

Castricum, 15 oktober



Gemeente Castricum
t.a.v. het College van B&W
Raadhuisplein 1
1902 CA Castricum

Betreft: bezwaar verkeersbesluit 4 september 2026 inzake LVO-maatregelen

Geacht College,

De Vereniging Castricum Veilig (VCV) maakt bezwaar tegen uw verkeersbesluit maatregelen LVO Beverwijkerstraatweg/ Stationsweg van 4 september 2026.

Ons bezwaar richt zich tegen de volgende onderdelen van het besluit:

- De aanleg van een voorsorteerstrook naar de Puikman (besluit 11.),
- Het verbieden van in- en uitgaand autoverkeer naar en van het Schoutenbosch (besluit 4.),
- Het uitbuigen van het fietspad in de bocht Stationsweg/Dorpsstraat,
- Het samenvoegen van de fietsoversteek en het instellen van gedeeltelijk tweerichtingsverkeer voor fietser in de Beverwijkerstraatweg (besluiten 5. en 7.),
- Het afsluiten voor fietsverkeer van de doorsteek ten oosten van het NS station naar de Beverwijkerstraatweg (besluiten 2. en 3.).

Hieronder lichten wij ons bezwaar tegen deze onderdelen toe.

Voorgeschiedenis onveilig maken bocht Stationsweg/Dorpsstraat

Zevenentwintig jaar geleden, in 1999, besloten uw voorgangers tot een reconstructie van de bocht Dorpsstraat/Stationsweg. Het doel van deze maatregelen was het opheffen van de “black spot” status van het toenmalige kruispunt en het verminderen van de verkeersdruk in de Dorpsstraat. Het verminderen van de verkeersdruk in de Dorpsstraat staat vanaf tenminste 1987 centraal in de analyse en aanpak van de vermeende verkeersonveiligheid in Castricum door het gemeentebestuur van Castricum. De weerstand tegen de aanpak was er veertig jaar geleden al en deze lijkt in de tijd alleen maar te zijn toegenomen.

Met het verkeersbesluit ten aanzien van de genoemde bochtreconstructie in 1999 is dit voor politici en verkeersambtenaren belangrijke beleidsdoel slechts ten dele bereikt.

Tegen dat verkeersbesluit heeft de Vereniging Castricum Veilig (VCV) zich tot aan de Raad van State verweerd. Centraal in ons bezwaar stond dat (1) het kruispunt helemaal geen black spot was en (2) de bochtreconstructie tot veiligheidsproblemen op de spoorwegovergang zou leiden voor verkeer komend vanuit de richting Heemskerk.

VCV verloor deze zaak bij de Raad van State, die – in tegenstelling tot een eerdere uitspraak van de Rechtbank - meende dat het gemeentebestuur voldoende blijf had gegeven van belangenafweging en motivatie.

VCV verloor de rechtszaak en Castricum verloor een tot dan toe veilige spoorwegovergang. Want wat VCV voorzag en gedetailleerd heeft uitgelegd is precies uitgekomen. De tot dan toe veilige spoorwegovergang werd na de bochtreconstructie onveilig. Het gaat hier overigens niet om objectieve onveiligheid, want er gebeuren nagenoeg geen ongelukken. Het gaat om subjectieve onveiligheid, vooral gevoeld door uw gemeentebestuur en door Pro-Rail.

De LVO maatregelen waartoe in uw verkeersbesluit van 4 september 2026 besluit zijn naar onze mening onvoldoende om de subjectieve onveiligheid op de spoorwegovergang te verminderen. Sterker nog, wij menen dat de aangekondigde maatregelen juist tot een toename daarvan zal leiden. Dit lichten wij hieronder toe.

Het verkeersbesluit en LVO doelstelling

Arcadis beschrijft op pagina 9 van het rapport “Variantenstudie Beverwijkerstraatweg – Castricum” d.d. 29 april 2021 (hierna: Arcadis) de doelstelling die met het LVO bereikt moet worden:

“het verbeteren van de veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen met slimme, kosteneffectieve maatregelen zodat het aantal incidenten verder vermindert.”

VCV is van mening dat de belangrijkste van door u in uw verkeersbesluit aangekondigde maatregelen allerminst bijdragen aan het bereiken de LVO doelstelling zoals Arcadis deze formuleert.

Het verkeersbesluit verbetert de doorstroming

In de motivering voor het verkeersbesluit van 4 september 2026 schrijft u:

“De kans dat voertuigen onbedoeld op de overweg stilstaan en gevaarlijke situaties op de overweg veroorzaken wordt door de maatregelen zoveel mogelijk verkleind.”

VCV is het met deze motivering oneens. Wij verwachten het tegenovergestelde. De kern van ons bezwaar tegen het verkeersbesluit is dat zowel de door uw ingeschakelde deskundigen en als uw ambtenaren ten onrechte geen onderscheid maken tussen doorstroming van (1) autoverkeer OP de overweg en (2) autoverkeer NAAR de overweg. Dit is een ernstige omissie die belangrijke gevolgen heeft voor de beoordeling van de effectiviteit van twee van de drie belangrijkste maatregelen waarop het verkeersbesluit ziet.

