

ProRail marginaliseert kwetsbare verkeersdeelnemers

Reactie Fietsersbond op de ontwerptekening van Arcadis/ProRail rond overweg Beverwijkerstraatweg.

Vooraf: dit is een conceptversie (3.1) – en wordt nog uitgebreid: ouderenbonden (Anton Nieuwkoop) steunen deze evaluatie, maar willen hun punten in de evaluatie toevoegen mbt looproutes en veiligheid van voetgangers.

1. Inleiding

In de discussie en plannenmakerij voor verbetering van de verkeerssituatie in Castricum krijgt het knooppunt rond de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg veel aandacht. Ook voor de fietsersbond is het een belangrijk punt, want er kruisen verschillende gemeentelijke hoofd fietsroutes en regionale fietsroutes.¹

ProRail/Arcadis hebben een plan gemaakt om de autodoorstroming beter te reguleren, zodat het veiliger wordt op spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. Op pagina 183 van de Variantenstudie van Arcadis² vonden wij de ontwerptekening van het plan.

De Fietsersbond heeft die ontwerptekening bestudeerd en heeft zeer veel opmerkingen (zie '5. evaluatie ontwerptekening Arcadis'). We beperken ons tot de infrastructuur voor en de impact op fietsers, fietsveiligheid, -doorstroming en gemak. De bond ziet in het plan veel onveiligheid, belemmeringen en ongemak voor fietsers en constateert dat de bekende richtlijnen consequent worden genegeerd, terwijl er ruimte genoeg is om het op een juiste wijze op te lossen.

Hieronder gaan wij in op vele onacceptabele tekortkomingen in het ontwerp. Ook doen we voorstellen om de fietsstromen en fietsveiligheid te verbeteren, waarbij we rekening houden met de veiligheid van automobilisten. Onze indruk is stellig dat ProRail/Arcadis het autoverkeer en veiligheid van automobilisten centraal stellen, terwijl fietsers en voetgangers en hun veiligheid worden gemarginaliseerd. Terwijl fietsers in het hele land en ook in Castricum in de praktijk op spoorovergangen, als we naar de statistieken kijken, veel meer gevaar lopen dan automobilisten.

Inhoudsopgave:

2. Algemene punten
3. Functionele eisen fietsinfrastructuur
4. Dorpsstraat Autoluw
5. Evaluatie ontwerptekening Arcadis

2. Algemene punten

1. De Fietsersbond stelt voor om het projectgebied uit te breiden t/m de overweg Kramersweg, want voor de fietsveiligheid gaat het in dit gebied om doorgaand fietsverkeer én de bereikbaarheid van het station (fietsparkeerplekken). Desondanks beperkt deze reactie zich tot het projectgebied zoals te zien in de ontwerptekening van ProRail/Arcadis.
2. De Fietsersbond stelt voor op dit knooppunt en op de Stationsweg een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/h. Wij vinden 50 km/h in het

¹ Hoofd fietsroutes: Beverwijkerstraatweg, Puikman, Stationsweg, Schoutenbosch, Dorpsstraat. Al deze routes zitten ook in het regionale/provinciale netwerk. Dorpsstraat-Stationsweg-Beverwijkerstraatweg en Puikman zijn onderdeel van de provinciaal onderzochte trajecten voor doorfietsroutes.

² Deze evaluatie richt zich alleen op de ontwerptekening, als een belangrijk product van Variantenstudie. Dit document is (nog) geen reactie op de rest van de Variantenstudie. Voor geïnteresseerden: [een link naar de volledige studie](#).

stationsgebied stressvol en onnodig voor kwetsbare verkeersdeelnemers en onnodig voor autoverkeer.

Het beleid is dat kruisende hoofdfietsroutes in een 30 km/h zone voorrang zouden moeten krijgen. Echter, zo dicht bij de spoorwegovergang is dat natuurlijk onverstandig.

3. Puikman is een 30 km/h zone, hoofdfietsroute en mogelijk een doorfietsroute, dus het ligt voor de hand deze straat om te vormen tot fietsstraat.
4. Fietsersbond ziet op dit knooppunt bij voorkeur een fietstunnel (autoverkeer + spoor), zeker op de beoogde doorfietsroute (Beverwijkerstraatweg - Dorpsstraat), voor een optimale fietsveiligheid en doorstroming van het fietsverkeer.
5. Voor het verbeteren van de fietsstromen hanteren we de volgende ontwerputgangspunten:
 1. Concentreren van fietsstromen, want dat vergroot de veiligheid als drukke autostromen worden gekruist
 2. Zoveel mogelijk scheiden van auto- en fietsverkeer
6. Belangrijke tekortkomingen in het ontwerp van ProRail/Arcadis betreft vooral onveiligheid en ongemak voor fietsers:
 - o Nagenoeg nergens de wenselijke breedte van fietspaden of fietsoversteek. Vaak minimale breedtes, zelfs meestal onder de minimum normen.
 - o Onvoldoende scheiding fietsers/autoverkeer
 - o Volstrekt ontoereikende opstelbaarheid (scheiden doorgaande fietsers/afslaande fietsers)
 - o Haakse bochten voor fietsers
 - o Versmallingen van fietsoversteek
7. Als uitgangspunten voor ontwerp gaat de Fietsersbond in de eerste plaats uit van het Fietsbeleidsplan Castricum, vooral omdat het hoofdfietsroutes betreft, en daarna van CROW-richtlijnen.

