

Hierbij de *reactie van de Fietzersbond in rood* op de antwoorden van het college (22 december 2022)

De Fietzersbond stelt zeer op prijs dat het college dit overzicht heeft opgesteld. Daarom namen we de moeite om een reactie te geven.

Vooraf enige opmerkingen. Voor fietsveiligheid en doorstroming is een autoluwe dorpsstraat op korte termijn een grote kans die Castricum niet voorbij kan laten gaan. Zelfs een centrumtunnel levert kansen op voor fietsverkeer, maar dat wordt overschaduwd door de negatieve effecten op verkeersdrukke en verkeersveiligheid in kern Castricum. Het lijkt erop dat we met allerlei aannames, besluiten door werkgroepen en halve onderzoeken een tunnel worden ingerommeld; een proces dat door weerstand tegen dorpsstraat autoluw/LVO maatregelen wordt versneld.

Dossier: LVO (Korte termijn) en Lange termijn overweg Beverwijkerstraatweg Castricum

1) Korte termijn (KT) maatregelen: autolouw Dorpsstraat met knippen op nader te bepalen

posities (participatie) om sluiproutes te voorkomen.

2) Lange termijn (LT) maatregelen: duurzame oplossing overweg en IVP Kernen Castricum en

Bakkum

Bijeenkomst 30-11-2022

Al Wat is er nodig om ervoor te zorgen dat de mensen niet meer naar de Beverwijkerstraatweg gaan

maar via de N203/Zeeweg? Het is dan belangrijk dat de route die leidt naar de overweg

onaantrekkelijker wordt gemaakt en dat de N203/Zeeweg het beste alternatief wordt. Hoe dat in te

richten is onderdeel van de participatie die zal volgen.

FBond: dit is onderdeel van de Fietzersbond Variant, is onderdeel van een lange termijn aanpak, en

had in de verdiepende studie moeten zijn uitgewerkt. Opties die uit zo'n studie naar voren zouden

komen kunnen dan input zijn voor een participatie. Dit onderwerp is verkeerstechnisch en vraagt om

een regionale aanpak. Het college schiet tekort (het is na al die jaren) en het is onbegrijpelijk dat dit

alleen aan de creativiteit van burgers lijkt te worden overgelaten.

Merk op dat N203/Zeeweg ook nu al belangrijk is om de grote (doorgaande) verkeersdrukte uit kern

Castricum weg te krijgen, met de door de overheid bedachte 'autonome autogroei' neemt dat alleen

maar toe en met een centrumtunnel wordt het probleem nog pijnlijker voor Castricum. Een somber toekomst perspectief.

A2 Hoe ervoor zorgen dat het straks 7 dagen per week veiliger is dan de huidige vrijdag? Door de onaantrekkelijkheid te combineren met het verbeteren van de veiligheid (bijvoorbeeld snelheid naar 30km/u, auto's te gast).

FBond: Onduidelijk waar de vraag precies over gaat. In het algemeen is verminderen van sluipverkeer plus verkeer meer via N203/Zeeweg te laten rijden de beste oplossing. Het afwaarderen van Stationsweg, Mient, Ruitersweg (en is onderdeel van de Fietzersbond Variant) helpt natuurlijk ook (en is sowieso nodig).

A3 Op de Ruitersweg terug naar 30 kilometer? Van 50 naar 30 is meer dan alleen een ander bord ophangen. Dan moet de inrichting van de Ruitersweg ook aangepakt worden, bijvoorbeeld door bredere rode fietsstroken en een minder brede zwarte rijbaan ertussen. Hierover gaan we in de

participatie het gesprek aan.

FBond: Afwaarderen van 50 km/u wegen naar 30 km/u is iets dat overal in het land al gebeurt. Goed dat Castricum dit nu ook oppikt. Zeker met dit soort wegen, die voor fietsers moeilijk oversteekbaar zijn en waar onvoldoende ruimte is voor optimale fietsfaciliteiten. We kunnen wat inrichting betreft gebruik maken van ervaring in de rest van het land.

A4 Waar worde de knippengesitueerd? Dit is met elkaar te bepalen. Dus met de bewoners van de Ruiteweg, Verzetsheldenbuurt, Prinses Beatrixstraat. Eerst op wijkniveau, dan op straatniveau en het totaalbeeld steeds beschermen.

FBond: Merk op dat dit wel om een duidelijke verkeerstechnische input vraagt – wat zijn verkeerskundig de meest veilige oplossingen? De FBond (Fietzersbond Variant) heeft hier voorstellen voor gedaan.

Raadsinformatieavond 1-12-2022

BI Dorpsstraat autoluw? Dorpsstraat is een hoofdfietsroute en een regionale doorfietsroute.

Knelpunten voor veilig fietsverkeer zijn de te hoge auto-intensiteit en fors te hard rijden. Autoluw

betekent dat doorgaand gemotoriseerd verkeer voorkomen wordt. Maatregelen worden in overleg met

de ondernemers (laden/-lossen) en bewoners ingericht. Vanzelfsprekend is het gebied goed

toegankelijk voor de nood- en hulpdiensten.

FBond: De Fietzersbond kiest voor autoknip in het marktgebied (wel laden/lossen etc), zodat het

autoluw wordt in de rest van de Dorpsstraat en veiliger voor fietsers en het bovendien veiliger voor

automobilisten op het spoor. Ook levert dit kansen op om het veiliger te maken voor fietsers op en

rond de overweg.

B2 Genoemde planning pleinen: Verwachtte start Kerkplein volgend jaar (2023). In 2024 herinrichting

Burg. Mooijstraat en in de toekomst herinrichting stationsplein.

B3 Wat wordt de positie knippen? We hebben geleerd van de pilot: een omleidingsroute om verkeer te ontmoedigen werkt niet: verkeer blijft dan routes rijden waar dit niet veilig mogelijk is en niet wenselijk is. We zetten nu in op een compleet pakket van maatregelen. Dat betekent bijvoorbeeld dat alleen bestemmingsverkeer in de Verzetsheldenbuurt en Prinses Beatrixstraat kan komen. Een knip betekent dus ook dat je als auto moet omrijden als dit voor de verkeersveiligheid nodig is. Een knip is niet alleen het plaatsen van een paaltje, maar een combinatie van maatregelen rondom de knip. De positie van de knippen wordt bepaald na participatie met de bewoners.

FBond: op hoofdfietsroutes en zeker op de doorfietsroutes geen afsluitpaaltjes (gevaar op eenzijdige fiets- en scooterongevallen!). De Fietzersbond kiest voor afdwingen van een 'autoknip' met cameratoezicht (veel ervaring mee in andere gemeentes).

B4 Waarom niet meteen het groots aanpakken, i.p.v. korte en lange termijn? Onderzoek naar goede lange termijn maatregelen duurt minimaal nog 6-8 jaar. We willen nu op korte termijn de veiligheid

verbeteren op de spoorwegovergang én in de Dorpsstraat. De gemeente wil hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

FBond: De FBond adviseert om gefaseerd aan de gang te gaan met de Fietzersbond Variant en die te optimaliseren met een optimale verkeerscirculatie in heel Bakkum/Castricum.

B5 Hoe ziet de gemeente de verkeerstoename op de Ruiterweg? Dit is nog uit te werken. Gemeente is zich ervan bewust dat het hier drukker wordt door de voorgestelde maatregelen en zal op termijn onderzoeken hoe dit het beste in te passen. Dit is een onderdeel van de participatie. Zie ook het antwoord op vraag A3.

B6 Kosten? Voor de korte termijn maatregelen wordt vanuit het Landelijk Verbeterprogramma

Overwegen subsidie beschikbaar gesteld door ProRail en er is gemeentelijk budget gereserveerd.

Voor een lange termijn maatregel zoals een ongelijkvloerse kruising wordt met

samenwerkingspartners overleg gevoerd over de verdeling van de kosten.

FBond: Er is een risico dat keuzes worden gemaakt die niet zijn terug te draaien en die Bakkummers, Castricummers, Akersloters, Limmers veel geld gaat kosten.

B7 Voorstel Spoor bij Heemstederweg door grond boren/overheen en bij Zeeweg weer naar boven en aansluiten op Zeeweg dan kunnen we huidig spoorweg gebruiken al randweg? Deze optie is al in 2010-2012 onderzocht en destijds vanwege de hoge kosten (vier keer duurder dan de destijds duurste onderzochte variant) afgefallen. Dit is dus geen optie meer en wordt niet verder opgenomen.

