

Gemeente Castricum

Adviesrapportage verdiepende onderzoek na tussenbesluit Overweg Beverwijkerstraatweg en autoluwe Dorpsstraat

19 december 2024

Voorwoord

Op 21 december 2023 heeft de raad de volgende tussenbesluiten genomen:

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 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.

Deelprojecten

Om duidelijkheid en structuur aan te brengen is bovenstaand vraagstuk (onder 1 en 2) opgesplitst in twee deelprojecten:

- 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. Herinrichting van de Beverwijkerstraatweg t.h.v. de overweg in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, in samenwerking met ProRail (zie besluit 4 van december 2023).

In deze adviesrapportage wordt een terugkoppeling gegeven van de uitgevoerde onderzoeken van deelproject A, zoals genoemd onder punt 2 van het raadsbesluit. Tevens wordt daarmee een advies geformuleerd aan de raad ten behoeve van een eindbesluit voor dit dossier.

Het proces en voortgang van het LVO ontwerp (deelproject B, punt 4 van het besluit) wordt niet benoemd in deze rapportage maar wordt separaat aan de raad toegelicht/voorgelegd. Wel wordt dit project aan het einde van de rapportage meegenomen in de planning om de volgorde inzichtelijk te maken.

Inhoud

Samenvatting.....	4
1. Herinrichting Dorpsstraat fietsstraat eenrichtingsverkeer	6
1.1. Herinrichting fietsstraat	6
1.2. Eenrichtingsverkeer.....	7
1.2.1. Bevoorrading winkelgebied	8
1.2.2. Parkeren bezoekers winkelgebied	8
1.2.3. Omleidingsroute marktdag	8
2. Ruitersweg	10
2.1. Uitgevoerde onderzoeken.....	10
2.2. Huidig dwarsprofiel Ruitersweg.....	10
2.3. Voorstel dwarsprofiel Ruitersweg	11
2.4. Lengteprofiel Ruitersweg.....	13
3. Prinses Beatrixstraat	15
4. Mient, Stationsweg en Beverwijkerstraatweg.....	20
5. Overige straten en wijken	21
5.3. Torenstraat.....	22
6. Eindadvies.....	24
Bijlage 1 Aanbevelingen fietsstraten - profiel brede fietsstraat.....	26
Bijlage 2 Verticale snelheidsremmers Dorpsstraat.....	27
Bijlage 3 Bevoorradersroute winkelgebied	28
Bijlage 4 BLIQ-verkeersveiligheidsrapportages Castricum, Q4 2023.....	30
Bijlage 5 Afwegingskader GOW30	32
Bijlage 6 DTV rapport.....	33
Bijlage 7 Fietsbeleidsplan Castricum 2020	74
Bijlage 8 Bronnen.....	76

Samenvatting

Herinrichting Dorpsstraat als fietsstraat

De Dorpsstraat is in 2010 als fietsstraat ingericht. Door de hoge autointensiteit en rijnsnelheid, 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 spijstijden). 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 hoofdfietsroute. Geadviseerd wordt de hoofdfietsroute te verplaatsen naar de Helmkaade 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 rijnsnelheid 50 km/h. Op marktdagen (Dorpsstraat afgesloten voor doorgaand verkeer) is de verkeersintensiteit hoger. Door invoering van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, worden de autointensiteiten 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 rijnsnelheid 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 omrijbewegingen 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 marktkoopliden 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

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.

1. Herinrichting Dorpsstraat fietsstraat eenrichtingsverkeer

Binnen het verdiepend onderzoek naar de herinrichting van de Dorpsstraat is onderscheid gemaakt in 2 deelonderzoeken:

1. Herinrichting fietsstraat conform de geactualiseerde aanbevelingen voor fietsstraten binnen de kom, inclusief verkeersbesluiten stopverbod en afsluiten uitgaansnachten.
2. Invoering eenrichtingsverkeer van noord naar zuid ten behoeve van een verdere verbetering van de veiligheid voor fietsers/voetgangers en het verblijfsklimaat in de Dorpsstraat én ter verdere verbetering van de verkeersveiligheid op spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.

1.1. Herinrichting fietsstraat

In 2010 is met de zogenoemde stakeholdersmethode door een groep inwoners en ondernemers van Castricum, in een uitgebreid participatietraject, de Dorpsstraat ingericht als fietsstraat. De raad stelde in dit proces een aantal randvoorwaarden. De inrichting is daarna door een groep inwoners en een externe deskundige bepaald. Deze inrichting is gedaan conform de toen geldende CROW-aanbevelingen. In de periode 2016-2019 zijn fietsstraten landelijk geëvalueerd, waarbij de Dorpsstraat in Castricum één van de elf onderzoekslocaties betrof.

De hoofdconclusie uit de landelijke evaluatie is dat het aantal hinderlijke en gevaarlijke ontmoetingen tussen auto- en fietsverkeer allesbepalend is voor het functioneren van een fietsstraat. Als de combinatie van rijbaanbreedte en intensiteiten niet klopt, kan dit slechts in (zeer) beperkte mate gecompenseerd worden met een andere vormgeving van de straat. Het is daarmee het meest effectief om de autointensiteit te verlagen en/of de rijbaan te verbreden. De Dorpsstraat te Castricum wordt gekenmerkt door een veel hoger aantal hinderlijke/gevaarlijke ontmoetingen auto-fiets dan de andere onderzochte fietsstraten.

Op basis van deze evaluatie zijn de aanbevelingen voor fietsstraten aangepast, zie profiel in bijlage 1. De volgende aanpassingen zijn voor de Dorpsstraat Castricum relevant:

Onderdeel	CROW 2010	CROW 2019
Intensiteiten/afmetingen fietsstraat	Autointensiteit in de fietsstraat maximaal 2.000-2.500 mvt/etmaal, waarbij de verhouding fiets/auto bij voorkeur 2:1 is.	Aan de hand van de fiets- en autointensiteiten kan met de <i>Ontmoetingsvoorspeller</i> de vereiste breedte van de straat worden bepaald. Omgekeerd kan ook met de beschikbare breedte (6,0 m.) de maximale autointensiteit worden bepaald: <ul style="list-style-type: none"> • 3.000 mvte bij tweerichtingsverkeer; • 4.000 mvte bij eenrichtingsverkeer. De verkeersintensiteit in 2020 bedroeg circa 4.500 mvte bij tweerichtingsverkeer.
Middenstrook	Advies is om de middenstrook verhoogd/bol aan te brengen.	Advies is om een eventuele middenstrook goed overrijdbaar te maken en daarmee vlak in te straten.

Uit snelheidsmetingen blijkt dat er fors te hard wordt gereden in de Dorpsstraat. Snelheidsremmende maatregelen zijn noodzakelijk om af te dwingen dat fietsers niet alleen op gepaste afstand, maar ook met gepaste snelheid door autoverkeer worden gepasseerd. Deze maatregelen komen ook het verblijfsklimaat en de oversteekbaarheid van de Dorpsstraat ten goede.

Bovenstaande in ogenschouw nemende, wordt geadviseerd een aantal maatregelen met betrekking tot de inrichting te doen. Deze maatregelen zijn voor zowel het beoogde eenrichtingsverkeer als het huidige tweerichtingsverkeer wenselijk:

- snelheidsremmende maatregelen toevoegen door in ieder geval (1) de bestaande zebrapaden op plateau aan te leggen en (2) een extra plateau (zonder zebrapad) toe te voegen ten zuiden van het kruispunt met de Verlegde Overtoom. Uitbuiging van de weg / aanleg van een middeneiland kan hiervoor een geschikt alternatief zijn, indien trillingshinder een belemmering vormt voor een plateau. Tevens is het gewenst om permanent snelheidsdisplays in de Dorpsstraat op te hangen. Zie voor meer informatie en richtlijnen bijlage 2.
- omleidingsroute voor fietsverkeer op marktdag/tijdens evenementen (via Schoolstraat-(Verlegde) Overtoom) beborden;
- vlak instraten van de middenstrook.



Afbeelding 1: aanpassingen Dorpsstraat

1.2. Eenrichtingsverkeer

Bovengenoemde maatregelen zorgen ervoor dat auto's fietsers op gepaste afstand en met gepaste snelheid passeren. Het instellen van eenrichtingsverkeer zorgt daarnaast voor een lagere autointensiteit in de fietsstraat, waardoor fietsers niet te vaak worden 'opgejaagd' door achteropkomend gemotoriseerd verkeer of toch onveilig worden gepasseerd. Daarnaast draagt eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat bij aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op overweg Beverwijkerstraatweg, doordat afslaand verkeer de Dorpsstraat in niet meer mogelijk is.

Uitgaande van de bestaande rijbaanbreedte in de Dorpsstraat van 6,0 meter, adviseert de *Ontmoetingsvoorspeller* een maximale autointensiteit bij partieel eenrichtingsverkeer¹ van 400 mvt/spitsuur, ofwel 4.000 mvt/etmaal. Door het instellen van eenrichtingsverkeer kan hier naar

¹ Partieel eenrichtingsverkeer: dit geldt wel voor gemotoriseerd verkeer, maar niet voor (brom)fietsverkeer.

verwachting nagenoeg overal aan worden voldaan. Uitzondering is het wegvak tussen de Torenstraat en de Burgemeester Mooijstraat, waar in 2040 een intensiteit van 4.500 mvt/etmaal wordt verwacht. Omdat het hier een klein gedeelte van de fietsstraat betreft, wordt dit niet gezien als problematisch.

Het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat van noord naar zuid² heeft consequenties voor de verkeerscirculatie in de kern Castricum. Hierop is flankerend beleid gemaakt. Dit flankerend beleid is terug te lezen verderop in dit rapport. Ook heeft eenrichtingsverkeer invloed op een aantal praktische zaken in en rondom de Dorpsstraat. Deze zaken worden hieronder kort aangestipt.

1.2.1. Bevoorrading winkelgebied

Bevoorrading blijft bij eenrichtingsverkeer mogelijk via de Dorpsstraat en/of Torenstraat. Komend uit het zuiden of rijdend naar een bestemming in het noorden van de kern Castricum moet wel worden omgereden. Een toelichting en de plattegronden met bevoorradingroutes is bijgevoegd in bijlage 3.

Om onnodig zwaar verkeer te weren, zijn het centrumgebied en omgeving gesloten verklaard voor vrachtverkeer, waarbij een uitzondering is gemaakt voor bestemmingsverkeer. Dit gebied is echter te groot om te kunnen handhaven. De gemeente Heiloo heeft dit kort geleden op een iets andere wijze geregeld én inmiddels kunnen ook gemeentelijke boa's handhaven. Op basis van de daar opgedane ervaringen gaan we beoordelen of aanpassing van het verkeersbesluit gewenst is.

Laden en lossen op de rijweg leidt tot verkeersonveilige situaties en dient daarom te worden voorkomen/beperkt. Laden en lossen op de rijweg kan echter niet geheel worden voorkomen omdat het aantal laad- en losplaatsen in de Dorpsstraat beperkt is. De afstand tot de bestemming (in ieder geval voor de horeca) is hierdoor te groot. Bovendien worden deze gereserveerde laad- en losplekken op grote schaal gebruikt voor het parkeren van personenvoertuigen. Daarom wordt volstaan met het instellen van een stopverbod tijdens de spijtijden. Op rustigere momenten kan dan wel op de weg worden gestopt voor laden/lossen. Dit kan worden doorgevoerd in de Dorpsstraat, Burgemeester Mooijstraat en Torenstraat.

Invoering hiervan zal in overleg met de ondernemers in het winkelgebied moeten plaatsvinden. Er zal voldoende draagvlak moeten zijn en winkeliers moeten afspraken maken over de levertijden met hun leveranciers. Tevens is overleg met politie vereist over het hiervoor te nemen verkeersbesluit. Invoering kan in IVP fase 1 worden meegenomen.

1.2.2. Parkeren bezoekers winkelgebied

Parkeerplaatsen voor winkelend publiek blijven bereikbaar via de Dorpsstraat en/of Torenstraat. Komend uit het zuiden of rijdend naar een bestemming in het noorden van de kern Castricum moet wel worden omgereden via de Torenstraat (bestaande parkeerroute).

De bereikbaarheid met de fiets blijft ongewijzigd en verbetert door aanpassing van de inrichting, verlaging van de autointensiteit en het weren van laden/lossen op de weg tijdens spijtijden.

1.2.3. Omleidingsroute marktdag

Op de marktdag is de Dorpsstraat, tussen de Torenstraat en Verlegde Overtoom, afgesloten voor doorgaand verkeer (ook fietsverkeer). De Schoolstraat - (Verlegde) Overtoom is dan de omleidingsroute, dit is in de huidige situatie ook het geval. Medio 2023 is ter verbetering van de verkeersveiligheid de Schoolstraat al afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Asfaltering van deze route is uit oogpunt van fietscomfort weliswaar gewenst, maar ongewenst uit oogpunt van beeldkwaliteit en verkeersveiligheid binnen de wijk. Er zal volstaan worden met bebording van deze omleidingsroute t.h.v. de Verlegde Overtoom en de Schoolstraat.

² In het meest noordelijke wegvak van de Dorpsstraat (ca. 25 meter tussen C.F. Smeetslaan en Dokter van Nieveltweg) is wel 2-richtingsverkeer gewenst om omrijden naar bestemmingen langs de Dokter van Nieveltweg en Wayenburgh te voorkomen.

Bevoorrading van ondernemingen in het zuidelijke deel van de Dorpsstraat is tijdens een marktdag niet meer mogelijk bij eenrichtingsverkeer. Hierover zal overleg plaats moeten vinden met de betreffende ondernemers. Het verplaatsen van de markt biedt zowel kansen als bedreigingen (zie hoofdstuk 5).

2. Ruitersweg

Het realiseren van een autoluwe Dorpsstraat leidt tot meer autoverkeer op de voorkeursroute Ruitersweg-Mient-Stationsweg tijdens de avondspits. De raad heeft in december 2023 besloten de mogelijkheden tot herinrichting naar GOW30³ van de Ruitersweg, Mient, Stationsweg nader te onderzoeken. Dit nieuwe profiel is sinds kort een mogelijkheid om de verkeersveiligheid op zogenaamde grijze wegen te verbeteren. Dit profiel bestaat naast het reeds bestaande GOW50⁴-profiel. Onderzocht is of en op welke wijze de inrichting als GOW30 kan zorgen voor een veilige verkeersafwikkeling op de Ruitersweg met een autointensiteit tot 10.000 mvt/⁵ in 2040 (volgens prognose verkeersmodel).

2.1. Uitgevoerde onderzoeken

Royal HaskoningDHV heeft in 2020 voor de gemeente Castricum een risicoanalyse uitgevoerd waarin is geconstateerd dat de huidige inrichting van de Ruitersweg als GOW50 niet aan de CROW-richtlijnen voldoet voor een GOW50. Daarnaast komt in de BLIQ-verkeersveiligheidsrapportage voor de gemeente Castricum (zie bijlage 4) de Ruitersweg naar voren als een weg met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

In het voorjaar 2024 is aan DTV een extern advies gevraagd over:

1. de wenselijkheid van implementatie van een GOW30 op de Ruitersweg;
2. het gewenste profiel bij herinrichting van de Ruitersweg als GOW30.

Voor de verkeersveiligheid gaat het Afwegingskader GOW30 (zie bijlage 5) ervan uit dat er overal een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en dat er enkel nog een maximumsnelheid van 50 km/h mogelijk is als het echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld bebouwing dicht langs de weg) om te kiezen voor 30 km/h. Op een GOW die niet voldoet aan de (inrichtings)richtlijnen voor de verkeersveiligheid, zou volgens het afwegingskader dus een maximumsnelheid van 30 km/h moeten gelden, en niet meer van 50 km/h.

Ten behoeve van het advies heeft DTV verkeerstellingen en snelheidsmetingen uitgevoerd en is de situatie ter plaatse geschouwd. Onderstaand zijn de resultaten van de uitgevoerde tellingen weergegeven:

Gemotoriseerd verkeer (werkdag)	7.045 mvte
Gemotoriseerd verkeer (marktdag)	8.656 mvte
(Brom)fietsers per etmaal (werkdag)	1.403
(Brom)fietsers per etmaal (marktdag)	1.718
V85 ⁶	54 km/h
Hoogste V85 / uur (tussen 03.00-04.00uur)	73 km/h
Percentage zwaar verkeer	1%

Zie voor meer informatie de rapportage van DTV (bijlage 6). De hierna volgende paragrafen betreffen een samenvatting hiervan.

2.2. Huidig dwarsprofiel Ruitersweg

De Ruitersweg heeft een maximum snelheid van 50km/h. Tevens maakt de Ruitersweg deel uit van het hoofd fietsnetwerk. De Ruitersweg bestaat uit een rijloper die volledig is uitgevoerd in gesloten verharding (asfalt) zonder asmarkering. Daarnaast is sprake van gelijkvloerse en verhoogde fietssuggestiestroken voor fietsverkeer (geen fietssymbool en bijbehorende bebording aanwezig) die middels schuine opsluitbanden zijn gescheiden van de rijloper voor gemotoriseerd verkeer. In het

³ GOW30: Gebiedsontsluitingsweg 30km/h

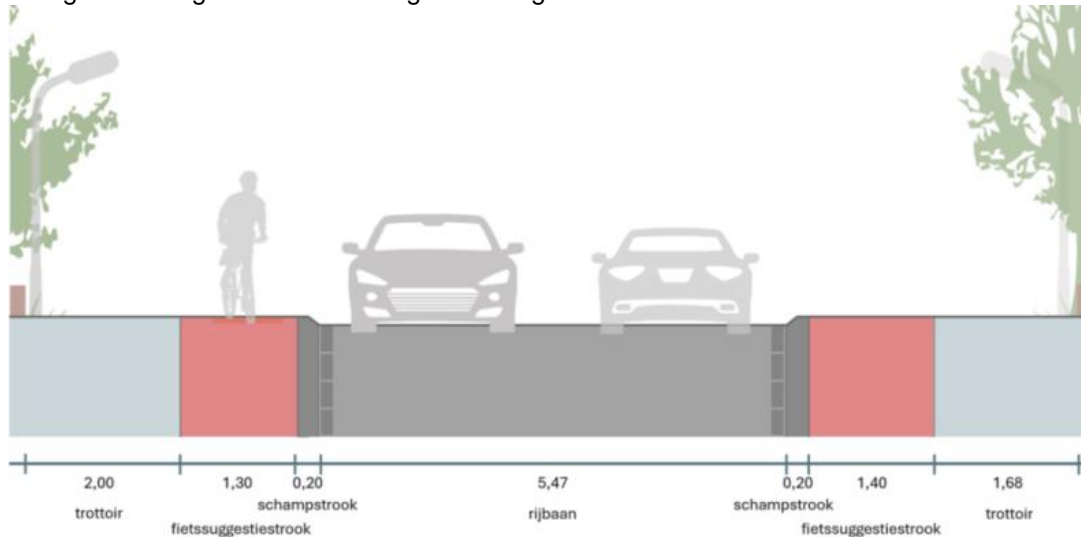
⁴ GOW50: Gebiedsontsluitingsweg 50km/h

⁵ Mvte: motorvoertuigen per etmaal

⁶ V85 geeft de gemiddelde snelheid weer van 85% van de weggebruikers. Uitschieters zijn hierin niet opgenomen.

oostelijke gedeelte van de Ruiteweg is aan beide zijden van de weg een brede groenstrook aanwezig. Een belangrijk aandachtspunt is dat de meeste huizen langs de Ruiteweg niet onderheid zijn en hierdoor gevoelig zijn voor trillingsoverlast.

De huidige inrichting van de Ruiteweg is als volgt:



Afbeelding 2: huidig profiel Ruiteweg

Op grond van dit afwegingskader is herinrichting van de Ruiteweg als GOW30 gepast, omdat de weg niet verkeersveilig is of kan worden ingericht als GOW50.

- rijweg is smal (voor zwaar verkeer);
- as-belijning ontbreekt;
- als fietsvoorziening is gekozen voor smalle half-verhoogde fietssuggestiestroken;
- er zijn veel uitwegen.

Een andere route voor doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern Castricum is niet voorhanden.

Tijdens de schouw is geconstateerd dat twee personenauto's of een personenauto en een vrachtwagen elkaar probleemloos kunnen passeren met de huidige rijbaanbreedte zonder gebruik te hoeven maken van de fietssuggestiestroken.

2.3. Voorstel dwarsprofiel Ruiteweg

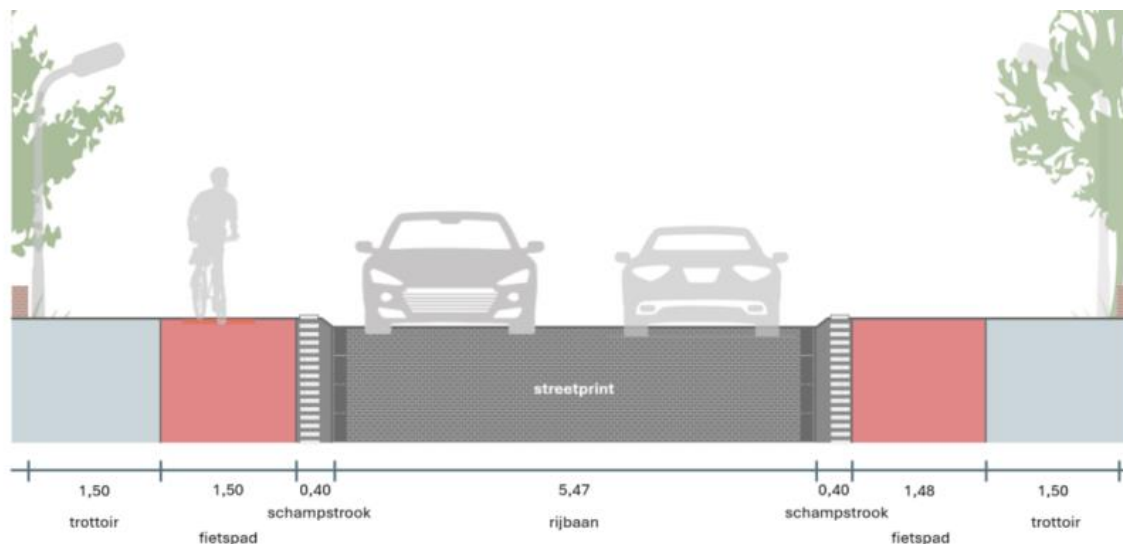
DTV geeft aan dat gezien de beschikbare ruimte op de Ruiteweg een GOW50-profiel met de huidige en toekomstige intensiteiten van motorvoertuigen niet veilig kan worden toegepast en adviseert daarom de toepassing van een GOW30-profiel. De huidige inrichting van deze 50km/h-weg, sluit hier al redelijk op aan. Gezien de beschikbare ruimte is het echter niet mogelijk om een standaard GOW30-profiel te realiseren, maar door het beperken van de snelheid zal de verkeersveiligheid worden verbeterd.

