

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering	27 februari 2025
Voorstelnummer	D829210
Portefeuillehouder(s)	P. Slettenhaar
Commissie d.d.	6 februari 2025
Team	BOR - Projecten
Opsteller	Rob Jongenburger
Aantal bijlagen:	1

Onderwerp : Besluit IVP fase 1 Autoluwe Dorpsstraat
(voorheen: LVO korte termijn maatregelen)

- Voorgesteld besluit :**
1. Autoluwe Dorpsstraat:
 - a. De Dorpsstraat her in te richten en snelheidsremmende maatregelen aan te brengen om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren conform de aanbevelingen van het CROW 2019.¹
 - b. Venstertijden in te voeren voor het reguleren van de bevoorrading in het winkelgebied om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.
 - c. Eenrichtingsverkeer in te voeren van noord naar zuid, na realisatie van de herinrichting van de Ruitersweg en Prinses Beatrixstraat zoals opgenomen in de beslispunten 2 en 3.
 2. Ruitersweg, Mient en Stationsweg:
De Ruitersweg, de Mient en de Stationsweg her in te richten met een GOW30-profiel.²
 3. Prinses Beatrixstraat:
Het tweerichtingsverkeer in de Prinses Beatrixstraat te behouden en deze in te richten met een GOW30-profiel.
 4. Centrum-Noord eenrichtingsverkeer:
Eenrichtingsverkeer in te voeren in de Burgermeester Zaalbergstraat en de Pernéstraat na realisatie van de herinrichting van de Ruitersweg zoals opgenomen in beslispunt 2.
 5. Torenstraat:
Op dit moment geen maatregelen te treffen ten aanzien van de Torenstraat en de situatie de komende jaren te monitoren.
-
6. Overige besluiten:

¹ CROW is een onafhankelijk kennisplatform dat zich richt op infrastructuur, openbare ruimte, verkeer, vervoer en mobiliteit in Nederland. Het biedt richtlijnen, standaarden, en praktische kennis voor overheden, bedrijven, en andere partijen die betrokken zijn bij het ontwerpen, beheren en onderhouden van de fysieke leefomgeving.

² Een GOW30-profiel verwijst naar de inrichting en ontwerpkenmerken van een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 30 km/u, zoals beschreven in richtlijnen van het CROW.

- a. Marktverplaatsing: kennis te nemen van de uitkomst van het onderzoek naar mogelijke alternatieve marktlocaties en op dit moment niet te kiezen voor verplaatsing van de markt.
 - b. Dorpsplein: het college de opdracht te geven maatregelen te onderzoeken ter verbetering van de functie van het horecaplein en de kosten hiervoor te denken uit het programma versterking winkelgebieden.
-

Geheimhouding

Ja Nee

RAADSVOORSTEL

INLEIDING

Op 21 december 2023 heeft de raad onderstaand tussenbesluit genomen.

De raad besluit:

1. Onderzoek te doen naar éénrichtingsverkeer in de Dorpsstraat met als hoofddoel dat er op korte termijn een substantieel veilige overweg en een autoluwe Dorpsstraat ontstaat, met als huidige voorkeursvariant Noord-Zuid.
2. Ter onderbouwing van de haalbaarheid van dit besluit nader onderzoek te doen wat betreft:
 - a. uitvoeren Ruitersweg GOW30
 - b. eenrichtingsverkeer en herinrichting Prinses Beatrixstraat;
 - c. onderzoek effect eenrichtingsverkeer noord-zuid Dorpsstraat op stikstofdepositie gebruiksfase;
 - d. herinrichting Dorpsstraat als fietsstraat eenrichtingsverkeer;
 - e. ontwerp Mient-Stationsweg-Beverwijkerstraatweg GOW30;
 - f. overige onderzoeken te weten: pleinfunctie dorpsplein, omgeving Prinses Beatrixstraat, centrum-noord, Torenstraat en positie markt.
3. Extra budget beschikbaar te stellen voor aanvullend onderzoek (a t/m d) à €55.000
4. Kennis te nemen van de laatste stand van zaken ontwerp LVO (rapportage → bijlage 6) en akkoord te geven voor het, in samenwerking met ProRail, nader uitwerken van het ontwerp incl. raming om te komen tot het voorbereiden van een bestuursovereenkomst.