B8 Voorstel: Dorpsstraat eenrichtingsverkeer vanaf Beverwijkerstraatweg (dit voorstel werd in 1998 tegen gehouden door 1 persoon). Deze verkeerscirculatie is al onderzocht en heeft ook grote nadelen. Bovendien blijft het gedurende één spits dan te druk in de Dorpsstraat om fietsverkeer veilig te kunnen verwerken en zal je ook maatregelen in de Verzetsheldenbuurt of Prinses Beatrixstraat moeten nemen om sluipverkeer te voorkomen.

B9 Verwachting is dat een tunnel juist veel verkeer aantrekt, dit geeft problemen op de Ruitersweg en

Mient. Eerder is een matrix gemaakt en daar was wat betreft verkeerdrukte bij centrumtunnel een enorme MIN. Hoe ervaart u dit verschil met de huidige onderzoeken? Uit verkeersmodellen van destijds en ook van nu komt niet naar voren dat er extra verkeer wordt aangetrokken. Het is zeker wel een aandachtspunt en er wordt verder onderzoek gedaan hoe deze route onaantrekkelijk kan worden gemaakt voor doorgaand verkeer. PHS en het fietsbeleid zullen zorgen voor meer reizen met trein en fiets. Er moet nader onderzocht worden welk effect dit heeft op de auto-intensiteiten in en door Castricum.

Beoordeling varianten ^(1/2) Op basis VE onderzoek mei 2012						
VE mei 2012	doorstroming autoverkeer	verkeerseffecten Castricum	(Beeld)kwaliteit stationsomgeving	spoorveiligheid / overwegen	open ruimte /natuur waarden	bestuurlijk/Beleid
Huidig	0	0	0	0	0	0
niets doen	-	0	-	0	--	-
oost	++	--	-	0	0	+
west	++	--	+	++	-	-
randweg	++	++	++	0	--	--

uitstekend

++

+

0

-

--

zeer slecht

FBond: Dit kan best wel eens een ‘NoGo’ worden (geen draagvlak). De Fietzersbond Variant benadrukt een aanpak, genoemd in vraag A1. Dit zorgt ongetwijfeld voor forse verkeersproblemen in Castricum. Niet voor niets was de inschatting van 2012 dat de verkeerseffecten voor Castricum met een centrumtunnel (zowel oost als west) zeer slecht zouden uitpakken (zie matrix

uit de 'second opinion, destijds) – er is geen reden om aan te nemen dat de situatie sindsdien is gewijzigd.

B10 ProRail geeft aan dat de gelijkvloerse variant niet kan, maar we krijgen het rapport niet. In het verdiepend onderzoek wordt gelijkvloerse variant bekeken maar niet de gehele fietsersbondvariant wordt meegenomen. Ook ProRail is teleurgesteld dat de gelijkvloerse variant niet haalbaar is gebleken. Helaas heeft ProRail moeten constateren dat door de toename van het aantal treinen en toename van autoverkeer door autonome verkeersgroei en woningbouw, deze overweg niet veilig kan worden gemaakt. Hier wordt 21 december een toelichting op gegeven.

FBond: Merk op dat de afwijzing is gebaseerd op aannames van de op spoorse drukte plus autoverkeersdrukke (zie nieuwsbrief Fietsersbond).

Bil Voor de raad is het van belang dat we het onderzoek van ProRail krijgen. Verzoek dit te

verspreiden, in ieder geval onder de raad. Hier wordt 21 december een toelichting op gegeven.

FBond: Zonder een goed gedocumenteerd, schriftelijk rapport zijn aannames en scenario's lastig op waarde te schatten (en te bespreken met externe experts). Uit de Presentatie van ProRail bleek dat het ProRail onderzoeken op zich technisch zijn, maar dat conclusies sterk bepaald worden door aannames en opdrachtformuleringen. Bovendien is het centrale criterium 'risico' niet objectief vast te stellen, terwijl het wel als basis wordt genomen van vergaande conclusies. Dit roept veel twijfels op.

B12 Groei spoor en groei auto's. Als je kiest voor ander % groei auto, is gelijkvloerse variant dan wel mogelijk. Bij geen PHS wat zijn de consequenties? Verliest Castricum intercity status? Er is dan een enorme reductie aan intensiteit van motorvoertuigen op de overweg nodig (30-50% ten opzichte van de huidige prognoses). Dit is niet realistisch tenzij de Beverwijkerstraatweg geheel afgesloten wordt.

Dit gaat niet alleen ten koste van de robuustheid van regionale verkeersnetwerk, maar vooral ten koste de kwaliteit van het verkeersnetwerk van inwoners van de gemeente Castricum zelf. De focus

lijkt steeds heel sterk op de auto te liggen. Voetgangers en fietsers ervaren de overweg ook als

onveilig (halen de overkant niet als ze beginnen met dicht gaan als ze beginnen met oversteken). Dit

probleem wordt ook groter (ook qua gevaarlijk gedrag).

FBond: Dit is een bewering die niet is onderzocht. De GoudAppel onderzoeker gaf aan dat dat buiten

de onderzoeksopdracht viel. In het rapport wordt alleen 30% genoemd.

Onze inschatting is dat 90 % een alternatief zou moeten hebben via de N203 (mits daar voldoende

capaciteit is – wat een keuze is van de provincie). Bovendien gaat het tijdens de avondspits (want

daar gaat het steeds om) om 30% doorgaand verkeer. Het Castricums college heeft er echter blijkbaar

voor gekozen om dit niet te onderzoeken.

B13 Er zijn vanaf de coronatijd geen files meer? Verkeersmodellen laten wat anders zien! Er wordt

veel onderzoek gedaan naar de lange termijn effecten van de coronacrisis op mobiliteit. Men verwacht

in het algemeen een positief effect op actieve vormen van mobiliteit en een blijvend hoger niveau van

thuiswerken. Veel papers benoemen daarnaast een mogelijke structurele daling in het gebruik van het OV wat zou kunnen leiden tot een groeiende afhankelijkheid van de auto. Het landelijk beleid gaat uit van andere prognoses dan een afname. Vooralsnog wordt in de verkeersmodellen niet uitgegaan van een blijvend effect. Modellen houden rekening met o.a. woningbouwontwikkeling in de regio. Op basis hiervan is de verwachting dat er meer verkeersbewegingen zullen plaatsvinden. Berekeningen laten zien dat over 10 jaar met een gelijkvloerse variant wachttijden voor auto's oplopen tot wachttijden van 2 tot 3 sluitingen voordat auto's de overweg over kunnen. Er moet zo'n 30 tot 50% verkeerreductie zijn (2035) om de gelijkvloerse variant veilig te krijgen. Zie hiervoor o.a. de toelichting van Goudappel Coffeng in de rapportage Evaluatie van de Pilot. Dit lijkt niet haalbaar.

FBond: Sowieso zijn die toekomstprognoses discutabel en gaan uit van veel aannames. En het verkeer op de overweg is (nog steeds!) onvoldoende onderzocht. Duidelijke cijfers zijn niet bekend –

onze aanname is nu dat in de spits dat 90% van het verkeer op de overweg ook wel via de N203 zou kunnen rijden en dat 30% van het verkeer niet eens wat in Castricum heeft te zoeken. Daarom is het niet gek om te denken dat forse verlaging van die zeker wel mogelijk is. Daarbij zijn natuurlijk maatregelen nodig in Castricum en in de regio/provincie.

Verkeersmodellen leveren informatie op, maar hebben ook beperkingen, want zijn gebaseerd op veel aannames (zonder te laten zien wat het effect is van de aanname). Ook worden dichtligtijden van spoorbomen niet meegenomen en zijn gedragseffecten niet gemodelleerd (voorbeeld: herhaaldelijk in een file op een traject kan de automobilist in de praktijk tot een andere routekeuze brengen, maar niet met een model). Tot slot: voor spitsverkeer is aantal woningen met de ‘vergrijzing’ geen simpele graadmeter voor verkeersdrukke – pensionado’s rijden zelden in de spits!

B14 Wat hebben de partners nodig om de tunnel (vraag B7) op te nemen in het onderzoek? Deze

optie is al in 2010-2012 onderzocht en destijds vanwege de hoge kosten (vier keer duurder dan de duurste onderzochte variant) afgefallen.