Het dwarsprofiel voor de Ruiteweg wordt in de nieuwe situatie opgebouwd uit een rijloper met streetprint. Dit is een verharding uitgevoerd in asfalt met een klinkerpatroon erin. Hierdoor herkent de weggebruiker dit als GOW30 weg. Ook heeft meer bandengeluid een snelheidsremmend effect. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het toepassen van fietsstroken op de Ruiteweg ongewenst, gezien het verschil tussen de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de intensiteit van het (brom)fietsverkeer. Binnen de beschikbare ruimte is het echter mogelijk om de huidige fietssuggestiestroken



Afbeelding 3: schampstrook

aan te passen naar aanliggende fietspaden, waardoor conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk worden voorkomen. Om de scheiding tussen fiets- en gemotoriseerd verkeer te verbeteren wordt tevens tussen de rijloper en het fietspad een schampstrook aangebracht. De fietspaden kunnen iets worden verbreed ten koste van de breedte van het trottoir. Onvoldoende ruimte is echter voorhanden om te kunnen voldoen aan de vereiste minimale breedte van 2,50 meter voor fietspaden op een hoofd fietsroute.



Afbeelding 4: voorstel GOW30 profiel Ruitersweg

Weggebruiker	Voordelen herinrichting	Nadelen herinrichting
Algemeen	Verbetering verkeersveiligheid bij gebruik van uitwegen door lagere rijnsnelheid autoverkeer.	Streetprint en snelheidsremmers zijn nodig voor een geloofwaardige inrichting als GOW30.
Voetgangers	Verbetering oversteekbaarheid voor voetgangers door lagere rijnsnelheid autoverkeer.	Iets smaller trottoir ten opzichte van huidig profiel., maar voldoet aan met PGBC gemaakte afspraken over de breedte van trottoirs in woongebieden in Castricum.
Auto	De combinatie personenauto- vrachtwagen kunnen elkaar met gepaste snelheid blijven passeren zonder gebruik te maken van de fietspaden.	Zeer incidenteel zal de combinatie vrachtwagen- vrachtwagen gebruik moeten maken van de fietspaden om een brede tegenligger te kunnen passeren (aandeel zwaar verkeer is laag).
Fietsers	De schampstrook geeft extra veiligheid aan de fietser. Breder fietspad ten opzichte van huidig profiel.	Breedte fietspaden voldoet niet aan functionele eisen voor gemeentelijke hoofd fietsroutes.
Bus	Geen knelpunt	
Nood- en hulpdiensten	Geen knelpunt	
Aanwonenden	Afname motorgeluid door snelheidsverlaging is groter dan toename bandengeluid door streetprint.	Toename bandengeluid.

In het kader van het participatietraject voor herinrichting kan overwogen worden om de verdeling tussen voet- en fietspad aan te passen. Versmalling van de zwarte rijloper wordt echter ontraden.

2.4. Lengteprofiel Ruiteweg

Verticale snelheidsremmers zijn op de Ruiteweg hooguit in beperkte mate een optie om een rijsnelheid van 30 km/h af te dwingen in verband met de niet-onderheide bebouwing dicht langs de weg en de hinder die ontstaat door de verticale snelheidsremmers voor bus en vrachtverkeer. In het kader van het participatietraject voor herinrichting kan bepaald worden of uitbuiging van de weg (met middeneiland) mogelijk is als alternatieve maatregel om de rijsnelheid te verlagen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

In het wegvak op de Ruiteweg ten oosten van de Burgemeester Boreelstraat kan ruimte worden gewonnen door het versmallen van het groen aan de noordzijde van de Ruiteweg. Op deze wijze ontstaat er meer ruimte voor het fietsverkeer. Dit kan ook ruimte bieden voor het realiseren van een uitbuiging.

In het wegvak op de Ruiteweg ten westen van de Geelvinckstraat kan aan de zuidzijde ruimte worden gewonnen door het verwijderen van het trottoir. Voetgangers kunnen dan gebruik maken van de parallelweg ten zuiden van de Ruiteweg. Hierbij hoeven zij niet of nauwelijks om te lopen. Met deze maatregel ontstaat er meer ruimte voor fietsverkeer op deze locatie en/of voor het realiseren van een middeneiland bij de voetgangersoversteekplaats.

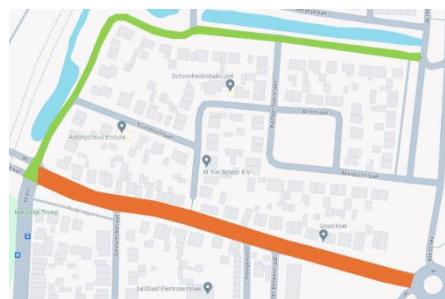
Tenslotte is aanpassing van het kruispunt Ruiteweg-Vinkebaan-Mient gewenst. De korte afstand tot de spoorwegovergang maakt dit niet eenvoudig.

Handhaving is een aanvulling indien snelheidsremmers niet of niet voldoende mogelijk zijn.⁷

2.5. Impact overige weggebruikers

Fietsroute

Op dit moment maakt de Ruiteweg deel uit van het hoofdfietsnetwerk in Castricum. Er is echter op deze route onvoldoende ruimte beschikbaar om voldoende brede fietspaden aan te leggen (zie par. 2.3 en bijlage 7). Het voorstel is daarom om de hoofdfietsroute op de Ruiteweg (oranje) om te wisselen met de secundaire fietsroute op de Helmkade (groen). De Helmkade dient dan (op een natuurlijk moment) te worden heringericht als fietsstraat, waarbij het de voorkeur heeft om deze fietsroute naar het oosten door te trekken tot aan de Soomerwegh tegenover winkelcentrum Geesterduin (zie Prinses Beatrixstraat hierna).



Afbeelding 5: wijziging fietsnetwerk

Buslijnen

Op de Ruiteweg rijden buslijn 167 en 169. De aanbevolen breedte van de rijloper voor een busroute is 6,0 tot 6,5m. Hier voldoet de GOW30-inrichting niet aan, doordat de fietssuggestiestroken worden vervangen door fietspaden. Echter wordt hier bewust de voorkeur gegeven aan veiligheid van fietsverkeer bovenop de doorrijmogelijkheid van de buslijnen bij zeer incidenteel tegemoetkomend breed verkeer. Het verlagen van de rijsnelheid van 50 km/uur naar 30km/uur op de Ruiteweg heeft invloed op de rijsnelheid van zowel de auto als de bus. In de praktijk zal deze afwaardering van de snelheid geen grote gevolgen hebben voor de buslijnen.

⁷ Momenteel zijn er ontwikkelingen omtrent handhaving van GOW30-wegen. Sinds najaar 2024 is handhaving op rijsnelheid op GOW30 wegen onder voorwaarden mogelijk.

Nood- en hulpdiensten

De wijziging van 50 km/uur naar 30 km/uur betekent dat nood- en hulpdiensten in theorie een langere aanrijtijd hebben. Bij de Veiligheidsregio is niet inzichtelijk wat de invloed hiervan is op het uitrukgebied en/of opkomsttijd. Dit is vooralsnog niet bezwaarlijk is voor het verkeersplan.

3. Prinses Beatrixstraat

De Prinses Beatrixstraat is een GOW50 met tweerichtingsverkeer. Het profiel voldoet niet aan de CROW-richtlijnen gericht op verkeersveiligheid. Op deze weg wordt op dit moment door aanwonenden een te hoge autointensiteit ervaren, met name op een marktdag. Ook de oversteekbaarheid wordt als lastig en onveilig ervaren, daarnaast zijn er knelpunten als het gaat om het gebruik van de uitwegen en de leefbaarheid.

Bij invoering van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat neemt de autointensiteit op de Prinses Beatrixstraat tijdens de avondspits toe. In de raadsvergadering van 21 december 2023 is besloten nader onderzoek te doen naar herinrichting als GOW30 met eenrichtingsverkeer oost-west om zo de autointensiteit te beperken en de verkeersveiligheid van langzaam verkeer en de leefbaarheid te verbeteren.

3.1 Uitgevoerde onderzoeken

In de in 2020 door RoyalHaskoningDHV uitgevoerde risicoanalyse is – net als bij de Ruitersweg – geconstateerd dat de inrichting van de Prinses Beatrixstraat afwijkt van de CROW-richtlijnen voor een GOW50.

In het voorjaar 2024 is aan DTV een extern advies gevraagd over:

1. de wenselijkheid van implementatie van een GOW30 op de Prinses Beatrixstraat;
2. het gewenste profiel bij herinrichting van de Prinses Beatrixstraat als GOW30.

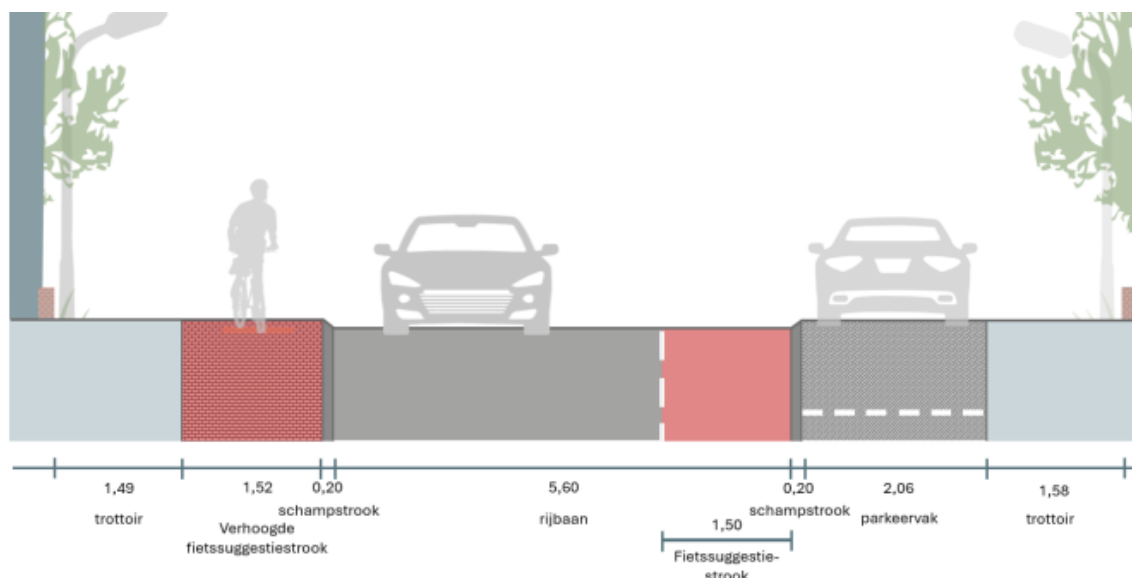
Ten behoeve van het advies heeft DTV verkeerstellingen en snelheidsmetingen uitgevoerd en is de situatie ter plaatse geschouwd. Onderstaand zijn de resultaten van de uitgevoerde tellingen weergegeven:

Gemotoriseerd verkeer (werkdag)	5.320 mvte
Gemotoriseerd verkeer (marktdag)	6.431 mvte
(Brom)fietsers per etmaal (werkdag)	1.542
(Brom)fietsers per etmaal (marktdag)	1.841
V85	46 km/h
Hoogste V85/uur (tussen 03.00-04.00uur)	54 km/h
Percentage zwaar verkeer	0,9%

Zie voor meer informatie de rapportage van DTV (bijlage 6). De hierna volgende paragrafen betreffen een samenvatting hiervan.

3.2 Huidig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat

De huidige inrichting van de Prinses Beatrixstraat is als volgt:



Afbeelding 6: huidig profiel Prinses Beatrixstraat

De huidige inrichting van de Prinses Beatrixstraat wijkt op de volgende punten af van de CROW-richtlijnen voor een GOW50 profiel:

- as-belijning ontbreekt;
- als fietsvoorziening is gekozen voor smalle, gelijkvloerse en half-verhoogde fietssuggestiestroken;
- er zijn uitwegen.

Er is onvoldoende ruimte voor inrichting als 50 km/h-weg conform de richtlijnen. Op grond van het Afwegingskader GOW30 is inrichting als GOW30 dan de juiste keuze.

Tijdens de schouw, uitgevoerd door DTV, is geconstateerd dat met het gebruik van de gelijkvloerse fietssuggestiestrook aan de noordzijde van de weg twee personenauto's of één personenauto en een vrachtwagen elkaar probleemloos kunnen passeren. Tevens is geconstateerd dat er nauwelijks tot geen ruimte is tussen het parkeervak en de suggestiestrook voor bestuurders om uit te stappen.

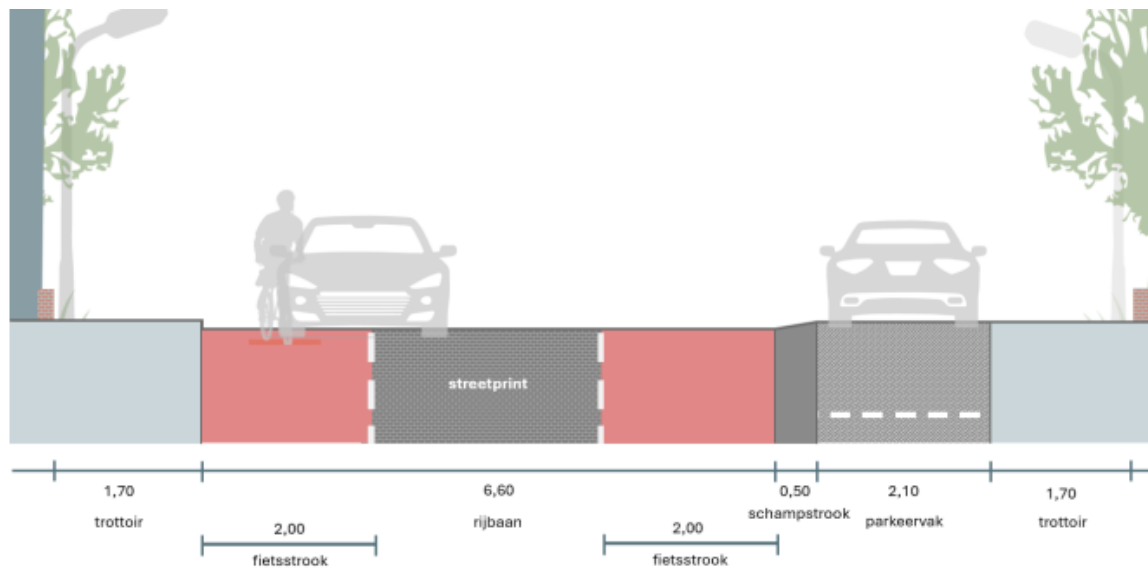
3.3 Voorstel dwarsprofielen Prinses Beatrixstraat

Uit het onderzoek van DTV komt naar voren dat de verkeersveiligheid op de Prinses Beatrixstraat kan worden verbeterd door de snelheid te verlagen, waarbij gekozen kan worden voor tweerichtings- of eenrichtingsverkeer.

Wanneer *tweerichtingsverkeer* wordt gehandhaafd, kan een dwarsprofiel worden gerealiseerd dat overeenkomt met het eerste dwarsprofiel zoals omschreven in de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken, genaamd "GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen". Met dit profiel:

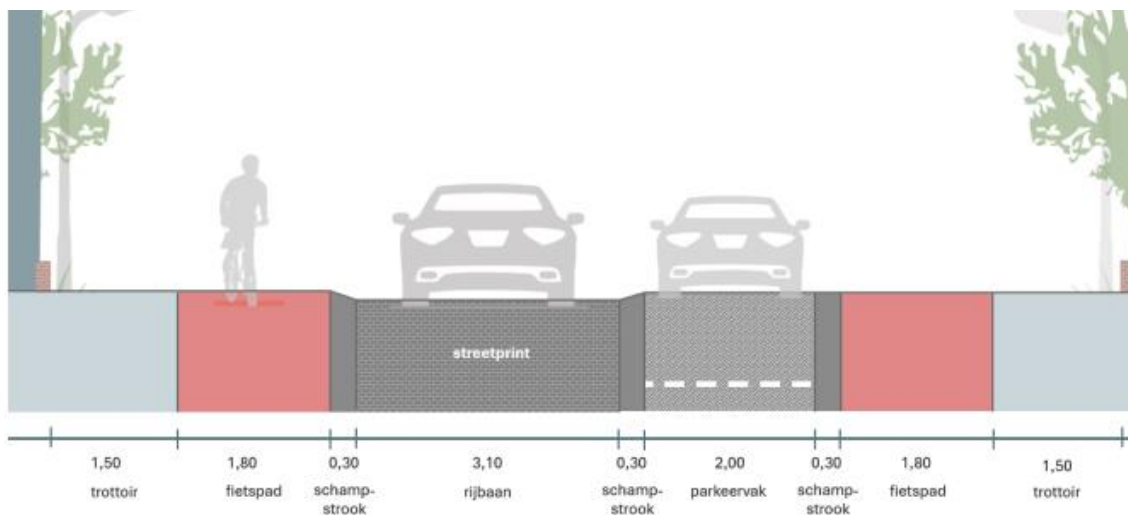
- worden de voetgangers- en fietsvoorzieningen verbreed;
- wordt de (zwarte) rijloper voorzien van streetprint;
- wordt tussen de parkeer- en fietsstrook een schampstrook toegepast, zodat fietsverkeer geen hinder ondervindt van openslaande autoportieren of voetgangers op het fietspad.

Zie afbeelding 7 hieronder.



Afbelding 7: voorstel GOW30 profiel Prinses Beatrixstraat 2-richtingen

Als gekozen wordt voor *eenrichtingsverkeer*, kunnen fiets- en gemotoriseerd verkeer strikter worden gescheiden door de smalle fietsvoorzieningen te vervangen door bredere aanliggende fietspaden. In dit profiel is er ruimte om schampstroken aan te brengen langs de rijloper en parkeerstrook. De trottoirbreedte blijft ongeveer gelijk aan de huidige situatie en is hetzelfde als de elders in de gemeente gerealiseerde maatvoering.



Afbelding 8: voorstel GOW30 profiel Prinses Beatrixstraat 1-richting

3.4 Lengteprofiel Prinses Beatrixstraat

Om de Prinses Beatrixstraat bij een één- of tweerichtingsregime geloofwaardig als GOW30 in te richten, is het van belang dat snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. Het advies is om het zebrapad ter hoogte van de Willem de Zwijgerlaan op een plateau aan te leggen. Ruimte voor een eventuele uitbuiging is niet beschikbaar.

Andere aspecten van de weginrichting, zoals de rijbaanbreedte en het type verharding, zijn dan noodzakelijk voor het reduceren van de daadwerkelijke gereden snelheid. Ook voor de zwarte rijloper van de Prinses Beatrixstraat is streetprint opgenomen als eis voor een geloofwaardige herinrichting als GOW30. Handhaving is een aanvulling indien snelheidsremmers niet of niet voldoende mogelijk zijn.

3.5 Impact overige weggebruikers

Fietsroute

In het voorgaande hoofdstuk is het voorstel gedaan om (op termijn) de secundaire fietsroute uit te wisselen met de hoofdfietsroute. Door het verplaatsen van de hoofdfietsroute naar de Helmkade, ligt het voor de hand deze hoofdfietsroute als zodanig door te trekken tot aan de Soomerwegh.

Busroute

Eenrichtingsverkeer in de Prinses Beatrixstraat heeft invloed op de rijroute van buslijnen die door Castricum rijden. Zowel buslijn 165 als 167 moeten dan via een andere route rijden, namelijk via de Kleibroek - Oranjelaan - Soomerwegh. Zie afbeelding 9. Omdat dit extra tijd vraagt, zijn hier extra kosten mee gemoeid in de huidige concessieperiode (geschat € 55.000 – € 60.000 per jaar) tenzij de gemeente akkoord gaat met een kortere route door de kern Castricum.

In 2028 wordt de concessie opnieuw aanbesteed. Het is dan aan de inschrijver om een aanbieding te doen, binnen de grenzen van de aanbestedingsvoorwaarden, welke routes worden gereden en met welke frequentie. Uitgangspunt van de provincie is voornamelijk dat er daarbij zoveel mogelijk routes worden “recht getrokken”. Een langere route (via De Bloemen) door de kern Castricum is hier strijdig mee. Een langere omleidingsroute via Kleibroek, Oranjelaan en Soomerwegh zal naar verwachting geen goedkeuring krijgen. Het afwaarderen van het openbaar vervoer, door het wegvallen van de haltes in De Bloemen, strookt niet met de afspraken in het coalitieprogramma 2022, waarin juist ingezet wordt op het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer.



Afbeelding 9: consequentie busroute bij twee- of eenrichtingsverkeer Prinses Beatrixstraat

Nood- en hulpdiensten

De Prinses Beatrixstraat is onderdeel van de uitrukroute voor nood- en hulpdiensten. Het instellen van eenrichtingsverkeer van oost naar west betekent een omrijbeweging en daarmee langere responstijd voor de nood- en hulpdiensten. Bij behoud van tweerichtingsverkeer blijft de uitrukroute ongewijzigd.

De wijziging van 50 km/uur naar 30 km/uur betekent dat nood- en hulpdiensten in theorie een langere aanrijtijd hebben. Bij de Veiligheidsregio is niet inzichtelijk wat de invloed hiervan is op het uitrukgebied en/of opkomsttijd. Dit is vooralsnog niet bezwaarlijk voor het Verkeersplan.