In het simulatie-onderzoek “LVO-maatregelen overweg Beverwijkerstraatweg” van 16 juli 2020 schrijft Goudappel Coffeng (hierna: Goudappel Coffeng) op pagina 8:

“in alle varianten wordt er voor verkeer van zuid naar noord op de Beverwijkerstraatweg een voorsorteerstrook aangelegd in de richting van de Puikman. De gedachten achter deze voorsorteerstrook zijn meerledig. Ten eerste kan gemotoriseerd verkeer in de huidige situatie vaak niet links afslaan in de richting van de Puikman omdat het in de wachtrij staat voor een gesloten overweg. Daarom rijdt verkeer vaak links langs de wachtrij (op de rijstrook voor

verkeer in tegengestelde richting) om toch linksaf te kunnen slaan. Met de aanleg van de voorsorteerstrook wordt de Puikman op legale wijze beter te bereiken. Ten tweede stagneert (wachtend) linksafslaand verkeer naar de Puikman soms het afrijden van verkeer Castricum-in na opening van de bomen op de overweg. De stroom verkeer vanuit Castricum naar het zuiden heeft dan immers voorrang. Hierdoor kan verkeer naar de Puikman niet afrijden, maar blokkeert daardoor het verkeer vanaf het zuiden dat Castricum-in wil. De voorsorteerstrook zorgt er voor dat wachtend linksafslaand verkeer het verkeer Castricum-in niet meer blokkeert.”

De ernst van het door deze maatregel op te heffen probleem (het links langs de wachtrij rijden) wordt in geen van de rapporten gekwantificeerd. Dat zal gebeuren, maar het is allerm minst duidelijk dat het zo vaak voorkomt dat ingegrepen moet worden. Tot een toename van het aantal verkeersongevallen heeft het ook niet geleid. Maar de nu voorgestelde “oplossing” van de voorsorteerstrook leidt naar onze mening tot een forse toename van de subjectieve onveiligheid op de overweg. U raakt hierdoor verder af van het LVO-doel.

Voorsorteerstrook naar Puikman (besluit 11.)

Een belangrijke maatregel in uw verkeersbesluit is het aanbrengen van een voorsorteervak op de Beverwijkerstraatweg in de richting van de Puikman. Analooq aan Goudappel Coffeng stelt u dat deze maatregel voorkomt dat links afslaand verkeer onnodig moet wachten.

Het is evident dat links afslaand verkeer bij gesloten spoorbomen baat heeft bij een lange voorsorteerstrook. Het is ook waarschijnlijk dat automobilisten dankzij deze voorziening vaker voor deze afslag zullen kiezen. Zodoende zal er minder linksafslaand verkeer zijn temidden van auto's die in gang komen nadat de overweg afgesloten is geweest. Dat leidt tot een betere doorstroming NAAR de overweg.

Maar OP de overweg ontstaat hierdoor - ceteris paribus – een verhoogde kans op opstoppen OP de overweg. Om deze reden vindt VCV het aanleggen van een voorsorteerstrook naar de Puikman niet in het belang van de verkeersveiligheid.

Over de gevolgen voor de Puikman bent u stil. Uit het Arcadis rapport blijkt dat de Puikman te zijner tijd een COW-30 status zal krijgen. Uw verkeersbesluit ziet onder andere in het verleggen van fietsverkeer naar de Puikman. In het door opgestelde “Integraal Verkeersplan Castricum-Bakkum” staat dat de hoofdfietsroute naar de Puikman-Duinenboschweg-Oude Parklaan zal worden verlegd. Terwijl u de Puikman deze grotere rol voor langzaamverkeer toedicht, besluit u tegelijkertijd dat de doorstroming van autoverkeer naar de Puikman verbeterd moet worden. Dit lijkt ons een besluit uit het ongerijmde.

De maatregel lijkt allerm minst in het belang van sportvereniging RKSV Vitesse'22. Dit is de grootste sportvereniging in het CAL gebied met een zeer grote jeugdafdeling. Vooral in de middag en vroege avond maken veel jeugdleden gebruik van de fiets om van en naar het sportcomplex te komen. Verzwaring van de stroom autoverkeer op deze route rond de avondspits is nadelig voor de verkeersveiligheid van deze kwetsbare groep weggebruikers.

Over de voorsorteerstrook stelt Arcadis op pagina 39 van het eerder genoemde rapport: *“Desalniettemin is de maatregel op het niveau van het gemodelleerde netwerk een no-regret en draagt bij aan een verbetering van de doorstroming.”*

VCV ziet niet in hoe deze maatregel bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Puikman. Zoals wij hierboven stellen kan de maatregel ook worden opgevat als een effectieve LVO maatregel. Het maakt dat het aanleggen van een voorsorteervak richting de Puikman de verkeersonveiligheid op de overweg zal vergroten en zal leiden tot grotere onveiligheid van de Puikman voor het fietsverkeer dat u ter plaatse wenst uit te breiden.

