelingen in de vorm van de genoemde thema's geven richting aan het proces om vanuit de huidige situatie (waar staan we nu?) een wensbeeld te schetsen waar we als gemeente naar toe willen (mobiliteitsvisie). Vanuit daar wordt de koers naar de toekomst ingezet (mobiliteitsplan) en wordt er bepaald welke acties op welk moment nodig zijn (mobiliteitsagenda) om bij die toekomst te komen. Participatie moet hierbinnen een plaats krijgen, waar inwoners, ondernemers en overige belanghebbenden op het juiste moment en op het juiste schaalniveau betrokken worden. Daarbij wordt gedacht aan instrumenten zoals een digitale enquête, klankbordgroepen en informatieavonden.

2.1 Vigerend beleid

Verschillende (vigerende) beleidsstukken welke binnen het onderwerp mobiliteit leidend zijn of welke direct invloed uitoefenen op mobiliteitsbeleid, worden als uitgangspunt gehanteerd bij het opstellen van het mobiliteitsplan. Dit betreft, in ieder geval, de volgende beleidsstukken:

- categorisering wegen 2005 (april 2005);
- fietsbeleidsplan 2016 (januari 2016);
- ambitiesdocument programma Klimaat 2021-2025 (september 2020);
- nota parkeernormen 2020 (oktober 2020);
- beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur (april 2021);

¹ Gebaseerd op de definitie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid uit het rapport 'Klimaatverandering en het mobiliteitssysteem, juli 2021'.

- nota parkeerbeleid 2021 (oktober 2021);
- uitvoeringsagenda parkeerbeleid (juni 2022).

Actualisatie “categorisering wegen 2005”

Sinds enkele jaren is er een discussie gaande waarbij de gedachte is dat 30 km/uur, in plaats van 50 km/uur, leidend zou moeten zijn binnen de bebouwde kom, met als doel: halvering van het aantal verkeersdoden in 2030, verbeteren van de luchtkwaliteit en het stimuleren van actieve mobiliteit. In oktober 2020 is er in Nederland een motie aangenomen in de tweede kamer om “*een afwegingskader voor de indeling van het wegennet te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan*”². Het afwegingskader is opgeleverd door een werkgroep van ingenieursbureaus, waaruit een nieuwe wegcategorie is ontstaan: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30). Hoewel het kader nog niet is vastgesteld en wetgeving nog niet is aangepast, zijn de contouren bekend. Steden als Amsterdam, Rotterdam en Utrecht zijn al bezig om de nieuwe weg-categorie toe te passen in het straatbeeld.

Vooruitlopend op eventuele wetswijzigingen, ten behoeve van de genoemde positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen de gemeente Bergen, maar ook om gepland groot onderhoud niet op te houden, is het gewenst om de nieuwe wegcategorie een plek te geven in de weg-categorisering. Het voorstel is om de “*categorisering wegen 2005*” ter discussie te stellen, te herijken en zo nodig opnieuw vast te stellen na het afronden van de tweede fase van het opstellen van het mobiliteitsplan (fase 3.2 Koersbepaling: concretiseren van de visie, zie hoofdstuk drie).

2.2 Overige beleidsonderwerpen

Naast vigerend beleid van de gemeente zelf, zijn er beleidsstukken die vanuit regionaal of provinciaal niveau relevant zijn en beleidsonderwerpen welke het komende jaar worden uitgewerkt. Dit betreft, in ieder geval, de volgende beleidsstukken en / of -onderwerpen:

- ontwikkelbeeld mobiliteit regio Alkmaar (mei 2019);
- ontwerp omgevingsvisie gemeente Bergen (juni 2021);
- bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (april 2021);
- uitvoeringsagenda strategisch plan verkeersveiligheid 2030, regio Alkmaar;
- regionale agenda mobiliteit, regio Alkmaar;
- regionaal mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland;
- geluidsoverlast motoren, EU-omgevingslawaaikaarten;

2.3 Participatie en afstemming

Zoals eerder vermeld is het mobiliteitsplan één van de onderwerpen waar de gemeenteraad van Bergen aan de voorkant bij betrokken wilt zijn. Er is gesteld dat het werken aan de hand van het BOB-model (Beeldvorming, Oordeelsvorming, Besluitvorming) een vereiste is. De bedoeling van deze werkwijze is om met de gemeenteraad effectief het proces van probleemstelling naar besluitvorming te doorlopen. De gemeenteraad wordt actief betrokken bij het opstellen van het mobiliteitsplan en daarnaast in elke fase geïnformeerd over de stand van zaken. In hoofdstuk drie wordt dit verder gespecificeerd.