B15 Nu worden de spoorbomen nog analoog aangestuurd, wanneer wordt ERTMS ingevoerd bij deze overweg? Dit verkort de doorligtijden van circa 40 sec i.p.v. 2 min nu, waardoor er mogelijk bij PHS geen probleem meer is met gelijkvloerse overweg? ERTMS voor corridor Castricum Amsterdam staat in de planning voor 2045. Daarbij is dit voor de situatie in Castricum geen goede oplossing.

B16 Wordt het wel drukker? Na Corona staan er geen files meer bij overweg. Zie antwoord B13 B17

KT maatregelen - er wordt gezegd dat er een brede peiling is geweest over autoluwe Dorpsstraat, waar is hiervoor het bewijs? Veroorzaken alle knippen/afsluitingen ook geen onveilige situatie in andere gebieden? Neemt de verkeersintentietijd van straten die er niet op ingericht zijn dan niet enorm toe? Met de maatregelen wordt dit voorkomen. Het wordt dan wel drukker op de route die het meest

geschikt is om autoverkeer veilig te verwerken. Zie eerdere, uitgebreidere antwoord op de vragen.

FBond: De Fietzersbond steunt de noodzaak van de korte 'termijn maatregelen', maar ziet de plannen graag aangescherpt wat betreft fietsveiligheid op- en rond de overweg.

B18 Hoe worden ondernemers gefaciliteerd vanuit de tunnelbak? De inpassing van een tunnelbak moet nog uitgewerkt worden. Daar kan nu nog niets over worden gezegd. Het belangrijkste uitgangspunt is natuurlijk dat de ondernemers bereikbaar blijven.

B19 In de LT maatregelen - Schoutenbosch en Dorpsstraat afgesloten. Waarom komen deze zaken niet in KT maatregelen? Deze straten zijn in beide maatregelen opgenomen. Bovenop de tunnel kan zeker fietsverkeer rijden. Doorfietsroute Dorpsstraat kan je dan ook beter faciliteren.

FBond: voor fietsers is spoor en vooral wegverkeer een belangrijke barrière (veiligheid & doorstroming). Voor een doorfietsroute ziet de Fietzersbond een fietstunnel als noodzakelijk.

B20 Ik zie de knippen als een tijdelijk plan dat weer gaat mislukken. We kiezen voor eerst de

voetganger, fietser en OV; indien nodig voor de verkeersveiligheid moet de auto wat omrijden. Op welke plek de knip komt, wordt na de participatie besloten. Knip over gehele Verzetsheldenbuurt, om sluipverkeer (zoals tijdens pilot) te voorkomen lijkt ons de beste oplossing. Als je in Meester Dekkerstraat woont, moetje met de auto wel omrijden naar Heemskerk, maar hiermee wordt sluipverkeer voorkomen.

FBond: de Fietzersbond ziet in Dorpsstraat autoluw in combinatie met de aanpak van sluipverkeer in de buurten als een geweldige kans om in de toekomst veiliger, vlotter en prettiger te kunnen fietsen in kern Castricum.

Raadscommissie 8-12-2022

Cl a. Evaluatie pilot: waarom dan toch doorgezet? En hoe dan anders doen?

Het is bekend dat er nadelen zijn aan de inrichting die tijdens de pilot is getest. Van de pilot is geleerd en de leerpunten zijn meegenomen in de huidige besluitvorming. Hierdoor zijn we er van overtuigd dat per saldo de veiligheid in het gehele dorp gaat toenemen. Het kan natuurlijk wel zo

zijn dat u de veiligheid in uw straat als minder ervaart. Naar aanleiding van het voorgenomen besluit gaan we de participatie in om de precieze uitwerking van de maatregelen te bespreken. We kunnen nu dus niet precies zeggen hoe we het anders gaan doen. Dit totaalpakket aan maatregelen komt na de participatie terug naar de raad.

FBond: Er is wel wat aan te merken op de uitvoering van de pilot, maar de pilot heeft een schat aan informatie opgeleverd. Op grond daarvan is een goed beeld wat nu de beste aanpak is en welke risico's er zijn. Daardoor hebben we nu de kans om het goed aan te pakken... Castricum, laat deze kans niet liggen!!!

b. Wat zijn dan de oplossingen van de Ruitersweg?

Dit wordt nog uitgewerkt. Gedacht wordt aan het verlagen van de snelheid gecombineerd met een inrichting die hier beter bij past. Daardoor wordt het zeven dagen per week veiliger.

C2 a. Waarom 3 dossiers aan elkaar koppelen? Waarom niet eerst gestart met de marktdag? Markt

verplaatsen naar Burg. Mooijstaar/Bakkersplein Het verplaatsen van de markt betreft een andere discussie, maar zou in de participatie mogelijk een plek kunnen krijgen.

FBond: Voor een regionale doorfietsroute zit de weekmarkt ook in de weg.

- b. Hoe veilig/onveilig is de Dorpsstraat nu echt? Hoeveel ongelukken op de Dorpsstraat? Op basis van de rijsnelheden en verkeersongevallen, komt de Dorpsstraat in de rapportages naar voren als de meest onveilige weg binnen de gemeente Castricum en binnen de BUCH-gemeenten.

FBond: Uit een Landelijk onderzoek van CROW bleek dat de Dorpsstraat de ‘slechtste’

Fietsstraat van het land is. Oorzaak: te veel autoverkeer. Dit levert stress en onveiligheid op voor fietsers (er zijn fietsers die de Dorpsstraat daarom mijden).

- c. Waarom staat de overweg bij ProRail zo hoog op de lijst van onveilige overwegen en waarom ERTMS dan niet naar voren halen? Zie het antwoord op vraag B15.
- d. Waarom geen eenrichting of woonerf? Zie het antwoord op vraag B8. Een woonerf is geen

optie in combinatie met een doorfietsroute.

FBond: eens!

C3 Gemeente projecteert de tunnel op de twee hoofdvelden van Vitesse. Niet met Vitesse over gesproken. Zijn deze kosten € 1-2 miljoen kosten verplaatsen Vitesse/kantine meegenomen in de uitwerking? Het plaatje waarnaar wordt gerefereerd betreft een plaatje van 2013. De inpasbaarheid is onderdeel van het onderzoek waar voor de lange termijn om gevraagd wordt.

C4 Centrumtunnel slecht voor Castricum en trekt veel haastig verkeer aan. We nemen aan dat Prorail de spoorse maatregelen zijn onderzocht, waarom ERTMS dan niet meegenomen? Zie het antwoord op vraag B15. Het coalitieakkoord zag de fietsersbond-variant als beste optie maar college gaat daarin niet mee naar centrum-tunnel. Waarom..? Fietsersbond wil geen tunnel en fietsstraat Dorpsstraat is zeer onveilig. Na de vaststelling van het coalitieakkoord is bekend geworden dat met een gelijkvloerse variant PHS niet veilig ingevoerd kan worden.

FBond: Er is te veel twijfel over de aannames waarvan wordt uitgegaan bij die vergaande conclusie.

C5 Wij steunen een autoluwe Dorpsstraat. Maar niet de tunnel want hierdoor zal veel meer verkeer over Mient en Ruitersweg en overgang Vinkenbaan rijden. Te weinig aandacht voor nadelen van een tunnel. Inspreker wil graag een overlastmeting Mient en Ruitersgang en plan van aanpak over de situatie nu oppakken. In een verdiepend onderzoek naar de tunnel zullen de te verwachten intensiteiten in kaart worden gebracht. Voor de korte termijn gaan we participatie in voor maatregelen op de Ruitersweg. Vinkebaan wordt meegenomen met fase 2 van het IVP.

FBond: Wij hadden verwacht dat de verkeerseffecten/maatregelen van de tunneloptie goed in beeld zouden komen in het GoudAppel onderzoek van 9 december. Teleurstellend. Er werd niet eens gerefereerd aan de onderzoeken van 2012. Wij verwachten dat een centrumtunnel te ontwrichtend wordt voor het verkeer en de verkeersveiligheid in Castricum, maar dat dit probleem onderbelicht blijft totdat de tunnel er ligt...