In dit kader wijzen wij op de volgende opmerkingen in het eerder aangehaalde rapport van Goudappel Coffeng op pagina 11:

“De toename van verkeer wordt dus nadrukkelijk niet veroorzaakt door de voorsorteerstrook, maar door de combinatie van autonome verkeersgroei met het vaker (en/of gemiddeld langer) sluiten van de overweg door PHS. Er moet dus in het achterhoofd worden gehouden dat de route via de Puikman c.q. westelijk langs het spoor met name in een situatie met meer verkeer en PHS aantrekkelijker zal worden. Dit is dan echter niet het gevolg van de aanwezigheid van de voorsorteerstrook, maar van de toename in dichtligtijd van de overweg.”

Hierin refereert Goudappel Coffeng naar het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) dat door ProRail na 2030 vrijwel onvermijdelijk zal moeten worden ingevoerd.

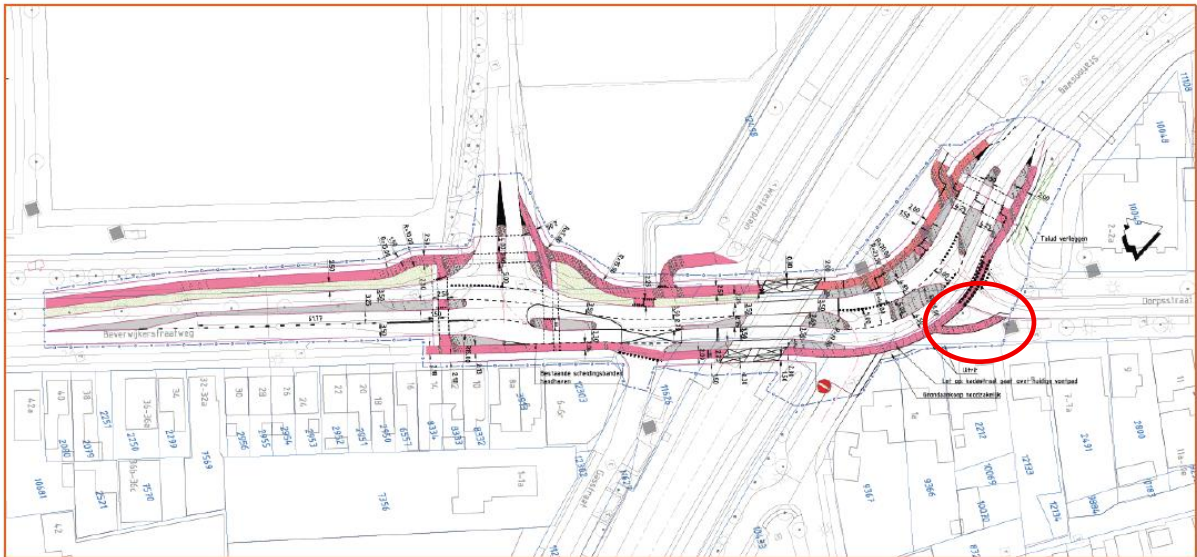
Het geeft aan dat de invoering van het PHS tot nog grotere verkeersonveiligheid op de Puikman zal leiden dan VCV op grond van uitvoering van het huidige verkeersbesluit al verwacht. Ook om deze reden is VCV van mening dat het realiseren van een voorsorteerstrook naar de Puikman afbreuk doet aan uw streven de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij verzoeken u daarom af te zien van deze maatregel in uw verkeersbesluit van 4 september 2026.

Bochtreconstructie Stationsweg/Dorpsstraat (besluit: niet aangeduid)

In uw verkeersbesluit kondigt u de realisatie aan van een uitbuijing voor van het fietspad in de bocht Stationsweg/Dorpsstraat. Uw motiveert deze infrastructurele maatregel met de verwachting dat het ruimte geeft aan automobilisten om de complexe afslag naar de Dorpsstraat te maken.

Naar onze mening kiest u hiermee voor een betekenisloze aanpassing aan de na 1999 gemaakte bochtconstructie, waarin het maken van de complexe afslagsituatie centraal stond. Wij voorzagen het verkeersveiligheidsprobleem dat hiermee veroorzaakt zou worden. Bij de rechtbank bepleitten wij een variant die het probleem grotendeels kon oplossen, i.c. het rechtdoor laten rijden van fietsers die zich richting Dorpsstraat willen begeven. Dit zou de complexiteit aanzienlijk kunnen verlagen. Hiermee heeft het toenmalige gemeentebestuur niets gedaan, naar verluidt omdat het in de Dorpsstraat mogelijk een samenkomstconflict zou kunnen veroorzaken tussen auto's en fietsers.

In het rapport van Arcadis wordt op pagina 49 een ontwerpschets getoond van Goudappel Coffeng die hoort bij variant 4. Daarop is te zien dat men de suggestie van VCV uit 1999 heeft uitgewerkt. Zie hieronder.



Figuur 26 Schetsontwerp variant 4.

In het rapport wordt over deze specifieke uitwerking geen verdere toelichting gegeven. Daardoor is niet duidelijk welke voor- of nadelen door de externe deskundigen zijn geconstateerd. In elk geval is deze variant afgefallen. VCV vermoedt dat dit ontwerp had kunnen bijdragen aan het verminderen van de complexiteit in de bochtconstructie voor verkeersdeelnemers.

