

Zienswijze Fietzersbond Zanderij Zuid deelgebied 3

Van Fietzersbond afdeling Castricum

Aan Gemeenteraad Castricum



Castricum, 2 augustus 2022

Onderwerp: zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Zanderij Zuid deelgebied 3

Geachte raads- en commissieleden,

Met veel interesse namen we kennis van het 'ontwerpbestemmingsplan Zanderij Zuid deelgebied 3'. Het plan is voor de Fietzersbond aanleiding voor de nu volgende zienswijze. Daarbij focussen we op het verkeer op en rond het plangebied, de keuzes die in het plan gedaan zijn en de relatie met het vigerende (fiets)beleid en met het verkeersplan van de Fietzersbond. Ons verhaal is in lijn met onze eerdere inbreng.

Samenvatting

Wij vragen om in het ontwerpbestemmingsplan en de uitwerking meer rekening te houden met vigerend (fiets)beleid en serieuzer rekening te houden met fietsverkeer. De nieuwe in het plan gepropageerde fiets-ontsluitingsroute raden wij sterk af.

Inhoud

- ❓ Fietsbeleid en fietsnetwerk
- ❓ Verkeersplan Fietzersbond
- ❓ Verkeersonderzoek

Fietsbeleid en fietsnetwerk

Een belangrijk richtpunt in het Fietsbeleidsplan is het vastgestelde *fietsnetwerk* (door de raad vastgesteld in 2020, zie bijlage); richtpunt bij het investeren in de fietsinfrastructuur, zodanig dat het voor fietsers logisch, veilig, vlot en aangenaam is om van dat netwerk gebruik te maken.

Voor dit ontwerpbestemmingsplan zijn vooral een recreatieve- en een hoofdfietsroute relevant. De recreatieve route (Geversweg) verbindt stationsgebied en Castricum met de duinen en het strand. De hoofdfietsroute (Kramersweg, Puikman) is een noord<>zuid hoofdfiets verbinding langs het spoor en het plangebied; dit is tevens een regionale fietsroute (Toekomstbeeld Fiets) en ook is het een logisch onderdeel voor een regionale doorfietsroute (Heerhugowaard <> Haarlem).

We raden de nieuwe ontsluitingsroute af

Het ontwerpbestemmingsplan introduceert stilzwijgend een nieuwe ontsluitingsroute naar de duinen, vanaf overweg Kramersweg via een fietspad in het plangebied naar de Oude Schulpweg. Als een lonkend alternatief voor de Geversweg voor fietsers en wandelaars.

Zienswijze Fietzersbond Zanderij Zuid deelgebied 3

De Fietzersbond raadt dit af en vindt dit een verslechtering van het fietsnetwerk, want het tracé is daarvoor niet geschikt. Vooral omdat het meer fietsers naar de Oude Schulpweg leidt. Op zichzelf is dat een prachtig, mooi gelegen weggetje dat goed gebruikt wordt door wandelaars en fietsers, maar het is ongeschikt om extra fietsers aan te trekken, het is te smal en het wegprofiel is ongeschikt. Bovendien verwachten we veel conflicten tussen fietsers en wandelaars. Als je nu al kijkt hoe druk het vaak is met wandelaars, verwachten we veel conflicten en ongemak.

PWN liet ons desgevraagd weten dat er geen plannen zijn om het profiel van de Oude Schulpweg aan te passen. Daarmee voldoen het niet het aan de kwaliteitseisen voor een gemeentelijk Fietsbeleidsplan (Functionele eisen, zie bijlage) voor recreatieve routes, buiten de bebouwde is de eis een gesloten verharding.

De Geversweg moet duidelijk de primaire verbinding blijven met de duinen, vooral ook omdat dat tracé volgens plannen voor Zanderij Noord autoluwer wordt gemaakt. Het plaatsen van een richtingbordje bij overweg Kramersweg lost dit niet op.

Kortom, de nieuwe verbinding wordt zo te zien in het ontwerpbestemmingsplan aantrekkelijk gesitueerd en mooi ingericht, zodanig dat het belangrijker kan worden dan de route via Geversweg. Deze nieuwe fietsroute biedt duidelijk onvoldoende ruimte, onvoldoende comfort, en we voorzien we te veel conflicten tussen fietsers en wandelaars. We raden het realiseren deze ontsluitingsroute dan ook sterk af.

