

Zienswijze Fietzersbond Castricum

Ontwerp Omgevingsvisie Gemeente Castricum – oktober 2022



Inleiding

Met veel interesse lazen we de Omgevingsvisie. Het geeft een prachtig overzicht van de mooie gemeente waarin we wonen en laat zien hoe we de toekomst van de gemeente zien. Een serieuze zaak. Fietzersbond denkt daarom graag mee en komt hierbij met zijn op- en aanmerkingen.

Eerst staan we even stil bij de betekenis van een Omgevingsvisie. We lezen dat het om een toekomstvisie op hoofdlijnen gaat, mede bepaald door uitgebreide participatie, maar ook gebaseerd op bestaand beleid. Bovendien lezen we dat het geen vrijblijvende visie is, want ze *“is bindend voor de gemeente. Als er goede redenen zijn om van de omgevingsvisie af te wijken, dan kan dat. Maar dan moet er een stevige onderbouwing zijn. Als zoiets zich voordoet zal dat ook vaak aanleiding zijn om de omgevingsvisie op onderdelen aan te passen.”*

De Fietzersbond gaat bij deze reactie uit van de belangen van fietsers, actuele inzichten en het Fietsbeleidsplan. Ook de mobiliteit in bredere zin heeft de aandacht van de Fietzersbond; bijvoorbeeld wegens de ‘model shift’, maar ook omdat andere verkeersdeelnemers de belangrijkste bedreigingen, obstakels en soms concurrenten zijn van fietsers. Helaas heeft de gemeente nog geen actuele algemene mobiliteitsvisie – wel lezen in bijlage 4 van de Omgevingsvisie (79) over het *“ontwikkelen van een gemeentelijke integrale visie op mobiliteit”*.

Bij het lezen van de Omgevingsvisie is het soms lastig als te veel aandacht wordt gegeven aan uitvoerings-aspecten, of de waan van de dag. Het gaat ons te ver om al dergelijke punten aan te duiden, maar waar het om discutabele zaken gaat die fietsers aangaan, zullen we dat in deze zienswijze zoveel mogelijk benoemen. In het algemeen is ons advies om dergelijke punten zoveel mogelijk buiten de Omgevingsvisie of bijlagen te houden.

Aan de ene kant zien we te veel detail, aan de andere kant verwaaien ‘hoofdlijnen’ soms in vaagheden en algemeenheden zonder consequenties. Waar meer duidelijkheid voor fietsers gewenst is, zullen we dat benoemen.

Tot slot vragen we aandacht voor de nota-beantwoording-inspraakreacties bij deze Omgevingsvisie. Sommige antwoorden zijn duidelijk en gaan over duidelijke beleidskeuzes, desondanks ontbreken die keuzes in de Omgevingsvisie. Ten onrechte.

Inhoud

1. Fietsnetwerk
2. Actieve mobiliteit op de eerste plaats: STOMP
3. Mobiliteitsbeleid

4. *Opmerkingen over bijlage 6 Uitvoering van de Speerpunten van de gemeente*

1. Fietsnetwerk

1.1 Fietsnetwerk zoals vastgesteld met het Fietsbeleidsplan

In het Fietsbeleidsplan wordt een specifiek 'Fietsnetwerk' vastgesteld (zie kaartje in bijlage). Desondanks gebruikt Omgevingsvisie steeds de term fietsnetwerk zonder daarnaar te verwijzen, en laat daarmee in het midden om welk fietsnetwerk het precies gaat. Dat leidt tot onnodige vaagheid en vrijblijvendheid. Wij adviseren om in de omgevingsvisie deze hoofdlijn specifiek en duidelijker neer te zetten. Wij gaan hier kort op in.