Wat u nu voorstelt verandert niets aan de complexiteit voor verkeersdeelnemers. Wellicht zullen naar de Dorpsstraat afslaande automobilisten iets minder moeite hebben om het gedrag van de naast-rijdende fietsers te beoordelen en in te schatten. Maar het effect lijkt minimaal en dat het tot een materiele verbetering van de doorstroming op de overweg zal leiden is in onze visie hoogst onwaarschijnlijk. Bovendien, zoals hierna zal blijken bij het behandelen van de voorgestelde maatregelen t.a.v. het Schoutenbosch, verwacht Arcadis dat de problematiek in de complexe bocht zal verergeren. Wij onderschrijven die mening en stellen vast dat het u verder af zal brengen van het bereiken van het doel van de LVO maatregelen.

Het roept bij ons de vraag op waarom u schaarse financiële middelen zou willen steken in een infrastructurele maatregel die geen noemenswaardig oplossend vermogen zal hebben. In de terminologie van uw verkeersdeskundigen noemen wij het aanpassen van de complexe bocht daarom een zeer risicovolle maatregel die na aanleg grote spijt zal kunnen veroorzaken. Wij verzoeken u deze maatregel uit het verkeersbesluit te verwijderen.

Schoutenbosch – verkeerskundig (besluit 4.)

Een ander heet hangijzer is de in uw verkeersbesluit voorgestelde sluiting van de toerit van en naar het Schoutenbosch. Vanuit de verzetsheldenbuurt is hier zeer veel bezwaar tegen. Dat richt zich op de lange omrijdbewegingen die hiervan het gevolg zullen zijn door de bovendien smalle buurtwegen en op de toename van de verkeersonveiligheid in deze buurt. Dit is door inwoners van deze buurt duidelijk naar voren gebracht in de door u georganiseerde participatiebijeenkomsten. Er lijkt echter niets mee gedaan te zijn.

Uw besluit blijkt verder te gaan ten opzichte wat is onderzocht en wordt aangeraden van de door u geraadpleegde externe deskundigen. Zo schrijft Goudappel Coffeng op pagina 7 over het Schoutenbosch het volgende:

“In alle varianten wordt inrijdend gemotoriseerd verkeer Schoutenbosch-in verboden. Er wordt voor gemotoriseerd verkeer eenrichtingsverkeer Schoutenbosch-uit ingesteld. Dit vooral om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer Schoutenbosch-in voorrang moet verlenen aan achteropkomende fietsers, waardoor verkeer dat Castricum-in wil rijden naar de Stationsweg of Dorpsstraat geblokkeerd wordt (hetgeen in de huidige situatie veelvuldig leidt tot stilstaand verkeer op de overweg).”

In de rapporten van Arcadis en Goudappel Coffeng wordt nergens gepleit voor van het volledig afsluiten voor autoverkeer van het Schoutenbosch. Arcadis concludeert weliswaar dat een volledige knip (fysieke afsluiting) de enige manier is om de verkeersstromen direct naast het spoor volledig te ontvlechten. Maar daarmee is niet gesteld dat zo’n vergaande maatregel ook noodzakelijk is voor het bereiken van minder subjectieve onveiligheid op de spoorovergang. Wel heeft uw besluit ingrijpende gevolgen voor de verkeersbewegingen in de verzetsheldenbuurt en in de bocht Stationsweg/Dorpsstraat.

De maatregel die u aankondigt voor de aansluiting Stationsweg/Schoutenbosch gaat dus veel verder dan wat de deskundigen hebben doorgerekend en geadviseerd.

Elke motivatie hiervoor ontbreekt en de hoogstwaarschijnlijk was de afweging van de bij deze maatregel in het geding zijnde belangen zeer gebrekkig.

Arcadis citeert op pagina 39 van haar rapport uit het simulatie-onderzoek van Goudappel Coffeng over het negatieve effect dat het instellen van eenrichtingverkeer op het Schoutenbosch zal hebben op de complexe bocht Stationsweg/Dorpsstraat:

“Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Schoutenbosch en de middengeleider is ter plaatse gunstig, maar pakt zeer negatief uit voor de Dorpsstraat qua verlietstijd en wachtrijen. Ook gaan er (meer) wachtrijen terugslaan tot op het spoor van verkeer dat de Dorpsstraat in wil rijden, maar voorrang moet verlenen aan fietsers (op het tweerichtingenfietspad). Het probleem dat opgelost wordt bij de Schoutenbosch komt dus iets verder (en sterker) terug bij de Dorpsstraat.

Om de LVO-variant echt zinvol te laten zijn zou ook ingaand verkeer op de Dorpsstraat tegengegaan dan wel flink gereduceerd moeten worden (en dit geldt eigenlijk ook voor uitrijdend verkeer). De ‘pijn’ verschuift dus van de Schoutenbosch naar de Dorpsstraat. Daardoor hebben bovendien meer auto’s hinder omdat auto’s die regulier op de Dorpsstraat ‘beperkte’ hinder ondervonden bij LVO ook extra hinder ondervinden als gevolg van auto’s vanaf de Schoutenbosch.”

De situatie in de bocht Stationsweg/Dorpsstraat zal dus ook volgens beide externe deskundigen eerder ernstiger worden dan verbeteren. Ten aanzien van motivering en belangenafweging is uw verkeersbesluit daarom gebaseerd op drijfzand.

