



Inleiding

Fietsen verbindt en fietsen maakt gezond. Fietsersbond Castricum constateert dat het autoverkeer te dominant is in de Castricumse kernen en vraagt daar wat aan te doen en prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers.

Het draait om de simpele vraag: “In wat voor gemeente willen wonen? Een gemeente die zoveel mogelijk ruimte geeft aan optimale vlotte doorstroming van auto’s, met bij alle bestemmingen gratis beschikbare parkeermogelijkheden? Makkelijke, vlotte bereikbaarheid voor auto’s als eerste prioriteit? Of hoeft die bereikbaarheid niet vlot en makkelijk?

Of willen we een gemeente waar de bewoners centraal staan? Een gemeente die toegankelijk is voor kinderen en ouderen, waar kwetsbare verkeersdeelnemers hun weg kunnen vinden en zich vlot, veilig en zonder stress kunnen bewegen – binnen wijken en tussen wijken, binnen kernen en tussen kernen. Gunnen we de straat aan de bewoners – fietsend, wandelend of spelend?

Gaan we met de auto, of meer met de fiets? Welke beperkingen durft de gemeente aan automobilisten op te leggen? Wat doet de gemeente om de keten OV-fiets te optimaliseren, met veilige te bereiken ruim beschikbare duurzame fietsparkeerplekken?

Hoe zorgt de gemeente voor een betere fietsinfrastructuur in de toekomst? Na een uitgebreide inventarisatie moet de Fietsersbond constateren dat bijna het hele gemeentelijke hoofdfietsnetwerk niet voldoet aan de functionele eisen van het Fietsbeleidsplan.¹ Met dat plan geeft de gemeente zichzelf mogelijkheden om te investeren in een betere infrastructuur. We verwachten een ambitieus meerjarenplan.

Welke prioriteiten ziet Fietsersbond Castricum voor de komende jaren? Hierna leest u onze voorstellen voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2022.

¹ Bijvoorbeeld: meer dan 90% van de fietspaden en -stroken in het Castricumse netwerk zijn smaller dan de minimum functionele eis.

Op weg naar gemeenteraadsverkiezingen 2022 vragen wij hieronder met een lijst van 24 punten aandacht voor vier thema's:

- A. Kwetsbare verkeersdeelnemers op één
- B. Een optimale infrastructuur
- C. Een veilige fiets- en leefomgeving
- D. Bij bestemmingen: voldoende, goede en veilig bereikbare fietsparkeerplekken

A. Kwetsbare verkeersdeelnemers op één

1. Castricum gaat met voortvarendheid aan de slag met uitvoering van het Fietsbeleidsplan. En houdt de vinger aan de pols met een evaluatie en aanscherping van het beleidsplan. De ambitie voor de fiets blijft herkenbaar in een apart fietsbudget in de begroting en speelt een actieve rol bij het reguliere wegenonderhoud. Ook wordt actief geparticipeerd in en geanticipeerd op rijks- en provincie-initiatieven, zoals Toekomstbeeld Fiets.

2. Uit de participatie voor de omgevingsvisie bleek een duidelijke ambitie om langzaam verkeer prioriteit te geven ten opzichte van het autoverkeer in de gemeente.² Een betere fietsinfrastructuur gaat niet alleen over het verkeersbeleid, maar draagt ook bij aan het klimaatbeleid, duurzaamheid, betere luchtkwaliteit en maatregelen tegen bewegingsarmoede en overgewicht.

3. De gemeente zorgt voor een omgeving die uitnodigt tot gezond gedrag. De inrichting van de openbare ruimte stimuleert tot bewegen en sporten, geeft gelegenheid elkaar te ontmoeten. De gemeente stimuleert actieve mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld door de fietsenstalling dichterbij de bestemming te plaatsen dan de parkeerplekken voor auto's. Of door de route te voet of met de fiets aanmerkelijk sneller te maken dan die met de auto. In de openbare ruimte wil de gemeente meer aandacht geven voor groen, verblijfskwaliteit en bewegingsmogelijkheden, en minder voor de auto. Die gedachte krijgt concreet aandacht bij nieuwe woonwijken, maar ook bij herinrichting van bestaande woonwijken.