Om gericht te kunnen investeren in een kwalitatief volwaardig fietsnetwerk is met zorg dit samenhangend 'Fietsnetwerk vastgesteld. De kaart van dit Fietsnetwerk is bij het Fietsbeleidsplan opgenomen. Vanwege de diversiteit aan fietsers onderscheidt de gemeente Castricum het Fietsnetwerk vier categorieën: 1) Doorfietsroute 2) Hoofd fietsnetwerk 3) Recreatief netwerk 4) Secundair netwerk. In de Omgevingsvisie wordt herhaaldelijk te gemakkelijk gesproken over uitbreiden van het fietsnetwerk. Met het Fietsnetwerk dient dat met terughoudendheid te gebeuren, om de netwerkkwaliteit (zoals samenhang) in stand te houden. Maar ook om de investeringen in het op orde brengen van de infrastructuur niet te laten verwateren, want het netwerk totaal niet op orde (ca. 90% van paden op hoofd fietsroutes) voldoet NIET aan de minimumeis (met name breedte) die de gemeente stelt. Overigens wordt de aanpak hiervan tot dusver weinig voortvarend aangepakt –sowieso heeft de Fietzersbond geconstateerd dat de gemeente met de uitvoeringsagenda van het Fietsbeleidsplan uit 2020 tot dusver weinig ambitie laat. Duidelijk is, dat kwaliteitsverbetering van de hoofd fietspaden met prioriteit dient te worden aangepakt. De Omgevingsvisie Besteed geen aandacht aan die urgentie, desondanks lezen we wel een extra onderbouwing om er prioriteit aan te geven, namelijk de onveiligheid en onrust veroorzaakt door de verschillende soorten fietsen en door de verschillende snelheden op de fietspaden.

1.2 Een ongewenst detail dat niet past in de toekomstvisie

Op pagina 48 staat vermeld 'Een korte fietsverbinding met Heiloo en de noordzijde van Limmen is gewenst.'. Dit tracé staat niet op de fietsnetwerk kaarten van Castricum. De omgevingsvisie is absoluut niet de plek waar dit detail benoemt dient te worden. Daarbij vindt Fietzersbond Castricum deze toevoeging geen prioriteit verdient, gezien het achterstallige onderhoud van het (hoofd)fietsnetwerk.

1.3 Verbinding tussen Limmen-zuid en Akersloot/Uitgeest

Op de Fietsnetwerk-kaart (zie bijlage) is de route tussen Limmen-zuid en Akersloot/Uitgeest gedeeltelijk als secundaire route weergegeven. Desondanks is kwaliteitsverbetering van juist dat secundaire traject in het coalitieakkoord opgenomen. Nu dringt de Fietzersbond erop aan om het schaarse fietsbudget vooral in te zetten voor het op orde brengen van hoofd fietsroutes. Toch staat de Fietzersbond hier positief tegenover, want bij het opstellen van het fietsnetwerk (in 2019/2020) had de Fietzersbond voorgesteld om dit traject als hoofd fietsroute aan te merken. Dat kan bij een update van het Fietsbeleidsplan weer aan de orde komen.

1.4 Doorfietsroute

Het provinciale doorfietsnetwerk in onze gemeente is volgens het Fietsbeleidsplan een categorie van het Fietsnetwerk. De 'Doorfietsroute' wordt in de Omgevingsvisie twee keer genoemd, maar komt daarbij niet goed uit de verf.

Op pagina 40 van de Omgevingsvisie lezen we *'De doorfietsroute loopt langs de kernen Limmen en Castricum.'* Dat klopt feitelijk niet, want de route is in kern Castricum dwarsdoor een leef, winkel en uitgaansgebied geprojecteerd (Dorpsstraat/plein).

Voorts wordt op pagina 46 gesuggereerd dat het doel van doorfietsroute het stimuleren van elektrisch fietsen is. Dat kan je hooguit als afgeleid effect formuleren. Het gaat om een samenhangend netwerk voor langere afstanden, met als doel dat fietsers de auto laten staan ('model shift'); bovendien levert het netwerk kwaliteitsverbetering op fietsen over kortere afstanden (tussen kernen). Doel is om een 'model shift' van auto naar fiets te bewerkstelligen, niet primair om elektrisch fietsen te stimuleren.