C6 Wil de gemeente een nieuwe spoorwegovergang bij Bonhoeffer onderzoeken als alternatief voor Beverwijkerstraatweg. Nieuwe verbinding tussen rotonde Beverwijkerstraatweg via Oosterbuurt naar

Albertshoeve met een afslag naar Verzetsheldenbuurt. Hierdoor verkeersspreiding. 60% via overgang Beverwijkerstraatweg, 30% naar nieuwe overgang, 10% via Puikman naar Bakkum. Dit is geen doelmatige optie met voldoende oplossend vermogen. FBond: eerste reactie: spreiding van (druk)autoverkeer levert meer kruispunten op voor fietsverkeer, wat het niet veiliger maakt.

Ingekomen brieven n.a.v. bijeenkomsten van 1-12-22 en 8-12-22:

DI. Verzoek tot reactie via het College van ProRail alsmede overige samenwerkende partijen op het rapport van Goudappel en de daaruit te trekken conclusies, te geven. Tot die tijd definitief besluit opschorten, voorlopig standpunt innemen door de Raad van wel. Betreft een standpunt.

D2. Vraagt niet in te stemmen met besluit 3; oftewel gelijkvloerse variant niet in reserve houden maar juist alles inzetten om deze variant mogelijk te maken. Verzoek dus: Gelijkvloerse variant voorop te laten staan, met evt. aangevuld met fietstunnel en andere varianten in reserve te houden. Betreft een standpunt.

D3 In samenhang met gelijkvloerse variant: hoe gaat College het autoverkeer ontmoedigen? Hoe het

College met andere woorden, naast de voorgenomen maatregel voor een knip in de Dorpsstraat, concreet invulling gaat geven aan de landelijk vastgestelde mobiliteitstransitie en aan de realisatie van autoluwe gebieden? Op grond van het in 2020 vastgestelde Ambitiedocument klimaat zetten we voor duurzame mobiliteit in op (1) elektrificatie van autoverkeer (laadpalen) en (2) stimuleren fietsen (fietsnetwerk en fietsparkeren). Verbetering van de verkeersveiligheid is een harde randvoorwaarde om fietsen te stimuleren, niet alleen in de Dorpsstraat, maar ook elders. Een pluspakket is in voorbereiding, bestaande uit stimuleren OV en ketenmobiliteit (waar deelmobiliteit en MaaS onderdeel van zijn). Samengevat wordt hiermee uitvoering gegeven aan de mobiliteitstransitie door het STOMP-principe te hanteren bij de inrichting van de openbare ruimte.

Tenslotte is bij de actualisering van de nota Parkeernomen in 2020 al gekozen voor lagere parkeernormen in het centrum. Tevens kan mobiliteitsreductie worden toegepast. Autoluwe gebieden vergen parkeren op afstand; dit is nu alleen als afwijking mogelijk i.v.m. harde maximale loopafstanden.

D4 Verzoek tot openbaar maken rapport van ProRail (pag. 14 rapport Goudappel Coffeng). [Hier wordt 21 december een toelichting op gegeven.](#)

D5 Vraag is niet of het bij invoering van PHS dienstregel- en veiligheidstechnisch problematisch wordt, maar wanneer, in welke omvang en onder welke condities. Is dat bijvoorbeeld bij een frequentie van maximaal 8x/uur/richting of een frequentie van maximaal 10x/uur/richting? En hoe groot zijn de problemen in beide gevallen dan? Is daarvan sprake in 2030 (de geplande invoering van 6/4) of ergens tussen 2030 en 2040 (de wenselijke invoering van 8/4)? [Deze vraag leggen we voor aan ProRail.](#)

En tot slot: wat zijn de condities waaronder die problemen zich gaan voordoen? Tot nu toe wordt in alle berekeningen uitgegaan van uitbreiding van de Zaanlijn *bij handhaving* van de Kennemerlijn. Maar zijn ook niet andere modellen wat betreft de dienstregeling mogelijk waarbij de problemen in Castricum minder groot worden? Bij voorbeeld een model waarbij de Kennemerlijn (deels) wordt ingekort tot Uitgeest, met aansluiting op stoppende IC's vanuit Alkmaar? [Deze vraag leggen we voor aan ProRail.](#)

Het doel is echter wel het OV toegankelijker te maken en het met uw voorstel minder toegankelijk wordt. Dat past daarmee dus ook niet bij het Multimodaal Toekomstbeeld 2040.

D6 Over gevraagd besluit 1, waarin de voorkeur wordt uitgesproken voor een Zuidelijke

Stationstunnel. Gevraagd besluit 1 is mijns inziens in strijd met de landelijk vastgestelde inzet op

mobiliteitstransitie en de noodzaak om in dat kader autoluwe gebieden te realiseren, conform het

bestuurlijk vastgestelde Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (MTB

2020). Door overweg wordt autoluwe Dorpsstraat gestimuleerd, een tunnel trekt juist autoverkeer weer

aan richting centrum. Hoge verkeersdruk in centrum, met alle nadelen erbij (verkeersveiligheid,

stikstof, geluid). Voor verkeer zijn er twee grote opgaven: (1) duurzame mobiliteit (Klimaatakkoord) en

(2) verkeersveiligheid (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030). Voor duurzame mobiliteit is de

CO₂-doelstelling niet gekwantificeerd, voor verkeersveiligheid wel (nul verkeersdoden in 2050). Hierbij

merken wij op dat verkeersveiligheid voor fietsers een harde randvoorwaarde is om fietsen te

stimuleren en daarmee autorijden te beperken. MTB2020 is vastgesteld door MRA, waar de gemeente

Castricum geen onderdeel van is. Dat betekent niet dat de gemeente Castricum niet bezig is met duurzame mobiliteit, waarbij gekozen is mobiliteitstransitie; een keuze voor autoluwe gebieden is echter (nog) niet gemaakt.

Aandachtpunt bij het ontwerp van de tunnel is het voorkomen/beperken van een verkeersaantrekkende werking. Ook op lange termijn blijft de Dorpsstraat autoluw, wordt autoverkeer geleid naar wegen waar dit het beste verkeersveilig kan worden verwerkt en blijven we sluipverkeer door woongebieden tegengaan. De mate waarin dit helpt om de verkeersintensiteit door de kern Castricum te beperken is mede afhankelijk van o.a. (1) het aandeel doorgaand verkeer door Castricum en (2) verbeteringen op alternatieve routes.

D7 Wat is het standpunt van IenW op zowel het Goudappel-rapport en de daaruit te trekken conclusies voor het vervolgtraject? [Zie notulen van het BO van 3 november 2022.](#)

D8 Niet alleen PHS zal gebruik maken van de overweg. Het zijn ook de treinen van de Kennemerlijn.

Schrijver zou dan ook willen oproepen om de vraag te stellen of het mogelijk is de overweg gelijkvloers

verkeersveilig in te richten wanneer de Kennemerlijn wordt

ingekort tot Uitgeest, met een goede aansluiting op vanuit Alkmaar-Amsterdam komende IC's. Dus is

de overweg verkeersveilig in te richten als er alleen 6 IC's van de Zaanlijn rijden? En is de overweg

ook nog verkeersveilig in te richten als er in de wat verdere toekomst 8 IC's op de Zaanlijn gaan rijden,

dit conform de landelijk vastgestelde Toekomstvisie OV 2040 en de mede door Castricum opgestelde

Ontwikkelvisie Zaanlijn? Dit is een vraag die we kunnen voorleggen aan ProRail. Het is echter de

vraag of we dit als gemeente Castricum wel willen. Dit gaat ten koste van kwaliteit van ons

OV-netwerk.