Het afgelopen jaar zijn bovenstaande besluiten opgepakt en nader uitgewerkt om tot het **Adviesrapportage verdiepende onderzoek na tussenbesluit Overweg Beverwijkerstraatweg en autoluwe Dorpsstraat**, dat nu ter tafel ligt. Hiervoor is tevens advies van derden gevraagd, DTV adviseurs, om te komen tot een onderbouwd advies. In deze rapportage is een aantal keuzen gemaakt, welke uitgebreid worden toegelicht. Uitgangspunt in het onderzoek is het realiseren van de Autoluwe Dorpsstraat (voorkeur eenrichting noord-zuid) en het daarbij noodzakelijke flankerend beleid (besluiten december 2023).

In het najaar van 2024 heeft de Provincie aangegeven haar subsidiebeleid aan te passen, wat gevolgen heeft voor dit dossier. Hierdoor is het voor de gemeente noodzakelijk om een keuze te maken, welke projecten hiervoor prioriteit krijgen. Op basis van de meegezonden adviesrapportage geeft het college prioriteit aan de herinrichting van de Ruitersweg en de autoluwe Dorpsstraat.

De raad wordt gevraagd een besluit te nemen als onderdeel van fase 1 van het IVP Castricum - Bakkum. Na dit besluit volgt de afronding van IVP fase 2 medio 2025.

Deelprojecten

In het adviesrapport splitsen wij het bovenstaande vraagstuk in twee deelprojecten om duidelijkheid en structuur aan te brengen in dit vraagstuk. Het betreft de deeldossiers:

- A. Autoluwe Dorpsstraat met eenrichtingsverkeer noord-zuid, inclusief flankerend beleid Prinses Beatrixstraat, Ruitersweg, Mient, Stationsweg en de overige onderzoeken genoemd onder 2f (zie besluit 1-3 van december 2023).
- B. De herinrichting van de Beverwijkerstaatweg t.h.v. de overweg in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, in samenwerking met ProRail. Dit onderdeel is niet in het advies opgenomen en wordt als apart project in samenwerking met ProRail, nader uitgewerkt (tot een ontwerp incl. raming) om te komen tot het voorbereiden van een bestuursovereenkomst (zie besluit 4 van december 2023).

INVLOED KADERS OP KEUZERUIMTE

Dit voorstel heeft betrekking op de volgende in het coalitieakkoord 2022-2026 opgenomen onderdelen in de programma's Economische Vitaliteit en Verkeer:

2.2.1 Levendige dorpscentra

Levendige dorpscentra dragen bij aan behoud van voorzieningen en sociale cohesie in de dorpen. De dorpscentra moeten aantrekkelijk zijn en ruimte bieden voor ontmoeting. De gemeente neemt hierin de regie. Gedacht kan worden aan stimulering van het bezoek, actief tegengaan van leegstand, herinrichting van de openbare ruimte en verbetering van samenwerking met stakeholders. In Limmen onderzoeken we de mogelijkheid om voor de katholieke kerk een dorpsplein te realiseren en in Castricum heeft de Burgemeester Mooijstraat onze aandacht.

2.2.2 Verkeersveiligheid

De afwikkeling van het verkeer in de stationsomgeving is al langere tijd een knelpunt als we kijken naar de veiligheid en filevorming/doorstroom van auto's. De invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in de nabije toekomst zal de situatie niet verbeteren. Helderheid over een oplossing aan inwoners is gewenst. Een oplossing is mede noodzakelijk vanwege mogelijke uitbreiding van de Castricummerwerf, de woningbouwplannen in de stationsomgeving en de levendigheid van de dorpskern Castricum. De oplossing moet in de basis worden betaald door de partij(en), die het probleem veroorzaken, aangezien de gemeente Castricum nauwelijks beschikt over de daartoe benodigde financiële middelen.