3.6 Keuze één- vs tweerichtingsverkeer

De invoering van eenrichtingsverkeer in de Prinses Beatrixstraat leidt tot een lagere hoeveelheid autoverkeer en fiets- en gemotoriseerd verkeer worden strikter gescheiden, maar heeft nadelige gevolgen voor de kern Castricum:

- Door het noodzakelijk omrijden van de buslijnen wordt de vervoerswaarde van delen van Castricum beperkt en wordt de gemeente geconfronteerd met jaarlijks hogere kosten;
- Daarnaast worden de nood- en hulpdiensten sterk beperkt wat betreft uitrukroute;
- Tenslotte moeten bewoners van Castricum-oost komend uit het zuiden meer omrijden.

Op grond van het onderzoek naar GOW30 op de Prinses Beatrixstraat is de conclusie dat de Prinses Beatrixstraat voldoende geschikt is om de verkeersintensiteiten veilig af te handelen bij tweerichtingsverkeer in combinatie met het inrichten met een GOW30 profiel.

Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Prinses Beatrixstraat is daarmee geen voorwaardelijkheid voor het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat, wel zorgt het instellen van eenrichtingsverkeer voor een lagere autointensiteit in de Prinses Beatrixstraat tijdens de avondspits.

Alles in overweging nemende is daarom het advies om tweerichtingsverkeer in de Prinses Beatrixstraat te behouden.

4. Mient, Stationsweg en Beverwijkerstraatweg

Ter verbetering van de voetgangersverbinding van het station naar de Burgemeester Mooijstraat en Dorpsstraat, wordt de Stationsweg ingericht als GOW30. Gezien het voornemen van het inrichten van de Ruiteweg als GOW30, ligt het voor de hand om ook de er tussen gelegen Mient in te richten als GOW30. Dit komt ook de leefbaarheid ten goede.

De beschikbare ruimte op de Mient en Stationsweg is ruimer dan op de Ruiteweg. Een gelijkwaardig profiel als op de Ruiteweg kan hier worden toegepast, waarbij naar verwachting geen compromis hoeft te worden gedaan wat betreft maatvoering van rijweg, fietspaden en trottoirs. Hierdoor is het niet noodzakelijk om hier een schuine band tussen rijweg en fietspad toe te passen.

De herinrichting van de Beverwijkerstraatweg valt binnen het project LVO Beverwijkerstraatweg. Bij het LVO-ontwerp wordt ook GOW30 toegepast vanaf de linksaffer naar de Puikman. Hier wordt uitvoering aan gegeven na de herinrichting van de Stationsweg als GOW30.

5. Overige straten en wijken

In het raadsbesluit zijn tevens een aantal straten genoemd waar nader onderzoek voor wenselijk is. Hieronder treft u een korte uitwerking hiervan.

5.1. Verplaatsen van de markt

Tijdens de inwonersparticipatie in het voorjaar 2023 is veelvuldig aangegeven dat de wens bestaat om de markt elders te plaatsen. Deze wensen in ogenschouw nemende, en het feit dat de markt op vrijdag ervoor zorgt dat de omrijbeweging groter is voor de inwoners van de Verzetsheldenbuurt, is onderzocht of en naar welke plek de markt verplaatst kan worden. Er zijn 4 posities onderzocht, zie kaartje hiernaast.



Afbeelding 10: posities markt

Marktverplaatsing is niet-voorwaardelijk, maar kan wel een plus bieden:

- minder ver omrijden voor bewoners Verzetsheldenbuurt op de marktdag;
- geen extra verkeer op voorkeursroute (of erger: door woongebied) op de marktdag;
- doorfietsroute 24/7 bruikbaar zonder omleiding.

Aandachtspunt bij evt. verplaatsing is een geschikte omleiding voor de doorfietsroute op de marktdag.

In onderstaande matrix is weergegeven wat het effect van een eventuele marktverplaatsing heeft op de criteria ten opzichte van de huidige locatie.

criterium (ten opzichte van de huidige situatie)/ locatie	Dorpsstraat, tussen Korte Cieweg en Torenstr	Brink	Bakkerspleintje	Burg. Mooijstr
Verkeer				
Piek verkeersintensiteit Ruitersweg op marktdag	0	+	+	+
Fietsstraat 24/7 bruikbaar	0	+	+	+
Omleidingsroute fietsverkeer doorfietsroute	-/-	+	+	+
Omleidingsroute fietsverkeer hoofdfietsroute naar station	0	+	+	-/-
Piek verkeersintensiteit oostelijke deel Centrum-noord (Korte Cieweg/Kon Wilhelminalaan) op marktdag	-/-	0	0	0
Bereikbaarheid P-garage Bakkerspleintje	0	+	+	+
Bereikbaarheid Verzetsheldenbuurt op marktdag	+	+	+	+
Economische Zaken				
Voldoende ruimte voor marktkramen (zonder herinrichting)	+	+	-/-	-/-
Bijdrage markt aan aantrekkelijk winkelgebied / nabijheid winkelgebied	-/-	-/-	0	0
Markt hele jaar mogelijk	0	-/-	0	0
Draagvlak bewoners	pm	pm	pm	+
Draagvlak ondernemers	-/-	-/-	-/-	-/-
Draagvlak marktkooplieden	-/-	-/-	-/-	-/-

Omdat de verplaatsing van de markt niet-randvoorwaardelijk is en er geen doorslaggevende reden is om een andere locatie te kiezen, gaan we in dit Verkeersplan uit van het behouden van de huidige locatie.

5.2. Centrum noord eenrichtingverkeer verschillende straten

Bij eenrichtingsverkeer in Dorpsstraat én Prinses Beatrixstraat moeten bewoners van de Verzetsheldenbuurt en Castricum-oost komend uit het zuiden via een langere route naar huis rijden. Het is aantrekkelijk om dit te beperken door te kiezen voor een route door Centrum-Noord. Gevolg is een forse toename van de autointensiteit (1) in de Brakenburgstraat-Pernéstraat en (2) op de sluiproute door de Verzetsheldenbuurt naar Castricum-oost.

Gesimuleerde verkeerscirculatiemaatregel

In de in 2023 gemaakte Variant 1b in het Verkeersmodel Alkmaar 2040, is in de Brakenburgstraat (tussen Geelvinckstraat en Mient) eenrichtingsverkeer van oost naar west opgenomen als verkeerscirculatiemaatregel om sluiptverkeer tegen te gaan. Deze maatregel is gekozen om te komen tot een adequate verkeerstoedeling, waarbij is aangegeven dat in de praktijk andere verkeerscirculatiemaatregelen zullen worden gerealiseerd.

De praktijk wijst uit dat bij eenrichtingsverkeer over een korte afstand, er een grote kans is op negatie. Omdat de Brakenburgstraat de uitrukroute voor de brandweer is, kan de rijweg niet worden versmald om dit te beperken. Ook kunnen bewoners eenvoudig een zijweg later afslaan (dr. Leenaerstraat, Geelvinckstraat) om via een iets langere route door centrum-noord naar de Verzetsheldenbuurt of Castricum-oost te rijden. De route door deze woongebieden is nog steeds aanzienlijk korter en sneller dan via de gewenste route via gebiedsontsluitingswegen.

Tijdens de pilot in het najaar van 2021 werd ongewenst sluiptverkeer door het westelijke deel van centrum-noord tegengegaan door in de Burg. Zaalbergstraat en de Pernéstraat (ten oosten van de Henri Schuijstraat) eenrichtingsverkeer in te voeren (oost naar west). Deze verkeersmaatregel werd tijdens de pilot genegeerd, echter was de periode van de pilot erg kort voor gewenning. Met deze maatregel blijft de route via Torenstraat aantrekkelijk voor bewoners van de Verzetsheldenbuurt, maar is deze route niet aantrekkelijk voor bewoners van Castricum-oost.

5.3. Torenstraat

De Torenstraat is een erftoegangsweg met aan beide zijden van de weg langsparkeren. Laden en lossen gebeurt deels op de rijweg.

Het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat (hoofdstuk 1) leidt tot:

- een beperkte toename van autoverkeer (bewoners/bezoekers Verzetsheldenbuurt);
- een beperkte toename van vrachtverkeer (bevoorrading Dorpsstraat en Burg. Mooijstraat).

De huidige inrichting is geschikt voor een veilige afwikkeling van de huidige en toekomstige intensiteiten gemotoriseerd- en fietsverkeer.

Het opheffen van parkeerhavens is niet wenselijk, omdat de parkeerdruk in dit gebied hoog is en er geen andere plek beschikbaar is voor aanwonenden. Wel is het gewenst om - net zoals elders in het centrumwinkelgebied - een stopverbod met venstertijden (tijdens spijtijden) in te stellen om laden/lossen op de rijweg op drukke momenten tegen te gaan.

Een aandachtspunt is het fietsverkeer in combinatie met een mogelijke toename van vrachtverkeer in de Torenstraat. Geadviseerd wordt dit te monitoren om te bepalen of dit in de praktijk ook daadwerkelijk voor onveilige situaties zal zorgen.

De Torenstraat is aangewezen als secundaire fietsroute. Hierbij past de inrichting als erftoegangsweg. Bij opwaardering van de Torenstraat naar een hoofdfietsroute (alternatief voor Ruitersweg -Mient-Stationsweg) is inrichting als fietsstraat vereist. Deze keuze kan op een natuurlijk moment in de toekomst (weg- of rioleringswerkzaamheden) worden gemaakt.

Samengevat worden vooralsnog geen aanpassingen voorgesteld of noodzakelijk geacht voor de Torenstraat. De komende jaren wordt de situatie in deze straat gemonitord.

5.4. Pleinfunctie dorpsplein

Wat betreft verkeer is het ongewenst om het horecaplein in te richten als dorpsplein, omdat dit een belemmering vormt voor de regionale doorfietsroute.

6. Eindadvies

Alle zaken in dit rapport overwegende wordt tot het volgende advies gekomen waarin het volgende eindbeeld in 2030 zichtbaar wordt:

- in de Dorpsstraat worden snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd;
- de Dorpsstraat wordt ingericht als eenrichtingsverkeer van noord naar zuid;
- de Prinses Beatrixstraat, Ruiteweg, Mient, Stationsweg en de Beverwijkerstraatweg nabij de spoorwegovergang worden verkeersveilig ingericht als GOW30;
- eenrichtingsverkeer (oost naar west) wordt ingesteld in de Burgemeester Zaalbergstraat en Pernéstraat;
- de Torenstraat wordt vooralsnog niet aangepast, maar de verkeerssituatie zal worden gemonitord.
- in het centrumwinkelgebied wordt een stopverbod ingevoerd tijdens spittijden.

6.1. Toewijzing provinciale subsidie

De provincie Noord-Holland heeft haar subsidiebeleid aangepast. Voor de gemeente Castricum houdt dit in dat er tot 2027 minder subsidie wordt verkregen dan waarmee in eerste instantie rekening mee was gehouden. Dit heeft consequenties op de planning van het onderstaand voorgestelde uitvoeringsprogramma.

6.2. Voorgesteld uitvoeringsprogramma

De komende jaren worden stapsgewijs de wegen aangepast om het eindbeeld te bereiken. Om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Dorpsstraat is het noodzakelijk de omliggende wegen aan te passen en klaar te maken voor deze gewijzigde verkeerscirculatie. Hierin is de aanpassing van de Mient, Stationsweg, Ruiteweg en Prinses Beatrixstraat voorwaardelijk voor het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat. De overige wijzigingen zijn niet voorwaardelijk hiervoor.

Hieronder wordt een doorkijk gegeven van de verschillende stappen, planning en kosten die verwacht kunnen worden om dit eindbeeld te bereiken. Dit is een grove prognose welke afhankelijk is van verschillende aspecten en invloeden (waaronder capaciteit BOR, beschikbare financiële middelen), dit is dan ook een schatting. De schatting is gebaseerd op de op dit moment beschikbare informatie.

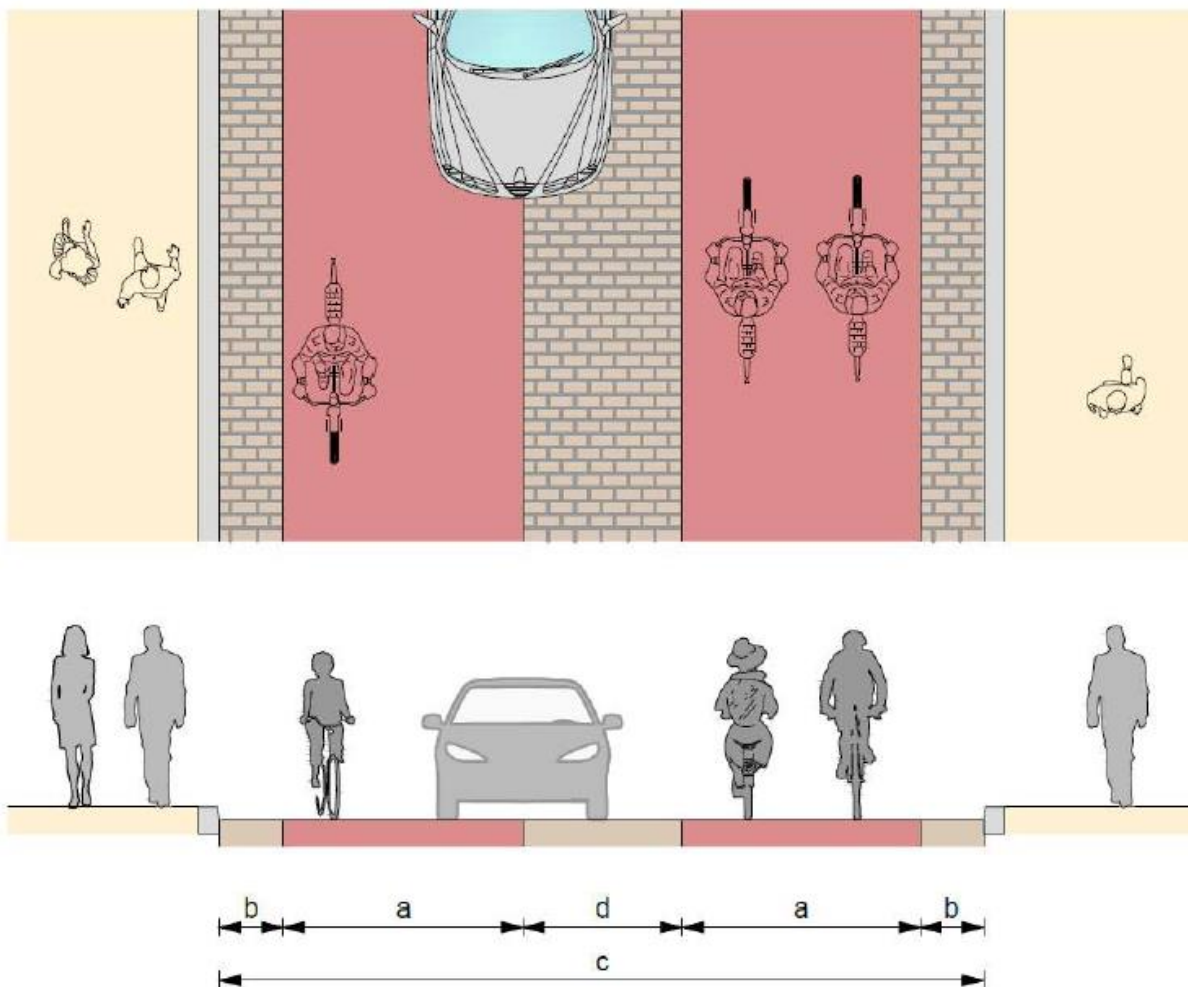
	Straat	Omschrijving werkzaamheden	Planning (prognose)	Kostenraming
1	Dorpsstraat deelproject 1	Herinrichten van de Dorpsstraat met snelheidsremmende maatregelen, inclusief aanpassingen vernieuwd inzicht CROW fietsstraat en verkeersbesluit venstertijden.	Participatie: 2025 Ontwerp: 2025 Uitvoering: 2026/2027	€ 93.000 krediet vanuit fietsbeleidsplan. Mogelijkheid tot 90% subsidie.
2	Beverwijkerstraatweg en overweg (LVO)	Uitvoeren van het LVO ontwerp inclusief herinrichten van de Beverwijkerstraatweg vanaf huisnr 42a met GOW30 profiel. Het verkeersbesluit afsluiten Schoutenbosch is hier onderdeel van.	Participatie: 2021-2025 Ontwerp: 1 ^o helft 2025 gereed Uitvoering: 1 ^o helft 2026	€ 3.344.982 (bandbreedte 30%) 50/50 - ProRail/ Castricum
3	Ruiteweg Mient Stationsweg	Herinrichten GOW30 profiel. Snelheidsremmende maatregelen en streetprint zijn hier onderdeel van.	Participatie: 2026 Ontwerp: 2026/2027 Uitvoering: 2027/2028 Voorkeur heeft gelijktijdige uitvoering vanwege tijdelijk effect op verkeerscirculatie, mits subsidieverlening	Raming Ruiteweg tussen € 584.970 en € 974.949 Mogelijkheid tot 55% subsidie op de Ruiteweg (2026/2027). Mogelijkheid tot 75% subsidie op de Mient Stationsweg (vanaf 2028).

			meewerkt voor beide projecten	
4	Prinses Beatrixstraat	Herinrichten conform GOW30 profiel tweerichtingsverkeer	Participatie: 2027 Ontwerp: 2027 Uitvoering 2028/2029	Raming tussen € 889.660 en € 1.482.767. Geen subsidiemogelijkheden.
5	Centrumstraten noord-west: Pernéstraat en Zaalbergstraat	Tegengaan sluipverkeer d.m.v. Verkeersbesluit eenrichtingsverkeer	Verkeersbesluit: 2029 Uitvoering 2029/2030	n.t.b. na participatie inwoners
6	Dorpsstraat deelproject 2	Verkeersbesluit Plaatsen verkeersborden Aanpassen kruispunt Dorpsstraat- Stationsweg	Participatie: 2029 Ontwerp: 2029 Uitvoering 2029/2030	n.t.b.
Nb	Aanpassen fietsnetwerk	Het verplaatsen van het fietsnetwerk van de Ruitersweg/Prinses Beatrixstraat naar de Helmkade en verder.	Op een natuurlijk moment	n.t.b.
Nb	Evaluatie vrachtverkeerverbod (zone) centrumwinkelgebied	Evaluatie en eventueel actualisering verkeersbesluit	2026	n.t.b.

Bij bovenstaande planning is de voorwaarde dat tijdig een voorbereidingskrediet wordt verleend door de gemeente Castricum en dat de provincie Noord-Holland hiervoor subsidie verleent.

Bijlage 1 Aanbevelingen fietsstraten - profiel brede fietsstraat

Bron: CROW/Fietsberaad, 2019



	Rabat (b)	Rijloper (a)	Midden (d)	Rijloper (a)	Rabat (b)	Rijbaan (c)	Opmerking
Min	0	2,00	0,5	2,00	0	4,5	
Max	0,4	2,50	1,50	2,50	0,4	7,3	

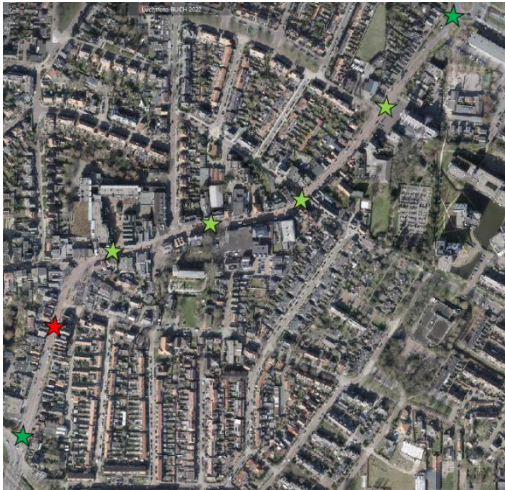
Bijlage 2 Verticale snelheidsremmers Dorpsstraat

Het draagvlak voor verlaging van de rijsnelheid is onder de inwoners van Castricum hoog. Dit blijkt ook weer uit de laatste participatiebijeenkomsten in 2023. Bewoners hebben de voorkeur voor handhaving (van overtreeders) boven fysieke maatregelen (waar iedereen discomfort van ondervindt).

Uitgangspunten op basis van m.n. CROW-publicaties:

- handhaving rijsnelheid is in 30 km/h-zones niet mogelijk. De maximaal toegestane rijsnelheid dient duidelijk te zijn uit het wegbeeld en waar nodig fysiek te worden afgedwongen;
- op fietsroutes geen aanleg van andere snelheidsremmers dan verticale. Indien dit niet haalbaar is kan uitbuiging van de weg hiervoor een 'second best'-maatregel zijn;
- uit oogpunt van fietscomfort zijn verticale snelheidsremmers op fietsroutes eveneens ongewenst;
- in fietsstraten (met twee rijlopers en doorgaand gemotoriseerd verkeer) is er echter uit oogpunt van verkeersveiligheid wel meer noodzaak voor snelheidsremmers i.v.m. o.a. de voorrangregeling, asfaltverharding en veel kwetsbare verkeersdeelnemers;
- het discomfort van een drempel is voor fietsers kleiner dan van een plateau.
Voor gemotoriseerd verkeer is het discomfort van een drempel juist groter dan van een plateau;
- het snelheidsverlagend effect en discomfort van een verticale snelheidsremmer is voor vrachtverkeer veel groter dan voor personenvervoer. Deze nadelen zijn beperkter bij toepassing van de lage variant van een verkeersplateau;
- klachten over trillingen zijn vaak het gevolg van niet-conform de richtlijn aangelegde drempels (onjuiste variant, vorm, lengte oprit, lengte bovenzak en/of hoogte van de snelheidsremmer en/of te grote afstand tussen de snelheidsremmers) of achterstallig onderhoud (verzakking op-/afrit);
- de gemeente Castricum legt alleen lage verticale snelheidsremmers met een hoogte van 8 cm aan;
- de afstand tussen verticale snelheidsremmers dient in beginsel 50-100 meter te bedragen. In de praktijk is de afstand vaak groter met als gevolg telkens optrekkend en afremmend verkeer;
- snelheidsdisplays dwingen een lagere rijsnelheid niet fysiek af, maar kunnen wel bijdragen aan een lagere rijsnelheid door automobilisten bewust te maken van hun gedrag.

