

Typ hier uw vergelijking

# Fiets door Castricum

Fietsbeleidsplan 2020-2023  
Gemeente Castricum  
April 2020







# Inhoud

<b>1. Aanleiding</b> .....	4
<b>2. Visie</b> .....	5
<b>3. Huidig Beleid</b> .....	6
Rijk, MIRT-NowA: .....	6
Provincie, Perspectief Fiets: .....	6
SPV 2030: .....	7
Ontwikkelbeeld mobiliteit regio Alkmaar: .....	7
<b>4. Ontwikkelingen en uitdagingen</b> .....	8
4.1 Fietsveiligheid .....	8
4.2 Fietsnetwerk & Routes.....	9
4.3 Fietscomfort .....	11
4.4 Fietsparkeren .....	12
4.5 Promotie & Educatie .....	13
<b>5. Fietsbeleid</b> .....	14
Thema 1: Fietsveiligheid .....	15
Thema 2: Netwerk en Routes .....	19
Thema 3: Gebruikerscomfort.....	23
Thema 4: Fietsparkeren .....	26
Thema 5: Promotie en educatie .....	29
<b>Samenvatting uitvoeringspunten:</b> .....	30
<b>Uitvoeringsagenda</b> .....	33

## 1. Aanleiding

De fiets is op afstanden tot vijf kilometer het meest gebruikte vervoermiddel. Maar ook op wat langere afstanden wint de fiets het steeds meer van de auto, vooral door de opkomst van de elektrische fiets, waaronder de speed pedelec. Naast de utilitaire tocht naar school, sport, winkel, werk of station, wordt binnen de gemeente Castricum ook veel recreatief gefietst.

De fiets wordt gezien als een deel van de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem en draagt bij aan duurzaamheidsdoeleinden. Daarnaast is het een gezond en betrouwbaar vervoersmiddel. De steeds verder groeiende verkoop van de (elektrische)fiets en de toename van de transportfietsen laat zien dat het nog altijd een uitermate populair vervoermiddel is onder alle doelgroepen.

De gemeente Castricum vindt dat de fiets op korte tot middellange afstanden een goed alternatief moet zijn voor de auto en dat deze een aangename manier van voor- en natransport voor het openbaar vervoer moet zijn. Maar vooral moet het veilig en aangenaam fietsen zijn in de gemeente Castricum.

In het raadsprogramma 2018-2022 “Samen maatwerk leveren!” geeft de gemeente veel aandacht aan de fiets, waaronder het fietsnetwerk. Het ontbrak de gemeente Castricum aan een integraal beleidsdocument om hieraan vorm te geven. Daarom is dit fietsbeleidsplan opgesteld, waarin de volgende punten aan de orde komen:

- Visie (hoofdstuk 2)
- Huidig beleid (hoofdstuk 3)
- Ontwikkelingen en uitdagingen (hoofdstuk 4)
- Fietsbeleid gemeente Castricum (hoofdstuk 5)
- Uitvoeringsagenda (hoofdstuk 6)



## 2. Visie

De fiets is naast de auto het belangrijkste vervoermiddel in de gemeente Castricum, op afstanden onder de vijf kilometer zelfs hét belangrijkste. Landelijk scoort de gemeente hoog wat betreft het totale fietsgebruik. Dit heeft, naast het utilitaire verkeer waarvoor Castricum een regionale functie heeft, deels te maken met de aantrekkelijke recreatieve mogelijkheden. Dit is een goede zaak, zeker omdat de fiets een milieuvriendelijk vervoermiddel is en een belangrijke bijdrage kan leveren in de klimaatdoelstellingen.

De gemeente Castricum heeft daarnaast nog meer redenen om de fiets te stimuleren. Zo is er een positieve invloed op de bereikbaarheid van de dorpskernen en de recreatieve doeleinden. De fiets neemt namelijk geen parkeerplaatsen in én fietsers zorgen niet voor filevorming. Verder is fietsen goed voor de gezondheid. Het verhoogt de levensverwachting en zorgt voor minder stress. Daarnaast is fietsen betrouwbaar en relatief goedkoop. Dit maakt het een modaliteit die voor alle bevolkingsklassen een optie is. Daarnaast brengt de fietser economisch gezien geld op. Dit gaat dan vooral over het feit dat recreatieve fietsers vaak ergens op een terras gaan zitten.