We stimuleren het fietsen, vanwege de bijdrage aan een gezond leefpatroon en de geringe milieubelasting voor de omgeving. We zien kansen voor de bevordering van fietsrecreatie en -toerisme. We zetten maximaal in op fietsveiligheid, doorfietsroutes voor woon-werk verkeer en het oplossen van fietsknelpunten in combinatie met het stimuleren van openbaar vervoer. Prioriteit heeft het realiseren van een gescheiden fietspad Akersloot-Limmen, het realiseren van een veilige Dorpsstraat en de aanleg van een veilig fietspad langs de N203.

TOELICHTING OP HET VOORSTEL

Herinrichting Dorpsstraat als fietsstraat

De Dorpsstraat is in 2010 als fietsstraat ingericht. Door de hoge autointensiteit en rijsnelheid, komt deze fietsstraat niet goed tot zijn recht. Binnen het verdiepend onderzoek naar de herinrichting van de Dorpsstraat zijn twee hoofdpunten onderzocht.

1. Inrichting van de straat conform actuele CROW-richtlijnen: O.a. worden snelheidsremmende maatregelen toegevoegd.
Hierbij mee te nemen verkeersbesluiten: Het vele laden en lossen op de rijbaan is, vanwege de vele inhaalbewegingen, onveilig. Omdat de Dorpsstraat een winkelgebied betreft, moet laden en lossen mogelijk blijven. Het voorstel is te werken met venstertijden (buiten spitstijden). Tegelijkertijd dient het afsluiten van de Dorpsstraat op uitgaansnachten adequaat te worden geregeld; dit kan in combinatie met een extra snelheidsremmer in het zuidelijke wegvak.
2. Invoering van eenrichtingsverkeer (noord-zuid): Eenrichtingsverkeer verlaagt de verkeersdruk en verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. Het heeft ook positieve effecten op de verkeerssituatie op spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg, maar vereist aanpassing van de verkeerscirculatie in Castricum. Het flankerend beleid in straten rondom het centrum is in dit rapport nader uitgewerkt. Tevens is voor het instellen van eenrichtingsverkeer te zijner tijd een verkeersbesluit noodzakelijk.

Ruiterweg, Mient en Stationsweg

Door de herinrichting van de autoluwe Dorpsstraat inclusief invoering van eenrichtingsverkeer, zal er meer verkeer op de Ruiterweg-Mient-Stationsweg gaan rijden. Adviesbureau DTV heeft onderzocht of dit veilig mogelijk is door deze route in te richten als GOW30 (30 km/h). Adviesbureau DTV geeft in haar onderzoek aan dat (1) de weg nu niet voldoet aan de CROW-richtlijnen voor een GOW50 en (2) ruimte ontbreekt om de weg hiervoor geschikt te maken. Geadviseerd wordt om het wegprofiel aan te passen naar een GOW30-profiel met streetprint, bredere fietspaden, het toepassen van een schampstrook tussen rijloper en fietspad en het toevoegen van snelheidsremmers.

De voorgestelde nieuwe situatie voldoet - net als de huidige situatie - nog niet aan de eisen voor een hoofd fietsroute. Geadviseerd wordt de hoofd fietsroute te verplaatsen naar de Helmkade en de Ruiterweg af te waarden naar een secundaire fietsroute. Het verlagen van de snelheid resulteert voor de buslijnen tot een vertraging die te verwaarlozen is.

Prinses Beatrixstraat

De Prinses Beatrixstraat is momenteel een tweerichtingsweg met als maximaal toegestane rijsnelheid 50 km/h. Op marktdagen (Dorpsstraat afgesloten voor doorgaand verkeer) is de verkeersintensiteit hoger. Door invoering van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, worden de autointensiteit tijdens de avondspits hoger in deze straat. In de participatie hebben de bewoners hun zorgen hierover geuit en de raad gevraagd mogelijkheden tot herinrichting te onderzoeken. Onderzocht is of een GOW30 profiel geschikt is. Het advies is om de weg in te richten als GOW30. Dit is met zowel eenrichtingsverkeer als tweerichtingsverkeer veilig mogelijk:

- bij een tweerichtingsprofiel wordt geadviseerd om brede fietsstroken en schampstroken tussen rijloper/parkeerstrook en fietspad te realiseren;
- bij een eenrichtingsprofiel ontstaat er ruimte voor bredere fietspaden, waardoor gemotoriseerd- en fietsverkeer strikt is gescheiden. Om de lagere rijsnelheid geloofwaardig en afdwingbaar te maken zijn ook dan streetprint en snelheidsremmende maatregelen nodig.