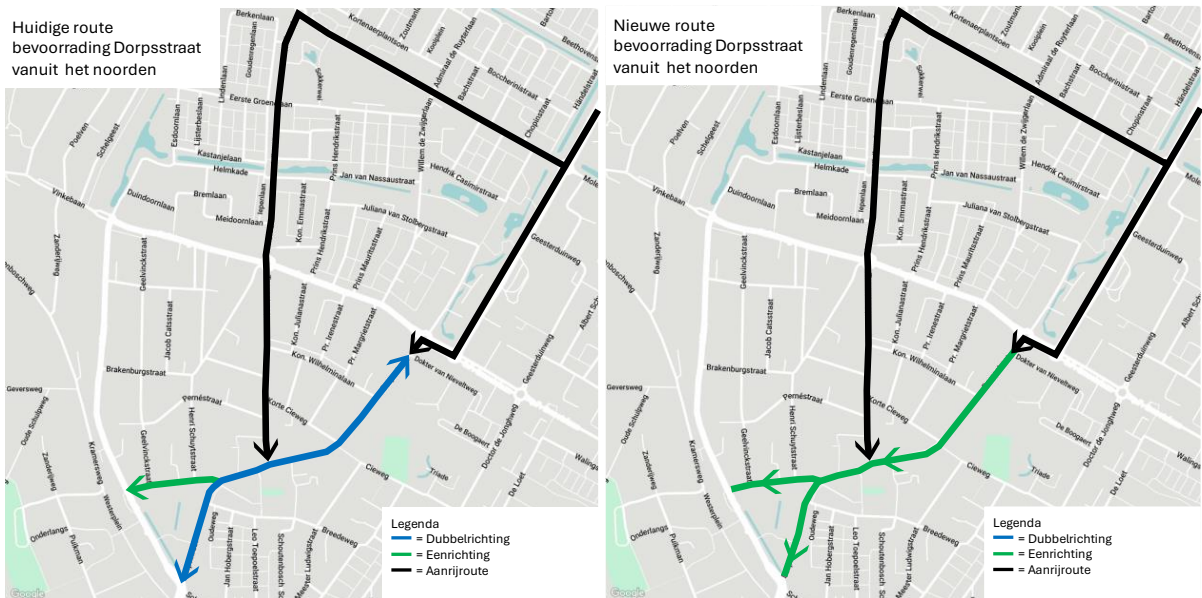
Uitgaande van bovenstaande uitgangspunten, adviseren wij de volgende snelheidsbeperkende maatregelen toe te passen in de Dorpsstraat (deelproject 1):

Locatie: van noord naar zuid	Afstand tot eerdere snelheidsremmer	
Bestaande zebrapad opheffen en vervangen door uitrustconstructie (onderdeel van doorfietsroute CF Smeetslaan, tussen Soomerwegh en Dorpsstraat). NB: vergelijkbaar aan de aanpassing van de rotonde Soomerweg-Oranjelaan-Molenweide.	-	
bestaand zebrapad t.h.v. Kon. Wilhelminalaan op plateau aanleggen.	150 meter	
bestaand zebrapad t.h.v. (Korte) Cieweg op plateau aanleggen.	170 meter	
bestaand zebrapad t.h.v. Schoolstraat op plateau aanleggen.	125 meter	
bestaand zebrapad t.h.v. Bakkerspleintje op plateau aanleggen.	135 meter	
toevoeging plateau in meest zuidelijke wegvak (exacte locatie nog te bepalen).	ca. 150 meter	
Uitrustconstructie Dorpsstraat-Stationsweg realiseren (onderdeel van LVO-ontwerp).	ca. 150 meter	

Indien aanleg van plateaus door trillingen niet mogelijk is, kan worden onderzocht of uitbuiging van de weg hiervoor een alternatief is. Ook deze maatregel draagt bij aan een lagere rijsnelheid en verbetering van de oversteekbaarheid.

Bijlage 3 Bevoorradersroute winkelgebied

In onderstaande plattegronden zijn de bevoorradersroutes, komend vanuit het noorden, in de huidige situatie (oranje) en de nieuwe situatie met eenrichtingsverkeer Dorpsstraat (paars) weergegeven. Hierin is te zien dat er geen omrijbeweging is voor bevoorrading vanuit het noorden, hoofdzakelijk komende vanaf de N203.



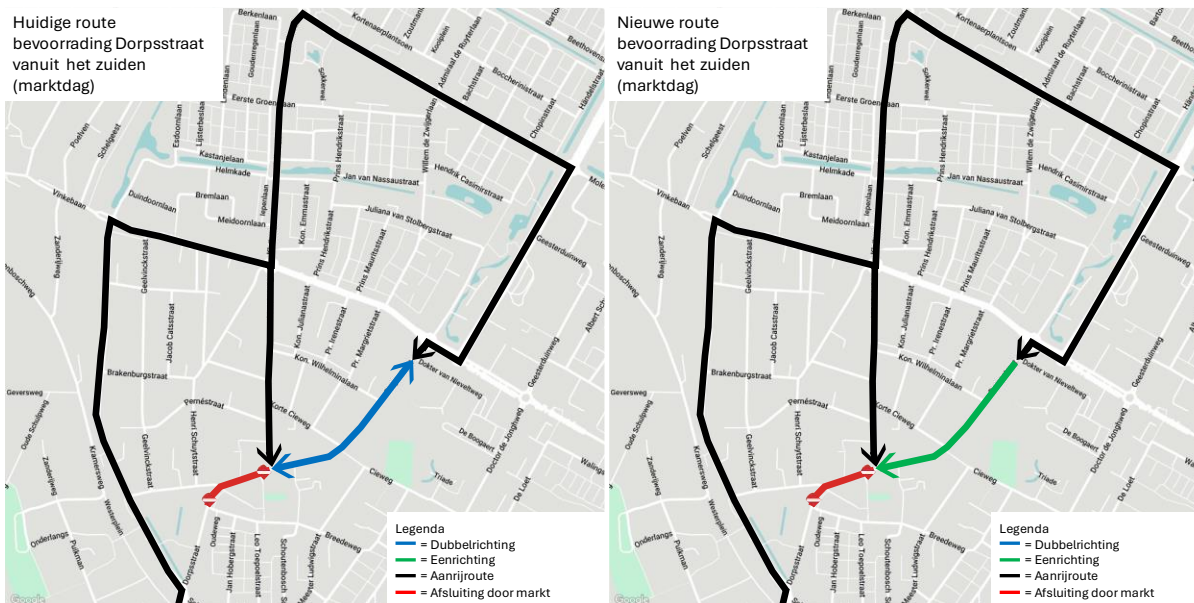
In onderstaande plattegronden zijn de bevoorradersroutes, komend vanuit het zuiden, in de huidige situatie (groen) en de nieuwe situatie met eenrichtingsverkeer Dorpsstraat (blauw) weergegeven. Hierin is te zien dat er een omrijbeweging is voor bevoorrading vanuit het zuiden nodig is.



In onderstaande plattegronden zijn de bevoorradersroutes op een marktdag, komend vanuit het noorden, in de huidige situatie (oranje) en de nieuwe situatie met eenrichtingsverkeer Dorpsstraat (paars) weergegeven. Hierin is te zien dat er geen omrijbeweging voor bevoorrading vanuit het noorden, hoofdzakelijk komende vanaf de N203. Het zuidelijk deel van de Dorpsstraat en de Burgemeester Mooijstraat wordt tijdens een marktdag onbereikbaar voor vrachtverkeer. Dit laatste is ook in de huidige situatie al het geval en geeft tot op heden geen klachten.



In onderstaande plattegronden zijn de bevoorradersroutes op een marktdag, komend vanuit het zuiden, in de huidige situatie (groen) en de nieuwe situatie met eenrichtingsverkeer Dorpsstraat (blauw) weergegeven. Hierin is te zien dat er geen omrijbeweging voor bevoorrading vanuit het zuiden nodig is. Het zuidelijk deel van de Dorpsstraat en de Burgemeester Mooijstraat wordt tijdens een marktdag onbereikbaar voor vrachtverkeer. Dit laatste is ook in de huidige situatie al het geval en geeft tot op heden geen klachten.



Bijlage 4 BLIQ-verkeersveiligheidsrapportages Castricum, Q2 2024⁸

Trajecten

Een aantal wegen die in dit rapport worden behandeld, komen structureel terug in de top 10 van de BLIQ rapportages:

- Dorpsstraat
 - Spoorwegovergang en Beverwijkerstraatweg
 - Stationsweg, Mient, Ruiteweg
 - (Verlegde) Overtoom, Breedeweg, Jacob Rensdorpstraat, Cieweg
- NB: Prinses Beatrixstraat staat niet in de top 10
NB: Soomerwegh is in 2024 aangepast (fietspaden en kruispunten)

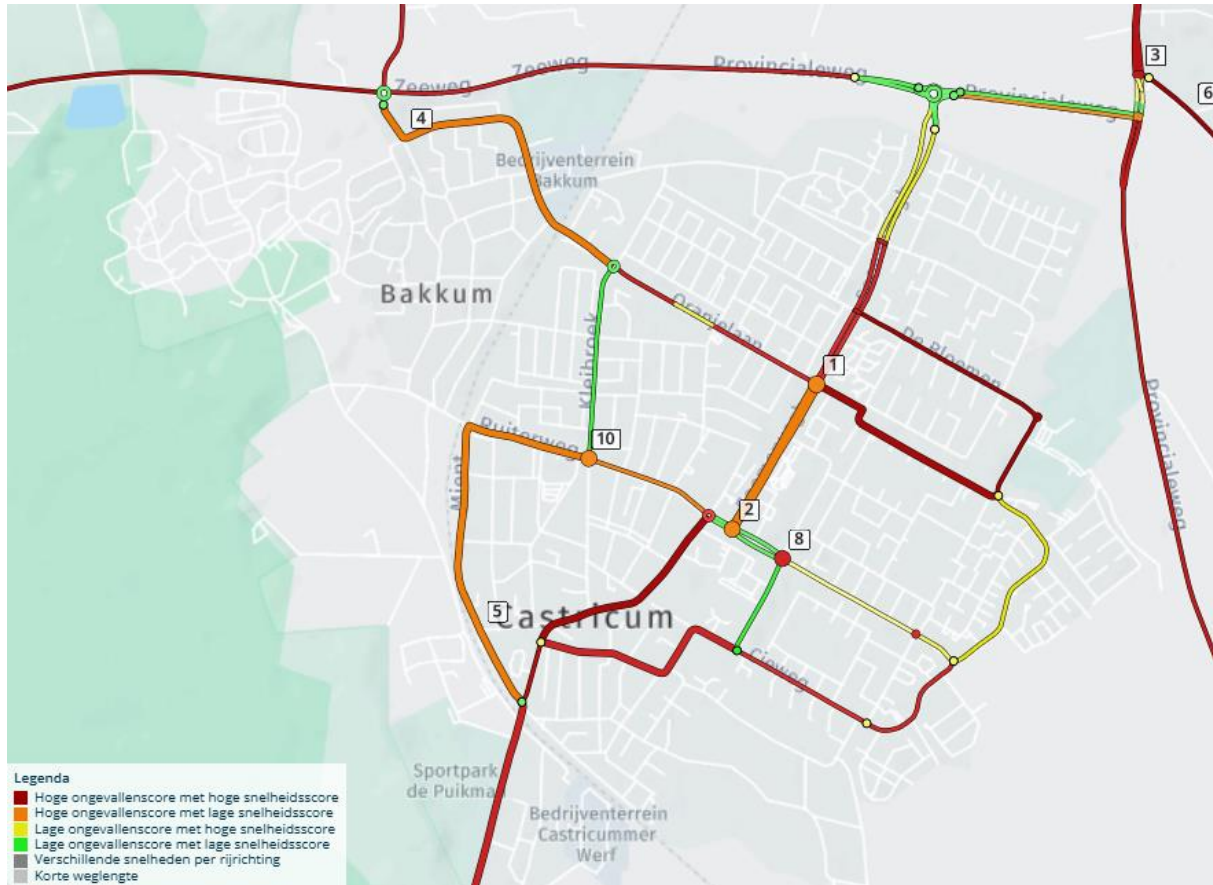


(BLIQ rapportage Q2 2024 gemeente Castricum)

⁸ Bron: [Gemeente Castricum | SOOMERWEGH \(bliq.report\)](#)

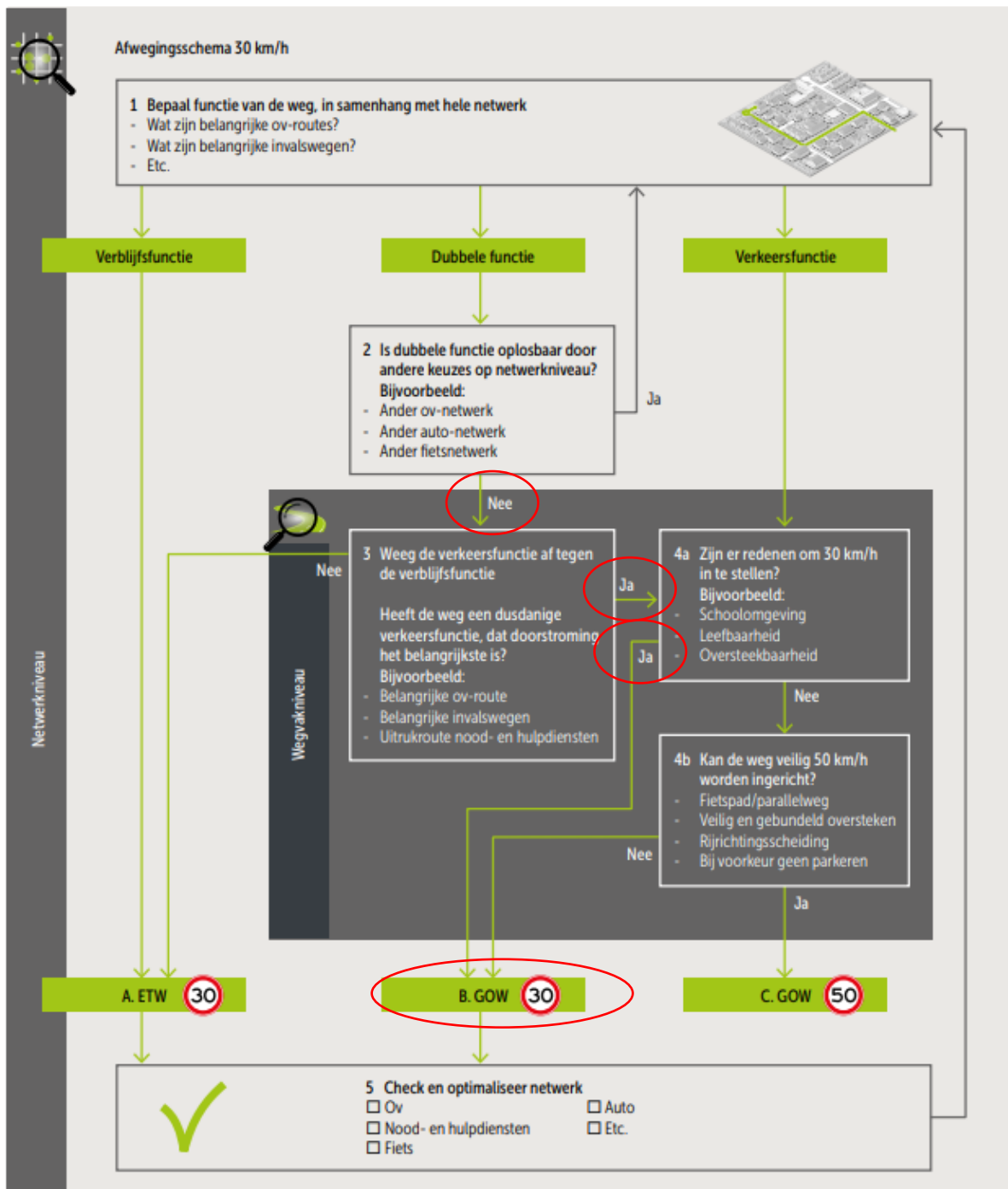
Kruispunten

Het kruispunt Ruitersweg - Kleibroek – Pr. Beatrixstraat staat structureel in de top 10 van BLIQ rapportages.



(BLIQ rapportage Q2 2024 gemeente Castricum)

Bijlage 5 Afwegingskader GOW30



Bijlage 6 DTV rapport (exclusief pagina's Heereweg)



DTV

COLOFON

Titel: Advies toepassing GOW30
Subtitel: Gemeente Castricum

Opdrachtgever: Gemeente Castricum
Arthur Sanders

Opdrachtnemer: DTV
Pleun Smits

Datum: 5 juni 2024

Kenmerk: 240149/PSM

Status rapport: DEFINITIEF



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	Aanpak	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Achtergrond Duurzaam Veilig	7
2.1	Duurzaam Veilig	7
2.2	Motie GOW30	7
2.3	Afwegingskader GOW30	8
2.4	Voorlopige inrichtingskenmerken	8
3	Analyse ontsluitingswegen	12
3.1	Heereweg	12
3.2	Ruiterweg	20
3.3	Prinses Beatrixstraat	27
4	Conclusie en advies	36
4.1	Conclusie	36
4.2	Advies	36
BIJLAGE 1	Afwegingsschema 30 km/h	40
BIJLAGE 2	Voorlopige inrichtingskenmerken GOW30	41
BIJLAGE 3	Dwarsprofielen	44

Inleiding

DTV

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Castricum werkt aan het opstellen van een Integraal Verkeersplan voor de kernen Castricum en Bakkum. Voor een drietal wegen geldt dat, op basis van het Afwegingskader 30 km/h, is geconcludeerd dat een categorisering als GOW30 gepast is volgens de gemeente. Het gaat om de Heereweg in Bakkum en de Ruiteweg en Prinses Beatrixstraat in Castricum.

Voor deze wegen geldt echter ook dat de mogelijkheden om snelheidsremmende voorzieningen toe te passen op voorhand beperkt lijken. De gemeente vraagt zich daaro mof of een hercategorisering naar GOW30 op deze locaties wel tot een geloofwaardige inrichting kan leiden. Omdat de gemeente alleen over wil gaan tot het aanpassen van de wegcategorie tot GOW30 (met een bijbehorende maximumsnelheid van 30 km/h) als op deze wegen ook een passende inrichting kan worden toegepast, wil zij hierover nader worden geadviseerd. DTV is gevraagd om een advies te geven over de inpasbaarheid van een GOW30-profiel op de genoemde wegen.



afbeelding 1.1 Locatieaanduiding Heereweg



afbeelding 1.2 Locatieaanduiding Ruiteweg en Prinses Beatrixstraat

1.2 Doel

Het doel van dit onderzoek is om de gemeente Castricum van een advies te voorzien met betrekking tot de wenselijkheid en eventuele implementatie van een GOW30 op de drie genoemde wegen. We kijken hierbij niet alleen naar een oplossing op papier, maar juist de toepasbaarheid in de praktijk gezien de huidige inrichting en bijbehorende uitdagingen van de Heereweg, Ruiteweg en de Prinses Beatrixstraat.

DTV

1.3 Aanpak

Om tot een gedegen advies te komen, zijn verschillende werkzaamheden uitgevoerd. Zo is tijdens een (digitaal) startoverleg door de gemeente een toelichting gegeven over de achtergrond van de onderzoeksstraten en de problematiek die hier speelt met de verschillende uitdagingen. Daarnaast hebben we de drie onderzoeksstraten bezocht en een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd. Op deze manier hebben we ons een beeld kunnen vormen van het huidige functioneren van de betreffende straten en de (on)mogelijkheden die er zijn om een aangepast profiel toe te passen.

Voorafgaand de verkeersveiligheidsschouw zijn op de drie wegen verkeerstellingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeersintensiteiten van zowel het gemotoriseerd verkeer als fietsers. De resultaten van de verkeerstellingen en de verkeersveiligheidsschouw zijn vervolgens met de gemeente besproken. Hierbij is van gedachten gewisseld over de argumenten voor en tegen het invoeren van GOW30 en de mogelijkheden en onmogelijkheden die er zijn om te komen tot een geloofwaardige inrichting.

Op basis van de schouw, het overleg en de ontvangen documenten is vervolgens een advies per onderzoeksstraat opgesteld. In deze adviezen geven wij een oordeel over de wenselijkheid tot het categoriseren als GOW30, de toe te passen dwarsprofielen, het toepassen van inrichtingselementen zoals snelheidsremmers en eventueel benodigde flankerende maatregelen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de achtergrond van de GOW30 als nieuwe toevoeging aan de wegcategory van Duurzaam Veilig. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de motie die door de Tweede Kamer is aangenomen waarin wordt opgeroepen om 30 km/h in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen en het Afwegingskader die naar aanleiding van de motie is opgesteld. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken voor een GOW30.

In hoofdstuk 3 is vervolgens de inhoudelijke analyse per onderzoeksstraat weergegeven. Per onderzoeksstraat wordt ingegaan op de huidige situatie, de bevindingen van de schouw, de analyse met betrekking tot het categoriseren als GOW30 in combinatie met het toepassen van een geloofwaardige inrichting en tot slot een advies. De conclusies en het eindadvies zijn vervolgens samengevat in hoofdstuk 4.

Achtergrond Duurzaam Veilig

2 Achtergrond Duurzaam Veilig

2.1 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is de visie om de verkeersveiligheid op wegen in Nederland te verbeteren. Deze visie is een initiatief van verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te optimaliseren. Duurzaam Veilig Wegverkeer houdt in dat de verkeersomgeving zo is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. En dat als er toch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de aftoep beperkt blijft. Centraal staat hierin de 'menselijke maat' door uit te gaan van behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheid van mensen.

Nederland kent een wegcategorysering die gebaseerd is op de visie van Duurzaam Veilig Wegverkeer. Binnen de bebouwde kom zijn de wegtypes erftoegangsweg 30 km/h (ETW30) en gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50) het meest voorkomend. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn de standaard woonstraten en kenmerken zich door menging en uitwisseling van verkeer. Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke doorstroombaanfunctie en zijn primair bedoeld om (woon)gebieden te ontsluiten.