Naast het BOB-model is burgerparticipatie één van de elementen waaraan wordt voldaan. Het in juni 2021 vastgestelde participatiebeleid is de basis. Verplaatsingen door onze gemeente vinden plaats met behulp van alle modaliteiten. Naast inwoners en ondernemers is het daarom belangrijk om belangengroepen zoals de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, de OV-ondernemers, maar ook de verkeerspolitie en de nood- en hulpdiensten te betrekken.

In samenwerking met het aan te stellen adviesbureau en de ambtelijke collega's van communicatie en het participatieloket wordt een participatieplan opgesteld, voor zowel interne als externe participatie. Met het participatietraject stellen wij onszelf ten doel dat inwoners, ondernemers en belangengroeperingen:

- hun wensen en zorgen kunnen uiten;

² Motie Kröger / Stoffer, 27 oktober 2020.

- meedenken over het tot stand brengen van het mobiliteitsplan;
- begrip hebben voor de keuzes die gemaakt worden;
- zich voldoende geïnformeerd voelen over planning en uitvoering;
- de keuzes binnen het mobiliteitsplan verder uitdragen.

Per te behandelen onderwerp wordt gekeken hoe de genoemde stakeholders worden betrokken volgens maximaal de volgende treden op de participatieladder: als adviseur, als mening geveer of als toehoorder. De insteek is om breed te starten met participatie door bijvoorbeeld de inzet van (digitale) enquêtes om knelpunten en wensen kenbaar te krijgen, waarna er na consultatie met de gemeenteraad inloopavonden zullen worden georganiseerd om dit verder te concretiseren.

2.4 Regionale samenwerking

De weginfrastructuur en de daarop aanwezige verplaatsingen eindigen niet bij de gemeentegrenzen. Buurgemeenten, regiogemeenten, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat zijn partners die betrokken moeten worden bij het opstellen van het mobiliteitsplan van de gemeente Bergen. Een voorbeeld is het bevorderen van de bereikbaarheid van onze kustkernen. Veel bezoekers van onze stranden komen uit of reizen via onze buur- en of regiogemeenten, wat effect heeft op het gebruik van de weginfrastructuur. Automobilititeit kan bijvoorbeeld terugslag hebben op wegen richting Castricum, Heiloo en Alkmaar, waar alternatieven zoals goede OV-verbindingen en fietspaden (inter-)regionale oplossingen bieden. Vanzelfsprekend komt hier de provincie Noord-Holland, maar ook Rijkswaterstaat, in beeld als wegbeheerder, concessieverlener en beleidsmaker.

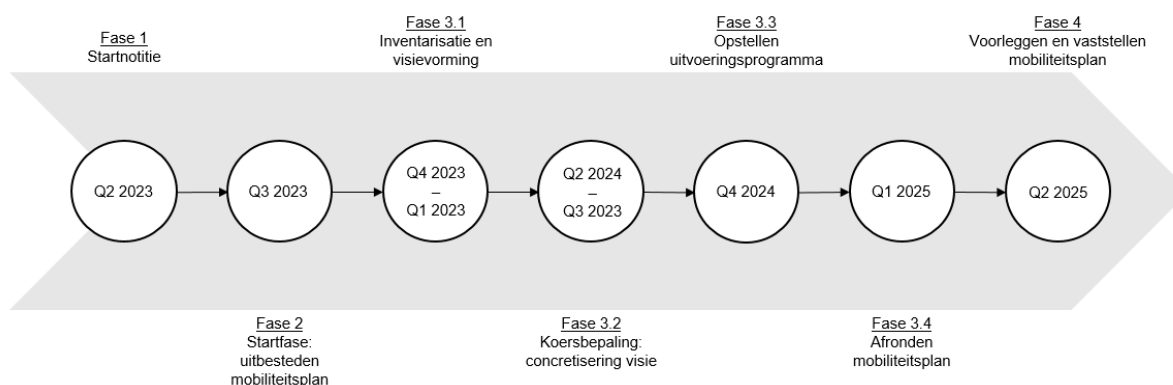
Regionale samenwerking en afstemming gaat nog verder, ook organisaties als Staatsbosbeheer, PWN en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier beoefenen invloed uit op mobiliteit in de gemeente Bergen. Het vinden van een balans in het behoud van landschappelijke waarden en het faciliteren van verplaatsingen binnen onze gemeente gaat niet zonder goed overleg met de opgenoemde partijen.

