

Aan: Gemeenteraad Castricum

Namens: Fietzersbond afdeling Castricum

Castricum, 5 mei 2021

Onderwerp: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan aansluiting A9 Heiloo/Limmen 2021

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief dienen wij namens de afdeling Castricum van de Fietzersbond een zienswijze in op het Ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9 Limmen 2021 (verder te noemen OB-A9), die sinds 26 maart 2021 ter inzage ligt. Deze zienswijze is in collegiale samenwerking met de Fietzersbond afdeling Heiloo opgesteld.

Deze zienswijze sturen wij naar gemeenteraad Castricum, als reactie op het Ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9 Limmen 2021. Afdeling Heiloo stuurt dit tegelijk naar gemeenteraad Heiloo als reactie op Ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9 Heiloo 2021.

1. Inleiding en samenvatting

Fietzersbond Castricum maakt zich ongerust over de veiligheid en de belemmeringen die het fietsverkeer over fietsroutes tussen Heiloo en Castricum tegenkomt. Aanleiding voor deze zienswijze zijn de nieuwe extra barrières die de plannen in het OB-A9 opleveren op twee belangrijke en intensief door schoolgaande jeugd en utilitaire fietser gebruikte routes. Dit staat in schril contrast met alle fiets bevorderende plannen die zowel gemeentelijk, regionaal, Provinciaal en landelijk worden gepresenteerd en uitgerold.

Sinds het onderzoek van Arcadis uit 2017 zijn zowel Rijk, Provincie als deskundigen ervan doordrongen dat de fiets een veel grotere/belangrijker rol speelt en moet gaan spelen in de mobiliteit. Daarbij staat de veiligheid van de fietser momenteel hoog op het lijstje van het Ministerie en Provincie.

Het OB-A9 richt zich vooral op verbetering van de infrastructuur voor motorvoertuigen door deze meer ruimte te geven en dat verkeer soepel in goede banen te krijgen. Onze zienswijze richt zich met name op de effecten van de plannen op de kwetsbare verkeersdeelnemers, (brom)fietzers. Aanleiding voor deze zienswijze is de barrière die de plannen in het OB-A9 opleveren, waardoor de doorstroming van het fietsverkeer wordt belemmerd en de fietsveiligheid in het gevaar komt.

De Fietzersbond beschrijft daarom voorstellen om dit aan te pakken: twee kruispunten van de A9-aansluiting (de 'Nieuwe Lagelaan') met belangrijke fietsroutes dienen ongelijkvloers te worden. Bovendien zien we kruising Oosterzijweg überhaupt als overbodig voor autoverkeer.

Tot slot zijn er nog twee andere punten waar snel- en fietsverkeer kruisen: (1) het oostelijke deel van het halve klaverblad en (2) de rotonde in de oostelijke parallelweg. Deze zijn in deze zienswijze niet meegenomen omdat ze geen onderdeel zijn van de Noord-Zuid fietsroutes.

Feit blijft dat ook daar de fietser duidelijk onderschikt is.

Gezien het snelheidsverschil tussen beide stromen, 80 km/h voor de Parallelweg en Kanaalweg Oost en 60 km/h voor Kanaalweg West*, dient daar ook extra aandacht voor de veiligheid van de fietser te zijn bij de definitieve inrichting van beide punten.* bron; Integrale ontwerprapportage aansluiting A9 Heiloo - Arcadis januari 2017

2. Impact van het plan op het Fietsverkeer

Het plan heeft met name gevolgen voor het Noord/Zuid fietsverkeer waar de A9-aansluiting kruist met de Kennemerstraatweg en de Oosterzijweg. Twee belangrijke fietsroutes voor fietsende forensen en middelbare scholieren.