De nieuwe Visie op Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030 (DV-3) zet ten opzichte van de eerdere versies in op proactief en risicogestuurd werken door naast ongevallen ook risicofactoren in te zetten en te beïnvloeden. Dit betekent dat de risico's op wegen geïnventariseerd dienen te worden om op basis hiervan een prioritering op te stellen. Door strikter op de richtlijnen te toetsen, zijn steeds vaker 50 km/h-wegen (GOW's) als 'grijze wegen' betiteld, waarbij onduidelijk is in welke wegcategory deze behoort.

2.2 Motie GOW30

De behoefte is ontstaan om, met het oog op de verkeersveiligheid, de huidige wegcategorysering aan te vullen met een nieuw wegtype voor binnen de bebouwde kom: de GOW30. In de praktijk zijn er namelijk ook gebiedsontsluitingswegen waar doorstroming van belang is, maar waar ook uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Deze wegen zijn vanwege hun dubbele functie minder veilig. Daarnaast zijn er gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht vanwege bijvoorbeeld ruimtegebrek. Een geschikt wegtype voor deze wegen ontbreekt in de huidige wegcategorysering. SWOV heeft daarom aanbevolen om een nieuw wegtype, de GOW30, te ontwikkelen.

Op 27 oktober 2020 is vervolgens in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een snelheidslimiet van 30 km/h als basisprincipe te hanteren binnen de bebouwde kom en alleen een hogere snelheidslimiet toe te passen als dat veilig kan. De achterliggende gedachte is dat een lagere snelheid de verkeersveiligheid verbetert, doordat de kans op ongevallen afneemt en een eventuele impact van de ongevallen minder wordt. Daarnaast draagt een lagere snelheid ook bij aan andere doelen, zoals de leefbaarheid en oversteekbaarheid.

De motie verzocht de regering om – in overleg met onder andere SWOV en gemeenten – een Afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan. Het Afwegingskader dient wegbeheerder te ondersteunen bij hun afwegingen voor het veilig inrichten en beheren van wegen binnen de bebouwde kom.

Advies toepassing GOW30

7

2.3 Afwegingskader GOW30

Om uitvoering te geven aan de omschreven motie en het verzoek voor het opstellen van een Afwegingskader, heeft het ministerie van I&W CROW gevraagd het proces om tot dit Afwegingskader en plan te komen, op zich te nemen. CROW heeft vervolgens DTV en Goudappel opdracht gegeven om dit Afwegingskader inclusief toelichting op te stellen.

Het resultaat bestaat uit een afwegingsschema (zie bijlage 1) met een toelichting, waarmee weloverwogen keuzes kunnen worden gemaakt over het al dan niet verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/h-wegen naar 30 km/h. De stappen die in het afwegingsschema aan bod komen betreft onder andere het bepalen van de functie van de weg, het proberen op te lossen van de dubbelfunctie, bepalen of het nodig is om de verkeersfunctie te faciliteren, het bepalen van de maximumsnelheid bij wegen met een verkeersfunctie en beoordelen of de weg veilig kan worden ingericht met de betreffende snelheid.

2.4 Voorlopige inrichtingskenmerken

Naar aanleiding van de eerdergenoemde motie heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven aan CROW om de inrichtingskenmerken van de GOW30 uit te werken. Specifiek is gevraagd aan welke inrichtingskenmerken een GOW30 dient te voldoen en wat gemeenten kunnen bereiken met de GOW30. Er is hierbij ook gevraagd om, conform de aanbevelingen van het Afwegingskader 30 km/h, te kijken naar eventuele aanscherpingen van de bestaande inrichtingskenmerken ETW30 en GOW50. De gedachte hierbij is om de drie wegtypen voldoende verschillend te laten zijn, in verband met de herkenbaarheid voor de weggebruiker.

CROW heeft de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' uitgebracht in mei 2023. Wegbeheerders, wegontwerpers en adviseurs kunnen met deze voorlopige inrichtingskenmerken aan de slag met de herinrichting van grijze wegen naar een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/h. De voorlopige inrichtingskenmerken zijn uitgewerkt op basis van bestaande onderzoeken en kennis en ervaring uit de praktijk door middel van een breed samengestelde werkgroep, bestaande uit ervaringsdeskundigen die werkzaam zijn bij diverse belanghebbende organisaties.

De volgende zeven uitgangspunten geven aan welke inrichtingsaspecten van invloed zijn op de GOW30:

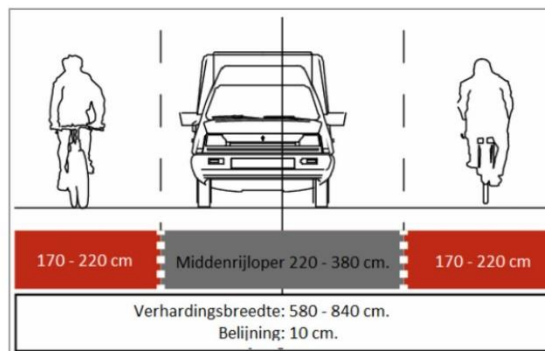
1. Start met het Afwegingskader 30 km/h;
2. Stromen op wegvakken, uitwisselen op kruispunten en oversteekpunten;
3. Een GOW30 wijkt qua vormgeving duidelijk af van een GOW50 én van een ETW30;
4. Een GOW30 wordt toegepast bij herinrichting van bestaande wegen en niet bij aanleg van nieuwe wegen;
5. Een GOW30 is geen tijdelijk weginrichting (faseringstap), maar een permanente weginrichting;
6. Een GOW30 heeft een vorm van voorrang vanwege de gewenste doorstroming op een GOW;
7. Een GOW30 heeft fietsvoorzieningen.

Voor verdere toelichting van de voorlopige inrichtingskenmerken wordt verwezen naar de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30'. In bijlage 2 zijn de voorlopige inrichtingskenmerken in tabelvorm weergegeven, onderverdeeld in basiskenmerken wegvakken, overige kenmerken wegvakken, voorkeurskruispuntvormen GOW30 met andere wegtypen en basiskenmerken overgangen tussen wegcategorieën op wegvakken.

In de Handreiking wordt voor een GOW30 onderscheid gemaakt tussen in totaal drie verschillende dwarsprofielen, waarvan de dwarsprofielen met fietsstroken overeenkomstig zijn met CROW-Fietsberaadnotitie 'Aanbeveling fiets- en kantstroken' (2016):

1. GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen:

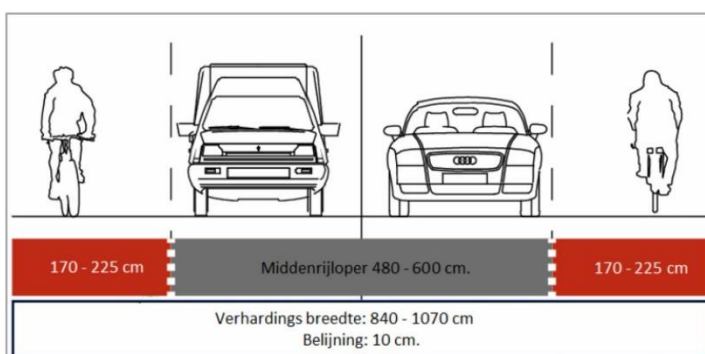
De benoemde bijbehorende maximale voertuig-intensiteit behorend bij dit profiel is 6.000 motorvoertuigen per etmaal volgens de Handreiking (2023).



afbeelding 2.1 Dwarsprofiel GOW30 met fietsstroken en smalle middenrijloper

2. GOW30 met fietsstroken met een brede middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen:

Bij dit profiel is het volgens de Handreiking (2023) wenselijk om de voertuig-intensiteit te beperken tot maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal.



afbeelding 2.2 Dwarsprofiel GOW30 met fietsstroken en brede middenrijloper

3. GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen.

Dit profiel wordt gekenmerkt door vrijliggende fietspaden en een rijbaan van minimaal 5,80 meter breed, zonder asmarkering en voor motorvoertuigen in twee richtingen. In de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken is bij dit profiel geen maximale voertuig-intensiteit genoemd.

Analyse ontsluitingswegen

3.2 Ruitersweg

In deze paragraaf is de analyse en daaropvolgend het advies weergegeven met betrekking tot het hercategoriseren van de Ruitersweg naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Ten eerste wordt ingegaan op de huidige situatie van de Ruitersweg, waarbij onder andere wordt ingezoomd op de functie en het gebruik van de weg. Vervolgens wordt ingegaan op de bevindingen van de schouw waarna de analyse en aansluitend het advies zijn opgesteld.

3.2.1 Huidige situatie

Wegcategorie

De Ruitersweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de gemeente Castricum en heeft een maximumsnelheid van 50 km/h. De Ruitersweg maakt bovendien volgens het Fietsbeleidsplan 2020-2023 (Gemeente Castricum, 2020) deel uit van het hoofd fietsnetwerk. Royal HaskoningDHV heeft voor de gemeente Castricum in 2020 een risicoanalyse uitgevoerd waarin is geconstateerd dat de huidige inrichting van de Ruitersweg als GOW50 niet aan de CROW-richtlijnen voldoet, en dus niet geschikt is als 50 km/h-weg. Bovendien leidt het plan van de gemeente om een autoluwe Dorpsstraat te realiseren tot een verkeersname op de Ruitersweg. Tegelijkertijd is voor doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern Castricum geen andere route beschikbaar. De gemeente vraagt zich af of en op welke wijze de verkeersveiligheid kan worden verbeterd door het aanpassen van de wegcategorie naar een GOW30.

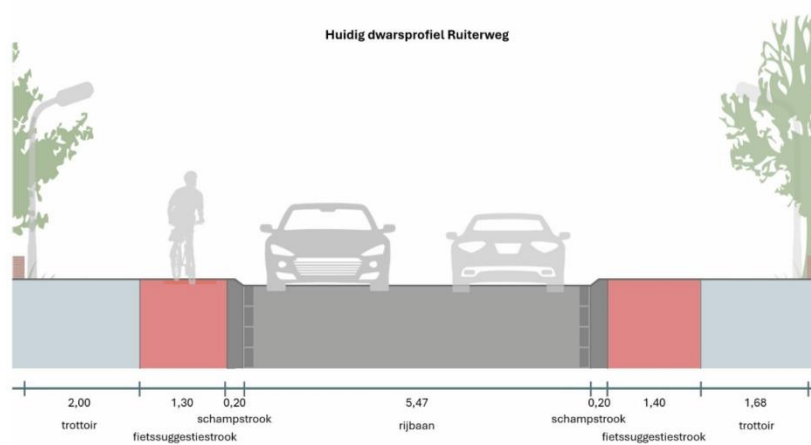
Een belangrijk aandachtspunt is dat de meeste huizen langs de Ruitersweg niet onderheid zijn en hierdoor gevoelig zijn voor trillingsoverlast.

Weginrichting

De Ruitersweg is een gebiedsontsluitingsweg met een tweerichtingsregime. De Ruitersweg bestaat uit een rijloper die volledig is uitgevoerd in gesloten verharding (asfalt) zonder asmarkering. Daarnaast is sprake van verhoogde suggestiestroken voor fietsverkeer (er is immers geen fietssymbool en bijbehorende bebording aanwezig) die middels een schuine opsluitbanden zijn gescheiden van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Met name in het oostelijke gedeelte van de Ruitersweg is aan beide zijdes van de weg een breed trottoir aanwezig. Het noordelijke trottoir wordt hier bovendien afgewisseld door bosschages.

In het westelijke gedeelte van de Ruitersweg is sprake van hetzelfde wegprofiel maar kleinere trottoirs. Het aanwezige trottoir op de gehele Ruitersweg ligt bovendien op hetzelfde niveau als de suggestiestroken. In het oostelijke gedeelte van de Ruitersweg is tussen het zuidelijke fietspad en trottoir sprake van een klein hoogteverschil. Bijna alle woningen beschikken over een eigen uitrit. Dit is in strijd met de richtlijnen van de ideale inrichting van een GOW-bibeko. Door de aanwezigheid van diverse uitritten is bovendien een erftoegangsfunctie aanwezig.

Er zijn geen oversteekvoorzieningen aanwezig voor voetgangers op het wegvak Ruitersweg. Er zijn wel voetgangersoversteekplaatsen bij de rotonde ten oosten van de Ruitersweg en bij het kruispunt Ruitersweg-Helmkade, ten westen van de Ruitersweg. Het huidige dwarsprofiel van de Ruitersweg is weergegeven op afbeelding 3.13.



afbeelding 3.13 Huidig dwarsprofiel Ruitersweg (exacte maatvoering afhankelijk van locatie iets afwijken)



afbeelding 3.14 Weginrichting Ruitersweg



afbeelding 3.15 Weginrichting Ruitersweg

Intensiteiten

Met behulp van telsingen zijn mechanische snelheids- en intensiteitsmetingen (tussen Geelvinckstraat en Hoogevoort) uitgevoerd om inzicht te krijgen in hoeveel verkeer er op de Ruitersweg rijdt en met welke snelheden. Van zaterdag 6 april tot en met zondag 14 april 2024 zijn 24 uur per dag alle gepasseerde motorvoertuigen en (brom)fietsers en hun snelheid geregistreerd op de Ruitersweg. In de volgende tabellen zijn de resultaten van de metingen inclusief een voertuigverdeling van het gemotoriseerd verkeer weergegeven.

Tabel 5: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer Ruitersweg

Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag (meting 2024)			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	7.045	3.358	3.687
Ochtendspits (7-9u)	925	332	594
Avondspits (16-18u)	1.232	667	566
Drukste uur (16-17u)	634	345	289
V85	54 km/h	55 km/h	52 km/h

Tabel 6: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, Ruiterweg

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag (meting 2024)		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	6.760	96,0%
Middelzwaar (M)	213	3,0%
Zwaar (Z)	72	1,0%

Tabel 7: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, (brom)fietsverkeer Ruiterweg

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag (meting 2024)			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	1.403	734	669
Ochtendspits (7-9u)	145	73	72
Avondspits (16-18u)	235	135	100
Drukste uur (16-17u)	128	78	50

In onderstaande tabel is het resultaat van de meting op de vrijdag weergegeven. Op de vrijdag is het namelijk aanzienlijker drukker in verband met een afsluiting van de Dorpsstraat vanwege de wekelijkse markt. Vanwege deze reden wordt de etmaalintensiteit op vrijdag als maatgevend aangehouden.

Tabel 8: Resultaten intensiteitsmeting, gemotoriseerd verkeer vrijdag 12-04-2024 Ruiterweg

Resultaten Meting vrijdag 12-04-2024			
Gemotoriseerd verkeer			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	8.656	4.256	4.400
Ochtendspits (7-9u)	964	382	582
Avondspits (16-18u)	1.468	794	674
Drukste uur (14-15u)	785	383	402
(brom)fietsverkeer			
Etmaalintensiteit	1.718	906	812
Ochtendspits (7-9u)	176	91	85
Avondspits (16-18u)	295	177	118
Drukste uur (14-15u)	171	88	83

Op vrijdag 12 april 2024 rijden er op de Ruiterweg 8.656 motorvoertuigen en 1.718 (brom)fietsers. Tijdens de avondspits is het drukker dan tijdens de ochtendspits. Dit is met name te zien aan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer richting het oosten. Uit de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer valt op te maken dat zo goed als al het gemotoriseerd verkeer op de Ruiterweg wordt gekenmerkt als licht verkeer.

De V85 snelheid ligt iets hoger dan de maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Op bepaalde uren van de dag wordt harder gereden. Het uur waarin de V85 het hoogst is (op een gemiddelde werkdag) is tussen 03:00 uur en 04:00 uur in westelijke richting. In dit uur is de V85 snelheid 73 km/h. De gemeten V85 snelheid is over het algemeen redelijk gelijk aan het huidige snelheidsregime. Desondanks wordt in de avond- en nachtelijke uren hard gereden. Hierdoor is het aannemelijk dat de weginrichting bij lage intensiteiten -en dus in principe niet bij standaard gebruik- uitnodigt om harder te rijden.

3.2.2 Bevindingen schouw

Tijdens de verkeersveiligheidsschouw zijn verschillende knelpunten en opvallendheden geconstateerd op de Ruitersweg. Deze punten zijn hierna toegelicht.

Gemotoriseerd verkeer

Rijbaanbreedte en vrachtverkeer

Tijdens de schouw is waargenomen dat sprake lijkt van een voldoende brede rijbaan. In de door de gemeente aangeleverde gegevens is aangegeven dat de rijbaan een breedte heeft van circa 5,50 meter. Om twee vrachtwagens elkaar stapvoets te laten passeren, is 5,80 meter nodig. Tijdens de schouw is waargenomen dat twee personenauto's of een personenauto en een vrachtwagen elkaar probleemloos tegemoet kunnen rijden met de huidige rijbaanbreedte. Daarnaast is tijdens de schouw een enkele keer waargenomen dat tegemoet rijdend vrachtverkeer gebruik maakt van de suggestiestrook, zonder daarbij af te remmen.



afbeelding 3.16 Vrachtverkeer kijkt uit over suggestiestrook

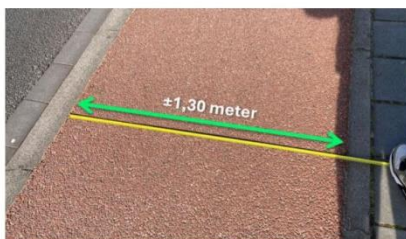


afbeelding 3.17 Gemotoriseerd verkeer op de Ruitersweg

Fietsverkeer

Breedte suggestiestroken

Tijdens de schouw is geconstateerd dat sprake is van (te) smalle fietsvoorzieningen. Dit is bevestigd met de door de gemeente aangeleverde gegevens. De breedte van de suggestiestroken verschilt van 1,30 meter tot 1,50 meter. Volgens de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016) heeft een fietsstrook een minimale breedte van 1,70 meter. In de functionele eisen van de gemeente Castricum (opgenomen in het Fietsbeleidsplan 2020-2023) wordt uitgegaan van een breedte van 2,50 meter voor een fietsstrook (hoofdfietsroute), met een minimale breedte van 2,00 meter.



afbeelding 3.18 Een opgemeten breedte van ca. 1,30 meter van de suggestiestrook



afbeelding 3.19 Suggestiestroken Ruitersweg

3.2.3 Analyse

Op basis van bovenstaande bevindingen kan geconcludeerd worden dat de inrichting van de Ruitersweg in de huidige situatie niet aan de richtlijnen van een GOW50 voldoet. Zo zijn de fietsvoorzieningen erg smal (en liggen deze dicht bij de rijbaan), ontbreekt asmarkering en beschikken bijna alle woningen over een uitrit. Bovendien zijn ook de trottoirs te smal. De Ruitersweg is een route voor doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern Castricum, waardoor zwaar gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de route. Gezien de beschikbare ruimte op de Ruitersweg kan een GOW50-profiel niet veilig worden toegepast.

Op vrijdag 12 april 2024 rijden er 8.656 motorvoertuigen op de Ruitersweg. Volgens de nulsituatie³ van het Verkeersmodel "Alkmaar 2040" ligt de verkeersintensiteit op de Ruitersweg in 2040 tussen de 7.500 en 8.500 motorvoertuigen per etmaal. Variant 1b van het Verkeersmodel (inclusief diverse verkeersmaatregelen, waaronder het instellen van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat (noord naar zuid) en de Prinses Beatrixstraat (oost naar west)), geeft aan dat de intensiteit op de Ruitersweg in 2040 tussen de 8.000 en 9.000 motorvoertuigen per etmaal ligt.

De Ruitersweg heeft een dusdanige verkeersfunctie, dat doorstroming erg belangrijk is. Echter wordt er ook gewoond aan de Ruitersweg. Er is dus sprake van een zogenaamde dubbelfunctie. Om die reden wordt geadviseerd om de functie aan te passen naar GOW30 en daarbij op basis van de voorlopige inrichtingskenmerken uit te gaan van een GOW30 profiel; de huidige inrichting komt hier al dicht bij in de buurt. De beschikbare ruimte is echter te krap om hier een volwaardig GOW30-profiel conform de maatvoering van de voorlopige inrichtingskenmerken te realiseren.

Desondanks is een maximum snelheid van 30 km/h veiliger dan 50 km/h. Door de rijsnelheid te verlagen, neemt de kans op ongevallen af en wordt de eventuele impact van een ongeval minder. Al met al worden de risico's bij het gebruik van de Ruitersweg lager en verbetert zowel de oversteekbaarheid tijdens de spitsperiodes als de leefbaarheid van de Ruitersweg. Deze analyse geeft weer dat de inrichting van de Ruitersweg als GOW30 -op grond van het Afwegingskader 30 km/h- gepast is in verband met de verkeersveiligheid.

Bij het realiseren van een GOW30-profiel is het van belang dat deze wegcategorie voldoende onderscheidend is in verband met de herkenbaarheid voor weggebruikers. De vormgeving moet dus duidelijk afwijken van een GOW50 én van een ETW30. Een belangrijk aandachtspunt bij het realiseren van een GOW30-profiel is de geloofwaardigheid. Dat wil zeggen dat de snelheidslimiet aansluit bij de verwachtingen van het wegbeeld. Indien de snelheidslimiet van 30 km/h door de weggebruikers niet geloofwaardig wordt ervaren, zal deze minder geneigd zijn zich hieraan te houden. Om een lagere snelheidslimiet geloofwaardig te maken en de gereden snelheid daadwerkelijk te laten dalen, is het voor de Ruitersweg van belang dat wordt ingezet op maatregelen ten behoeve van snelheidsverlaging. Een extra uitdaging die de Ruitersweg hierbij heeft, is dat de bebouwing dicht langs de weg staat en niet onderheid is.

3.2.4 Advies

Voor de Ruitersweg wordt geadviseerd om de maximumsnelheid te reduceren van 50 km/h naar 30 km/h. In combinatie hiermee wordt geadviseerd om op basis van de voorlopige inrichtingskenmerken uit te gaan van een GOW30-profiel; de huidige inrichting sluit hier al redelijk op aan. Een lagere rijsnelheid leidt onder andere tot een verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers op de Ruitersweg en een verbetering van de verkeersveiligheid gezien de diverse uitritten en aansluitende erftoegangswegen.