3. Projectmanagement

In dit hoofdstuk wordt er ingegaan op de fasering en de planning, de organisatie en belanghebbenden, de risico's en bijkomende kosten.

3.1 Fasering en planning

Het opstelproces van het mobiliteitsplan wordt zorgvuldig uitgevoerd. Het doorlopen van de verschillende fases, zie figuur 1, vergt aandacht. Er is tijd nodig voor zowel interne als externe consultatie en participatie om te komen tot een gestructureerd en robuust verhaal naar de toekomst. Dit betekent dat de projectfases ruim in tijd zijn weggezet om de gevraagde zorgvuldigheid te waarborgen en risico's in te calculeren (zie paragraaf 3.3). Mochten de gewenste resultaten per fase eerder en ter tevredenheid worden behaald, kunnen fases eerder worden afgerond.



Figuur 1. Projectfases opstellen mobiliteitsplan

Fase 1. Vaststellen startnotitie

De startnotitie geeft in hoofdlijnen duidelijkheid over de te ondernemen stappen om te komen tot een mobiliteitsplan. Het doel is om verwachtingen te managen en mogelijke misvattingen tijdens het beleidsvormingsproces vooraf te tackelen. De notitie wordt aangeboden aan de gemeenteraad met als resultaat dat de startnotitie is vastgesteld op 25 mei 2023.

Betrokken stakeholders:

- de gemeenteraad;
- het college;

Fase 2. Startfase: uitbesteden mobiliteitsplan

Gezien de omvang van het project, de uitgangspunten in het raadsakkoord en de capaciteit binnen de ambtelijke organisatie is het wenselijk om het mobiliteitsplan te laten opstellen door een adviesbureau met expertise op het gebied van verkeerskunde. Het resultaat van dit onderdeel is een opdrachtverlening aan een verkeerskundig adviesbureau, in juli 2023. Daarnaast heeft er in het derde kwartaal van 2023 een startoverleg plaatsgevonden.

Betrokken stakeholders:

- adviesbureau, expertise mobiliteit en verkeerskunde
- op de hoogte houden van de gemeenteraad en het college;

Fase 3. Uitvoering opstellen mobiliteitsplan

Het opstellen van een mobiliteitsplan zal ongeveer vijftien tot achttien maanden in beslag nemen. De uitvoering bestaat uit sub-fases waarin er stap voor stap op basis van beeldvorming, oordeelsvorming en uiteindelijk besluitvorming naar het eindproduct wordt gewerkt. Het resultaat is duidelijk, een samenhangend plan welke breed wordt gedragen in de gemeente (vanuit inwoners, het bestuur, de belangengroepen, de partners en de ambtelijke organisatie) en aan het begin van 2025 klaar is voor besluitvorming. Alle sub-fases zijn in grote lijnen omschreven, waar overlap en verdere specificering nodig is.

Betrokken stakeholders over gehele fase:

- adviesbureau, expertise mobiliteit en verkeerskunde;
- ambtelijke projectgroep verkeer;
- op de hoogte houden van het college.