Wat betreft het elektrisch fietsen ziet de Fietzersbond een voordeel als het gaat om de model-shift. Toch zien we beleidsmatig graag enige terughoudendheid, want fietsen op-eigen-kracht verdient verreweg de voorkeur – daarbij denken we aan de veel grotere gezondheidswinst en veel grotere duurzaamheid, vergeleken met elektrische fietsen. Wel moet de fietsinfrastructuur, voorlichting en educatie rekening houden met de elektrische fiets (snelheidsverschillen, zwaardere fietsen).

In de bijlage op pagina 95 lezen we 'Realiseren regionale doorfietsroutes in samenwerking met regio en provincie'. Dat is de correcte vermelding van een lopend project. Het vermelden van dat project voeg niets wezenlijks toe aan een Omgevingsvisie.

Tot slot. In de beantwoording van de vragen wordt de indruk gewekt dat het doorfietsracé westelijk langs het spoor (Limmen--Castricum) niet meer overwogen wordt. Dat is niet correct. Het huidige college van B&W komt terug op de blokkade van het vorige college. Dat zet dat plan weer op de kaart (zie Fietsnetwerk Fietsbeleidsplan) – immers, de provincie is ook voorstander van dit traject en onderzoek naar dit tracé pakte zeer positief uit.

2. Actieve mobiliteit op de eerste plaats: STOMP

De prioriteit voor actieve mobiliteit vergeleken met autoverkeer kwam aan de orde in de toekomstvisie. Zo lezen we op pagina 37 *'Bij nieuwe woonwijken en bij herinrichting van bestaande woonwijken realiseren we waar mogelijk een laagdrempelig aanbod van wandelpaden en fietsvoorzieningen.'* en *'Het stimuleren van fietsen kan ook door de fiets dichterbij de bestemming te plaatsen dan de auto of door de route te voet of met de fiets beduidend sneller te maken dan die met de auto.'* Dat sluit goed aan bij hetgeen wij dorpsgenoten hoorden inbrengen tijdens de participatiesessies. Het klinkt positief en vraagt om duidelijke beleidskeuzes.

De beantwoording van de vragen geeft daarvoor een goed voorbeeld van de tekst die in de Omgevingsvisie thuishoort. Het gaat om antwoord 33.29: *“Bij deze mobiliteitstransitie richten we ons nu vooral op het stimuleren van fietsen (voor kortere reizen binnen en tussen de kernen) en gebruik van openbaar vervoer (voor langere reizen); daarna volgen keten- en deelmobiliteit en dan pas de privé-auto (zogenaamd STOMP-ontwerpprincipe).”* Graag de keuze voor het STOMP principe toevoegen in het document, bijvoorbeeld met de hier aangehaalde tekst. Voor meer informatie, lees het [CROW-artikel over STOMP via deze link](#).

3. Mobiliteitsbeleid

3.1 Duurzaam veilig en CROW-richtlijnen

Zoals vermeld, is er geen actueel beleidsdocument voor mobiliteit in het algemeen. Toch verwachten we in de omgevingsvisie duidelijkheid over dit punt. Bijvoorbeeld dat ‘Duurzaam veilig’ duidelijk naar voren wordt gehaald als uitgangspunt voor gemeente Castricum, met de belangrijke kenmerken uitgelegd, zoals uniformiteit en herkenbaarheid van de infrastructuur. Met als tweede uitgangspunt de actuele CROW-richtlijnen. Voor zover ons bekend worden deze uitgangspunten door de gemeente onderschreven, dus kunnen die niet ontbreken aan deze toekomstvisie.