D9 Indien blijkt dat het met een gelijkvloerse variant mogelijk is (verkeersveilig) zowel met 6 resp. 8

IC-treinen per uur richting Alkmaar-Amsterdam te rijden, wat zijn dan de belemmeringen om hiertoe

over te gaan? Wat moet er worden gedaan of ondernomen om de Kennemerlijn (deels) in te korten tot

Uitgeest? En te zorgen voor een goede aansluiting tussen de IC's op de Zaanlijn en de

Kennemerlijn-sprinters (2 of 4 keer per uur, afhankelijk van 6 of 8 IC's Alkmaar-Amsterdam)? Is een

dergelijke maatregel zonder al te grote gevolgen voor de reiziger in de dienstregel in te passen? Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

D10 Vraag is wat de rol van het in april te nemen Tracébesluit voor invoering van PHS tussen Alkmaar en Amsterdam is geweest bij de overwegingen in het BO van 3 november. En waarom in dat geval de Centrumtunnel-Oost op nummer één is gezet en de gelijkvloerse variant 'in reserve'? Als de redenering van het BO van 3 november een gelijkvloerse oplossing onvoldoende is, waarom wordt deze dan toch 'in reserve' gehouden? Zijn er dan redenen om nu al aan te nemen dat daarop terug gevallen moet worden en is dan toch een alternatieve oplossing mogelijk? Deze vraag leggen we voor aan ProRail En komt invoering van PHS op de Zaanlijn dan toch niet in gevaar? Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

DII Mijn vraag aan u is om indringend na te gaan waarom door de bestuurlijke partners niet is besloten om aan een van de andere knoppen waaraan kan worden gedraaid, t.w. de Kennemerlijn, te draaien. Meer concreet: is het mogelijk door het (deels) inkorten van de Kennemerlijn tot Uitgeest, met een

goede aansluiting op IC's vanuit Amsterdam/Alkmaar, waardoor er minder treinen de Overweg

Beverwijkerstraatweg zullen passeren, de verkeersonveiligheid van de Overweg Beverwijkerstraatweg

op te heffen. In de notulen van 3 november wordt niet duidelijk waarom niet naar deze knop is en

wordt gekeken? De volgende vragen zijn volgens mailer daarom relevant:

D12 Wat zijn de voor- en nadelen (o.a. wat betreft aantal reizigers, verkeersveiligheid Overweg

Beverwijkerstraatweg) c.q. de belemmeringen van het vanaf 2030 (deels) inkorten van de

Kennemerlijn tot Uitgeest, met een goede aansluiting op IC's vanuit en naar Alkmaar-Amsterdam?

Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

D13 Waarbij het vanaf 2030 (bij 6 IC's op de Zaanlijn) alleen gaat om het inkorten van de Sprinters tot

Uitgeest en niet om het inkorten van de Spits-IC's? Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

D14 Waarbij als alternatief eventueel ook gekeken kan worden naar het gekoppeld rijden op de

Kennemerlijn van spits-IC en sprinter tussen Alkmaar en Uitgeest? Deze vraag leggen we voor aan

ProRail.

D15 Waarbij pas bij het verder opvoeren van het aantal IC's op de Zaanlijn (van 6 naar 8), de bereikbaarheid van NH en Castricum sterk wordt verbeterd, eventueel gedacht kan worden aan het inkorten van de spits-IC tot Uitgeest, met een goede aansluiting op IC's op de Zaanlijn? Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

D16 Wat is er nodig om belemmeringen voor het inkorten van de Kennemerlijn tot Uitgeest op te heffen? Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

D17 Ligt het dan niet eerder voor de hand om gewoon te kijken naar de (netto) voordelen voor Castricum van het inkorten van de Sprinters op de Kennemerlijn tot Uitgeest? En dient u dit af te zetten tegen de nadelen van een Centrumtunnel Oost? Deze vraag leggen we voor aan ProRail.

EI Eis van 30% minder autoverkeer zou zomaar haalbaar kunnen zijn. Zeker is dat het geval als je ervan uitgaat dat in de spits ongeveer 30% van het verkeer op de overweg doorgaand is (onze inschatting, want betrouwbare gegevens zijn er niet) Dit is een aanname die niet onderbouwd is.

FBond: wij denken dat de gemeente deze cijfers al lang had kunnen leveren.

En bovendien veel Castricummers zelf onnodig via deze route rijden. Dit is een mening.

FBond: de noodzaak ontbreekt, want er is voor veel Castricummers een alternatief: de N203; voor hen is de overweg-route geen noodzaak. Voor lokale bereikbaarheid Castricummerwerf, Vitesse etc. ligt dat natuurlijk anders – dat moet blijven.

Een deel van hen kan op andere gedachten worden gebracht; bijvoorbeeld *alleen al* omdat te grote drukte bij de overweg de automobilisten stimuleert om toch maar via de N203 te gaan. Tot op heden is dit helaas in de praktijk niet gebleken. Naast ontmoediging binnen Castricum is bovendien verbetering buiten Castricum hiervoor een nodig; vooralsnog is provinciaal beleid echter geen vergroting van de wegcapaciteit ten koste van natuur/agrarisch gebied in gebieden waar mobiliteit met fiets/OV kan worden opgevangen (Perspectief mobiliteit).

FBond: Er is niet onderzocht wat/hoe dit kan worden gestimuleerd. De keuzes van provincie/regio hebben als consequentie dat Castricum een doorgaande route wordt voor autoverkeer. In het GoudAppel-onderzoek (9 november) lezen we nota bene dat de capaciteit van de N203 sowieso

onvoldoende is (niet alleen de veiligheid is een knelpunt!). Dus is een aanpak nodig. Niet doorpakken betekent dat ervoor wordt gekozen dat kern Castricum met doorgaand verkeer blijft zitten. Vreemd genoeg wil de provincie de capaciteit nu zelfs verminderen, zodat er een omgekeerd effect kan optreden: meer verkeer via de overweg (het wordt in principe voor automobilisten van/naar regio IJmond aantrekkelijker om via de Beverwijkerstraatweg te rijden).

E2 Waarom niet eerder ERTMS, omdat dit voor een forse beperking van de dichtligging zal zorgen.

Hier wordt 21 december een toelichting op gegeven en biedt niet de verbetering die nodig is.

E3 Ten eerste de vraag over het verkeer over de overweg met een gelijkvloerse variant. In het rapport van Goudappel Coffeng lees ik dat het verkeer met 30% omlaag moet?

E4 Het evaluatierapport van de pilot is naar mijn smaak: de slager keurt zijn eigen vlees. Vind jij ook niet? Het betreft ook geen onafhankelijk extern onderzoek. Er is in dit geval voor gekozen om open en transparant het gesprek aan te gaan over het verloop van de pilot in de vorm van een evaluatie. Al deze input is in de bijlagen verwerkt. Het betreft inderdaad dus geen second opinion.

E5 Wat was precies de opdracht van de zgn. 'Verdiepende studie' van GoudAppel (Beoordeling van de Varianten)? [Zie managementsamenvatting.](#)

E6 Waarom is de verdiepende studie slechts een oppervlakkig verhaal en spreekt de gemeente alweer over verdiepend onderzoek dat er nu moet komen? [Op basis van een onderzoek met dit detailniveau kunnen al gefundeerde keuzes worden voorgelegd. Het advies is nu om slechts één variant nader uit te werken.](#)

FBond: Wij zien te veel aannames bij de afwijzing van de 'gelijkvloerse variant'. Bijvoorbeeld aannames over drukte van het spitsverkeer in 2036 en een risico-inschatting van verkeersgedrag van automobilisten.

E7 Waarom zijn in het onderzoek de voor-/nadelen (of uitdagingen) van de zuidelijke centrumtunnel niet goed op een rijtje gezet? [Deze zijn al in 2012 naast elkaar gezet. De volgende stap is optimalisatie en verdere verdieping van deze variant.](#)

Fietsersbond: Zie ook B9

E8 Waarom lees ik nergens over de knip op Zanderij en de bypass Zeeweg/Oranjelaan in het rapport, maar blijkt dat wel uit het plaatje en lees ik in het rapport over sommige gevolgen daarvan (zit die autobypass wel in de kostenschatting?). [Zie antwoord vraag E9.](#)

E9 Waarom werd voor de lange termijn niet de Fietzersbond Variant onderzocht maar een aftreksel daarvan? (het coalitie akkoord spreekt van elementen van de Fietzersbond Variant voor de korte termijn, maar van de Fietzersbond Variant voor de toekomst. Is dat niet strijdig?). [De Fietzersbond](#)

[Variant is gebaseerd op het LVO samengesteld maatregelenpakket. In samenwerking met de](#)

[maatschappelijke denktank zijn er, in het voorjaar van 2021, 2 optimalisatieslagen gedaan bij de](#)

[Fietzersbondvariant. De reden hiervoor is dat deze structureel slechter scoort dan het LVO](#)

[samengesteld maatregelenpakket. Ook de 2^e geoptimaliseerde variant scoort nog steeds slechter.](#)

[Deze laatste in de maatschappelijke denktank besproken en uitgewerkte variant is als input genomen](#)

[voor de gelijkvloerse variant. De naamgeving is bewust gekozen om duidelijkheid te scheppen in het](#)

eigenaarschap.