B. Een optimale infrastructuur

4. In het Fietsbeleidsplan is een hoofdfietsnetwerk vastgesteld, met daarbij specifieke functionele eisen. De gemeente streeft naar een volwaardig hoofdfietsnetwerk. Daarom maakt de gemeente een meerjarenplan om dit voor elkaar te krijgen. Daarmee wordt geanticipeerd op initiatieven van rijk- en provincie.

5. Gemeente Castricum kiest voor het afwaarderen van 50 km/h naar 30 km/h zones. Vooral de wegen in verblijfsgebieden, of langs het station die niet goed zijn ingericht³, zoals in kern Castricum: de Beatrixstraat, Ruitersweg, Mient, Stationsweg, CF Smeetslaan (tussen Geesterduinweg en Laan van Albert's Hoeve) en Cieweg.

² [Link naar de inbreng van de fietsersbond voor de omgevingsvisie](#)

³ Tekortkomingen van de af te waarderen wegen: ontbreken van middeneilanden voor oversteken en het ontbreken of het te krap zijn van het vrijliggende fietspaden.



Omdat deze wegen niet autoluw zijn, kiezen we voor het behoud en verbetering van de vrije fietspaden en stroken op deze wegen.⁴

6. Castricum geeft de straat terug aan de mensen. Autoluwe straten met beperkt doorgaand autoverkeer, die geen onderdeel zijn van het gemeentelijk Fietsnetwerk, worden in overleg met bewoners omgevormd tot een 15 km/h omgeving. Bij voorkeur een woonerf zonder onderscheid tussen de rijbaan (voor auto's en fietsers) en de trottoirs. Een straat om te wandelen, te spelen en te ontmoeten.

7. Castricum investeert in en geeft ruimte aan doorfietsroutes, andere utilitaire regionale fietsverbindingen en zorgt voor optimale fietsverbindingen tussen de kernen. De regionale functie van kern Castricum (middelbare scholen, intercitystation) maakt dit extra belangrijk en vraagt om goede samenwerking in regionaal verband.

8. Castricum zorgt voor optimale recreatieve routes, de knooppunt routes. Dit vraagt extra aandacht, omdat rijk en provincie hier minder aandacht lijken te geven.

9. Castricum gaat in het vervolg bij nieuwbouw of herstructurering van wijken ervan uit dat fietsers en voetgangers leidend zijn en de auto-ontsluiting als laatste wordt ontworpen – dat wordt wel “omgekeerd ontwerpen” genoemd).

10. Castricum voorkomt nieuwe barrières voor het fietsverkeer door aanleg van infrastructuur voor autoverkeer en OV of compenseert die belemmeringen voor de fietsers, zodat omrijden of extra wachttijden worden voorkomen.

C. Een veilige fiets- en leefomgeving

11. Castricum zorgt voor een veilige fietsinfrastructuur, waarbij minder vaardige fietsers (zoals kinderen en ouderen) als uitgangspunt worden genomen en houdt een lokaal knelpuntenplan bij voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers.

12. Castricum zorgt voor een optimale circulatie van het autoverkeer, waarbij druk verkeer geconcentreerd is en sluiptverkeer zoveel mogelijk wordt tegengegaan – zeker op de fietsroutes in het vastgestelde hoofdfietsnetwerk. Daarbij vindt meer handhaving plaats voor de maximum snelheid van autoverkeer.

13. Castricum ontmoedigt sluiptverkeer en zorgt bijvoorbeeld voor een autoluwe Dorpsstraat en Burg. Mooijstraat en een autoluw Bakkum.

14. Castricum zorgt ervoor dat de logistiek binnen winkelgebieden goed geregeld is, met voldoende ruimte voor laden/lossen vrachtauto's, zonderodeloos gevaar of onnodige hinder voor fietsers en voetgangers. Vrachtwagens worden zoveel mogelijk geweerd in de woonwijken. De gemeente stimuleert dat noodzakelijke bevoorrading zoveel mogelijk gebeurt met kleine vrachtwagens. De gemeente geeft

⁴ De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) spreekt van 'GOW-30' wegen, [lees meer via deze link](#).



geen toestemming aan LZV's (lange zware vrachtwagens) om binnen de bebouwde kom te rijden.