3.2 Dertig wordt het nieuwe vijftig

De omgevingsvisie gaat mee met de tijd door 30 km/u als de standaard te nemen binnen de bebouwde kom en 50 km/u als de uitzondering. Er wordt voor gekozen om sommige wegen 50 km/u te houden, maar we missen een duidelijk criterium op grond waarvan wegen gaan worden afgewaardeerd. Bedenk daarbij dat er tegenwoordig ook een wegcategorie is voor ‘ontsluitingsverkeer’ in een 30 km/h zone, de zogenaamde GOW-30. (GOW= Gebieds-Ontsluitings-Weg). De Fietzersbond stelt voor om de 50 km/h wegen die onvoldoende fietsfaciliteiten hebben af te waarderen naar 30 km/h. Daarbij denken we aan wegen die niet goed via een middeneiland (of rotonde) oversteekbaar zijn, of zonder vrijliggende fietspaden, dan wel te smalle fietspaden zijn aangelegd. Dat zou betekenen dat tenminste vijf wegen in kern Castricum kunnen worden afgewaardeerd naar 30 km/h en zeker ook de Heereweg in Bakkum-Noord.

3.3 Woonerf met max snelheid 15 km/u

De Fietzersbond wil nog verder gaan en kiest ervoor dat in woongebieden **de straat zoveel mogelijk wordt teruggegeven aan de mensen**. Daarvoor zien we ook aanknopingspunten in de Omgevingsvisie. Op pagina 36 lezen we: *“Het waken voor een veilige en gezonde omgeving is een van de kerntaken van de gemeente... Bijvoorbeeld voor kwetsbare functies zoals wonen, zodat in de woonomgeving zo min mogelijk sprake is van druk verkeer”*. Op pagina 40/41 lezen we: *“..op verblijf en veiligheid is gericht. Hierbij past dat voor autoverkeer een snelheidsregime van 30 km/ uur de norm is, en 50 km/uur de uitzondering. Verder*

houden we woonwijken autoluw waar het kan, bijvoorbeeld door het parkeren te clusteren. Ontmoeten en spelen wordt daarmee aantrekkelijker en veiliger...”

Wij horen vaak burgers die hun wijk het liefst autoluw hebben **ingericht als woonerf met een maximale snelheid van 15 km/u.** Iets wat de gemeente wil ontmoedigen. Weliswaar is dit geen expliciete optie in ‘Duurzaam Veilig’, maar wordt daarmee niet uitgesloten en wordt voldoende beschreven in de CROW-richtlijnen.

Bovendien voldoet het prima aan ‘Duurzaam Veilig’ richtlijnen: herkenbaarheid en uniformiteit. We zien graag dat deze optie voor de inwoners in een beleidsdocument wordt vastgelegd.

De Fietzersbond steunt de wens voor woonerven, want ziet graag dat de straat wordt ‘teruggegeven aan de mensen’, met als kanttekening dat routes van het Fietsnetwerk nooit via een woonerf gaan – maar via 30 km/h zones, of bij voorkeur vrije of solitaire fietspaden.

Wij zien graag dat de toekomstvisie voor een opening zorgt voor het inrichten van woonerven.

3.4 Opmerkingen bij enige quotes

In aanvulling op bovenstaande, hieronder aandacht voor enige specifieke quotes uit de Omgevingsvisie.

Pagina 13 *“Tegelijkertijd moet ook onze mobiliteit duurzamer worden, onder andere door **ook** actieve vervoerswijzen te stimuleren. Goed bereikbaar betekent veilig, duurzaam, betaalbaar, voor alle doelgroepen en zonder al te veel wachttijden.”*

Reactie Fietzersbond: Graag het vetgedrukte ‘ook’ verwijderen, want het is betekenisloos en hooguit ondermijnt het de zeggingskracht van de zin.