Solitaire fietspad is kwalitatief onvoldoende

Als het solitaire fietspad door het plangebied toch zou moeten fungeren als nieuwe ontsluitingsroute, dient het volgens ons tenminste moeten voldoen aan de eisen die de gemeente stelt voor recreatieve routes. In het Fietsbeleidsplan zijn daarvoor functionele eisen vastgelegd (zie bijlage).

Advies: gesloten verharding

Als wegprofiel van het solitaire fietspad in het plangebied kiest het ontwerpbestemmingsplan voor simpele klinkers. Dat is niet in overeenstemming met het beleidsplan. Het Fietsbeleidsplan schrijft: “bij voorkeur betonstraatstenen. In geval van solitaire fietsvoorziening in principe gesloten verharding” Het gaat hier om een nieuw aan te leggen solitair fietspad, in dat geval verwachten wij een gesloten verharding.

Hierbij ook een opmerking over de verharding op de overige wegen in het plangebied – Noord-Zuid georiënteerd. Er wordt gekozen voor een open verharding die er tamelijk hobbelig en fietsonvriendelijk uitziert. De Fietzersbond ziet daar graag een meer comfortabele keuze. Overigens adviseert de Fietzersbond om het plangebied als woonerf (max 15 km/h) in te richten.

Advies: breder: >4 meter breed

Voorts een opmerking over de breedte. Op de tekeningen zien we een tweerichting fietspad van drie meter breed. Dat past voor een recreatief fietspad weliswaar binnen de functionele eis (2,5 – 3,5 meter). Toch ziet de Fietzersbond het in dit geval te krap, want er zullen immers ongetwijfeld ook veel voetgangers gebruik maken van dit fietspad. Daarom is een voorziening van *tenminste* 4 m. breed nodig, of nog beter een voetpad op gelijk niveau.

Zienswijze Fietzersbond Zanderij Zuid deelgebied 3

De hoofdfietsroute inrichten als fietsstraat

Kramersweg en Puikman zijn beide onderdeel van een hoofdfietsroute, een regionale route en in de toekomst misschien wel een doorfietsroute. Op termijn verwachten we daarom dat die wegen als fietsstraat worden ingericht. Immers, bij gemengd verkeer heeft het Fietsbeleidsplan als functionele eis voor het hoofdfietsnetwerk de inrichting als een *fietsstraat*.

Dat betekent niet alleen iets voor het wegprofiel, maar ook dat het een voorrangsweg wordt en het vraagt om een autoluw tracé.

Knelpunt: overweg Kramersweg

Overweg Kramersweg is ook onderdeel van het gemeentelijk fietsnetwerk, als verbinding tussen Kramersweg en Mient/Stationsweg. Op en rond overweg zijn veel tekortkomingen voor het fietsverkeer. Dat maakt het onveilig, stress verhogend en oncomfortabel

Zo is de opstelruimte voor fietsers die naar de overweg willen afbuigen te krap. Maar vooral de voorrang vanaf (rechts gaat voor) vanaf de overweg levert veel verwarring op ten koste van de fietsers. Terwijl de fietsers de overweg vlot moeten kunnen ontruimen, daarom moeten juist dáár de fietsers voorrang krijgen. Dat levert wel een dilemma op, want Kramersweg is een hoofdfietsroute – wat ons betreft zou de ontruiming van de overweg prioriteit moeten krijgen.

Lees meer over de overweg op onze website:

<https://castricum.fietzersbond.nl/2021/10/05/waarom-doen-prorail-en-gemeente-niet-meer-hu-n-best/>

Verkeersplan Fietzersbond

Ook het verkeersplan van de Fietzersbond ('Leefbaar Verkeersplan') besteedt aandacht aan de omgeving van het plangebied. Dat heeft vooral te maken met uitgangspunt in dat verkeersplan, dat sluipverkeer door Zanderij en Bakkum goed dient te worden aangepakt. Dat is nodig wegens bijvoorbeeld de hoofdfietsroutes door het gebied, maar ook voor de verkeerssituatie op het krappe kruispunt Puikman/Beverwijkerstraatweg (stressvol en onveilig voor fietsers).

In het verkeersplan van de Fietzersbond noemen we twee oplossingen om het sluipverkeer aan te pakken (harde autoknips, of digitale handhaving door gebruik van Camera's). Lees hierover meer op onze website:

<https://castricum.fietzersbond.nl/2022/07/22/verkeersplan-actualisering-leefbaar-verkeersplan/>.