Eenrichtingsverkeer vermindert weliswaar de verkeersintensiteit in de Prinses Beatrixstraat, maar leidt wel tot omrijdbewegingen voor auto's en bussen. De omrijdbewegingen van de buslijnen zorgt voor jaarlijks hoge extra kosten voor de gemeente Castricum en een verlaging van de vervoerswaarde in een deel van de kern Castricum. Ook moeten bewoners van Castricum-oost komend uit het zuiden hierdoor fors meer omrijden. De raad wordt daarom geadviseerd tweerichtingsverkeer in de Prinses Beatrixstraat te behouden en de weg in te richten met een GOW30-profiel.

Marktverplaatsing

Tijdens inwonersparticipatie in 2023 werd veelvuldig gevraagd om de markt te verplaatsen vanwege overlast op marktdagen, zoals omrijdbewegingen voor bewoners van de Verzetsheldenbuurt. Vier mogelijke locaties zijn onderzocht, deze locaties geven voor- en nadelen voor diverse weggebruikers. Verplaatsing is vanuit verkeerskundig oogpunt echter niet noodzakelijk. Aandachtspunt bij eventuele verplaatsing in de Dorpsstraat is dat er een geschikte omleidingsroute voor (regionaal) fietsverkeer voorhanden is. Onder marktkooplieden is er geen draagvlak voor verplaatsing van de markt buiten het centrumwinkelgebied.

Centrum-Noord eenrichtingsverkeer

Bij invoering van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat moeten bewoners van de Verzetsheldenbuurt omrijden om vanuit Heemskerk naar hun bestemming te komen. Om sluipverkeer van bewoners van Castricum-oost door het noordwestelijke deel van het centrum te voorkomen, wordt geadviseerd om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Burgemeester Zaalbergstraat en Pernéstraat.

Torenstraat

De Torenstraat zal meer verkeer ontvangen door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, vooral vrachtverkeer. Omdat de verwachting is dat de toename beperkt blijft, wordt geadviseerd dit te monitoren. Stopverboden tijdens spitsuren kunnen worden ingevoerd om verkeer beter af te wikkelen.

Pleinfunctie Dorpsplein

Het verbeteren van de functie van het horecaplein en de maatregelen te onderzoeken en deze te dekken vanuit het programma versterking winkelgebieden. Wat betreft verkeer is het niet gewenst om het horecaplein om te vormen tot een dorpsplein, omdat dit een verdere beperking voor de regionale doorfietsroute vormt.

Eindbeeld voor Castricum in 2030

Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk geleid via de al in het verleden vastgestelde voorkeursroute (Stationsweg – Mient – Ruitersweg – Kleibroek – Oranjelaan). De Dorpsstraat wordt uitgevoerd als eenrichtingsstraat (noord-zuid) om dit af te dwingen en zo meer ruimte te geven aan de fietsers en het verblijfsklimaat in en de oversteekbaarheid van de Dorpsstraat te verbeteren. De Prinses Beatrixstraat en de voorkeursroute ten zuiden van de Kleibroek worden ingericht als GOW30-wegen. Om sluipverkeer in het centrum te beperken, wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd in de Burgemeester Zaalbergstraat en Pernéstraat. De Torenstraat blijft ongewijzigd. Voor deze herinrichtingen dient budget te worden gereserveerd.

DOOR HET COLLEGE OVERWOGEN ALTERNATIEVEN

Niet van toepassing op dit besluit.

REGIONALE SAMENWERKING EN COULEUR LOCALE

n.v.t.

RISICO'S

Lang en controversieel dossier

De besluitvorming kent voor- en nadelen. Het instellen van eenrichtingsverkeer noord naar zuid in de Dorpsstraat draagt echter tevens bij aan verdere verbetering van de verkeersveiligheid op de overweg. Voor het welslagen van dit project is het om die reden van belang vast te houden aan eerdere besluitvorming.