15. Onnodige paaltjes worden verwijderd en de locaties met zeer noodzakelijke paaltjes worden ingericht volgens de nieuwste CROW-richtlijnen. In 2016 evalueerde de Fietzersbond de paaltjes in kern Castricum. De gemeente evalueert de paaltjes op het Fietsnetwerk en zorgt dat onnodige paaltjes worden verwijderd.⁵

16. Alle fietspaden binnen de bebouwde kom en tussen de kernen moeten verlicht zijn (met duurzame verlichting, zodat vogels en insecten er zo weinig mogelijk last van hebben). Ook de fietsverbindingen met andere BUCH-gemeentes.

17. Castricum zorgt voor veilige schoolomgevingen, waar bovenbouwers veilig zelfstandig kunnen fietsen. Castricum ontmoedigt nadrukkelijk het K&R gebruik bij scholen en stimuleert het gebruik van de fiets of de benenwagen! Bijvoorbeeld door K&R direct voor de schoolingang onmogelijk te maken, of scholen te helpen met het instellen van een 'Schoolstraat' rond de start- en eindtijden van de lessen.

18. Castricum zorgt ervoor dat behalve de bromfietsen ook de snorscooters (en pedelecs) binnen de bebouwde kom niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan. De gemeente zorgt dat wegen waar bromfietsen rijden daarvoor goed zijn ingericht.

19. De gemeente bevordert het fietsen naar het werk binnen de eigen organisatie, stimuleert alle andere werkgevers in de gemeente om hetzelfde te doen en wijst daarbij op de geschiktheid van de elektrische fiets en speed pedelec⁶ voor ritafstanden tot 15 kilometer (of misschien wel verder).

20. Castricum stimuleert het fietsen bij jongeren, ouderen, nieuwe Nederlanders en gehandicapten. Bijvoorbeeld door het aanbieden of coördineren van vaardigheids cursussen en verkeersexamens. Of door het stimuleren van het gebruik van een driewieler in plaats van een scootmobiel.

21. Castricum maakt de overtocht via het pontje van Akersloot gratis voor fietsers en voetgangers.

22. Castricum maakt voor inwoners de toegang tot de duinen gratis (deal met PWN), zodat er geen belemmering is om de fietsroutes door de duinen te gebruiken.

⁵ Ook gaat de gemeente zorgvuldig om met het plaatsen van zwarte parkeer paaltjes te dicht langs of zelfs op fietsroutes (CROW-norm minimaal 50 cm, en verder in een bocht), een evaluatie en sanering van deze paaltjes is zeer gewenst.; vaak zijn ze onnodig en leveren alleen gevaar op voor kwetsbare verkeersdeelnemers, gevaar door eenzijdige botsingen en maken voetpaden soms onnodig smal, zodat voetgangers naar de rijweg uitwijken.

⁶ Een speed pedelec is een elektrische fiets waarbij de ondersteuning pas stopt bij 45 km/u. Per 1-1- 2017 is de speed pedelec juridisch daarom een bromfiets met helmplicht en mag deze niet meer op het fietspad.



D. Parkeren

23. De gemeente omarmt de adviezen voor Fietsparkeren in 'Ruimte voor de fiets' ([link naar de notitie](#)), van de Fietzersbond BUCH-afdelingen. Het gaat om voldoende parkeerplekken van goede kwaliteit, maar evenzeer om optimale veilige bereikbaarheid van de fietsparkeerplaatsen. En aandacht voor afzonderlijke locaties voor bijzondere tweewielers, zoals bakfietsen, scooters en brommers.

24. Om prioriteit te geven aan het langzaamverkeer en voor optimale scheiding met autoverkeer kiest de gemeente als het gaat om autoparkeren voor parkeren op afstand, het clusteren van parkeerplekken en waar nodig wordt het parkeren effectief gereguleerd (een gehandhaafde blauwe zone of betaald parkeren). Sowieso worden fietsparkeerplaatsen altijd dichterbij belangrijke bestemmingen geposteed dan autoparkeerplaatsen.

Alex van der Leest,

Fietzersbond Castricum, 21 juli 2021