Fase 3.1 Inventarisatie en visievorming

De eerste vragen die gesteld moeten worden zijn: waar staan we als gemeente Bergen op dit moment op het gebied van mobiliteit en wat komt er op ons af? Aan het eind van de fase wordt een werkdocument opgeleverd met inzichten in het huidige verkeers- en vervoersklimaat van de gemeente Bergen, een beknopt beleidskader en een beknopt visiehoofdstuk in concept. Het is belangrijk om gemeente breed antwoord te hebben op de vraag wat voor dorp de gemeente Bergen is en wil zijn. Dit ligt breder dan het mobiliteitsbeeld alleen, waar ook wordt gekeken naar leefbaarheid, duurzaamheid, economische zaken en gastvrijheid. Mobiliteit moet bijdragen aan dat bredere doel. Een ambtelijke projectgroep met vertegenwoordigers vanuit verschillende beleidsdomeinen is wenselijk. Door participatie in deze fase breed in te zetten aan de hand van het lanceren van bijvoorbeeld een (digitale) enquête, wordt er inzicht verkregen in welke thema's er leven bij inwoners en ondernemers. Dit zal een kwalitatieve aanvulling geven op beschikbare cijfers over mobiliteit binnen de gemeente Bergen. Verder zal het opzetten van de werkgroep verkeer, waar belangengroepen zoals Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond in deelnemen, en het benaderen van regionale partners, aan deze kwalitatieve aanvulling bijdragen. De eerste versie van het werkdocument wordt ter verifiëring teruggelagd bij de betrokken participanten en daarna tijdens een raadsinformatieavond gepresenteerd aan de raad waar de onderwerpen nader worden behandeld, zodat de raad deze kan aanvullen en verdere kaders kan stellen.

Betrokken stakeholders:

- integrale ambtelijke projectgroep mobiliteit;
- inwoners en ondernemers;
- werkgroep verkeer;
- de gemeenteraad;

Fase 3.2 Koersbepaling: concretiseren van de visie

Het resultaat van deze fase is een werkdocument met daarin een visie met draagvlak op de verschillende relevante mobiliteitsthema's en speerpunten voor de gemeente Bergen. Het geeft invulling op de vragen waar we naartoe willen en wat onze koers wordt. Noodzakelijk is het om dit vanuit alle aanwezige modaliteiten (te voet, fiets, openbaar vervoer, auto, etc.), het type verkeer (logistiek, woonwerk, recreatief, etc.) en bestemmingen (scholen, kernen, stranden, etc.) op te pakken. Hier komt het integraal benaderen van mobiliteit weer sterk terug. Niet alleen infrastructureel denken, maar ook vanuit verduurzaming, leefbaarheid en economische zaken.

Participatie wordt toegepast in de vorm van participatieavonden met inwoners en ondernemers, waar het belangrijk is om op het juiste schaalniveau te blijven. De participatie gaat verder vanuit het punt waar de vorige fase mee is geëindigd: de eerste versie van het werkdocument met aanvullingen vanuit de raad. Wel wordt er een terugkoppeling gemaakt naar de vorige fase: zijn we compleet of missen er nog zaken. Hetzelfde geldt voor de gesprekken met de werkgroep verkeer, met overige regionale partners en de integrale ambtelijke projectgroep mobiliteit. De visie en het plan om de koers te bepalen zal gemeente breed toepasbaar moeten zijn. Het resultaat van deze fase zal ter informatie aan de gemeenteraad worden voorgelegd in de vorm van een digitale nieuwsbrief waar het proces en de opgehaalde informatie zal worden toegelicht.

Betrokken stakeholders:

- integrale ambtelijke projectgroep mobiliteit;
- inwoners en ondernemers;
- werkgroep verkeer;
- op de hoogte houden van de gemeenteraad.

Tijdens deze fase wordt ook de “*categorisering wegen 2005*” geactualiseerd. Aan de hand van een discussienota en de voorgeschreven afwegingskader, wordt de discussie over de wegcategorisering gevoerd met deskundigen zoals nood- en hulpdiensten, de concessiehouder van het openbaar vervoer en het desbetreffende adviesbureau. Het is niet vanzelfsprekend om elke weg binnen de gemeente Bergen die op dit moment gecategoriseerd is als een GOW50 aan te wijzen als een GOW30. Hier moet kundig naar gekeken worden vanuit bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Naast een administratieve verandering vergt dit ook een infrastructurele aanpassing. De snelheid moet afdwingbaar zijn door een veilig wegontwerp, waar er te allen tijde gestreefd wordt naar een balans in functie, vorm en gebruik. Het resultaat is een vernieuwd categoriseringsplan dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad aan het eind van deze fase. De urgentie voor een herijking is ook aanwezig vanuit onderhoudsperspectief. Wegen zoals de Komlaan (Bergen) of de Herenweg (Egmond aan den Hoef) zijn toe aan groot onderhoud, waar een mogelijke wijziging in wegcategorie beleidsmatig moet worden ondersteund.