3. Functionele eisen fietsinfrastructuur

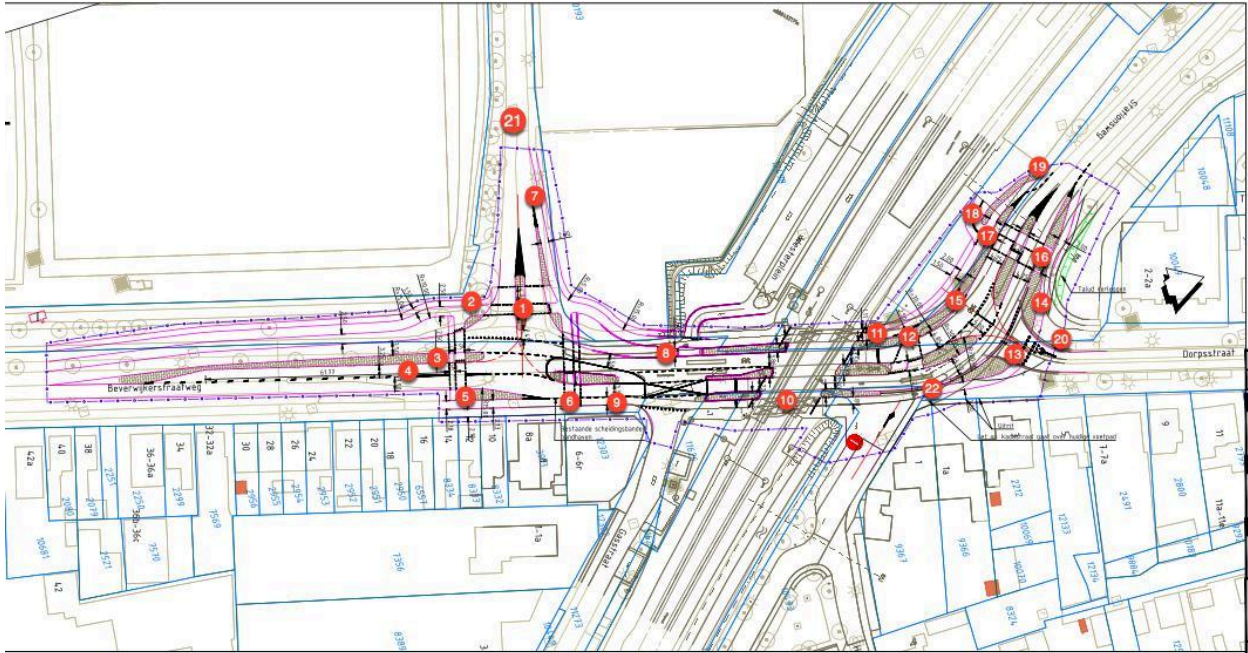
Merk op het zijn allemaal hoofdfietsroutes, daarom geven we prioriteit aan de kwaliteitseisen van het door gemeente Castricum vastgestelde Fietsbeleidsplan boven die van CROW. Bijvoorbeeld: de breedte fietspaden van volgens het Fietsbeleidsplan: 3,0 m, minimaal 2,5 m. Als niet anders kan: fietsstrook. CROW: minimaal 1,70 m; wenselijk 2,00 m; maximaal 2,25 m (exclusief markering). Voor meer detail verwijzen we naar CROW publicaties en het Fietsbeleidsplan Castricum met bijlagen.

4. Dorpsstraat

Net als in het onderzoek van Arcadis/ProRail gaan wij ervan uit dat de Dorpsstraat wordt autoluw en geen doorgaand verkeer meer heeft.

5. Evaluatie ontwerptekening Arcadis

De locaties van de opmerkingen gaan volgens de nummering op onderstaande tekening³:



1. De afmetingen van het middeneiland zijn minimaal. Duidelijk minder dan de gewenste breedte (3 m.) op het kruispunt van twee hoofdfietsroutes met druk doorgaand en afslaand autoverkeer.
Bovendien is het onjuist om de fietsers richting Beverwijk op dit kruispunt uit de voorrang te halen voor afslaand autoverkeer (haaiantanden). Fietsers horen op een 50 km/h weg mee te gaan in de voorrang.
2. Fietsers dienen naar de veilige oversteek worden geleid. Daarom al eerder op Puikman auto/fietsers scheiden en fietsers uitbuigen naar de beoogde oversteek. Zoals nu ingericht is het onveilig en nodigt het fietsers uit om die oversteek te negeren en de weg onveilig over te steken.
3. De afmetingen van het middeneiland zijn minimaal. Duidelijk minder dan de gewenste breedte (3 m.) op het kruispunt van twee hoofdfietsroutes met druk doorgaand en afslaand autoverkeer.
4. De Fietsersbond is *fel* tegen deze linksaf strook wegens het afdekrisico (rechtdoor rijdende auto en fietsers zien elkaar niet, omdat de afslaande auto het zicht beneemt.). Het voorkomen van fietsslachtoffers krijgt hiermee minder prioriteit dan het stimuleren van autodoorstroming. Wij vinden dit laakbaar. Ons voorstel: geen linksaf-voorsorteerstrook, maar verlengen van een midden geleider, ter voorkoming van gevaarlijk gedrag door automobilisten; aangevuld met maatregelen om doorgaand verkeer via Puikman te ontmoedigen.