FBond: De Fietzersbond Variant gaat ook over regionale/provinciale maatregelen die nodig zijn om bijvoorbeeld verkeer ruimte te geven op de N203. Dat bleef buiten het onderzoek. Het college koos er via de onderzoeksopdracht voor om de Fietzersbond Variant geen kans te geven. [De Fietzersbond Variant is beschreven via deze Link.](#)

E10 Waarom is bij het onderzoek nooit ingegaan op het aanbod van de Fietzersbond om de Fietzersbond Variant mondeling toe te lichten? Er is al heel veel met de fietzersbond over gesproken en de inschatting is dat dit niet tot wezenlijke andere resultaten zal leiden.

E10 Waarom is voor het Goudappel rapport niet onderzocht wat bijvoorbeeld de benodigde capaciteit is van de N203 om Castricum te ontlasten? Terwijl de Fietzersbond Variant vraagt om een regionale (provinciale) aanpak om het verkeer via de N203 de laten gaan. Merk op: In het rapport van

Goudappel Coffeng lezen we dat de N203 nu al te lage capaciteit heeft. Sterker: het rapport noemt dit punt als een minpunt van een gelijkvloerse oplossing (en niet van een tunneloplossing). En ja, als de automobilisten met PHS lang in de file staan, gaan ze ongetwijfeld een alternatieve route kiezen (maar ja, de N203 krijgt in de toekomst geen passende capaciteit). **Klopt en dit vergt een regionale afweging. Zie antwoord op vraag E1.**

FBond: Provincie en regio kiezen in feite voor doorgaand verkeer door Castricum? Wat doet Castricum ertegen?

E12 In de Quick scan van Movares las ik, dat dat roekeloze gedrag van lang wachtende auto's in de spits wel zal meevallen, omdat het om bestuurders gaat die de situatie kennen.

GoudAppel/ProRail/Gemeente hebben dus een andere kijk, maar verzwijgen dat je er verschillen van inzicht over kunnen zijn. **De praktijk wijst helaas anders uit en daarmee moet het rapport van Movares in de context worden gezien van een quickscan die in opdracht van ProRail is uitgevoerd. De gemeente Castricum is geen opdrachtgever voor dit rapport geweest en committeert zich ook niet aan**

de resultaten.

E13 Waarom was de inschatting van het verkeerseffect van een centrumtunnel voor Castricum in 2012

zeer zwaar negatief (zie matrix second opinion 2013) en is het nu veel minder negatief? Wat is

sindsdien veranderd? Ik kreeg geen helder antwoord op deze vraag. Deze vraag vereist een korte

toelichting van de mailer, onbekend is wat mailer precies bedoelt.

E14 De Provincie (N203) en ProRail/Rijk (ERTMS) helpen de gemeente Castricum niet met een

oplossing, maar zadelen de gemeente op met een probleem. Betreft een standpunt.

E15 Voorts hoorde ik van de gemeente dat onderzocht gaat worden hoeveel doorgaand verkeer er

door Castricum (langs de overweg) gaat. Mailer wil graag betrokken worden bij de opzet van dit

onderzoek. Indien dit onderzoek wordt uitgevoerd, zal mailer daarin geraadpleegd worden.

E16 Bedenk wel, dat doorgaand verkeer is een belangrijke bron van het autoverkeer op de overweg,

maar ook veel Castricummies, Bakkummies en Limmers die via de overweg rijden, kunnen beter via

de N203 (want zorgen voor onnodige drukte op o.a. Ruiterweg, Mient en Stationsweg). Eens.

F1 Oproep: neem maatregelen die de toestroom van autoverkeer op de BS en afslaand verkeer

beperken. Een gelijkvloerse oplossing is dan op lange termijn afdoende. De vraag is hoe en de

verwachting is echter niet dat dit op lange termijn afdoende zal zijn.

FBond: wij denken van wel.

F2 Oproep: streef naar een autoluw en leefbaar dorp met meer aandacht voor de veiligheid van

voetganger en fietser. Meer asfalt en tunnels lossen die niet op. Wij denken aan de combinatie van

een veilige, maar niet te ruime tunnel en het onaantrekkelijk maken van de route. Zie tevens het

antwoord op voorgaande vraag.

FBond: prima oproep.

F3 Oproep: Tunnel als wangedrocht. Besef welke stedenbouwkundige, esthetische en barrière

gevolgen een tunnelingreep gaat hebben. En laat dit eerst zien via een 3D visualisatie. Dat toont

anders dan een plattegrond. Dit wordt meegenomen in het verdiepende onderzoek (volgende fase).

F4 Willen we doorgaand verkeer wel in het dorp hebben? Stimuleer het (doorgaand) autoverkeer in Castricum niet door een tunnel aan te leggen die alleen maar meer verkeer gaat aantrekken. Betrek ons bij het onderzoek naar de huidige en toekomstige autoverkeer. **Dat laatste gaat zeker gebeuren.**

Zie ook het antwoord op vragen A3 en B9 hiervoor.

F5 Het wordt drukker op straten die daarvoor niet geschikt zijn. Oproep: doe eerst onderzoek naar de huidige verkeersoverlast op o.a. de Mient en de Ruitersweg, breng de gevolgen op deze straten van de gelijkvloerse maatregelen in beeld, en bekijk samen met ons welke flankerende maatregelen er nu al genomen kunnen worden om het verkeer veiliger te maken. **Dat wordt sowieso gedaan bij de inrichting van de korte termijn maatregelen.**

FBond: prima oproep.

F6 De gemeente gaf (30/11 en 1/12) aan dat er door verkeersremmende maatregelen op de BS minder verkeer op de Stationsweg, Mient en de Ruitersweg zal komen. Waarom dan een tunnel denken wij? Goudappel geeft aan dat verkeersremming op de BS onmogelijk is omdat de BS een

hoofdverkeersroute is en mede het verkeer moet spreiden omdat N203 en A9 dat niet aankunnen.

Een zorgwekkende stellingname. De aansluiting van Heiloo op de A9 zou ook al twijfelachtig zijn.

Welk uitgangspunt klopt hier? Door de verkeersremmende maatregelen verwachten wij dat de

genoemde route een onaantrekkelijke route wordt. Het is niet te verwachten dat door deze

maatregelen een reductie van 30 tot 50% wordt gehaald.

FBond: Er zijn meer maatregelen denkbaar en er is verkeerscapaciteit nodig op de N203. Wij

verwachten dat het dan uiteindelijk wel mogelijk is. Die maatregelen zouden ook nodig zijn (tegen te

veel verkeer door Castricum) als er een tunnel komt...

F7 In een brief van ProRail staat dat meer treinpassages, in combinatie met autonome verkeersgroei,

een gelijkvloerse oplossing onmogelijk maken. ProRail maakt deze bewering zonder onderliggende

onderbouwing. En stelt dat we hen maar moeten geloven! En wat als die autonome groei landelijk (en

specifiek op de BS) wel beïnvloedbaar is? Graag onderbouwing waarom gelijkvloerse oplossing niet

kan? Over hoeveel het autoverkeer op de BS moet verminderen om een gelijkvloerse oplossing weer

in beeld komen? Onderbouwing waarom niet eerder implementatie ERTMS? Rapport! [Hier wordt 21 december een toelichting op gegeven.](#)

F8 Oproep: besef dat de keuze voor een onderzoek naar een tunnel niet vrijblijvend is. ProRail baseert z'n Tracébesluit hierop. De gemeente kan dan niet meer terug. [Dat is maar de vraag. Het blijft iedere keer een afweging om tot een optimale oplossing te komen.](#)

F9 Oproep: onderzoek meer milieuthema's dan alleen stikstof bij toename van het autoverkeer en de gevolgen voor ons dorp. [Dat wordt gedaan.](#)

F10 Oproep: breng eerst in beeld wat de globale all-in kosten zijn en wie dat gaat betalen? [Dat wordt gedaan.](#)

F11 Oproep: neem de jarenlange overlast van lawaai, omleidingen, moeilijk bereikbaarheid van station en centrum mee in de overwegingen. [Dat wordt gedaan.](#)

F12 Oproep: eerst gefaseerd uitvoeren van de gelijkvloerse plannen (combinatie LVO- en FB variant).

Plannen uitvoeren en pas deze in de tijd aan en evalueer. Neem vervolgens een nieuw besluit.