Fase 3.3 Opstellen uitvoeringsprogramma

Aan het eind van de fase is het concept van het mobiliteitsplan klaar met daarbij een opzet voor het uitvoeringsprogramma. Het inpassen van een jaarlijkse evaluatie is een mogelijk onderdeel. Wederom worden er overleggen met de ambtelijke projectgroep georganiseerd om dit te concretiseren, waar ook de verschillende wegbeheerders om de hoek komen kijken. De werkgroep verkeer kan worden gebruikt om stakeholders te betrekken, waar er zo nodig contact moet worden opgezocht met buur- en regiogemeenten of overige partners als de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat.

Betrokken stakeholders:

- integrale ambtelijke projectgroep mobiliteit;
- werkgroep verkeer;
- op de hoogte houden van de gemeenteraad, buur- en regiogemeenten, overige partners.

Fase 3.4 Afronden mobiliteitsplan

Een breed gedragen mobiliteitsplan ligt ter inzage en wordt opgeleverd. Bijgevoegd komt een participatienotitie die laat zien hoe het participatieproces is vormgegeven. Het concept wordt besproken met de wethouder en gedeeld met de inwoners. Zo nodig wordt er nog geparticipeerd (met inwoners, ondernemers en belangengroepen). Uiteindelijk wordt de laatste feedback opgehaald tijdens een raadsinformatieavond en wordt het stuk definitief voor besluitvorming gemaakt.

Betrokken stakeholders:

- ambtelijke projectgroep verkeer;
- op de hoogte houden van de gemeenteraad.
- op de hoogte brengen van inwoners, ondernemers, verkeerscommissie, buur- en regiogemeenten, overige partners.

Fase 4. Vaststellen mobiliteitsplan

In deze fase wordt gaat het mobiliteitsplan het besluitvormingsproces in met als resultaat een vastgesteld beleidsplan in het tweede kwartaal van 2025.

Betrokken stakeholders:

- ambtelijke projectgroep verkeer;
- het college;
- de gemeenteraad;

Tabel 1. Samenvatting globale planning

25 mei	2023	vaststellen startnotitie
juli-september	2023	startfase: uitbesteden mobiliteitsplan
oktober-maart	2023-2024	inventarisatie en visievorming
april-september	2024	koersbepaling: concretiseren van de visie
oktober-december	2024	opstellen uitvoeringsprogramma
januari-maart	2025	afroeden mobiliteitsplan
april-mei	2025	vaststellen mobiliteitsplan

3.2 Organisatie en belanghebbenden

Het is van belang om de organisatie en alle belanghebbenden van het project nader te specificeren. Op deze manier wordt er duidelijk wat de rol en de invloed is van alle betrokken partijen, waar het ook zeer van belang is om te weten wat er van welke partij wordt verwacht.

Ambtelijke projectgroepen

Binnen het team verkeer zal er een projectgroep worden opgezet om de voorbereiding en het opstellen van het mobiliteitsplan te begeleiden. De beleidsmedewerker verkeer is hierin de projectleider, waar de medewerker verkeer en de procesregisseur van Beheer Openbare Ruimte (BOR) nauw zijn betrokken. Samen vormen ze de ambtelijke projectgroep verkeer.

Vanaf de start met het opstellen van het mobiliteitsplan zal er een bredere ambtelijke projectgroep wenselijk zijn. De leiding ligt wederom binnen team verkeer, bij de beleidsmedewerker verkeer. Het voorstel is om vanuit de verschillende domeinen vertegenwoordigers te betrekken voor in eerste instantie de visievorming, waar er overwogen moet worden om ze periodiek op de hoogte te stellen van de vorming van het mobiliteitsplan. Samen vormen ze de integrale ambtelijke projectgroep mobiliteit.