De gemeente Castricum wil stimuleren dat mobiliteitsbewegingen binnen de gemeente en in de regio met de fiets gaan worden afgelegd in plaats van de auto. De fiets concurreert altijd al met de auto tot een afstand van ongeveer 7,5 kilometer. Nu dat de elektrische fiets gemeengoed is geworden vergroot deze afstand steeds meer richting de 15 kilometer. Voor utilitair fietsverkeer ligt een grote kans voor de gemeente Castricum aangezien bestemmingen als Alkmaar en Tata Steel binnen deze fietsafstand liggen. Maar ook recreatief worden grotere afstanden afgelegd.

In de visie van de gemeente is het belangrijk om te stimuleren dat men van jongs af aan gewend is om te fietsen. Immers: jong geleerd is oud gedaan. De gemeente Castricum verwacht daarmee de modaliteitskeuze al van jongs af aan positief te beïnvloeden, waarbij men op korte afstanden voor de fiets kiest. Deze visie vertaalt zich in de volgende doelstelling:

*“Stimuleren fietsgebruik en verbeteren van de fietsinfrastructuur voor jong en oud, bezoeker en inwoner”.*

De gemeente Castricum laat in het coalitieakkoord en raadsprogramma blijken dat het de bereikbaarheid per fiets wil verbeteren, onder andere door de volgende punten:

- Realiseren samenhangende en directe routes
- Oplossen onveilige situaties
- Realiseren comfortabele en aantrekkelijke routes
- Terugbrengen CO2 uitstoot
- Bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen
- Stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie



De Provincie ziet voor zichzelf een belangrijke rol in de regionale mobiliteit. Voor de fiets zijn dat de volgende punten:

- 1) Veilige provinciale infrastructuur voor iedereen
- 2) Oplossen knelpunten in fietsnetwerk
- 3) Realiseren van een regionaal netwerk van doorfietsroutes
- 4) Versterken van de combinatie fiets-ov
- 5) Deelfiets kansen benutten
- 6) Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid door gedragsverandering
- 7) Stimuleren fietstoerisme
- 8) Smart Mobility

#### SPV 2030:

Het rijk heeft onlangs het startschot gegeven voor het SPV (strategisch plan verkeersveiligheid 2030). Het SPV heeft als doelstelling om het aantal verkeersdoden naar 0 te krijgen en ernstige verkeersgewonden zoveel mogelijk te verminderen. Dit doet het door de belangrijkste risico's in kaart te brengen. Daarna maakt het SPV duidelijk welke maatregelen met welke investeringen het meeste effect hebben. Dit wordt gedaan onder de volgende thema's:

- 1) Veilige infrastructuur
- 2) Heterogeniteit
- 3) Technologische ontwikkelingen
- 4) Kwetsbare verkeersdeelnemers
- 5) Onervaren verkeersdeelnemers
- 6) Rijden onder invloed
- 7) Snelheid in het verkeer
- 8) Afleiding in het verkeer
- 9) Verkeersovertreders

De uitwerking hiervan vindt op dit moment plaats tussen de Provincie en de Gemeente. Het is nog onbekend wat voor gevolgen dit gaat hebben.

#### Ontwikkelbeeld mobiliteit regio Alkmaar:

Het ontwikkelbeeld beschrijft de ambities in het brede spectrum van bereikbaarheid en mobiliteit en geeft richting aan kansrijke oplossingen voor de Regio Alkmaar. Hiermee houdt het rekening met de ambities op gebied van woningbouw en economische ontwikkelingen. In dit ontwikkelbeeld komt voor het fietsbeleidsplan een aantal belangrijke punten naar voren. Onderwerpen als Kernen met treinstations, Wandelen & Fietsen, en de vele toeristische kwaliteiten van de regio komen aan bod. De ontwikkeling van de woningbouw wordt geschetst binnen 10 minuten fietsen van het station in het kader van knooppuntontwikkeling. Goede fietsvoorzieningen naar en bij het station zijn daarbij een voorwaarde. Hier wordt in het hoofdstuk mobiliteitsopgave nader op ingegaan, waarbij aandacht wordt besteed aan de ketenmobiliteit. De fiets is immers de ideale vervoersmiddel bij de first en last mile, het voor- en natransport voor het openbaar vervoer. Daarnaast wordt er in het aparte hoofdstuk "fietsen" nadrukkelijk aandacht gegeven aan de notitie Perspectief Fiets van de Provincie.