Feitelijk wordt dit ook gedaan als de besluitvorming goed wordt geïnterpreteerd. Voor de lange termijn volgt uit de conclusie van ProRail dat combinatie LVO- en Fietzersbond-variant niet veilig genoeg wordt om PHS in te voeren. Hier moet dus verder op gestudeerd worden.

FBond: er is onvoldoende op gestudeerd. Het is niet goed is onderzocht wat nodig is om meer verkeer naar de N203 te krijgen. Toch neemt de overheid vergaande conclusies?! Dat voelt niet goed en verhoogt het vertrouwen in de overheid niet.

F13 Waarom niet aan de gang met de Fietzersbond Variant en die verder optimaliseren? Feitelijk wordt dit ook gedaan als de besluitvorming goed wordt geïnterpreteerd. FBond: dat klinkt positief

G1 Hoe kan het dat er nu een vergelijkbaar plan voorligt waar je van tevoren al weet dat de reactie uit de buurten zo zal zijn zoals deze nu is? Het plan is juist geoptimaliseerd op basis van de signalen uit de buurten, waarbij de definitieve invulling via participatie wordt samengesteld.

G2 Hoe kan het dat er aan de hand van de uitkomsten van de proef, de ontstane onrust en de conclusies uit het evaluatierapport geen vorm van participatie meer heeft plaatsgevonden? Zonder dat dit besluit is genomen kan de volgende stap in participatie niet worden genomen en daarmee gaat juist deze participatie plaatsvinden. Er is vertraging opgelopen vanwege de verkiezingen en de ontwikkelingen rond stikstof.

G3 Waarom wordt er geen recht gedaan aan de conclusies van het onderzoek? Na de mislukte proef is er nooit meer iets met de bewoners gedaan. Ook vorige jaar is er vooraf maar mondjesmaat naar de betrokken bewoners niet geluisterd en is de proef doorgedrukt. De rapportage geeft duidelijk weer dat er voor- en nadelen zijn geconstateerd bij de proef. Er is getracht om in de besluitvorming zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de nadelen die zijn ervaren.

G4 Hoe gaat het college een goede manier van burgerparticipatie voor deze nieuwe besluitvorming organiseren? Ik herhaal: bewoners willen gehoord worden vóór er besluiten genomen worden. Dat is

de volgende stap in participatie en uw advies nemen we hierin wederom als randvoorwaarde mee ,
waarna er definitieve besluitvorming plaatsvindt.

G5 Waarom kiest het college ervoor om 3 dossiers aan elkaar te koppelen?, a. Het deels afsluiten van de Dorpsstraat b. het veiliger maken van de overweg Beverwijkerstraatweg c. het versterken van het dorpshart Castricum? Het betreft een samenhangend pakket aan maatregelen. Zonder één van deze ingrediënten is het resultaat minimaal. FBond: helemaal mee eens.

G6 Waarom wordt er niet eerst gestart met de buurten en hun al bestaande problemen zoals de verkeersstromen op marktdagen? Zou bijvoorbeeld , verplaatsen van de markt naar de Burgemeester Mooijstraat of Bakkerpleintje een optie zijn? Hier is bestuurlijk eerder niet voor gekozen.

G7 We vragen ons af wie er nu eigenlijk blij is met het afsluiten van de Dorpsstraat? De meeste mensen zeggen: laat het zoals het is. Voor wie doen jullie het dan eigenlijk? Welke ondernemers zijn hier nu echt blij mee behalve de terraseigenaren, waarvan het terrassen toch al flink uitgebreid zijn in

de afgelopen jaren? Er is een significante afname van onveilige situaties op het spoor waargenomen.

Dus qua veiligheid worden er grote stappen genomen. Door het veranderende consumentengedrag

(online winkelen), leegstand zal de openbare ruimte in het centrum in de toekomst ingericht worden

aan de eisen van de consument. Dit doen wij in belang van alle gevestigde ondernemers in het

centrum. Hierin speelt de horeca een belangrijke rol als verblijffunctie in een aantrekkelijk, compact

centrum voor inwoners en bezoekers.

FBond: De Fietzersbond is voor een autoluwe Dorpsstraat: veiliger en minder stressvol voor fietsers

en voetgangers. Bovendien minder risico voor automobilisten op de overweg.

G8 Hoe onveilig zijn de situaties op de overgang en Dorpsstraat nu echt? **Helaas staat de Dorpsstraat**

op nummer 1 binnen Castricum, meeste ongevallen binnen de gemeente. De spoorwegovergang staat

op nummer 2. Zijn hier cijfers van, hoe staat het met het aantal ongelukken? **Ja.** Afslaand verkeer

zorgt voor afremmende auto's waardoor er nu nog overgestoken kan worden door fietsers richting

Heemskerk. Wanneer het straks een racebaan is, zal oversteken dan niet nog gevaarlijker worden?

Dat is tijdens de pilot niet gebleken.

G9 In hoeverre zijn de veiligheidsdiensten zoals brandweer, ambulance en politie meegenomen in de

huidige plannen? Er wonen nogal wat oudere mensen in de wijk. Die worden continue meegenomen

in de plannen. Dat is destijds ook gebeurd tijdens de voorbereiding, gedurende de pilot zelf en na

afloop van de pilot.

G10 Waarom zet ProRail de overgang Beverwijkerstraatweg zo hoog op de lijst onveilige overwegen?

Dat sturen ze niet bewust, maar betreft een resultaat van een landelijke inventarisatie. En waarom rolt

ProRail de ERTMS zo langzaam uit? Waarom wordt er dan niet geprioriteerd? Zeker nu de NS de

treinen ook gaat verlengen en de overgang al zo dicht bij het station ligt. Hier wordt 21 december een

toelichting op gegeven.

Gil Waarom wordt er niet verder gekeken naar andere oplossingen voor de Dorpsstraat zoals

bijvoorbeeld een woonerfconstructie of deels éénrichtingsverkeer? [Zie het antwoord op vraag B8](#)

[\(raadsinformatiebijeenkomst d.d. 1-12-2022\)](#) en vraag C2-d [\(bijeenkomst d.d. 8-12-2022\)](#). Als het

dorpshart dan volgens het College al dicht moet voor auto's, waar gaan de mensen dan hun auto

neerzetten als ze willen shoppen? [Onder het Bakkerspleintje of op De Brink. Daarnaast blijven de](#)

[parkeerplaatsen in de Dorpsstraat bereikbaar.](#) Worden de ondernemers hier blij van?

[Afgelopen periode heeft de gemeente ondernemers uitgenodigd om een ronde door het dorp te lopen](#)

[om een toekomstperspectief te schetsen naar een aantrekkelijk, compact centrum voor bezoekers en](#)

[inwoners. In zijn algemeen begrijpen de ondernemers de nut en noodzaak om te veranderen. Indien](#)

[er niets gebeurt, dan zal de detailhandel in de toekomst flinke omzetten en verliezen gaan maken.](#)

HI Wij willen graag weten of er nog een onderzoek of pilot komt naar de verwachte verkeerstoename

in de Koningin Wilhelminalaan als gevolg van de geplande knip in de Prinses Beatrixstraat? Of is het

misschien de bedoeling dat het huidige verkeer plus de 48% toename in de Prinses Beatrixstraat

(bron: bijlage 4 van de pilot) zich straks deels gaat verplaatsen naar de Koningin Wilhelminalaan? Wij

snappen uw zorgen rond de genoemde maatregel. Naar de precieze uitvoering van de knip in de

Beatrixstraat en Dorpsstraat gaan we nog kijken en dit zal niet eenzijdig gebeuren. Een knip hier kan

niet zonder gekoppelde maatregelen bij u in de straat. Dit moet dus een set aan maatregelen zijn

zodat we niet de problemen verplaatsen maar oplossen. U wordt te zijner tijd dus ook benaderd om

over deze en daaraan gekoppelde maatregelen mee te denken.

Welke afweging ligt er ten grondslag aan dit besluit:

Elke dag onveilige situaties op:

- De Beverwijkerstraatweg voor de overweg - gevaarlijke pogingen om via de verkeerde
weghelft naar de Puikman te komen
- De overweg zelf - conflicten met de trein worden ervaren door de auto, de wandelaar (die het
maar net haalt) en in mindere mate de fietser

- De afslag naar de Schoutenbosch (afslaand verkeer richting Verzetsheldenbuurt conflicteert met doorrijdend fietsverkeer, waardoor gemotoriseerd verkeer tussen de spoorbomen stil komt te staan)
- De afslag naar de Dorpsstraat (afslaand verkeer richting de Dorpsstraat conflicteert met doorrijdend fietsverkeer, waardoor gemotoriseerd verkeer tussen de spoorbomen stil komt te staan)
- De Dorpsstraat zelf die toegewezen is als hoofdfietsroute en doorfietsroute en nu de onveiligste weg in de gemeente is. Verlaging van de autointensiteit en rijsnelheden zijn harde voorwaarden om deze fietsstraat veilig te laten functioneren.