Daarnaast komen beide fietsroutes voor in het regionale fietsnetwerk van het in 2018 vastgestelde fietsbeleidsplan (*'Perspectief Fiets'*) van provincie Noord-Holland, in dat van Castricum (fietsbeleidsplan *'Fiets door Castricum, 2020 - 2023'*) en in het fietsnetwerk van gemeente Heiloo (*'Verkeersbeleid Heiloo, 2018 – 2030'*)

3.1.1 Fietsnetwerk Heiloo – onderdeel Regionaal Fietsnetwerk.

“Het regionale fietsnetwerk verbindt de centra van de omliggende gemeente onderling en deze centra met de belangrijkste bestemmingen binnen en direct buiten de gemeentegrenzen. Het gaat daarbij voornamelijk om utilitaire verbindingen (woon-werk-school-winkelen). De belangrijkste routes noord-zuid georiënteerd vallen onder dit netwerk evenals de doorgaande fietsverbindingen.

*Aan dit netwerk worden **hoge eisen gesteld** op het gebied van **samenhang, directheid, veiligheid en comfort.**”*

Deze quote en laatste zin maakt naar ons idee duidelijk dat het ontwerp verouderd is en geactualiseerd dient te worden. Immers, met de sinds 2018 vastgestelde netwerken en de genoemde kwaliteitseisen wordt in het onderhavige bestemmingsplan geen rekening gehouden

In de OB-A9 heeft het fietsverkeer vergeleken met autoverkeer een ondergeschikte rol. Wellicht omdat het OB-A9 onderzoek naar verkeerseffecten (*'Verkeerseffecten aansluiting A9 Heiloo'* – Arcadis) al in januari 2017 is gepubliceerd, ruim voor de vaststelling van bovengenoemde fietsbeleidsplannen.

In de resultaten van dat effectonderzoek werd geen melding wordt gemaakt van de effecten op het fietsverkeer.

Ook in een vervolgonderzoek van 2021 (*'Actualisering kruispuntberekeningen'* – Arcadis) komt de fiets er bekaaid vanaf. Zoals blijkt uit de constatering over de VRI op het kruispunt Kennemerstraatweg/Lagelaan: “Ook in het geval het fietsverkeer niet elke cyclus een groenaanvraag doet leidt dat niet tot een daling van de cyclustijd. De fietsers oversteken maken namelijk geen onderdeel uit van de maatgevende conflictgroep.” De enige concrete opmerking over fietsverkeer in dit onderzoek.

Bovendien zien wij in het plan een regionaal probleem, want er is geen enkele ongestoorde Noord-Zuid route voor fietsers meer over tussen Limmen en Heiloo.

Alle Noord-Zuid fietsroutes tussen Limmen en Heiloo hebben belemmeringen voor de fietser.

- o Oosterzijweg – gelijkvloerse kruising met de aansluiting A9
- o Kennemerstraatweg – in Limmen 3 VRI geregelde kruisingen, ter hoogte van de aansluiting A9 een VRI, een turbotronde thv de Ypesteinerlaan/Vennewatersweg en verder richting Alkmaar nog 3 VRI geregelde kruisingen en een rotonde in het centrum.
- o Vennewatersweg – daar vervalt de oversteek bij de fietsstraat Hoogeweg en moet de fietser een slinger maken om over de tunnelbak over te steken, de bestaande en nieuw te maken oversteken zijn allen in de vorm van LARGAS'en waar de fietser steeds voorrang moet verlenen aan de automobilist op de Vennewatersweg.

Zelfs op de regionale doorfietsroute die de Westerweg volgt in Heiloo!

3. De voorstellen van de Fietzersbond

De Fietzersbond is het oneens met een aantal ontwerpkeuzes en heeft alternatieve oplossingen.

A – de gelijkvloerse fietsovergang ter hoogte van de turbo-rotonde op de Nieuwe Lagelaan - Oosterzijweg

B - de middels VRI geregelde fietsovergang op de aansluiting met de Kennemerstraatweg

De Fietzersbond pleit in deze zienswijze voor ongelijkvloerse fietsovergangen op beide posities en zal dit standpunt hierna motiveren.

Daarnaast willen wij nog een geheel andere optie onder de aandacht brengen;

C – de kruising Oosterzijweg – Nieuwe Lagelaan/aansluiting A9 geheel laten vervallen voor autoverkeer

Motivatie voor A – ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de turbo-rotonde op de Oosterzijweg;

Voor de kruising van de aansluiting A9 met de Oosterzijweg is gekozen voor een turbo-rotonde. Voor de duidelijkheid, een ongelijkvloerse overgang is nooit onderzocht! Het voordeel van een turborotonde is de afwikkelcapaciteit en is gericht op vlotte doorstroming van autoverkeer, hetgeen onveiligheid voor fietsers teweegbrengt en de fietsdoorstroming belemmert.