## 4. Ontwikkelingen en uitdagingen

Als onderdeel van het proces om tot een fietsbeleidsplan te komen, is een werkdocument opgesteld. Dit document is het resultaat van overleggen met de Fietsersbond, de ouderenbond de wegbeheerder, politie, en raadsleden. In dit document zijn de beschikbare kennis en ontwikkelingen over de fiets, zowel lokaal, regionaal als landelijk, geïnventariseerd. In het fietsbeleidsplan wordt een vertaling gegeven van deze kennis en ontwikkelingen naar concreet beleid en te nemen maatregelen.. Dit laat zich zien in een vijftal thema's:

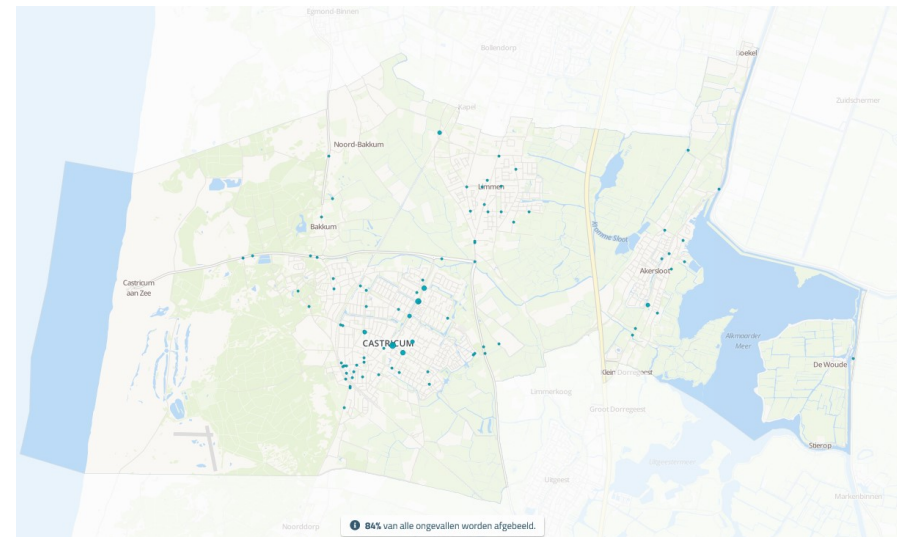
- 1) Fietsveiligheid
- 2) Fietsnetwerk & Routes
- 3) Fietscomfort
- 4) Fietsparkeren
- 5) Promotie & Educatie

Er is een aantal knelpunten in Castricum op deze verschillende thema's. Deze worden per paragraaf behandeld.

### 4.1 Fietsveiligheid

Waar verkeer is gebeuren ongevallen. Dit gebeurt zowel eenzijdig, als met meerdere betrokkenen. De politie registreert deze gegevens in ViaStatt (zie afbeelding). Hiervan is de locatie gedetailleerd bekend. Vaak is ook de oorzaak en nog een aantal variabelen bekend van het ongeval. Helaas worden veel ongevallen niet geregistreerd.

In Castricum gebeuren, net als in de rest van het land, de meeste ongevallen op plekken waar veel verkeer elkaar kruist. Het gaat hierbij voornamelijk om 50km/h wegen waarbij de fietser de weg kruist. Meestal gebeurt dit op plekken waar de fietser voorrang heeft.



**Afbeelding: overzicht van het aantal fietsongevallen 2014 – 2019 in de gemeente Castricum**

Uit de afbeelding is af te leiden dat de ongevallen verspreid over de gemeente plaatsvinden en er een beperkt aantal ongevallenconcentraties



is. Dit is op plekken waar de grootste hoeveelheden verkeer samenkomt.

Naast geregistreerde ongevallen vinden er nog veel ongevallen plaats die niet worden geregistreerd. De precieze oorzaak van deze ongevallen is daarbij niet bekend maar uit onderzoek van o.a. de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat veel van deze ongevallen is te wijten aan eenzijdige fietsongevallen (o.a. botsingen tegen obstakels zoals paaltjes of het in de berm geraken).