Schoutenbosch – bredere reikwijdte

Het verbieden van zowel in- en uitrijdend autoverkeer bij de inrit naar het Schoutenbosch is ingrijpend voor de hele Verzetshelden buurt. Naar onze mening verdient dit daarom een veel bredere belangenafweging dan een zuiver verkeerskundige. Die laat u achterwege er is geen enkel verkeerskundig onderzoek bekend waarin de volledige afsluiting, zonder verdere maatregelen elders, wordt onderbouwd. In het Arcadis rapport en het Goudappel Cofeng rapport wordt gesproken over noodzakelijke maatregelen in de Verzetsheldenbuurt bij het instellen van éénrichtingsverkeer bij Schoutenbosch, volledige afsluiting zal deze noodzaak versterken.

De afsluiting voor auto's raakt direct de ontsluitingsstructuur van de Verzetsheldenbuurt en is de 2e afsluiting voor autoverkeer na het afsluiten van de Schoolstraat in 2023.

Dat is ingrijpend, niet alleen verkeerstechnisch maar ook maatschappelijk en qua milieubelasting. Het wegnemen van weer een toe- en uitgangsweg veroordeelt automobilisten om op de twee andere aanrijdmogelijkheden de wijk in en uit te gaan. Dat leidt tot concentratie op de krap bemeten wegen in deze relatief grote wijk van Castricum met ook nog een grote middelbare school aan de buitenzijde.

Confrontaties tussen automobilisten die in de straten met veel geparkeerde auto's elkaar niet kunnen passeren kan tot spanningen en onbedoeld asociaal gedrag leiden. Daarnaast zijn op de marktdagen de Breedeweg en de Overtoom toegewezen als hoofdfietsroute waarbij conflicten tussen fietsers en automobilisten sterk wordt vergroot.

Zolang niet alle auto's elektrisch worden aangedreven zullen de meer geconcentreerde verkeersbewegingen in sommige straten tot meer milieubelasting leiden. Dat is naar de mening van VCV in strijd met de bepalingen in de Wet milieubeheer.

Dit zijn onbedoelde consequenties van de te nemen verkeersmaatregel die in uw belangenafweging niet lijken te zijn meegenomen.

Dit, gevoegd bij de afwijking die u zich veroorlooft ten opzichte van uw externe deskundigen, maakt de maatregel uitermate zwak gemotiveerd en toont aan de in het geding zijnde belangen onvoldoende zijn afgewogen.

VCV acht volledige afsluiting 24/7 voor autoverkeer van de toe- en afrit van en uit het Schoutenbosch uitermate onwenselijk en onredelijk. De ernstigste hinder van rechts afslaand autoverkeer doet zich voor op werkdagen tijdens de ochtend- en avondspits. Het gaat daarom over beperkte momenten per week. Daarbuiten leidt het niet tot stremming op de overweg. Dit maakt permanente afsluiting voor autoverkeer een onevenredig belastende maatregel voor de verzetsheldenbuurt.

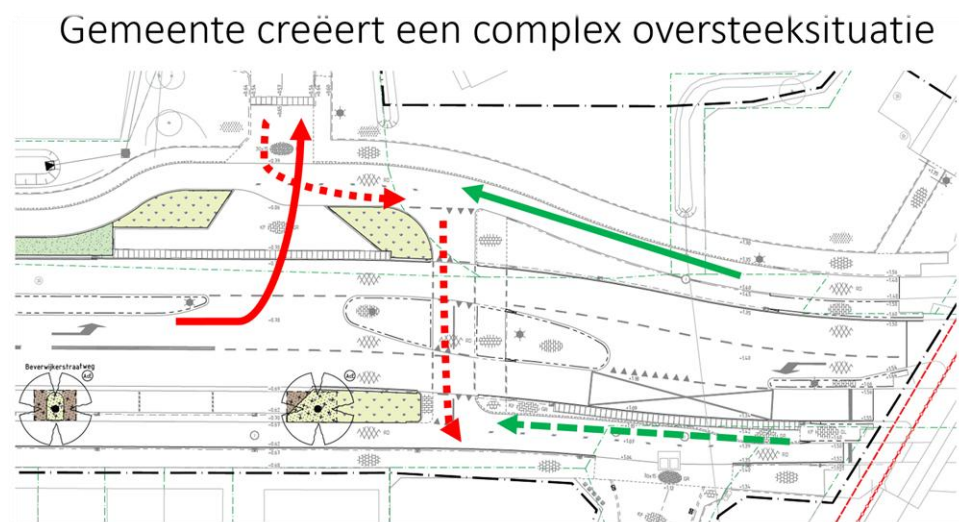
Daarom verzoekt VCV het gemeentebestuur terug te komen op dit besluit en grondig onderzoek te doen naar alternatieven zoals spits-gebonden afsluiting door middel van elektronisch aanstuurbare palen, verkeerslichten, camera's tegen roodlicht negatie en dergelijke. Als geen van deze mogelijkheden werken, pas dan kunt u als uiterste maatregel een inrijverbod instellen voor autoverkeer komend vanaf de spoorwegovergang.

Samenvoeging fietspaden en tweerichtingverkeer Beverwijkerstraatweg (besluiten 5. en 7.)