Sowieso levert het drukke en snelle autoverkeer op dit punt een gevaar op voor de kruisende fietsers. Dit wordt verergerd door de in onderhavige ontwerp gekozen turborotonde. Uit de vakliteratuur blijkt dit een rotonde variant die in basis voorzien dient te zijn van een ongelijkvloerse overgang voor langzaam verkeer en voetgangers. Helaas is er binnen dit project gekozen voor een gelijkvloerse oversteek aan de westkant van de rotonde.

De argumenten voor een ongelijkvloerse kruising zijn overweldigend. Wij geven een overzicht:

1. Veiligheid: CROW concludeert: onveilig en adviseert een ongelijkvloerse overgang

CROW-publicaties (ASVV, Ontwerpwijzer fietsverkeer, etc.) zijn eensluidend: bij een turborotonde heeft een ongelijkvloerse fietspassage sterk de voorkeur. Zeker op het regionale of gemeentelijke hoofdfietsnetwerk – zoals hier het geval is.

Verder is het goed te bedenken dat een turborotonde niet alleen wat betreft de vormgeving, maar ook wat betreft het gewenste rijgedrag heel andere eisen stelt dan een enkel-strooks-rotonde. Deze afwijkende kenmerken maken dat de aanbeveling voor de voorrangsregeling bij enkel-strooks-rotondes niet zonder meer kan worden overgenomen voor fietspassages bij turborotondes. Sterker nog, bij turborotondes gaat de voorkeur duidelijk uit naar een ongelijkvloerse oplossing

uit CROW kennisdocument; 'Wegontwerp bibeko met ASVV (2008)\ '4.3.2 Aanbevelingen voor de fietspassage'

“Ongelijkvloers kruisen

*De in sub-paragraaf 4.3.1 genoemde afwijkende kenmerken leiden tot extra veiligheidsrisico's bij fietspassages bij turbotondes. **Daarom wordt nadrukkelijk aanbevolen om bij turbotondes zowel binnen als buiten de bebouwde kom een ongelijkvloerse fietspassage toe te passen.** Hierdoor worden alle mogelijke conflictsituaties tussen fietsers en het gemotoriseerde verkeer vermeden, waarmee de veiligheid wordt gewaarborgd. Bijkomende voordelen zijn dat wachttijden voor fietsers ontbreken en dat het autoverkeer de capaciteit van de turbotonde optimaal kan benutten.”*

Uit CROW's Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016), 6.3.3 Rotonde

“Het mooiste is een ongelijkvloerse oplossing, waarbij een verdiepte ligging van het fietspad in combinatie met een verhoogde ligging van de rijbanen de voorkeur heeft. Eventueel kan alleen in de hoofdfietsroute een tunnel worden toegepast. Dubbelstrooks afritten zijn door afdekzicht zeer gevaarlijk om gelijkvloers te kruisen. Ontwerpen waarin dit noodzakelijk is, worden ten eerste ontraden.”

2. Veiligheid: Provincie Noord Holland

Het belang van CROW-richtlijnen wordt tegenwoordig onderstreept door Provincie Noord-Holland, die het volgen van CROW-richtlijnen als minimumeis stelt voor het verkrijgen van subsidie.

3. Belemmering: Lange wachttijden voor de fietser

Lange wachttijden voor de fietsers door de verkeersintensiteit zowel vanaf de A9 als vanuit Heiloo, de VRI geregelde kruising met de Kennemerstraatweg. Voor de aansluiting A9 rekent de gemeente op circa 26000 voertuigbewegingen per 24 uur, een vrijwel continue stroom vanaf de A9 in de spitsuren en een door de VRI geregelde stroom vanuit de richting Kennemerstraatweg.

Deze laatste krijgt een VRI die de doorstroming van het autoverkeer als belangrijkste taak heeft en dus minimale verliestijden voor het autoverkeer net als de VRI's in Castricum/Limmen bij de Zeeweg en die op de kruising met de Heilooër tolgeweg.