Knelpunten in Castricum voor ongevallen met fietsers:

- *Rotonde Soomerwegh – C.F. Smeetslaan*
- *Afslag Soomerwegh – De Bloemen*
- *Rotonde C.F. Smeetslaan – Geesterduinweg*
- *Centrumgebied, Dorpsstraat, Burg. Mooijstraat en Stationsweg*
- *Afslag Soomerwegh – Walstro*
- *Rotonde Kleibroek*

Naast ongevallen zijn er ook andere aandachtspunten en kansen voor de verkeersveiligheid van de fietser, dit zijn:

- *Verbeteren verlichting langs het Buitendijkspad*
- *Beperken paaltjes in en langs fietspaden*
- *Breedte van fietspaden zoals op de Rijksweg en de Oranjelaan*
- *Aandacht voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals Zandzoom en Startingerweg Akersloot*
- *Ontwikkeling hogere gemiddelde snelheid door populaire elektrisch aangedreven fietsen.*

De gemeente Castricum werkt al aan een aantal van bovenstaande punten. Zo is er een beleidsplan voor openbare verlichting vastgesteld, zijn meerdere paaltjes definitief verwijderd, wordt het fietspad op de Oranjelaan verbreed én wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen extra

aandacht op de fiets gevestigd door middel van kortere routes dan de auto en mogelijkheden tot het vriendelijk en veilig parkeren van de fiets.

## 4.2 Fietsnetwerk & Routes

Een fietser fiets graag op een route die zo rechtstreeks mogelijk naar de bestemming leidt, gecombineerd met een aangename route waarop van de omgeving genoten kan worden. Om fietsers te faciliteren en nieuwe fietsers aan te trekken moeten fietsroutes aantrekkelijk zijn.

De directheid van de route is vooral van belang bij het zogenaamde *utilitaire* fietsverkeer; dit is doelgericht verkeer van A naar B, zoals woon-werk, woon-school en woon-winkel verkeer. In de gemeente Castricum wordt hier al aandacht aan besteed doordat er fietsverbindingen zijn parallel aan voorrangswegen en er doorsteken zijn gerealiseerd waardoor de fietsafstand naar belangrijke bestemmingen veel korter zijn dan wanneer deze route met de auto zou worden afgelegd.

Onderstaande punten zijn aandachtspunten voor de directheid van routes binnen de gemeente Castricum en naar buurgemeenten:

- *Een duidelijk fietsnetwerk ontbreekt. Deze is nodig om mogelijke hiaten in de fietsverbindingen op te sporen.*
- *Route Castricum – Alkmaar/Heiloo/Limmen tussen Castricum en Limmen zit een omrijbeweging*
- *Route Akersloot – Limmen, hierin zit een omrijbeweging, zijn deels smalle fietsstroken aanwezig en is een smalle, onoverzichtelijke brug gelegen.*
- *Route Kleibroek – station Castricum, de meest directe route gaat door woonwijken en de minder directe route gaat deels over te smalle fietsstroken.*

De fietsbeleving is belangrijk voor de aantrekkelijkheid van een route. Utilitair verkeer wil zo snel mogelijk van A naar B, maar is bereid een stukje om te rijden als er een alternatieve route is die aanzienlijk mooier is qua beleving. Daarnaast is onnodig reistijdverlies een grote factor binnen de fietsbeleving van de utilitaire fietser. Ook breedte van de fietsvoorziening én de soort verharding zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid van een route.

Voor recreatief fietsverkeer is de fietsbeleving volledig doorslaggevend om een route te kiezen en eventueel te herhalen. Bij de recreatieve fietser gaat het dan voornamelijk om het uitzicht, de bezienswaardigheden, de bewegwijzering en het complete netwerk.

Ook hier geldt dat een fietsnetwerk nodig is om voor een eenduidig en consistent (recreatief) fietsnetwerk te zorgen.