³ In de nulsituatie zijn voldoende zekere ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen en autonome groei.

Gezien de beschikbare ruimte is het niet mogelijk om een volwaardig GOW30-profiel te realiseren, maar wel wordt geadviseerd om meer ruimte en/of bescherming voor fietsers aan te bieden. Ook wordt geadviseerd om zoveel als realistisch mogelijk in te zetten op snelheidsremmers op wegvakken, waarbij rekening wordt gehouden met de niet-onderheide bebouwing. Het is van belang om de Ruiteweg geloofwaardig als GOW30 in te richten.

Wegprofiel

Er wordt geadviseerd om het bestaande profiel grotendeels te handhaven, zie afbeelding 3.22. Een andere mogelijkheid is het herinrichten van de Ruiteweg en het realiseren van fietsstroken. Een voordeel hiervan is dat een wegprofiel met fietsstroken minder breedte in beslag neemt ten opzichte van aanliggende fietspaden en daardoor meer ruimte voor de voetganger ontstaat.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het toepassen van fietsstroken op de Ruiteweg onwenselijk gezien het verschil tussen de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de intensiteit van het (brom)fietsverkeer. Door het toepassen van fietsstroken is namelijk sprake van een bredere rijloper, waardoor gemotoriseerd verkeer in de verleiding komt om harder te rijden. Dit is een mogelijke inrichting wanneer sprake is van een hogere intensiteit (brom)fietsverkeer. Tegelijkertijd vindt er bij het realiseren van fietsstroken meer menging tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer plaats. Gezien de beschikbare ruimte is het mogelijk om de suggestiestroken aan te passen naar aanliggende fietspaden en hiermee conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te voorkomen. Echter is meer ruimte of bescherming voor fietsverkeer zeer wenselijk.

Ribbelmarkering

Een overwegend advies is het plaatsen van een 20 cm brede tegel tussen de suggestiestroken en schuine opsluitbanden van de rijbaan, en deze te voorzien van Thermoplast ribbelmarkering om de contouren van het fietspad aan te geven en weggebruikers (zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer) extra te attenderen. Hierdoor ontstaan aan beide kanten van de weg 40 cm brede schampstroken, waardoor geen sprake meer is van suggestiestroken, maar van fietspaden. Deze maatregel is bedoeld om de verkeersveiligheid (van met name fietsers) te optimaliseren, maar heeft -ondanks dat het een kleine maatregel betreft- veel impact op het dwarsprofiel en kan een kostbare maatregel zijn. Een voorbeeld hiervan is weergegeven op afbeelding 3.20.



afbeelding 3.20 Thermoplast ribbelmarkering

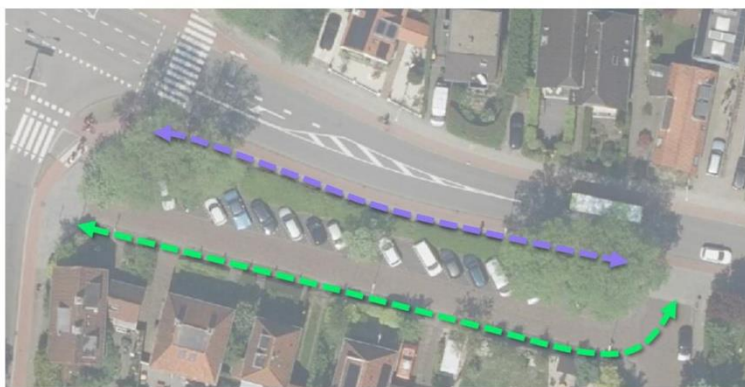
Op afbeelding 3.22 is een mogelijk toekomstig dwarsprofiel van de Ruiteweg weergegeven inclusief schampstroken van 40 cm en een ribbelmarkering. Deze bredere schampstroken gaan ten koste van het trottoir. Aan beide zijdes is het trottoir versmald naar 1,50 meter. Dit komt overeen met de minimale maatvoering die de gemeente Castricum stelt aan de trottoirbreedte in een woonstraat bij lage voetgangersintensiteiten (Handboek Inrichting Openbare Ruimte, gemeente Castricum, 2014). Door de smallere trottoirs kunnen ook de fietsvoorzieningen ietwat verbreed worden.

Overweging: versmallen trottoir – oostelijk wegvak

In het wegvak op de Ruiteweg ten oosten van de Burgemeester Boreelstraat kan ruimte worden gewonnen door het versmallen van het trottoir en de bosschages aan de noordzijde van de Ruiteweg. De gemeente kan deze maatregel in overweging nemen om meer ruimte (en bescherming) beschikbaar te krijgen voor fietsverkeer. Het versmallen van het trottoir kan ook ruimte bieden voor het realiseren van een snelheidsremmer zoals een uitbuiging.

Overweging: verwijderen trottoir – westelijk wegvak

In het wegvak op de Ruiteweg ten westen van de Geelvinckstraat kan aan de zuidzijde eventueel ruimte worden gewonnen door het verwijderen van het trottoir (paarse lijn). Voetgangers kunnen dan gebruik maken van een stukje parallelweg langs de Ruiteweg, inclusief trottoir, aangegeven met de groene lijn. Hierbij hoeven zij nauwelijks om te lopen. De gemeente kan deze maatregel in overweging nemen om meer ruimte (en bescherming) beschikbaar te krijgen voor fietsverkeer. Het opheffen van het trottoir kan ook ruimte bieden voor het realiseren van een middeneiland bij de voetgangersoversteekplaats.

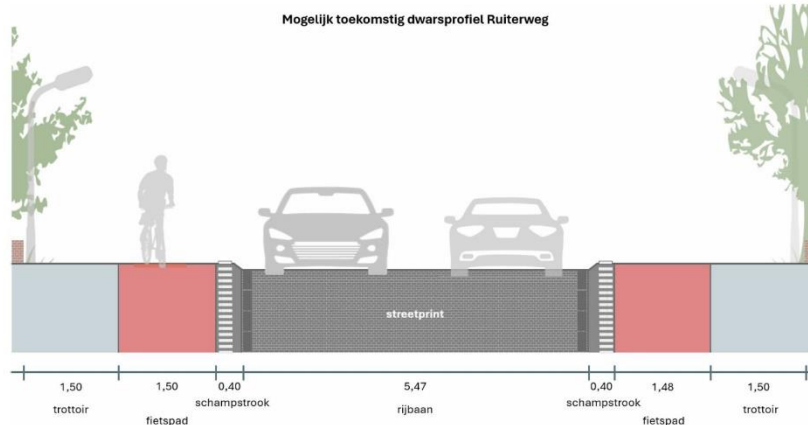


afbeelding 3.21 Mogelijk nieuwe voetgangersroute westelijk gedeelte Ruiteweg

Snelheidsremmende maatregelen

Om de Ruiteweg geloofwaardig als GOW30 in te richten, is het van belang dat snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. In de “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken”, wordt geadviseerd om bij voorkeur verticale snelheidsremmers (drempels of plateaus) op kruispunten en oversteekplaatsen te realiseren. Daarnaast kunnen andere aspecten van de weginrichting, zoals de rijbaanbreedte en het type verharding, bijdragen aan het reduceren van de daadwerkelijke gereden snelheid. Er wordt geadviseerd om de gehele Ruiteweg te voorzien van Streetprint om de weg een andere uitstraling te geven (ten opzichte van een GOW50) en hiermee de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren.

Met bovenstaande maatregelen wordt gestreefd naar een geloofwaardige GOW30 inrichting op de Ruiteweg. De verwachting is dat met deze maatregelen in de praktijk een snelheid kan worden afgedwongen die lager is dan de huidige V85 snelheid.



afbeelding 3.22 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Ruitersweg inclusief Streetprint

3.3 Prinses Beatrixstraat

In deze paragraaf is de analyse en daaropvolgend het advies weergegeven met betrekking tot het hercategoriseren van de Prinses Beatrixstraat naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Ten eerste wordt ingegaan op de huidige situatie van de Prinses Beatrixstraat, waarbij onder andere wordt ingezoomd op de functie en het gebruik van de weg. Vervolgens wordt ingegaan op de bevindingen van de schouw waarna de analyse en aansluitend het advies zijn opgesteld.

3.3.1 Huidige situatie

Wegcategorie

De Prinses Beatrixstraat is een gebiedsontsluitingsweg binnen de gemeente Castricum en kent een maximum vigerende snelheid van 50 km/h. De Prinses Beatrixstraat maakt volgens het Fietsbeleidsplan 2020-2023 (Gemeente Castricum, 2020) deel uit van het secundair fietsnetwerk. De gemeente heeft geconstateerd dat de huidige inrichting van de Prinses Beatrixstraat als GOW50 niet aan de CROW-richtlijnen voldoet, en dus niet geschikt is als 50 km/h-weg.

Daarnaast leidt het plan van de gemeente om een autoluwe Dorpsstraat te realiseren tot meer verkeer op onder andere de Prinses Beatrixstraat. Er is een andere route voor doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern Castricum beschikbaar, maar deze route is niet aantrekkelijk door de forse omrijd afstand. De gemeente wil afdwingen dat gebruik van de Prinses Beatrixstraat beperkter wordt. Tegelijkertijd vraagt de gemeente zich af of en op welke wijze de verkeersveiligheid kan worden verbeterd door de inrichting als GOW30. Aanvullend is de gemeente voornemens om in de Prinses Beatrixstraat een eenrichtingsregime toe te passen richting het westen.

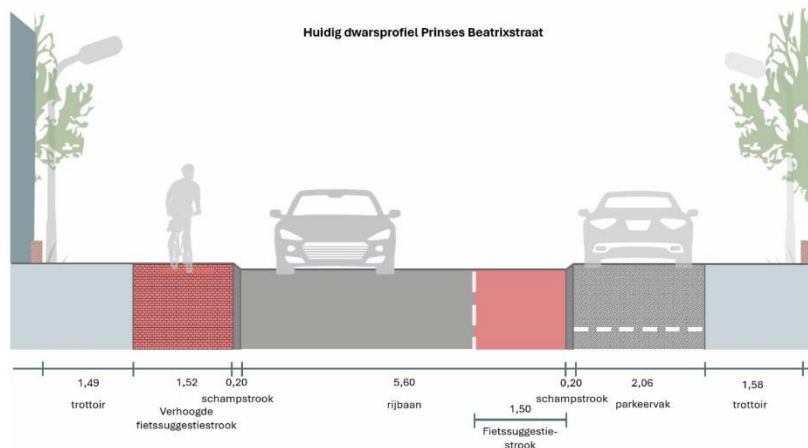
Weginrichting

De Prinses Beatrixstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een tweerichtingsregime. De Prinses Beatrixstraat bestaat uit een rijloper die volledig is uitgevoerd in gesloten verharding (asfalt) zonder asmarkering. Daarnaast zijn suggestiestroken aanwezig, waarvan de zuidelijke verhoogd is aangelegd. Deze verhoogde suggestiestrook is middels een schuine opsluitband gescheiden van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. De weg is aan beide zijdes voorzien van een trottoir.

Het huidige dwarsprofiel van de Prinses Beatrixstraat is weergegeven op afbeelding 3.23.

Op de Prinses Beatrixstraat is sprake van langsparkeren in parkeervakken tussen de rotonde met de Kleibroek en de Willem de Zwijgerlaan. Deze parkeervakken liggen op hetzelfde niveau als het trottoir. Enkele woningen in het oostelijke gedeelte van de Prinses Beatrixstraat beschikken over een eigen uitrit. Dit is in strijd met de richtlijnen van de ideale inrichting van een GOW-bibeko.

Tot slot is een voetgangersoversteekplaats aanwezig ter hoogte van de Willem de Zwijgerlaan. Deze oversteekplaats is voorzien van LED-verlichting in het wegdek die aanspringt wanneer dit wordt aangevraagd door overstekende voetgangers via een drukknop. Ook zijn voetgangersoversteekplaatsen bij de rotondes ten oosten en ten westen van de Prinses Beatrixstraat aanwezig.



afbeelding 3.23 Huidig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat (exacte maatvoering afhankelijk van locatie iets afwijken)



afbeelding 3.24 Weginrichting Prinses Beatrixstraat



afbeelding 3.25 Weginrichting Prinses Beatrixstraat

Intensiteiten

Met behulp van telsingen zijn mechanische snelheids- en intensiteitsmetingen (tussen Torenstraat en Kon. Julianastraat) uitgevoerd om inzicht te krijgen in hoeveel verkeer er op de Prinses Beatrixstraat rijdt en met welke snelheden. Van zaterdag 6 april tot en met zondag 14 april 2024 zijn 24 uur per dag alle gepasseerde motorvoertuigen en (brom)fietsers en hun snelheid geregistreerd op de Prinses Beatrixstraat. In de volgende tabellen zijn de resultaten van de metingen inclusief een voertuigverdeling van het gemotoriseerd verkeer weergegeven.

Tabel 9: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer Prinses Beatrixstraat

Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag (meting 2024)			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	5.320	2.673	2.647
Ochtendspits (7-9u)	640	270	371
Avondspits (16-18u)	951	513	438
Drukste uur (16-17u)	484	264	220
V85	46 km/h	47 km/h	45 km/h

Tabel 10: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, Prinses Beatrixstraat

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag (meting 2024)		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	5.095	95,8%
Middelzwaar (M)	178	3,3%
Zwaar (Z)	48	0,9%

Tabel 11: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, (brom)fietsverkeer Prinses Beatrixstraat

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag (meting 2024)			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	1.542	779	763
Ochtendspits (7-9u)	181	91	90
Avondspits (16-18u)	262	135	127
Drukste uur (08-09u)	142	74	68

In tabel 12 is het resultaat van de meting op de vrijdag weergegeven. Op de vrijdag is het namelijk aanzienlijk drukker in verband met een afsluiting van de Dorpsstraat vanwege de wekelijkse markt. Vanwege deze reden wordt de etmaalintensiteit op vrijdag als maatgevend aangehouden.

Tabel 12: Resultaten intensiteitsmeting, gemotoriseerd verkeer vrijdag 12-04-2024 Prinses Beatrixstraat

Resultaten Meting vrijdag 12-04-2024			
Gemotoriseerd verkeer			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	6.431	3.274	3.157
Ochtendspits (7-9u)	723	324	399
Avondspits (16-18u)	1.072	579	493
Drukste uur (15-16u)	571	306	265
(brom)fietsverkeer			
Etmaalintensiteit	1.841	915	926
Ochtendspits (7-9u)	199	107	92
Avondspits (16-18u)	315	166	149
Drukste uur (16-17u)	175	91	84

Op vrijdag 12 april 2024 rijden er op de Prinses Beatrixstraat 6.431 motorvoertuigen en 1.841 (brom)fietsers. Tijdens de avondspits is het drukker dan tijdens de ochtendspits. Dit is met name te zien aan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer richting het oosten. Uit de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer valt op te maken dat zo goed als al het gemotoriseerd verkeer op de Prinses Beatrixstraat wordt gekenmerkt als licht verkeer.

De V85 snelheid ligt lager dan de maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Ook in avond- en nachtelijke uren wordt amper harder gereden. Het uur waarin de V85 snelheid het hoogst is (op een gemiddelde werkdag) is tussen 05:00 en 06:00 uur in oostelijke richting. In dit uur is de V85 snelheid 54 km/h. De gemeten V85 snelheid ligt dus over het algemeen lager dan het huidige snelheidsregime en is hiermee acceptabel en in overeenstemming met de weginrichting.

3.3.2 Bevindingen schouw

Tijdens de verkeersveiligheidsschouw zijn verschillende knelpunten en opvallendheden geconstateerd op de Prinses Beatrixstraat. Deze punten zijn hieronder toegelicht.

Gemotoriseerd verkeer

Rijbaanbreedte

Tijdens de schouw is geconstateerd dat sprake is van een smalle rijbaan. In de door de gemeente aangeleverde gegevens is aangegeven dat de rijbaan een breedte heeft van circa 5,60 meter, inclusief een suggestiestrook van 1,50 meter. Met gebruik van de suggestiestrook kunnen twee personenauto's of een personenauto en een vrachtwagen elkaar probleemloos tegemoet rijden. Tussen de suggestiestrook en de rijbaan zou een schrikstrook van minimaal 0,50 meter toegepast moeten zijn om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer rakelings langs fietsverkeer rijdt en om fietsers te geleiden. In de huidige situatie ontbreekt deze schrikstrook, waardoor er een grotere kans is op conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.

Parkeergelegenheid

Zoals eerder is beschreven, is op de Prinses Beatrixstraat sprake van langsparkeren in parkeervakken tussen de rotonde met de Kleibroek en de Willem de Zwijgerlaan. Tijdens de schouw is opgevallen dat er nauwelijks tot geen ruimte is tussen het parkeervak en de suggestiestrook voor bestuurders om uit te stappen. Hierdoor bestaat het risico dat conflicten ontstaan met passerende fietsers.



afbeelding 3.26 Rijbaan inclusief suggestiestrook



afbeelding 3.27 Langsparkeren op de Prinses Beatrixstraat

Fietsverkeer en voetgangers

Breedte fietsvoorzieningen

Tijdens de schouw is geconstateerd dat sprake is van (te) smalle fietsvoorzieningen. Dit is bevestigd met de door de gemeente aangeleverde gegevens. De breedte van de verhoogde suggestiestrook aan de zuidzijde van de weg is circa 1,50 meter breed. De suggestiestrook op de rijbaan heeft ook een breedte van 1,50 meter. Volgens de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016) heeft een volwaardige fietsstrook een minimale breedte van 1,70 meter. In de functionele eisen van de gemeente Castricum (opgenomen in het Fietsbeleidsplan 2020-2023) wordt uitgegaan van een breedte van 2,00 meter voor een fietsstrook op het secundair fietsnetwerk, met een minimale breedte van 1,75 meter.

Voetgangersoversteekplaats en hoogteverschil

Op de Prinses Beatrixstraat is een voetgangersoversteekplaats aanwezig ter hoogte van de Willem de Zwijgerlaan. Deze oversteekplaats is voorzien van LED-verlichting in het wegdek die aanspringt wanneer dit wordt aangevraagd door overstekende voetgangers via een drukknop. Tijdens de schouw is opgevallen dat deze voetgangersoversteekplaats is voorzien van taludmarkering. Taludmarkering is bedoeld om een hoogteverschil aan te geven, terwijl daar geen sprake van is bij deze oversteekplaats op de Prinses Beatrixstraat. In dit geval is de taludmarkering dus bedoeld als visuele drempel.



afbeelding 3.28 Voetgangersoversteekplaats



afbeelding 3.29 Taludmarkering

3.3.3 Analyse

De huidige inrichting van de Prinses Beatrixstraat voldoet niet aan de richtlijnen van een GOW50. Zo zijn de fietsvoorzieningen te smal en worden conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer nauwelijks voorkomen. Ook zijn de trottoirs aan de smalle kant. De Prinses Beatrixstraat kent bovendien op de marktdag een hoge intensiteit van gemotoriseerd verkeer. Gezien de beschikbare ruimte op de Prinses Beatrixstraat, kan een GOW50-profiel niet veilig worden toegepast.

Op vrijdag 12 april 2024 rijden er 6.431 motorvoertuigen op de Prinses Beatrixstraat. Volgens de nulsituatie van het Verkeersmodel "Alkmaar 2040" ligt de verkeersintensiteit op de Prinses Beatrixstraat in 2040 tussen de 2.800 en 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Variant 1b van het Verkeersmodel (inclusief diverse verkeersmaatregelen, waaronder het instellen van eenrichtingsverkeer op de Dorpsstraat (noord naar zuid) en de Prinses Beatrixstraat (oost naar west)), geeft aan dat de intensiteit op de Prinses Beatrixstraat in 2040 tussen de 1.500 en 1.800 motorvoertuigen per etmaal ligt. Gezien de ligging van de Prinses Beatrixstraat in het verkeersnetwerk van de kern Castricum, blijft ondanks de lagere intensiteit (bij het instellen van eenrichtingsverkeer) sprake van een verkeersfunctie op de vrijdagochtend wanneer de Dorpsstraat is afgesloten (in verband met de wekelijkse markt). De ruimte ontbreekt om de Prinses Beatrixstraat als volwaardig GOW50-weg conform de richtlijnen in te richten, waardoor wordt geadviseerd om de functie aan te passen naar GOW30.

Echter is de beschikbare ruimte, met name bij een tweerichtingsregime, ook te krap om een volwaardig GOW30-profiel conform de maatvoering van de voorlopige inrichtingskenmerken te realiseren. Desondanks is een maximumsnelheid van 30 km/h veiliger dan 50 km/h. Door de rijsnelheid te verlagen, neemt de kans op ongevallen af en wordt de eventuele impact van een ongeval minder. Al met al worden de risico's bij het gebruik van de Prinses Beatrixstraat lager en verbetert zowel de oversteekbaarheid tijdens de spitsperiodes als de leefbaarheid van de Prinses Beatrixstraat.

Bij het realiseren van een GOW30-profiel is het van belang dat deze wegcategorie voldoende onderscheidend is in verband met de herkenbaarheid voor weggebruikers. De vormgeving moet dus duidelijk afwijken van een GOW50 én van een ETW30. Een belangrijk aandachtspunt bij het realiseren van een GOW30-profiel is de geloofwaardigheid. Dat wil zeggen dat de snelheidslimiet aansluit bij de verwachtingen van het wegbeeld. Indien de snelheidslimiet van 30 km/h door de weggebruikers niet geloofwaardig wordt ervaren, zal deze minder geneigd zijn zich hieraan te houden. Om een lagere snelheidslimiet geloofwaardig te maken en de gereden snelheid daadwerkelijk te laten dalen, is het voor de Prinses Beatrixstraat van belang dat wordt ingezet op maatregelen ten behoeve van snelheidsverlaging. Een extra uitdaging die de Prinses Beatrixstraat hierbij heeft, is dat de bebouwing dicht langs de weg staat en niet onderheid is.

3.3.4 Advies

Voor de Prinses Beatrixstraat wordt geadviseerd om de maximumsnelheid te reduceren van 50 km/h naar 30 km/h. Een lagere rijsnelheid leidt onder andere tot een verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en een verbetering van de verkeersveiligheid gezien de diverse uitritten en aansluitende erftoegangswegen. Wanneer het tweerichtingsregime wordt gehandhaafd, wordt geadviseerd om een dwarsprofiel te realiseren dat overeenkomt met het eerste dwarsprofiel zoals omschreven in de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken, genaamd 'GOW30 met fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen'.