Wegwuiven van dit punt naar een toekomstig Integraal verkeersonderzoek is volgens ons te mager. We vinden het een tekortkoming dat dit punt onvoldoende betrokken is bij het verkeerskundig onderzoek. Vooral ook omdat het duidelijk een impact heeft op de nieuwe woonwijk en de toekomstige bewoners.

Verkeersonderzoek GoudAppel

We zagen bij het ontwerpbestemmingsplan ook een verkeersonderzoek van GoudAppel. Dat is vooral toegespitst op autoverkeer en autoparkeren. Fietsverkeer of fietsveiligheid krijgt geen aandacht. Toch besteden we hieronder aandacht aan dat onderzoek. Immers (sluip)verkeer en rommelig geparkeerde auto's zijn hinderlijk, stress verhogend en soms gevaarlijk voor fietsers.

Zienswijze Fietzersbond Zanderij Zuid deelgebied 3

Parkeren

Het is goed om in het onderzoek te lezen dat formeel aan de gemeentelijke parkeernormen wordt voldaan. Toch hebben we de indruk dat toekomstige conflicten worden genegeerd of gebagatelliseerd.

Ten eerste denken we dan aan conflicten bij drukte bij sportieve evenementen op de sportvelden. Het advies om dit met een verbodsbord op te lossen klinkt wat mager (waar gaan die auto's dan heen?).

Maar vooral verwachten we problemen met P&R. Immers, voor Covid zagen we op werkdagen extreem veel auto's geparkeerd, waarbij de P&R veel te krap bleek. Er werd meestal tot ver langs de Geversweg geparkeerd. Nu zien we dat niet, maar die tijden komen ongetwijfeld terug. Opmerkelijk was dat verkeersambtenaren ons herhaaldelijk vertelden dat onderzoek had laten zien dat verreweg de meeste van de op de P&R geparkeerde auto's uit kern Castricum kwamen. Ongetwijfeld gaan bewoners van de nieuwe buurt last krijgen van deze parkeerdruk. Hoe dan ook, we verwachten dat er tijdig een plan komt waaruit blijkt dat op dit punt enige sprake is van perspectief en regie.

Als je dit echt wil aanpakken, ligt het natuurlijk voor de hand om over te gaan tot betaald parkeren. Waarom gaat Castricum niet met de tijd mee? Vooral voor het P&R parkeren; bedenk dat bijna alle intercitystations betaalde P&R hebben. Een prachtige manier om meer mensen op de fiets en in de trein te krijgen.

Een gemiste kans is duidelijk dat in het plan weinig doet met het feit dat het plangebied pal naast het station ligt, zodat je verwacht dat vooral bewoners worden aangetrokken die minder gebruik willen of hoeven te maken van de (eigen) auto.

Kruispunten

Het is goed om in het onderzoek te lezen dat de extra woonwijk voor een beperkte verkeerstoename zorgt die de huidige balans op de naburige kruispunten niet verstoort.

Opmerkelijk is dat het GoudAppel onderzoek ook terloops vermeldt dat de files op de Beverwijkerstraatweg/Stationsweg steeds snel oplossen als de bomen opengaan; een observatie die wij ook steeds doen, maar die wel eens wordt vergeten.

Een tekortkoming van het GoudAppel onderzoek is, dat het sluipverkeer Bakkum/Zanderij buiten beeld blijft. En wellicht daarom ontbreekt ook helaas aandacht voor de voorstellen in het plan van de Fietzersbond voor het verkeer op de Zanderij.

Ruimte voor fietsers en voetgangers

Het GoudAppel onderzoek focust op autoverkeer. Daardoor blijft buiten beeld dat er sowieso veel te verbeteren is aan de kruispunten en wegprofielen in het *hele zanderijgebied*, zodat er meer ruimte is, minder stress en minder gevaar voor voetgangers en fietsers.

Hierbij besluiten we onze inbreng voor vandaag. We hopen dat het u inspireert en wensen u veel wijsheid toe bij de besluitvorming.

Hoogachtend,

Alex van der Leest en Astrid van Iwaarden,
namens de Fietzersbond.

Zienswijze Fietzersbond Zanderij Zuid deelgebied 3

Bijlagen (zie ook deze link

<https://drive.google.com/drive/folders/14alwTqIlJTrWDaiGhcqbZ82iLw0yxsfM?usp=sharing>):

- ☐ Machtiging van de Fietzersbond
- ☐ Functionele eisen volgens het Fietsbeleidsplan (2020).
- ☐ Fietsnetwerk van het Fietsbeleidsplan (2020)