Een vrijwel onbesproken maatregel is het verleggen van de rijbaanoversteek in de Beverwijkerstraatweg voor fietsers en voetgangers komend vanuit de Puikman. Deze oversteek wordt verlegd naar het westen, waardoor ter plaatse een stukje tweerichtingverkeer zal ontstaan voor fietsers aan de westzijde nabij de spoorwegovergang en ook op de oversteek zelf. Daar zullen jeugdige sporters komend vanaf het sportcomplex aan de Puikman mee te maken krijgen.

Aan de zuidzijde wordt dat ook gecreëerd, waarschijnlijk om de stroom jeugdige fietsers komend vanaf het Bonhoeffer College via deze nieuwe oversteek naar de overzijde van de Beverwijkerstraatweg te kunnen leiden.

In de optiek van VCV wordt hierdoor een andere complexe verkeerssituatie gecreëerd. Zoals wij geleerd hebben van de bochtreconstructie in 1999 kan dat verkeersonveiligheid in de hand werken. Dat verwacht VCV ook op deze locatie.



Bron: VCV september 2026; 03 Bijlage Definitief Ontwerp LVO d.d. 27 maart 2025

Met uw maatregel dwingt u het fietsverkeer op drie plaatsen tegen elkaar in te rijden. De situering dichtbij de spoorwegovergang maakt dit een bijzonder gevaarlijke oplossing. Het vrijkomen van de overweg na het passeren van een trein leidt vaak tot ophoping van wachtende fietsers. Als zulke fietsers op gang mogen komen leidt dat tot clusters in beide richtingen met uiteenlopende snelheden.

Wanneer ook het autoverkeer op gang komt na een overwegsluiting zullen oversteekbewegingen bij deze nieuwe oversteeksituatie hachelijk kunnen worden. Automobilisten willen graag doorrijden na het lange stilstaan, in de redelijke verwachting dat zich snel een nieuwe trein kan aandienen. En fietsers – zeker als zij in een drom bij elkaar staan – zullen ongeduldig zijn om over te steken. Dat moeten zij bovendien doen in twee richtingen. Bovendien moeten zulke fietsers erg goed letten op autoverkeer komend vanuit de bocht van de Stationsweg in de richting van de Beverwijkerstraatweg. Dat autoverkeer wil ook snel de overweg passeren en maakt vaak snelheid. Kortom: nieuw te creëren complexiteit nabij een toch al complex verkeersknooppunt.

Willens en wetens schept u hier een nieuw verkeersveiligheidsprobleem. Enige motivatie en belangenafweging wordt hier node gemist.

VCV is van mening dat de maatregel haaks staat op wat het LVO hiermee wenst te bereiken. Deze is niet in het belang van de verkeersveiligheid van vooral jeugdige verkeersdeelnemers.

Opheffen fietspad op het P&R-terrein tussen Westerplein en NS station (besluiten 2. en 3.)

Door het opheffen (afsluiten) van het (brom)fietspad, door u aangeduid als doorsteek, tussen de Beverwijkerstraatweg en het P&R-terrein, vervalt een goede bereikbare en verkeersveilige toegang naar het Westerplein en de grote rijwielstalling gelegen aan de achter ingang van het NS station. U bevestigt dat in uw verkeersbesluit.

De directe fietsverbinding vanaf de Beverwijkerstraatweg richting het station was al een uitgangspunt in de Kadernota Puikman uit 2012. Dat uitgangspunt laat u nu vallen terwijl elke motivering en/of belangenafweging hierover ontbreekt. Nergens in al het onderliggende onderzoek naar LVO maatregelen wordt deze maatregel genoemd. Als het al is ingegeven door een verkeerskundig motief, dan lijkt dit moedwillig achterwege te zijn gelaten.

U stelt dat fietsers gebruik kunnen maken van de route via de weg Puikman. Hiermee verzwaart u de verkeersdruk op de Puikman en vergroot u de bezwaren die dat geeft die wij in de vorige paragraaf over de situatie in de Puikman hebben beschreven.

Een belangrijk bijkomend nadeel van deze maatregel is dat u het bereiken van het NS station voor fietsers onaantrekkelijker maakt. Bewoners met een (brom)fietsers en/of een bakfietsen komend vanuit de gehele woonwijk rondom de Oud Haarlemmerweg, het Schoutenbosch en de Verzetsheldenbuurt moeten omrijden via de Puikman om bij de rijwielstalling aan de achterzijde van het NS Station te komen. Ook werknemers en bezoekers van de bedrijven gelegen op de Castricummerwerf, waaronder de HUBO bouwmarkt, en bezoekers van de aldaar gelegen sportschool maken gebruik van de doorsteek. Afsluiten heeft een grote invloed/verslechtering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

VCV vindt dat deze maatregel geen enkel verband houdt met het LVO en dat het een aanzienlijke verslechtering betekent voor het fietsverkeer ter plaatse. Wij verzoeken u deze maatregel uit het besluit te verwijderen.