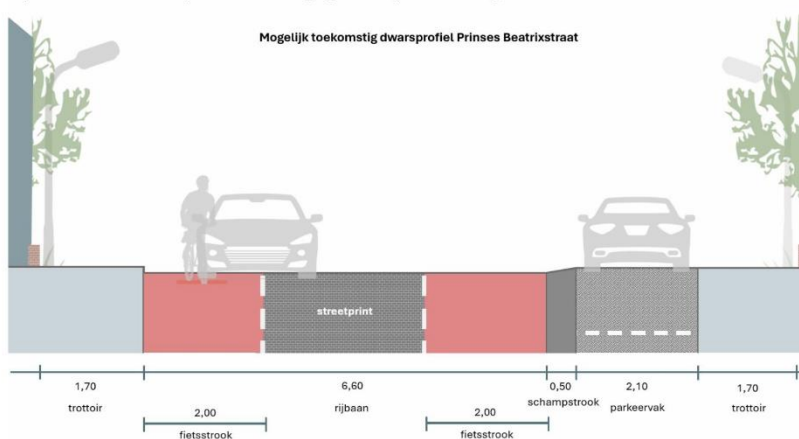
Doordat de Prinses Beatrixstraat eventueel een eenrichtingsregime krijgt, ontstaat ruimte om meerdere wijzigingen aan het dwarsprofiel aan te brengen om een GOW30-profiel te realiseren. Hierdoor kan er meer ruimte voor fietsers worden ingericht en kan worden ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, ondanks dat de parkeergelegenheid blijft gehandhaafd.

Bij zowel het toepassen van een tweerichtingsregime als eenrichtingsregime in de Prinses Beatrixstraat worden bredere schampstroken gerealiseerd en krijgen de trottoirs aan beide zijdes een minimale breedte van 1,50 meter (dus breder wanneer dit mogelijk is). Dit komt overeen met de minimale maatvoering die de gemeente Castricum stelt aan de trottoirbreedte in een woonstraat bij lage voetgangersintensiteiten (Handboek Inrichting Openbare Ruimte, gemeente Castricum, 2014).

Tot slot wordt geadviseerd om zoveel als realistisch mogelijk in te zetten op snelheidsremmers op wegvakken, waarbij rekening wordt gehouden met de niet-onderheide bebouwing. Het is van belang om de Prinses Beatrixstraat geloofwaardig als GOW30 in te richten.

Wegprofiel indien tweerichtingsverkeer gehandhaafd blijft

Wanneer het tweerichtingsregime in de Prinses Beatrixstraat wordt gehandhaafd, wordt geadviseerd om een GOW30 profiel te realiseren met fietsstroken en een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen. Dit profiel kan namelijk volwaardig, volgens de richtlijnen uit de Handreiking, worden gerealiseerd. Voor de rijbaan wordt een rijbaanbreedte van 6,60 meter aangehouden; dit is 40 cm meer dan de benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h en inclusief koersafwijking) in twee richtingen. Voor de fietsstroken wordt uitgegaan van een breedte van 2,00 meter. Dit komt overeen met de functionele eisen van de gemeente Castricum van het secundaire fietsnetwerk. Het bijbehorende dwarsprofiel is weergegeven op afbeelding 3.30.

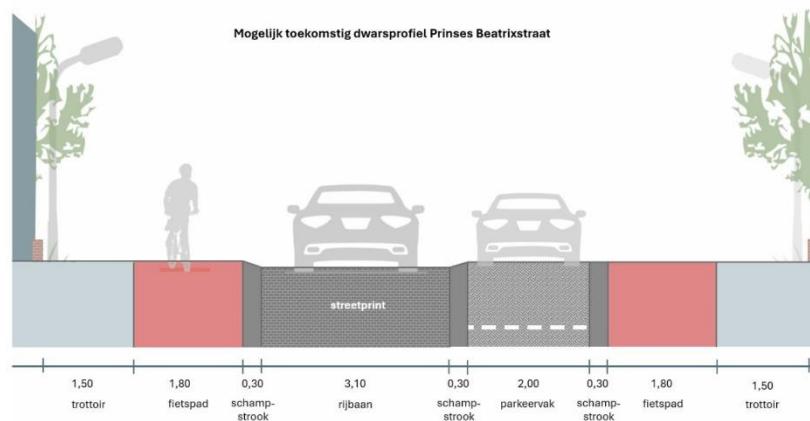


afbeelding 3.30 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat (tweerichtingsverkeer) inclusief Streetprint

Wegprofiel eenrichtingsverkeer

Wanneer wordt uitgegaan van eenrichtingsverkeer, is het mogelijk om voor twee richtingen een aanliggend fietspad te realiseren. Dit fietspad dient gescheiden te zijn van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer door bijvoorbeeld een schampstrook. Voor de rijbaan wordt een rijbaanbreedte van 3,10 meter aangehouden; dit is de benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h en inclusief koersafwijking). Dit profiel is weergegeven op afbeelding 3.31. Daarnaast loopt in dit profiel het fietspad achterlangs de parkeervakken om conflicten tussen fietsverkeer en in/uitparkerend gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Dit vraagt bij een nadere uitwerking in een schetsontwerp (SO) om de (on)mogelijkheden hiervan in beeld te brengen.

Een andere mogelijkheid is om de Prinses Beatrixstraat (met eenrichtingsregime) te voorzien van fietsstroken. Een voordeel hiervan is dat een wegprofiel met fietsstroken minder breedte in beslag neemt ten opzichte van aanliggende fietspaden en daardoor meer ruimte voor de voetganger ontstaat. Echter ontstaat door het toepassen van fietsstroken ook een bredere rijloper, waardoor gemotoriseerd verkeer in de verleiding komt om harder te rijden. Tegelijkertijd vindt er bij het realiseren van fietsstroken meer menging tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer plaats. Er wordt hierbij geadviseerd om de zuidelijke fietsvoorziening niet als fietsstrook maar als aanliggend fietspad in te richten, zodat deze fietsers een dominante positie krijgen ten opzichte van het tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer (vanwege het eenrichtingsregime). Gezien de beschikbare ruimte is het mogelijk om aanliggende fietspaden te realiseren en hiermee conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te voorkomen.



afbeelding 3.31 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat (eenrichtingsverkeer) inclusief Streetprint

Snelheidsremmende maatregelen

Om de Prinses Beatrixstraat geloofwaardig als GOW30 in te richten, is het van belang dat snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. In de "Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken", wordt geadviseerd om bij voorkeur verticale snelheidsremmers (drempels of plateaus) op kruispunten en oversteekplaatsen te realiseren. Daarnaast kunnen andere aspecten van de weginrichting, zoals de rijbaanbreedte en het type verharding, bijdragen aan het reduceren van de daadwerkelijke gereden snelheid. Er wordt geadviseerd om de gehele Prinses Beatrixstraat te voorzien van Streetprint om de weg van een nieuwe uitstraling te voorzien en hiermee de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren. Daarnaast wordt geadviseerd om de huidige voetgangersoversteekplaats van een plateau te voorzien.

Met bovenstaande maatregelen wordt gestreefd naar een geloofwaardige GOW30 inrichting op de Prinses Beatrixstraat. De verwachting is dat met deze maatregelen in de praktijk een snelheid kan worden afgedwongen die lager is dan de huidige V85 snelheid.

Conclusie en advies

4 Conclusie en advies

4.1 Conclusie

In Nederland is de behoefte ontstaan om, met het oog op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid, de huidige wegategorisering aan te vullen met een nieuw wegtype voor binnen de bebouwde kom: de GOW30. In de praktijk zijn er namelijk gebiedsontsluitingswegen waar doorstroming van belang is, maar waar ook uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Deze wegen hebben een zogenaamde dubbele functie en zijn hierdoor minder veilig. Daarnaast zijn er gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht vanwege bijvoorbeeld ruimtegebrek.

Voor zowel de Heereweg, Ruitersweg en de Prinses Beatrixstraat geldt dat in de huidige situatie een veilige inrichting als GOW50 conform de richtlijnen niet mogelijk is gezien de beschikbare ruimte. Daarnaast wordt er dicht langs deze wegen ook gewoond, waardoor sprake is van een dubbelfunctie. Om deze redenen wordt geadviseerd om de functie van deze wegen aan te passen naar GOW30 en daarbij op basis van de voorlopige inrichtingskenmerken uit te gaan van een GOW30-profiel. Dit advies is per weg in het vorige hoofdstuk uitgebreid uitgewerkt en wordt hieronder beknopt weergegeven.

4.2 Advies

Er wordt geadviseerd om de maximumsnelheid van 50 km/h op de Heereweg, Ruitersweg en Prinses Beatrixstraat te reduceren naar 30 km/h. Het is hierbij van belang om de wegen geloofwaardig als GOW30 in te richten. Voor alle drie de wegen geldt dat wordt geadviseerd om zoveel als realistisch mogelijk in te zetten op snelheidsremmers op wegvakken, waarbij rekening wordt gehouden met de niet-onderheide bebouwing dicht langs de weg. Streetprint is hiervoor een waardevolle toepassing om de weg een andere uitstraling te geven (zodat de vormgeving duidelijk afwijkt van een GOW50 én ETW30) met als doel de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren. Bovendien wordt door het toepassen van Streetprint trilling- en geluidshinder voorkomen ten opzichte van open verharding.

Heereweg

Voor de Heereweg wordt geadviseerd om het bestaande profiel te handhaven, omdat dit past bij een GOW30-profiel. Aanvullend wordt geadviseerd om de gehele rijbaan te voorzien van Streetprint en de rijrichtingscheiding uit te voeren in een andere kleur dan de rijlopers (zoals het in de huidige situatie ook is). Indien de ruimte beschikbaar is, wordt geadviseerd om de rijbaan ter plaatse van de voetgangersoversteekplaatsen uit te laten buigen, waardoor een middeneiland ontstaat en daarnaast de snelheid enigszins wordt afgeremd. Een fysiek middeneiland draagt ook bij aan de oversteekbaarheid. Aanvullend wordt geadviseerd om te overwegen of een derde voetgangersoversteekplaats (met uitbuiging) wenselijk is ter hoogte van de bushalte Zeeweg. Wanneer geen ruimte beschikbaar is voor het uitbuigen van de rijbaan bij de huidige oversteekplaatsen, wordt geadviseerd om te onderzoeken of deze oversteekplaatsen elders op de Heereweg -op een logische plek- gerealiseerd kunnen worden inclusief een uitbuiging. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, kan nader onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheid om plateaus aan te brengen zonder dat dit tot te veel trillings- en geluidshinder leidt.

Ruiterweg

De huidige inrichting van de Ruiterweg sluit al redelijk aan op de inrichting van een GOW30-profiel. Gezien de beschikbare ruimte is het niet mogelijk om een volwaardig GOW30-profiel te realiseren. Vanwege deze redenen wordt geadviseerd om het bestaande profiel grotendeels te handhaven en de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer te voorzien van Streetprint. Aan beide zijdes kan het trottoir versmalt worden naar 1,50 meter. Dit komt overeen met de minimale maatvoering die de gemeente Castricum stelt aan de trottoirbreedte in een woonstraat bij lage voetgangersintensiteiten (Handboek Inrichting Openbare Ruimte, gemeente Castricum, 2014).

Gezien de beschikbare ruimte is het mogelijk om de aanliggende fietspaden te behouden en hiermee conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te voorkomen. Echter is meer ruimte of bescherming voor fietsverkeer zeer wenselijk. Een overwegend advies is het plaatsen van een 20 cm brede tegel tussen de suggestiestroken en schuine opsluitbanden van de rijbaan, en deze te voorzien van Thermoplast ribbelmarkering om de contouren van het fietspad aan te geven en weggebruikers (zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer) extra te attenderen.

In het wegvak op de Ruiterweg ten oosten van de Burgemeester Boreelstraat kan ruimte worden gewonnen door het versmallen van het trottoir en de bosschages aan de noordzijde. In het wegvak op de Ruiterweg ten westen van de Geelvinckstraat kan aan de zuidzijde eventueel ruimte worden gewonnen door het verwijderen van het trottoir. Voetgangers kunnen dan gebruik maken van een stukje parallelweg langs de Ruiterweg. De gemeente kan deze maatregelen in overweging nemen om meer ruimte (en bescherming) beschikbaar te krijgen voor fietsverkeer, een uitbuiging te realiseren of ruimte te bieden aan de realisatie van een middeneiland bij de westelijke voetgangersoversteekplaats.

Prinses Beatrixstraat

In het advies voor de Prinses Beatrixstraat is onderscheid gemaakt in een advies en profiel met tweerichtingsverkeer en eenrichtingsverkeer. Wanneer het tweerichtingsregime wordt gehandhaafd, wordt geadviseerd om een GOW30 dwarsprofiel te realiseren, bestaande uit fietsstroken met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen. Hierbij wordt geadviseerd om de middenrijloper te voorzien van Streetprint. Dit profiel kan volwaardig, volgens de richtlijnen uit de Handreiking, worden gerealiseerd. Uitgangspunt hierbij is dat de fietsstroken 2,00 meter breed zijn. Dit komt overeen met de functionele eisen van de gemeente Castricum van het secundaire fietsnetwerk.

Wanneer sprake is van een eenrichtingsregime (in westelijke richting), ontstaat ruimte om meerdere wijzigingen aan te brengen. Zo is het mogelijk om voor twee richtingen een aanliggend fietspad te realiseren. Dit fietspad dient, net zoals bij de Heereweg en de Ruiterweg, gescheiden te zijn van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer door bijvoorbeeld een schampstrook. Hiermee worden conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk voorkomen. Om conflicten tussen in/uitparkerend gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zoveel mogelijk te voorkomen, loopt het fietspad achterlangs de parkeervakken. Dit vraagt bij een nadere uitwerking in een schetsontwerp (SO) om de (on)mogelijkheden hiervan in beeld te brengen.

Daarnaast wordt geadviseerd om de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer te voorzien van Streetprint. Andere uitgangspunten in dit profiel zijn dat de trottoirs 1,50 meter breed zijn (dit komt overeen met de minimale maatvoering volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, gemeente Castricum, 2014) en dat sprake is van een rijbaanbreedte van 3,10 meter (dit is de benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h en inclusief koersafwijking). Tot slot wordt geadviseerd om de huidige voetgangersoversteekplaats, bij zowel eenrichtingsverkeer als tweerichtingsverkeer, te voorzien van een plateau.

Uniformiteit en snelheid

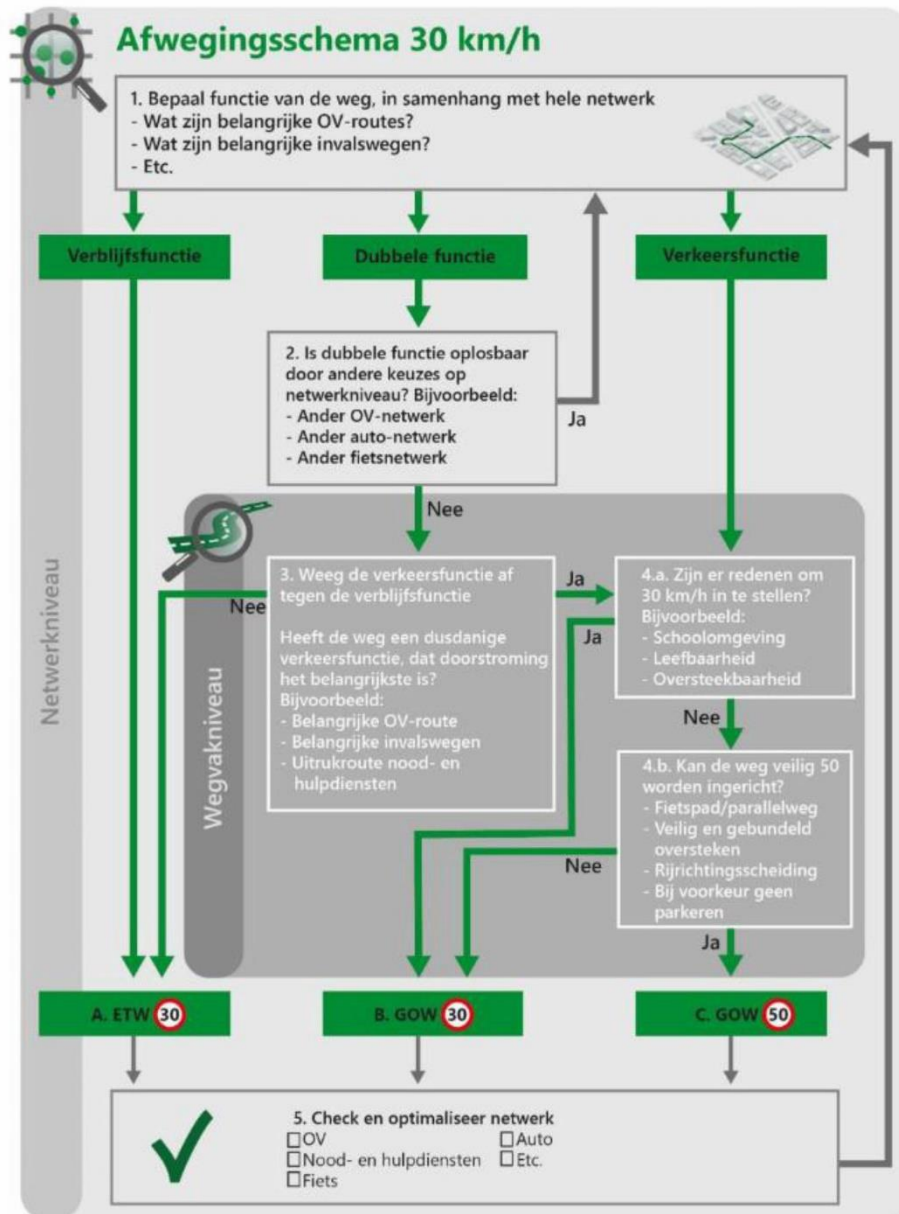
Een extra voordeel van het toepassen van aanliggende fietspaden op alle drie de wegen als GOW30-inrichting, is dat hiermee herkenbaarheid wordt nagestreefd door uniformiteit in de vormgeving. Dit sluit aan op de uitgangspunten van de voorlopige inrichtingskenmerken.

Met bovenstaande maatregelen wordt gestreefd naar een geloofwaardige GOW30 inrichting op de verschillende wegen. Echter zal het bij alle drie de wegen lastig blijven om de snelheid af te dwingen naar 30 km/h. De verwachting is dat met deze maatregelen in de praktijk een snelheid kan worden afgedwongen die flink lager is dan de huidige V85 snelheid, echter is dit vanzelfsprekend ook afhankelijk van de mogelijkheden om snelheidsremmers in te passen en dit zal tijdens de ontwerpfase nog moeten blijken.

Mocht blijken dat, ondanks de geadviseerde snelheidsremmende maatregelen er sprake blijft van een te hoge rijsnelheid, in algemene zin of op bepaalde momenten zoals in de nachtelijke uren, dan kan een gerichte handhavingsactie wellicht nog bijdragen aan het onder controle houden van de V85.

Bijlagen

BIJLAGE 1 AFWEGINGSSCHEMA 30 KM/H



Advies toepassing GOW30

40

BIJLAGE 2 VOORLOPIGE INRICHTINGSKENMERKEN GOW30

Tabel 13: Voortopige inrichtingskenmerken GOW30 - Basisenkenmerken wegvakken

Basisenkenmerk wegvak	Inrichtingskenmerk GOW30	Aanscherping GOW50	Inrichtingskenmerk ETW30
A. Verharding ¹	Open of gedeeltelijk gesloten verharding: – Uitgangspunt: Open verharding (elementenverharding). – Bij gesloten verharding een deel klinker- of klinkerachtige verharding.	n.v.t.	n.v.t.
B. Fysieke rijrichtingscheiding ²	Geen fysieke rijrichtingscheiding (niet overrijdbaar obstakel) en geen juridische rijrichtingscheiding (witte onderbroken of ononderbroken asstreep).	Fysieke rijrichtingscheiding (niet overrijdbaar obstakel) bij 2x2 of meer rijstroken per rijrichting.	n.v.t.
C. Lengtemarkering ²	Geen lengtemarkering anders dan voor fietsstroken. Vergevingsgezinde trottoirbanden direct langs rijbaan en fietsstrook.	Geen fiets- of suggestiestroken.	n.v.t.
D. Openbare verlichting	Openbare verlichting is aanwezig. Uitgangspunt: toepassen van lage lichtmasten.	n.v.t.	n.v.t.
E. Voorzieningen landbouwverkeer	Geen inrichtingskenmerk aanwezig	n.v.t.	n.v.t.
F. Oversteken langzaam verkeer op wegvakken	Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Uitgangspunt: verleiden/stimuleren om geconcentreerd over te steken via oversteekvoorzieningen. Fietsoversteekvoorziening: zie inrichtingskenmerken kruispunten.	n.v.t.	n.v.t.
G. Erfaanluitingen op de rijbaan	Erfaanluitingen op de rijbaan zijn toegestaan.	n.v.t.	n.v.t.
H. Menging verkeersoorten	– Landbouw- en bromfietsverkeer zijn toegestaan op de rijbaan. – Fietsers en snorfietsers rijden op fietsstroken (menging) of op een vrijliggend fietspad (geen menging). – Voor voetgangers is een trottoir aanwezig (geen menging).	– Voor voetgangers is een trottoir aanwezig (geen menging). – Fietsers rijden op vrijliggend verplicht fietspad, parallelweg (ETW30) of alternatieve route (geen menging).	n.v.t.
I. Fietsvoorzieningen ²	Fietsvoorzieningen zijn aanwezig: – Uitgangspunt: (rode) fietsstroken.	– Vrijliggend verplicht fietspad, parallelweg of fietsers via een alternatieve route.	– Geen fietsstroken ⁴ . – Geen suggestiestroken met witte markering
K. Obstakelafstand	Geen voorschriften voor	n.v.t.	n.v.t.
L. Ov-haltes (bus/tram)	Halteren op de rijbaan (uitgangspunt)	n.v.t.	n.v.t.
M. Parkeren	Parkeren op de rijbaan niet toegestaan Parkeren naast een rijbaan met fietsstroken alleen met aanvullende voorzieningen.	– Geen haaks- of schuinparkeer ruimte naast de rijbaan.	n.v.t.
N. Horizontaal en verticaal alignement	Ontwerpsnelheid 30 km/h. Uitgangspunt: Bij voorkeur korte rechtstanden ³ en verticale snelheidsremmers ³ op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen.	n.v.t.	n.v.t.