FBond: Dorpsstraat kwam uit een landelijk onderzoek (CROW) als slechtste fietsstraat uit de bus, vooral wegens het drukke autoverkeer.

Het Besluit LVO Korte termijn leidt tot:

- Gebruik van het wegennet met een hoofdfout auto conform hetgeen in 2004 (IVVP) en 2008 (herinrichting Dorpsstraat tot fietsstraat) in het verkeersbeleid is vastgelegd
- Een veiligere situatie voor de fietsers op bovengenoemde onveilige punten. Een veilige situatie voor auto's en fietsers op en rondom de overweg. Door het doorgaande verkeer uit de Dorpsstraat te weren voorkomen we circa 1.000-1.500 per dag conflicten met het fietsverkeer! - eventueel doorgaand verkeer naar andere dorpen (indien van toepassing), naar het noorden en oosten van Castricum wordt weggenomen van de Dorpsstraat en via de veiligere hoofdroute auto geleid. Waarschijnlijk zijn dit veelal motorvoertuigen die als bestemming Castricum Oost hebben.
- Een autoluw Dorpshart
- Een autoluwe Verzetsheldenbuurt

- Een autoluwe Prinses Beatrixstraat

FBond: Zonder deze maatregelen wordt kern Castricum een onaangenaam dorp met veel druk

autoverkeer. Onvriendelijk, onveilig en stressvol voor fietsers. En om het nog erger te maken komt er

(vervroegd) midden in het dorp een centrumtunnel voor auto's – nadeel is een drukke autostrom via de

doorgaande route, voordeel daarvan is dan weer wel dat de Dorpsstraat (toch) autoluw wordt en de

verzetsheldenbuurt minder sluipverkeer heeft.

Zonder deze maatregelen wordt het provinciaal doorfietsnetwerk door Castricum gesaboteerd. Met

deze maatregelen (mist optimaal uitgevoerd) is het prettiger, makkelijker en veiliger om op de fiets het

station te bereiken.

De prijs is:

- dat de Ruiteweg drukker wordt - mitigerende maatregel - verlaging snelheid Ruiteweg, Mient

en Stationsstraat conform SPV2030/GOW30 - niet eenvoudig/blijft een afweging van kwaden (snelheid/overlast/geluid). De evt. hieruit voortvloeiende verslechtering van de verkeersveiligheid op de Ruiteweg, is in ieder geval kleiner dan de hieruit voortvloeiende verbetering van de verkeersveiligheid in de Dorpsstraat en bovengenoemde plekken.

FBond: meer maatregelen nemen om meer verkeer via de N203 te leiden!

- dat de Kleibroek en Oranjelaan drukker worden - deze wegen zijn daar prima op ingericht.

Wij zijn ons er van bewust dat er scholen zijn aan de Oranjelaan en Kleibroek

FBond: Prima ingericht gaat te ver. Grotendeels optimaal ingericht. Te veel drukte bemoeilijkt wel de oversteekbaarheid. Beperken verkeer via deze wegen is nu al nodig, en ook met een gelijkvloerse variant en zeker met een tunnel.

- dat doordat er ter verbetering van de verkeersveiligheid en stimulering van duurzame

mobiliteit een autoluw gebied Verzetsheldenbuurt-Dorpshart-Prinses Beatrixstraat wordt

gecreëerd dat het oosten van Castricum en het oostelijke deel van de Verzetsheldenbuurt met de auto om zal moeten rijden naar Heemskerk

- dat de bewoners van het westelijke deel van de Verzetsheldenbuurt met de auto om moeten rijden via de Stationsweg/Mient naar Geesterduin om boodschappen te doen. Bij gebruik van de fiets blijft de kortere route wel mogelijk en is dit ook verkeersveilig.

FBond: en fietsen is gezond!

Doorzicht naar de toekomst:

- Met deze basis kunnen we een stap nemen naar hoogwaardig openbaar vervoer (PHS). Het is opportunistisch om te denken dat het belang in Castricum voor gaat op het maatschappelijk belang van de een hoogwaardig vervoer oplossing voor de gehele kop van Noord-Holland.
- Ook voor bewoners van Castricum (forensen) zijn de voordelen van PHS (en doorfietsroute) voor de bereikbaarheid groter dan de nadelen voor gemotoriseerd werkverkeer.

- Juist deze tussenstap is een grotere stap naar een aantrekkelijk bereikbaar OV-station. Dit

OV-station is op een veilige manier te bereiken langs vrij liggende fietspaden of een autoluw

Dorpshart. Dit blijft in stand of wordt nog aantrekkelijker na aanleg van de Zuidelijke

stationstunnel-variant.

Perceptie is projectie - mogelijke misvattingen:

- De Verzetsheldenbuurt wordt niet drukker, integendeel. Bewoners moeten wel verder omrijden met de auto -stimuleren fietsgebruik: referentie voor gemeente is de vrijdag, terwijl bewoners meestal een andere werkdag als referentie hanteren. Daarnaast neemt het sluipverkeer en vrachtverkeer af.

FBond: helemaal mee eens. Prettiger en veiliger voor fietsers!

- Er is geen sprake van autopesten. Bereikbaarheid gaat over alle modaliteiten en niet alleen over automobilititeit. Trein (PHS) en fiets zijn hard nodig om te kunnen voldoen aan de

toekomstige mobiliteitsvraag. Zonder PHS en verbetering van de verkeersveiligheid op

fietsroutes wordt de vrijheid van autoreizen in de toekomst eveneens beperkt door congestie

van autoverkeer.

- Doorgaand verkeer naar andere dorpen maakt gebruik van overweg en de hoofdroute auto.

Dit klopt simpelweg niet en komt ook niet uit de verkeerskundige rapportages. - Check op

google: Wenckebagstraat Velsen Noord (TATA) - Alleen Egmond gaat via Castricum en met

google bij voorkeur via Zanderij-Bakkum. Snellere weg naar Limmen en Heiloo, Alkmaar is via

Velsen-Noord, Heemskerk en N203. Saillant detail. Google geeft juist de Overweg-

Dorpsstraat aan voor bewoners CF Smeetslaan (kortom: voor de Castricummies zelf). De

vraag is of de bebording in Heemskerk aangepast moet worden om er voor te zorgen dat met

via de N203 gaat rijden - dat moeten we dus de Castricummies zelf gaan vertellen (niet de

omliggende dorpen) maar die weten het al - de onwetende toerist/voorbijganger kijkt trouwens

niet meer op borden, maar stelt google of tomtom in.

FBond: Het is onvoldoende onderzocht hoeveel van de auto's op de overweg een alternatief heeft via

de N203. Wij schatten dat in de spits voor 90% van de automobilisten net zo goed via de N203 kan

(Via de N203 is het vaak korter, hooguit een minuutje langer). Nog steeds denken teveel

Castricummers, Limmers en Heilooers dat de IJmond het best te bereiken is via de

Beverwijkerstraatweg.

- Verkeersmodellen worden in twijfel getrokken. Een model is altijd een vereenvoudiging van de werkelijkheid, maar wel het beste wat beschikbaar is om de effecten te bepalen.

FBond: Verkeersmodellen hebben veel aannames, houden veelal te weinig rekening met gedrag ('ik

sta hier vandaag in een file, dus kies ik morgen een andere route')

Toch krijg je met verkeersmodellen krijg je een beeld en kan je een plan maken. Met de pilot kregen

we een duidelijker beeld van mogelijke effecten. De Fietzersbond propageert nu een gefaseerde uitrol,

goed monitoren en optimaliseren van de verkeerssituatie. En ja, geen (begrijpelijke) ad hoc improvisaties, maar goed vormgegeven maatregelen.

Tot slot;

Dit document is met de grootste zorg samengesteld. Aan eventuele onjuistheden kunnen geen rechten worden ontleend.

Dat geldt ook voor de Fietzersbond.