³ Voor een kopie van de gedetailleerde ontwerptekening van Arcadis, [zie deze link](#)

5. Volgens de tekening moeten de fietsers een hoek van 90° nemen. Net zomin als auto's kunnen fietsers geen haakse bocht nemen, vooral voor onervaren of oudere fietsers levert zoiets extra onveiligheid op. Wij eisen een bocht met een boogstraal conform CROW-normen. Voorts is de ruimte voor opstellen van overstekende fietsers is te krap; waardoor fietsers elkaar dwars kunnen zitten en mogelijk op de rijbaan verzeild raken.
6. Volgens de tekening moeten de fietsers een hoek van 90° nemen. Net zomin als auto's kunnen fietsers geen haakse bocht nemen, vooral voor onervaren of oudere fietsers levert zoiets extra onveiligheid op. Wij eisen een bocht met een boogstraal conform CROW-normen. Voorts is en de ruimte voor opstellen van overstekende fietsers ontbreekt volledig en dat is volstrekt onverantwoord.
7. Rugdekking voor fietsers is onvoldoende. Fietsers moeten met rugdekking de Puikman op kunnen, dat dient in het ontwerp te worden aangepast. Zoals nu getekende is het onveilig voor fietsers, op nota bene een hoofdfietsroute.
8. Deze oversteek is niet noodzakelijk en ligt niet op een hoofdfietsroute en kan voor onveiligheid zorgen op dit knooppunt/ de overweg. Bovendien kan het ongewenste fietsbewegingen aanmoedigen.
9. Alle fietspaden en fietsstroken op en rondom de overweg zijn te smal volgens de normen. En zijn zelfs op deze hoofdfietsroutes bijna consequent beneden het minimum. Norm eenrichtingsfietspad = 3,00 m, minimum 2,50 m op eenrichtingsfietspaden.
10. Zie punt 9.
11. De opstelruimte voor de doorgaande fietsers is veel te krap, zodat afslaan en invoegende stroom belemmerd worden Er is daar voldoende ruimte om dat te verbeteren.
12. De dimensies op van het middeneiland en langs de stationsweg zijn te krap, (2,24 m) bovendien wordt de oversteek versmald voor overstekende fietsers vanaf Schoutenbosch – terwijl ze ook nog moeten invoegen en linksaf moeten.
Lastig voor fietsers onderling, maar zorgt ook voor treuzelende fietsers op de rijbaan. Dit alles dient ruimer te worden gedimensioneerd.
13. Niet goed ingericht voor Fietsers/Voetgangers. Inrichten als drempel, zodat fietsers en voetgangers in de voorrang zijn, voor alle autoverkeer.
14. + 20. We stellen voor 1 oversteek te laten vervallen (15) en de oversteken 16/17 iets richting Dorpsstraat te verplaatsen.
In de Dorpsstraat fietsers scheiden/uitbuigen (20) + separate oversteek naar overkant (16/17). Bij (14) een kort tweerichting fietspad naar Dorpsstraat – dat is verantwoord, omdat de Dorpsstraat autoluw is.
15. Vervalt. Zeer onveilig. Te veel om op te noemen.
16. +17+18 Opstelruimte is overal te krap, dimensionering middeneiland is te krap – zie punt 16.
17. Zie 16.
18. Zie 16.
19. Eerder langs de Stationsweg en minder scherp uitbuigen.

De gestreepte lijn moet een stuk doorgetrokken lijn worden, voordat het overgaat in de gestreepte lijn van de fietsstrook.

Ook aan de overkant, na de rugdekking de gestreepte lijn een paar m. doortrekken totdat het overgaat in de gestreepte lijn van de fietsstrook.

20. Zie 14

21. Puikman wordt als hoofdfietsroute in de nabije toekomst ongetwijfeld ingericht als een fietsstraat wordt.

22. Scheiding fietsers en motorvoertuigen onduidelijk. De afstand tussen fietsers en auto's is krap, bovendien is het in de bicht van de weg. Dat alles leidt ongetwijfeld tot een effectieve versmalling van de fietsfaciliteit – als de scheiding middels bij voorbeeld een varkensrug gebeurt, wordt het risico voor Fietsers mogelijk vergroot.