P41 *“ProRail en het Ministerie van IenW werken toe naar een programma hoogfrequent spoor (PHS) vanaf 2028. Dit leidt tot aanpassingen op en rond het spoor. Voor de gemeente Castricum is de aantrekkelijkheid van de trein verbonden aan de intercity-status van station Castricum.”* P49 *“De gemeente zoekt samen met ProRail, Ministerie van IenW, Provincie Noord-Holland, de gemeenten van de regio Alkmaar en inwoners naar mogelijkheden om de overgang voor alle deelnemers veiliger te maken en om de barrièrewerking van het spoor op te lossen.”*

Reactie Fietzersbond: Dit is een project dat op zich niet in een toekomstvisie op hoofdlijnen thuishoort. Merk op dat de regio IJmond zou hierin ook een rol moeten spelen, want het gaat om auto en fietsverkeer met de IJmond, terwijl die regio amper betrokken wordt.

Op hoofdlijnen merkt de Fietzersbond dat dit project sterk gericht is op het realiseren van een tunneloplossing, met uiteindelijk veel kosten voor alle Castricums en veel ongemak en onveiligheid voor inwoners van kern Castricum. De overheid lijkt volgens steeds meer inwoners de weg kwijt en de weerstand van burgers tegen een tunnel wordt met de dag groter en lijkt zeer strijdbaar.

3 Opmerkingen over bijlage 6 UITVOERING VAN DE SPEERPUNTEN VAN DE GEMEENTE

We schreven al in de inleiding dat deze bijlage eigenlijk niet thuishoort in deze omgevingsvisie. We beperken ons daarom tot een paar opmerkingen naar aanleiding van drie van de genoemde punten. Andere punten krijgen elders al aandacht in onze zienswijze.

3.1 Pagina 95 Verbeteren verkeersveiligheid N203 in samenwerking met regio en provincie

Dit gaat over een weg die in beheer is bij de provincie. De focus is hier de verkeersveiligheid, dat is terecht. Toch zou Castricum nadrukkelijk aandacht moeten vragen om de wegcapaciteit van de N203 te verbeteren. Immers, in recent onderzoek van GoudAppel (‘Beoordeling Varianten Beverwijkerstraatweg’ 9 nov 2022, pagina 31) lezen we: ‘...de ingebrachte constatering van gemeente en provincie dat de N203 in de spitsperiode(n) al aan zijn verwerkingscapaciteit zit’, terwijl in datzelfde onderzoek naar voren komt dat noodzakelijke vermindering van de verkeersdruk door Castricum alleen mogelijk is als de alternatieve route via de N203 voldoende capaciteit heeft.

Merk op dat de verbeteren van de capaciteit op de N203 nu al relevant lijkt, maar ook voor een toekomst van de Fietzersbond Variant en nog meer voor een centrumtunnel variant.

3.2 Pagina 95 Obstakelvrije trottoirs, veilig voor mensen van 8-80 jaar en voor mensen met een beperking.

Dit is zeker een goed punt, maar zo zijn er meer. Het lijkt daarom erg willekeurig. De Fietzersbond vraagt al jaren aandacht voor het verwijderen van obstakels op en rond fietsroutes; dit is zelfs een punt wat door dit college actief wordt aangepakt.

3.3 Pagina 95 Onderzoek naar diverse aspecten, zoals gebruik, onderhoud en beheer, van de veerponten van Akersloot en de Woude in 2023

Dit geeft weer hoop voor de oproep die we vaak aan de gemeente hebben gedaan: ‘alstublieft maak de oversteek van de veerponten gratis voor fietsers’ (of beter: ‘maak het voor voetgangers-met-een-fiets ook gratis, net als al het geval is voor voetganger-zonder-fiets’)

We hopen dat u bovenstaande serieus meeneemt bij het opstellen van uw Omgevingsvisie in 2023.

Castricum, december 2022

Namens de Fietzersbond,

Drs. Alexander H van der Leest, Dag Hammarskjöldlaan 55, 1902 DV Castricum

En

Astrid W.M. van Iwaarden-van Griensven, Mient 61, 1901 AC Castricum

Bijlage Kaartje met Fietsnetwerk van gemeente Castricum