1. Inrichtingskenmerk dat vermoedelijk bijdraagt aan de geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h conform [3]
2. Inrichtingskenmerk dat bijdraagt aan lagere snelheid conform [5]
3. Inrichtingskenmerk dat bewezen bijdraagt aan de geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h conform [4]
4. Tenzij het een hoofdfietsroute betreft. In dat geval heeft een fietsstraat de voorkeur.

Tabel 14: Voortopige inrichtingskenmerken GOW30 - Overige kenmerken wegvakken

Overig kenmerk wegvak	Inrichtingskenmerk
Rijbaanbreedte ¹	Smal profiel met fietsstroken = 5,80 – 8,40 meter Breed profiel met fietsstroken = 8,40 – 10,70 meter Profiel met vrijliggend fietspad \geq 5,80
Wegbeeld ²	Afwisselend wegbeeld (beeld van rijbaan en wegwak gezamenlijk). Uitgangspunt: Geen lang ononderbroken beeld van de rijbaan tussen kruis- en oversteekpunten. Uitgangspunt: Afwisselend beeld van de wegwak.
Voorzieningen voor hulpdiensten	Uitgangspunt: In geval van afgesproken specifieke hulpdienstroutes moeten er mogelijkheden zijn voor de hulpdiensten om te kunnen inhalen/passeren.
Laden en lossen	Uitgangspunt: Laden en lossen buiten de rijbaan en de fietsstroken Indien er een vrijliggend fietspad aanwezig is én geen middenberm, dan eventueel wel op de rijbaan.

1 Inrichtingskenmerk dat bewezen bijdraagt aan de geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h conform [4]
2 Inrichtingskenmerk dat bijdraagt aan lagere snelheid conform [5]

Tabel 15: Voortopige inrichtingskenmerken GOW30 - Kruispunten

Kruispunt GOW30	Kruispuntvorm	Gebaseerd op kruispuntvorm:
met een erf	Uitrit ¹	GOW50 met erf en ETW30 met erf
met een ETW30	Bij voorkeur uitrit of voorrangskruispunt ² (met voorrang voor GOW30) of eventueel een kruispunt met een verkeersregelinstantie ⁴ .	GOW50 met ETW30
met een GOW30	Bij voorkeur rotonde; eventueel voorrangskruispunt ^{2, 3} , of een kruispunt met een verkeersregelinstantie ⁴	GOW50 met GOW50
met een GOW50	Bij voorkeur rotonde; eventueel voorrangskruispunt (met voorrang voor GOW50) of een kruispunt met een verkeersregelinstantie	GOW50 met GOW50
met een ov-baan	Voorrangskruispunt ⁵ of een kruispunt met een verkeersregelinstantie	GOW50 met ov-baan
met een fietsstraat	Voorrangskruispunt ⁶ , of een kruispunt met een verkeersregelinstantie of (fiets)rotonde	GOW50 met fietsstraat
met een solitair fietspad	Voorrangskruispunt ⁶ , of een kruispunt met een verkeersregelinstantie of (fiets)rotonde	GOW50 met solitair fietspad

1. voor de vormgeving wordt verwezen naar [9].
2. het voorrangskruispunt wordt voorzien van een kruispuntplateau (verhoogd). Het voorrangskruispunt wordt op de zijtak voorzien van 'bord verleen voorrang' met haalentanden of 'stopbord' met stopstreep.
3. het voorrangskruispunt wordt voorzien van een kruispuntvlak (niet verhoogd) in een afwijkende verharding en/of kleur. Het voorrangskruispunt wordt op de zijtak voorzien van 'bord verleen voorrang' met haalentanden of 'stopbord' met stopstreep.
4. alleen indien nodig vanwege de verkeersafwikkeling en in principe geen afzonderlijke opstelstroken voor het verkeerslicht.
5. voorrangrichting voor ov-baan.
6. voorrang afhankelijk van de functie in het netwerk.

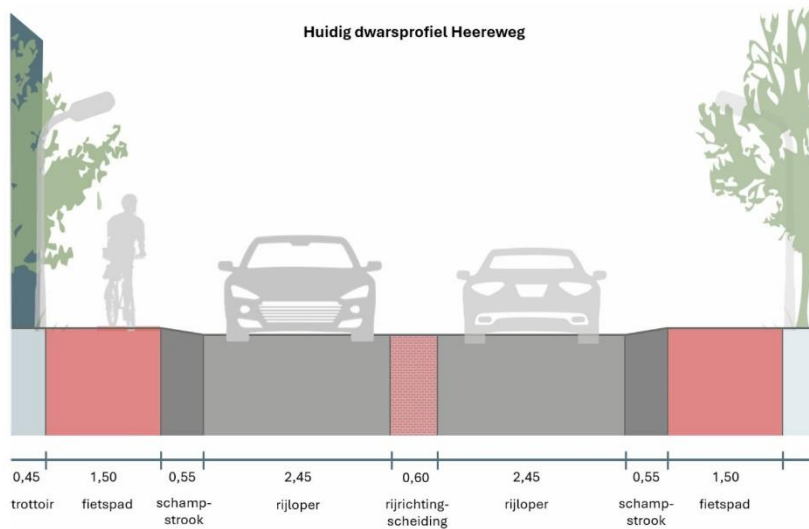
Tabel 16: Voortopige inrichtingskenmerken GOW30 - Overgangen tussen wegcategorieën op wegvakken

Overgang van...	Kruispuntvorm	Gebaseerd op overgang:
erf naar GOW30	uitritconstructie met einde erfbord en met bord 30	erf naar ETW30
GOW30 naar erf	inritconstructie met erfbord	ETW30 naar erf
ETW30 naar GOW30 ¹	poortconstructie	ETW30 naar GOW50
GOW30 naar ETW30 ¹	poortconstructie	GOW50 naar ETW30
GOW30 naar GOW30	geen overgang (zelfde wegtype en snelheidsregime)	n.v.t.
GOW50 naar GOW30 ²	poortconstructie, met snelheidsremmende maatregel, met bord 30	GOW50 naar GOW50
GOW30 naar GOW50 ³	bord einde 30	GOW50 naar GOW50
ETW60 naar GOW30 ⁴	komgrens, met snelheidsremmende maatregel, met bord 30	ETW60 naar GOW50
GOW30 naar ETW60 ⁵	komgrens, einde kombord, met bord 60	GOW50 naar ETW60

1. hoewel hetzelfde snelheidsregime geldt, is er wel een overgang van wegcategorie.
2. hoewel het eenzelfde wegcategorie betreft is er wel een overgang naar een lager snelheidsregime. Vandaar een poortconstructie met snelheidsremmer.
3. het betreft eenzelfde wegcategorie en er is een overgang naar een hoger snelheidsregime. Vandaar geen fysieke snelheidsremmer.
4. Overgang van wegcategorie en snelheidsregime. Vanwege het lagere snelheidsregime een snelheidsremmer.
5. Overgang van wegcategorie en snelheidsregime. Vanwege het hogere snelheidsregime geen fysieke snelheidsremmer.

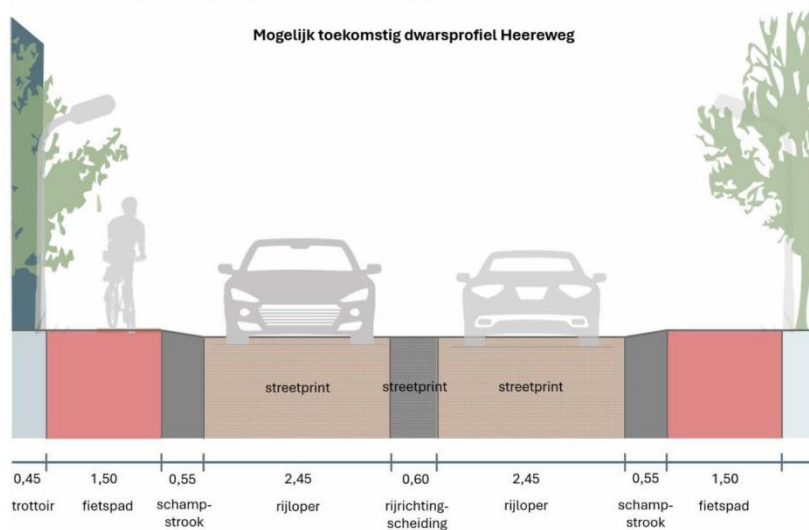
BIJLAGE 3 DWARSPROFIELEN

Heereweg - Huidige situatie



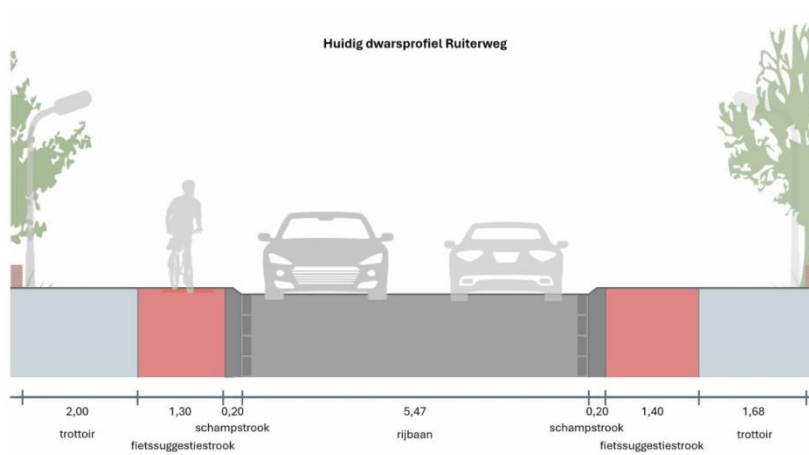
afbeelding 4.1 Huidig dwarsprofiel Heereweg (exacte maatvoering afhankelijk van locatie iets afwijken)

Heereweg – Mogelijk toekomstige situatie



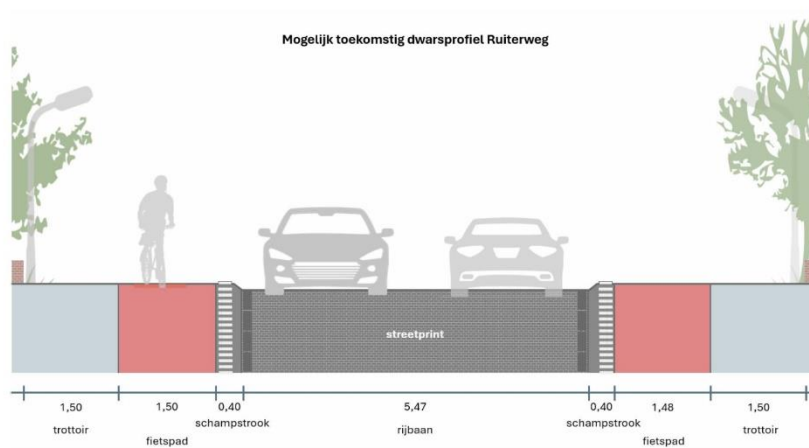
afbeelding 4.2 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Heereweg inclusief Streetprint

Ruiterweg – Huidige situatie



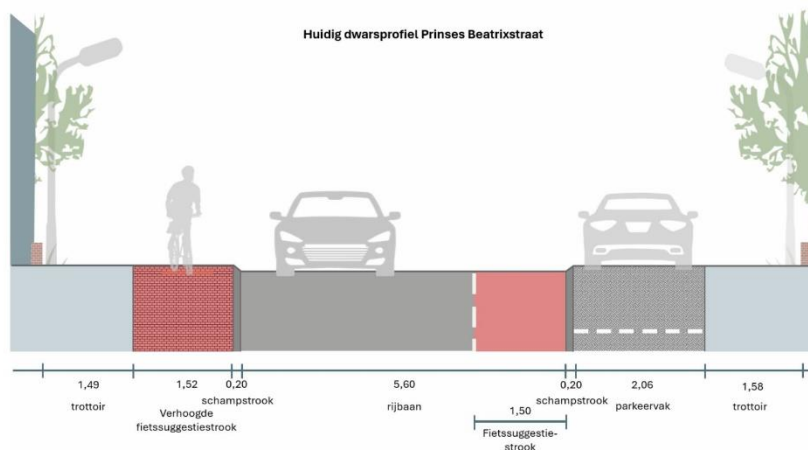
afbeelding 4.3 Huidig dwarsprofiel Ruiterweg (exacte maatvoering afhankelijk van locatie iets afwijken)

Ruiterweg – Mogelijk toekomstige situatie



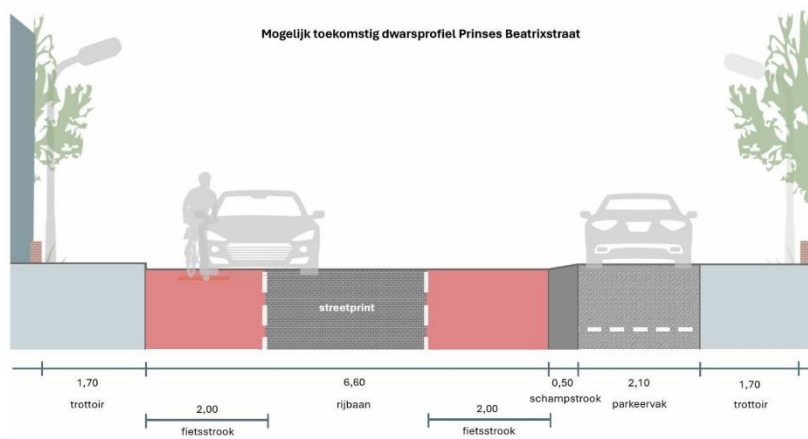
afbeelding 4.4 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Ruiterweg inclusief Streetprint

Prinses Beatrixstraat – Huidige situatie



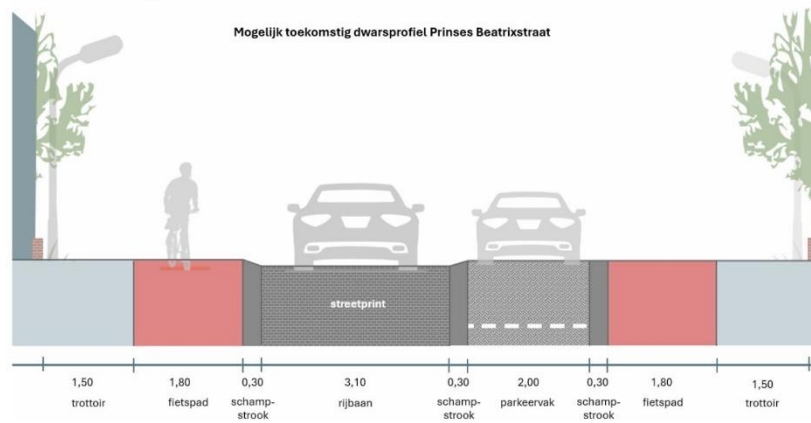
afbeelding 4.5 Huidig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat (exacte maatvoering afhankelijk van locatie iets afwijken)

Prinses Beatrixstraat – Mogelijk toekomstige situatie tweerichtingsverkeer



afbeelding 4.6 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat (tweerichtingsverkeer) inclusief Streetprint

Prinses Beatrixstraat – Mogelijk toekomstige situatie eenrichtingsverkeer



afbeelding 4.7 Mogelijk toekomstig dwarsprofiel Prinses Beatrixstraat (eenrichtingsverkeer) inclusief Streetprint

The logo for DTV, consisting of a stylized icon of three horizontal bars of varying lengths to the left of the letters "DTV" in a bold, sans-serif font.

**DTV.
Waar we
nieuwe wegen
vinden**

Bijlage 7 Fietsbeleidsplan Castricum 2020

Bijlage 2 functionele eisen fietsnetwerk

Hoofd fietsnetwerk		
Functie	verbindt de centra van onze kernen onderling en met de belangrijkste bestemmingen binnen en direct buiten onze gemeentegrenzen en/of zijn onderdeel van de doorgaande hoofd fietsroutes door onze gemeente.	
	Erftoegangsweg (ETW)	Gebiedsontsluitingsweg (GOW)
Uitvoering	Als fietsstraat bij gemengd verkeer	Verplicht fietspad BIBEKO en (brom)fietspad BUBEKO
	Verplicht fietspad BIBEKO en (brom)fietspad BUBEKO.	Fietsstrook indien vrijliggend fietspad niet mogelijk
Profiel fietsstraat	Afhankelijk van situatie	n.v.t.
Profiel fietspad	4,00 meter (minimaal 3,5m) tweerichtings 3,00 meter (minimaal 2,5m) eenrichting	4,00 meter (minimaal 3,5m) tweerichtings 3,00 meter (minimaal 2,5m) eenrichting
Profiel fietsstrook	Indien noodzakelijk volgens richtlijn CROW	2,50 meter (minimaal 2,0m)
Voorrang bij kruisingen tussen twee rijbanen	Fietsstraat in voorrang	Voorrang altijd geregeld bij kruisingen tussen GOW en GOW GOW in voorrang bij kruisingen tussen ETW en GOW
Voorrang bij kruisingen tussen fietspad en rijbaan	Fietspad in de voorrang BIBEKO en BUBEKO	BIBEKO rijbaan in voorrang BUBEKO bij voorkeur fietstunnel, of rijbaan in voorrang
Voorrang bij rotondes	n.v.t.	BIBEKO fietsers voorrang, BUBEKO fietsers geen voorrang
Verharding	Gesloten verharding, rood bij voorrangssituaties	Gesloten verharding, rood bij voorrangssituaties
Oversteekvoorziening	Fietsstraat bij voorkeur verhoogd t.o.v. kruisende rijbaan. Fietspad verhoogd aangelegd t.o.v. kruisende rijbaan. Fietspad in rood.	GOW voorzien van midden steunpunt van minimaal 3,00 meter breed.
Verlichting	Zowel wegvakken als kruispunten	Waar mogelijk wegvakken en kruispunten, anders belijning
Oversteekvoorzieningen	Geen aparte oversteekvoorzieningen in geval van 2 rijbanen	GOW voorzien van midden steunpunt van minimaal 2,5m breed. Bij rotondes BIBEKO zijn er geen specifieke eisen voor fietsers ten aanzien van midden steunpunten
	Fietspad verhoogd aangelegd t.o.v. kruisende rijbaan. Fietspad in rood aangegeven	
Verlichting	Geen verlichting	Geen verlichting

Secundair fietsnetwerk		
Functie	Ontsluit de diverse wijken en kernen van de gemeente Castricum op het hoofdnetwerk	
	Erftoegangsweg (ETW)	Gebiedsontsluitingsweg (GOW)
Uitvoering	Geen aparte voorzieningen indien gemengd verkeer	Als verplicht fietspad BIBEKO en verplicht fiets-/bromfietspad BUBEKO
	Bij solitaire routes als (on)verplicht fietspad BIBEKO en verplicht fiets-/bromfietspad BUBEKO	BIBEKO als fietsstrook (indien fietspad niet mogelijk)
Profiel fietsstraat	N.V.T.	N.V.T.
Profiel fietspad	Min. 3,0m tweerichtings Min 2,0m eenrichtingen	Min. 3,0m tweerichtings Min. 2,0m eenrichting
Profiel fietsstrook	N.V.T.	2,0m breed (minimaal 1,75m)
Voorrang bij kruisingen tussen 2 rijbanen	Bestuurders van rechts hebben voorrang	Voorrang altijd geregeld bij kruisingen tussen GOW en GOW GOW in voorrang bij kruisingen tussen ETW en GOW
Voorrang bij kruisingen tussen fietspad en rijbaan	BIBEKO gaat rechts voor. BUBEKO gaat de rijbaan voor	Rijbaan in voorrang BIBEKO als BUBEKO
Voorrang bij rotondes	N.V.T.	BIBEKO fietsers in voorrang BUBEKO niet

Verharding	Minimaal tegels, of klinkers. Bij solitaire fietsvoorziening gesloten verharding	In principe gesloten verharding
Oversteekvoorziening	In geval van twee rijbanen aparte oversteekvoorzieningen niet per sé noodzaak	GOW voorzien van midden steunpunt van min. 2,5m breed. Bij rotondes BIBEKO wordt dat per punt bekeken
Verlichting	In principe kruispunten verlicht	In principe kruispunten verlicht

Bijlage 8 Bronnen

- <https://www.crow.nl/publicaties/richtlijn-drempels-plateaus-en-uitritten>
- <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Inventarisatierapport-Fietsstraten-2016>
- <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadpublicatie-32-Evaluatie-Fietstraten>
- <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-fietsstraten-binn>
- <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Ontmoetingenvoorspeller-voor-gemengde-profielen>
- CROW-publicatie 351, Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/11/26/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h>
- <https://www.goudappel.nl/nl/themas/verkeersveiligheid/gow30>
- <https://www.goudappel.nl/sites/default/files/2023-11/Gereedschapskist%20nov.%202023-2.pdf>
- [GOW 50 Fietspad Vrijliggend Asfalt 14.80m \(goudappel.nl\)](https://www.gow50.nl)
- <https://www.goudappel.nl/nl/actueel/aan-de-slag-met-30-kmu-en-het-ov>
- <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2023/mei/voorlopige-inrichtingskenmerken-voor-gow30>
- <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2023/september/gow30-krijgt-stimulans-door-aanpassing-uitvoerings>
- <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2022/november/percentage-30km-uur-wegen-kan-nog-flink-omhoog>
- <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Aanbevelingen-fiets-en-kantstroken>
- <https://dtvconsultants.nl/het-nieuwe-30/>
- DTV onderzoek, zie bijlage 6
- [BLIQ rapportage Q2 2024 gemeente Castricum](#)
- [BLIQ rapportage Q2 2024 BUCH](#)