De 'auto-vrije' periodes waarop de fietser veilig over kan steken zullen beperkt zijn. De doorstroming voor de fietser op deze hoofdfietsroute wordt ernstig belemmerd.

Dit valt op te maken uit de tekst van het recente [januari 2021] Arcadis rapport 'Actualisering kruispuntberekeningen'

“Ook in het geval het fietsverkeer niet elke cyclus een groenaanvraag doet leidt dat niet tot een daling van de cyclustijd. De fietsoverstekers maken namelijk geen onderdeel uit van de maatgevende conflictgroep.”

Uit bovenstaande blijkt dat de VRI vooral, zo niet louter, gericht is op het zo efficiënt afwikkelen van het auto-verkeer.

4. Veiligheid: Afdekongevallen in de contra-expertise

In de toelichting OB-A9 wordt verwezen naar een contraexpertise van Royal Haskoning, gericht op de kruispunten Kennemerstraatweg en Oosterzijweg.

In dat rapport wordt de gelijkvloerse kruising van de turborotonde als ‘veilig’ genoemd – zelfs veiliger dan een VRI. Geheel in tegenspraak met CROW-adviezen en richtlijnen. Daarom kwalificeren wij deze contra expertise dan ook als incompleet en onjuist. Wij lichten dat hierna toe:

- a. het gevaar van afdekongevallen wordt louter als risico benoemd in situaties waar de fietser in de voorrang rijden. Het CROW erkent dit echter wel degelijk ook in de situaties waarbij fietsers uit de voorrang rijden;

“Overigens kunnen ook bij fietsers uit de voorrang afdekongevallen ontstaan. Als één autobestuurder informeel voorrang verleent aan een fietser, kan een tweede autobestuurder de fietser aanrijden omdat deze de fietser niet ziet en bovendien niet rekent op de kruisende fietser.”
[CROW; ‘Wegontwerp bibeko met ASVV\Turborotondes- 4.3.1 Fietzers op enkelstrooks- en turborotondes’]

- b. in de contra expertise gaat men slechts uit van twee opties; een VRI geregelde kruising of een ei-rotonde. De derde optie, de meest veilige, ongelijkvloerse wordt in de contra expertise geheel niet meegenomen.

Conclusie kruispunt Nieuwe Lagelaan – Oosterzijweg:

Deze rotonde heeft meer voordelen dan een kruispunt met verkeerslichten; een grotere verkeersveiligheid en betere verkeersafwikkeling.
[contra expertise blz. 14 laatste alinea]

Dat laat volgens ons zien dat ook voor de veiligheid en verkeersafwikkeling louter naar het gemotoriseerde verkeer op de Nieuwe Lagelaan gekeken is. Voor de fietser is een VRI namelijk veiliger.

- c. De keuze voor een ei-rotonde met twee keer twee rijbanen aan de Oost en West zijde is de maximaal slechte variant voor een gelijkvloerse oversteek door fietsers.

Het CROW adviseert;

Met het oog op de veiligheid van fietsers moet in het ontwerpproces – bij een gelijkvloerse oversteek – altijd worden nagegaan of het gezien de capaciteit mogelijk is één van de twee rijstroken op afvoertakken achterwege te laten. Op de partiële turborotonde die dan ontstaat, treffen fiets en auto elkaar telkens op slechts één rijstrook. Dit geldt overigens niet voor de aanvoertakken, die altijd uit twee rijstroken bestaan.

[CROW kennisdocument; ‘Wegontwerp bibeko met ASVV\Turborotondes- 4.3.1 Fietzers op enkelstrooks- en turborotondes’]

d. De contraexpertise schrijft:

“Fietzers kunnen in de middenberm opstellen en in twee fasen oversteken. In het algemeen gaat dit zonder veiligheidsrisico's. Echter, onbekend is hoe groepen scholieren op de fiets zich zullen gaan gedragen. Of zij zich in de middenberm zullen opstellen is onzeker. De kans is groot dat zij als groep 'gewoon' doorfietsen waarbij het gemotoriseerde verkeer aan hen 'afgedwongen' voorrang moeten verlenen. Dit geeft een zeker risico.”