Gemeenteraad

De gemeenteraad stelt de startnotitie vast, wordt aan de hand van raadsinformatieavonden actief betrokken bij het vormen van het mobiliteitsplan, stelt het categoriseringsplan vast, toetst het gevoerde proces op basis van het BOB-model en stelt het uiteindelijke mobiliteitsplan vast.

College van burgemeester en wethouders

Het college ziet toe op de voorbereiding en uitvoering van alle stappen die genomen moeten worden om te komen tot een mobiliteitsplan, de uitvoering van de participatie en het naleven van de uitgangspunten in het BOB-model en uiteindelijk op de te ondernemen besluitvorming.

Inwoners en ondernemers

De inwoners en de ondernemers participeren tijdens het beeldvormende en oordeelsvormende proces: de inventarisatie van de huidige situatie, het schetsen van het wensbeeld en het concretiseren van dit wensbeeld. Zij zijn de belanghebbenden die baat hebben bij het uiteindelijke mobiliteitsplan. Het is van belang dat ze tijdig betrokken worden zodat het eindproduct breed wordt gedragen.

Werkgroep verkeer

Op gebied van verkeer en vervoer zijn er belangengroepen die vanuit hun expertise, en de plicht om de belangen van leden of instanties te behartigen, input moeten geven op het mobiliteitsplan. Het samenvoegen van de belangengroepen in een werkgroep verkeer zal een gewenste discussie geven over de vakinhoudelijke onderwerpen. Leden van deze werkgroep zijn minimaal de Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN), belangenorganisatie mindervaliden, nood- en hulpdiensten, concessiehouder openbaar vervoer en de verkeerspolitie.

Buur- en regiogemeenten

Infrastructuur, maar ook verkeersbewegingen overschrijden gemeentegrenzen. Informatiedeling binnen dit project is nodig, waar op sommige onderwerpen daadwerkelijk de samenwerking moet worden gezocht met andere gemeenten. Een voordeel is dat er ambtelijk al een BUCH-brede en regionale (regio Alkmaar) samenwerking is.

Overige partners

De Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat PWN en Staatsbosbeheer zijn als wegbeheerders en grondeigenaren een belangrijke partner bij het opstellen van een mobiliteitsplan. Ze kunnen invloed uitoefenen op uit te voeren projecten en moeten daarom op de hoogte worden gehouden van het proces. Het is belangrijk om beleidsstukken van deze partijen mee te nemen.

3.3 Risico's

Gedurende het beleidsvormingsproces kunnen de volgende risico's mogelijk tot vertraging of tot bijstelling van het project leiden.

Tijd. Projectpartners (intern en extern) kunnen onvoldoende tijd hebben om inhoudelijke inbreng te leveren. Om dit te voorkomen moet er op tijd zorg worden gedragen voor inpassing in planningen.

Geld. Er kunnen onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn als er bijvoorbeeld een extra (externe) deskundige nodig is. Hiervoor moet er tijdig geld worden vrijgemaakt om zo nodig enige speelruimte te creëren.

Organisatie. Doordat enkele projectpartners (intern en extern) vrijwillig deelnemen aan het project is het risico aanwezig dat er urgentie mist bij aan te leveren producten, wat kan leiden tot tijdsverlies of verlies in kwaliteit. Het tijdig en duidelijk toekennen van verantwoordelijkheden is belangrijk.

3.4 Kosten

Het opstellen van het mobiliteitsplan, waaronder het behandelen en het herijken van de wegcatégorisering, wordt uitgevoerd door een extern adviesbureau met expertise op het gebied van verkeerskunde. De kosten voor het inhuren van het adviesbureau zijn ingeschat op EUR 65.000,00. Hierbij is rekening gehouden met de organisatie van één of twee beeldvormende avonden, het participatie traject voor inwoners en ondernemers, en de aanwezigheid bij gesprekken met belangengroepen zoals de werkgroep verkeer. Gezien de geformuleerde risico's zal er EUR 10.000,00 worden gereserveerd om onvoorziene kosten op te vangen, mochten er vertragingen ontstaan in het gehele opstelproces.

Kosten

Adviesbureau	EUR	65.000,00
Onvoorziene kosten	EUR	10.000,00