Samenhang en gebrek aan oplossend vermogen

Op pagina 8 van het rapport van Arcadis wordt betoogd dat de aanpassingen die in uw verkeersbesluit vervat zijn geen oplossing zijn voor de lange termijn:

“Met de autonome verkeersgroei (2030) en de treinfrequentie vanaf de invoer van de PHS-dienstregeling zullen de gemiddelde wachtrijlengtes voor de overweg flink toenemen als er geen maatregelen genomen worden, vooral in de avondspits.

Wegens de al bestaande congestie en de lange wachtrijen en wachttijden voor de overweg in de spitsuren, zal de problematiek op en rondom de overweg, zonder aanvullende maatregelen, in de nabije toekomst alleen maar versterkt worden.

Gelijkvloerse oplossingen zoals voorkeursvariant 3 zijn daarmee niet toekomstvast (genoeg) en bieden uitsluitend verlichting voor de kortetermijn, tot de invoer van een hogere treinfrequentie danwel de autonome verkeersgroei 2030 [19]. Om die reden is vervolgonderzoek nodig naar een structurele lange termijn oplossing en is besloten dat voorkeursvariant 3 uitsluitend toegepast zal worden om de veiligheid en doorstroming op en rondom de overweg op zo kort mogelijke termijn op een verantwoord peil te brengen, uiterlijk tot de invoer van PHS.

PHS is dus het omslagpunt waarop een oplossing voor de lange termijn moet zijn ingevoerd, dan wel dat spoedige realisatie van die lange termijn oplossing zeker moet zijn.”

Wij stellen in ons betoog dat de kernpunten van uw huidige verkeersbesluit geen oplossend vermogen hebben of zelfs de verkeersveiligheid zullen benadelen. Arcadis voegt hier klip en klaar aan toe dat elk voordeel van uw maatregelen ook slechts van beperkte duur zal zijn. Als wij, onderbouwd met argumenten, concluderen dat uw aangekondigde LVO maatregelen die kwalificatie niet verdienen en als een van uw deskundigen er op langere termijn geen oplossing in ziet, op welke gronden heeft u hiervoor dan kunnen kiezen?

LVO doel bereiken door inzet van moderne technologische hulpmiddelen

In onze hoedanigheid als lid van de door u ooit ingestelde maatschappelijke denktank verkeer hebben wij enige jaren geleden ingebracht dat u de doorstroming op de overweg in plaats van met infrastructurele maatregelen eenvoudiger zou kunnen reguleren met moderne technologische hulpmiddelen.

Het plaatsen van een stoplicht in de Beverwijkerstraatweg voor de bocht naar de Gasstraat in combinatie met een roodlicht-negatiecamera kan in onze optiek een realistische en goedkope oplossing zijn ter dosering van de stroom autoverkeer NAAR de overweg. Dat idee werd door meerdere leden van de denktank positief verwelkomd. Het is echter ambtelijk nooit serieus onderzocht. Men zat op het spoor van ingrijpende infrastructurele maatregelen en was en is daar niet vanaf te brengen.

ProRail heeft echter wel degelijk succes geboekt met de inzet van flitspalen. Zij heeft enige tijd geleden ook plaatsing van flitspalen bij de overweg naar de Beverwijkerstraatweg overwogen. Wij vroegen ProRail op 21 september j.l. per e-mail waarom wij hierover niets terugzien in uw LVO maatregelen. Op 28 september j.l. antwoorde een vertegenwoordiger van ProRail het volgende:

“Ten aanzien van de flitscamera’s kunnen wij u laten weten dat deze uiteindelijk niet bij de spoorwegovergang aan de Beverwijkerstraatweg worden geplaatst. De flitscamera’s waren bedoeld als tijdelijke maatregel. Bij de verdere uitwerking van het nieuwe wegontwerp is gebleken dat de camera’s niet goed in het nieuwe ontwerp kunnen worden ingepast. Omdat het nieuwe wegontwerp een structurele maatregel is, heeft de uitvoering daarvan prioriteit.”

Wij vragen ons af of ProRail na lezing van onze argumenten nog steeds zo positief zal staan tegenover uw LVO maatregelen. Wij zullen ons bezwaarschrift met ProRail delen.

Naar onze mening is veel van wat u nu aankondigt vanuit het perspectief van verkeersveiligheidsbevordering overbodig en kan de LVO doelstelling beter worden bereikt door het de toepassing van moderne technologieën zoals wij eerder hebben voorgesteld. Deze zijn naar onze mening veel effectiever en vooral ook veel goedkoper. Bovendien heeft ProRail na uitgebreide testen met zulke systemen aangetoond dat zij goed toepasbaar zijn.

LVO maatregelen als eerste stap in sluipende besluitvorming

De optelsom van de hierboven beschreven effecten leidt ons tot het beeld dat vooral de verkeerssituatie in de bocht Stationsweg/Dorpsstraat na uitvoering van uw verkeersbesluit onveiliger zal worden.

Ten eerste door de snellere toestroom van autoverkeer naar deze bocht vanaf de spoorwegovergang en door het afsluiten van het rechts afslaande autoverkeer richting het Schoutenbosch. Ten tweede door een hoger verkeersaanbod vanuit de Dorpsstraat richting de spoorweg-overgang als gevolg van het afsluiten voor autoverkeer vanuit het Schoutenbosch.