Er wordt hier wel erg luchtig omgegaan met levens van de middelbare scholieren.

Motivatie voor B - ongelijkvloerse kruising in plaats van een middels VRI geregelde fietsovergang op de aansluiting met de Kennemerstraatweg:

Voor de kruising aansluiting A9 met de Kennemerstraatweg is gekozen voor een gelijkvloerse overgang met een VRI. Deze VRI moet in totaal 10 autostromen regelen waarvan er 7* van & naar de aansluiting A9 gaan. (* als de Kapellaan ook richting de A9 mag, anders zijn het 6 stromen).

Dit zal grote invloed hebben op de groenlicht tijden en -verdeling voor de fietsers. Deze hebben op twee punten, de Kennemerstraatweg en de aansluiting A9, te maken met deze VRI en naar verwachting met lange wachttijden.

Dit valt op te maken uit de tekst van het recente [januari 2021] Arcadis rapport 'Actualisering kruispuntberekeningen'

“Ook in het geval het fietsverkeer niet elke cyclus een groenaanvraag doet leidt dat niet tot een daling van de cyclustijd. De fietsersoversteken maken namelijk geen onderdeel uit van de maatgevende conflictgroep.”

De fietser zal dus altijd om 'groen' moeten vragen en gaat nooit automatisch mee in de cyclus van de auto's.

Ook voor dit punt geldt dat het een extra belemmering is op een voor fietsers belangrijke Noord-Zuid route.

Zoals al eerder genoemd is er daarmee geen enkele onbelemmerde Noord-Zuid fietsroutes tussen Limmen. Immers, op tussen dit kruispunt en Castricum zijn in Limmen op het traject nóg drie VRI kruispunten, met mogelijke stopmomenten voor fietsers: Maatlat, Kerkweg en Zeeweg.

Dit veroorzaakt teveel stopmomenten met veelal lange wachttijden voor fietsers op het hoofdfiets-netwerk, wat voor onaanvaardbaar ongemak zorgt en de onveiligheid verder vergroot (roodlichtnegatie door ongeduldige fietsers).

Een oplossing is een ongelijkvloerse kruising en wij denken daarbij aan een tunnel aan de oostkant van de weg – waar in het ontwerp het fietspad al een tweerichting fietspad is.

Tevens stellen we voor om de fietspaden aan beide zijden van de Kennemerstraatweg tweerichting te laten zijn tussen rotondes Visweg en Vennewatersweg. Dat zal kruisend fietsverkeer op dat drukke traject van de Kennemerstraatweg beperken.

Motivatie voor C – de kruising Oosterzijweg – Nieuwe Lagelaan geheel laten vervallen voor autoverkeer

Een andere optie die we u niet willen onthouden is om dit Oosterzij-kruispunt voor autoverkeer volledig te laten vervallen.

De kruising in welke vorm dan ook is niet bedoeld voor ontsluitend verkeer in Limmen, of Heiloo, maar vooral om bezoekers van en naar de golfbaan te brengen; immers, volgens het OB-A9 plan wordt de Oosterzijweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer.

Een alternatief kan zijn om via de Oosterzijweg tussen Ypesteinerlaan en Lagelaan [oost] dit autoverkeer af te wikkelen. Het verplaatsen van het geplande paaltje van de Oosterzijweg naar het gedeelte van de Lagelaan [west] dat als fietspad leidt naar de Kennemerstraatweg, maakt het mogelijk dat autoverkeer via de Oosterzijweg en het oostelijke deel van de Lagelaan de golfbaan kan bereiken.

Gezien het belang van de Lagelaan als onderdeel van de toeristische fietsroute en het gebruik van de Oosterzijweg door fietsforensen en schoolgaande jeugd pleiten wij voor beide wegen dan ook voor een 30 km inrichting.

De overgang over de aansluiting A9 is er dan alleen voor langzaam verkeer. Ook in dit geval pleiten we wegens het drukke en snelle autoverkeer voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer.

Met vriendelijke groeten,

Alex van der Leest & Astrid van Iwaarden Fietzersbond Castricum

(machtigingen van de Fietzersbond meegestuurd met deze zienswijze)