Heldere communicatie

De zorgen van inwoners en ondernemers concentreren zich vooral op dat wat voor hen verandert op de *korte termijn*. Van belang is dat deze technisch complexe opgave nog beter wordt uitgelegd en dat daarbij ook aandacht is voor het belang van de te nemen maatregelen voor de *lange termijn*, te weten:

- een levendig dorpscentrum dat bijdraagt aan behoud van voorzieningen en sociale cohesie;
- een goede en veilige verkeersafwikkeling in Castricum en bereikbaarheid van Castricum (OV (met PHS), voetganger, fiets en auto waarbij maximaal wordt ingezet op fietsveiligheid in combinatie met het stimuleren van OV).

Het is derhalve van belang om helder te blijven communiceren over deze complexe opgave en bewoners goed mee te nemen in de uitkomsten van deze participatie en de (bestuurlijke) vervolgstappen.

FINANCIËN

Voor het uitvoeren van de diverse herinrichtingen dient geld gereserveerd te worden. De uitvoeringskosten van deze projecten worden verwerkt in de kadernota 2026. Een deel kan worden gesubsidieerd door provinciale subsidies. De benodigde investeringen voor deze projecten worden afgeschreven over 50 jaar, waarbij de jaarlijkse lasten per project op enkele duizenden euro's per jaar terug komen binnen de exploitatiebegrotingen als afschrijving.

DUURZAAMHEID

Een autoluwe Dorpsstraat en daarmee samenhangende veiliger spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg dragen positief bij aan de verkeersveiligheid, doorstroom en duurzame bereikbaarheid van de dorpskern. Dit zijn belangrijke thema's in het coalitieakkoord 2022-2026.

De dorpskern van Castricum moet voor nu en in de toekomst bereikbaar en toegankelijk zijn, op een veilige manier voor voetgangers, fietsers, automobilisten en OV-gebruikers, die zowel inwoner als bezoeker kunnen zijn. Er wordt maximaal ingezet op fietsveiligheid, doorfietsroutes en het oplossen van fietsknelpunten in combinatie met het stimuleren van openbaar vervoer.

PARTICIPATIE

Na het tussenbesluit van 23 december 2023 heeft er in deze fase van het onderzoek geen participatie meer plaats gevonden. Zodra de herinrichtingen op de planning staan, wordt per project participatie gevoerd over het ontwerp.

UITVOERING, PLANNING EN ORGANISATIE

Qua volgorde wordt de volgende planning geadviseerd:

Nr.	Project	Beschrijving	Planning
1	Dorpsstraat deelproject 1	Dorpsstraat met snelheidsremmende maatregelen, inclusief aanpassingen vernieuwd inzicht CROW fietsstraat en verkeersbesluit venstertijden.	Uitvoering 2025
2	LVO Beverwijkerstraatweg (geen onderdeel van dit besluit)	Uitvoeren van het LVO ontwerp inclusief herinrichten van de Beverwijkerstraatweg vanaf huisnr 42a met GOW30 profiel. Incl. verkeersbesluit afsluiten Schoutenbosch voor motorvoertuigen en incl. bijkomende kosten	Uitvoering 2026
3	Ruiterweg	Herinrichten GOW30 profiel, inclusief snelheidsremmende maatregelen.	Uitvoering 2027/2028 Combineren met Mient en Stationsweg
4	Prinses Beatrixstraat	Herinrichten conform GOW30 profiel tweerichtingsverkeer	Uitvoering 2028/2029
5	Dorpsstraat deelproject 2	Verkeersbesluit Dorpsstraat eenrichtingsverkeer Plaatsen verkeersborden	Uitvoering 2029/2030

		Aanpassen kruispunt Dorpsstraat- Stationsweg	
6	Centrumstraten noord-west: Pernéstraat en Zaalbergstraat	Tegengaan sluipverkeer d.m.v. Verkeersbesluit eenrichtingsverkeer	Uitvoering 2029/2030


BIJLAGEN

Adviesrapportage verdiepende onderzoek na tussenbesluit Overweg Beverwijkerstraatweg
en autoluwe Dorpsstraat d.d. 19 december 2024

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Castricum



Mevrouw drs. H.G.M. Bakker
secretaris



De heer B.A. Tap
burgemeester