In de “Adviesrapportage verdiepende onderzoek na tussenbesluit Overweg Beverwijkerstraatweg en autoluwe Dorpsstraat” van de Gemeente Castricum d.d. 19 december 2024 staat het creëren van een autoluwe Dorpsstraat centraal. In de samenvatting op pagina 4 wordt geconstateerd dat de positieve effecten van het invoeren eenrichtingsverkeer aanpassingen vereisen van de verkeerscirculatie in Castricum. Deze aanpassingen zullen gefaseerd worden uitgevoerd. Daarbij wordt de Dorpsstraat in 2029 als laatste aangepakt en het eindbeeld in 2030 wordt als volgt beschreven:

“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.”

Dit maakt duidelijk dat eenrichtingverkeer in de Dorpsstraat een middel is om het omleiden van het verkeer over de voorkeursroute tot stand te brengen. Dat de Dorpsstraat als laatste wordt aangepakt is mede ingegeven door afnemende publieke steun voor deze maatregel die ook in de gemeenteraad tot terughoudendheid leidt. Daarom heeft u het besluit tot het doorzetten van het invoeren van eenrichtingverkeer uitgesteld tot 2028.

Het uitvoeren van de LVO maatregelen die u nu aankondigt dwingen echter vrijwel zeker tot de invoering van eenrichtingverkeer. Immers, met name door de aanleg van de voorsorteerstrook naar de Puikman versterkt u de toestroom naar de bocht Stationsweg/Dorpsstraat. De versterkte toestroom zal tot grotere stremming leiden op de overweg. Dat zal te zijner tijd onvermijdelijk tot de conclusie leiden dat – na het Schoutenbosch – ook afslaand verkeer vanaf de overweg naar de Dorpsstraat verboden dient te worden. En zo bereikt u het al de minstens dertig jaar levende politieke wens om de Dorpsstraat een prettiger winkelklimaat te geven.

Hier is onmiskenbaar sprake van sluipende besluitvorming. De gemeenteraad heeft in 2028 of later geen keuze meer voor wel of niet invoeren van eenrichtingverkeer. De tegen die tijd penibel geworden situatie op de overweg zullen dit afdwingen. Zoals hierboven beschreven vormt dat de consequentie van uw voorliggende LVO besluiten.

De hele verkeersdiscussie in de Gemeente Castricum sleept zich al zolang voort en heeft geleid tot zo eindeloos veel ambtelijke notities, onderzoeksrapporten, denktank sessies, enzovoort, dat het voor de meeste burgers, ondernemers en waarschijnlijk ook gemeenteraadsleden een niet of nauwelijks te volgen dossier is geworden. Het maakt dat een handjevol ambtenaren feitelijk het verkeersbeleid in Castricum dicteert, gesteund door externe deskundigen die zich graag laten inhuren om deelprojecten uit te

werken. Men sleept een al dertig jaar durend debat mee en negeert de ondertussen veranderende dynamiek, zoals het verloren gaan van de winkelfunctie van de Dorpsstraat.

VCV vindt het uitermate kwalijk dat deze gemeente door blijft gaan met het structureel verminderen van het aantal gebiedsontsluitingswegen. Dit beleid tast de hoofdwegenstructuur aan terwijl het zich bedient van wensdenken over veranderend autogebruik ten gunste van de fiets. U miskent dat de snelle opkomst en adaptie van elektrisch fietsen de verkeersonveiligheid ernstig beïnvloedt. Het beleid blijft gericht op het ontmoedigen van autogebruik, dat echter al voor zo'n 15% elektrisch wordt aangedreven en in de gemeente Castricum objectief aantoonbaar tot zeer weinig verkeersongevallen leidt.

Besluit

VCV vecht al decennia tegen inkrimping van de hoofdwegenstructuur in de Gemeente Castricum. Wij zien de bevolking toenemen, vooral door verdichting in resterende open ruimte en door functiewijziging van bestaande ruimten. Inkrimping van wegen en van de doorstroming daarvan verhouden zich slecht tot bevolkingsgroei.

De voorliggende LVO maatregelen verheviggen de problematiek op de complexe afslag Stationsweg/Dorpsstraat. Vrijwel onvermijdelijk zal dat de wens versterken tot het instellen van eenrichtingverkeer in de Dorpsstraat. De te verwachten toename van de verkeersdruk in de Overtoom zal hetzelfde effect hebben. Zo leiden de verkeersbesluiten die u aankondigt impliciet tot het later te nemen besluit voor invoering van eenrichtingverkeer in de Dorpsstraat. Daarvoor is het maatschappelijke draagvlak nu erg laag. En het zal leiden tot een nog verdere inkrimping van de hoofdwegenstructuur in Castricum.

VCV vraagt zich af of leden van de gemeenteraad zich bewust zijn van de onlosmakelijke consequenties die hun medewerking aan dit besluit tot gevolg heeft.

Wij verzoeken het college de maatregelen 2. t/m 5., 7. en 11. opnieuw tegen het licht te houden van de in dit bezwaarschrift opgebrachte kritiek en deze dienovereenkomstig aan te passen.

Namens de Vereniging Castricum Veilig,

Paul Versteeg
Penningmeester

Maarten Leonhart
Secretaris