#### Knelpunten fietsnetwerk gemeente Castricum:

- *Beverwijkerstraatweg – Dorpsstraat - Stationsweg*
- *Prinses Beatrixstraat Castricum*
- *Startingerweg Akersloot*
- *Rijksweg Limmen*
- *Oranjelaan tussen Kleibroek en spoor*
- *Dorpsstraat*
- *Torenstraat*
- *Kramersweg – Puikman – Duinenboschweg*
- *Ruiterweg - Mient – Stationsweg*
- *Soomerwegh*



### 4.3 Fietscomfort

De fietser vindt comfort een belangrijk onderdeel van de routekeuze. Deze wordt bepaald door de kwaliteit van de infrastructuur, waarbij vooral de volgende punten voor de fietser belangrijk zijn:

- Breedte en bochtstralen van de fietsvoorziening
- Onnodig reistijdverlies/barrièrewerking bij oversteken
- Verhardingstype
- Staat van onderhoud

Breedtes van fietsvoorzieningen zijn belangrijk, omdat inhalen mogelijk moet zijn, zeker nu de onderlinge snelheidsverschillen door de opkomst van de e-bike groter zijn geworden. Daarbij is fietsen een sociale aangelegenheid waarbij mensen graag naast elkaar fietsen.

Reistijdverlies is een van de grootste frustraties van fietsers. Dit levert ook verkeersonveilige situaties op doordat fietsers wetsovertredingen begaan en grotere risico's gaan nemen. Goede voorbeelden van reistijdverlies in de gemeente Castricum zijn de spoorwegovergangen de verkeerslichten bij de aansluiting van de Zeeweg op de N203/Rijksweg en de weekmarkt op de fietsroute door de Dorpsstraat.

De fietser fietst graag op een ondergrond zonder oneffenheden; vooral ouderen kunnen hinder ondervinden van een hobbelig traject. Fietsroutes van asfalt of beton hebben daarom een voorkeur boven klinkerverhardingen. De staat van onderhoud heeft eveneens een groot invloed op de mate van comfort. Een slecht onderhouden weg of fietspad kan bovendien valpartijen veroorzaken.

Knelpunten fietscomfort in de gemeente Castricum zijn:

- *C.F. Smeetslaan, verharding en breedte*
- *Van Haerlemlaan, verharding en breedte*
- *Zeeweg bij verkeerslichten, onnodig reistijdverlies*
- *Rijksweg Limmen, comfort en breedte*
- *Startingerweg Akersloot, staat van onderhoud*
- *Soomerwegh – Zeeweg, onnodig reistijdverlies*
- *Prinses Beatrixstraat, verharding*
- *Hogeweg*





#### 4.4 Fietsparkeren

Fietsvoorzieningen zijn cruciaal voor het gebruik van de fiets als hoofdtransportmiddel maar ook als voor- en natransportmiddel bij het gebruik van trein en bus. Niet alleen de routes naar het station en bushaltes moeten van goede kwaliteit zijn, het is eveneens van belang dat er voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. De aanwezigheid hiervan stimuleert het gebruik van de fiets.

Fietsen zijn er in alle soorten en maten. Hier dient rekening mee gehouden te worden. Bij fietsparkeren is verder de locatie van de voorziening van belang. Een groot voordeel van de fiets ten opzichte van de auto en openbaar vervoer is dat de fietser dicht bij de bestemming kan

komen. Voor fietsparkeren is ruimte nodig, zij het een stuk minder dan voor de auto. Bij herinrichtingen en nieuwe ontwikkelingen moet hier vanaf het begin van het proces rekening mee worden gehouden.

##### Knelpunten fietsparkeren:

- *Aantal en kwaliteit van fietsstallingsplaatsen op belangrijke bestemmingen als winkels en het station.*
- *Bij herinrichtingen en nieuwbouw vanaf het begin van het proces rekening houden met ruimte en locatie voor fietsparkeren*
- *Aandacht voor overstappunten/ov-fiets, bij bushaltes in Limmen en Akersloot.*
- *Bestemmingen met extreme piekdruk zoals strand en zwembad*
- *Relatie tussen parkeerafstand en verblijfsduur*



Iets wat zich erg aan het ontwikkelen is, is de combinatie auto-fiets, waarbij de fiets wordt meegenomen voor dagjes weg. Dit heeft te maken met de sterke opkomst van de elektrische fiets. Dit is een kans voor drukke stranddagen. Mensen die van ver komen kunnen een fiets meenemen en vanaf een verder gelegen parkeerplek per fiets naar het strand gaan. Plekken waar aan gedacht kan worden zijn doordeweeks en in de zomervakantie parkeerplaatsen van sportverenigingen en in het weekend de P+R van het station.

#### 4.5 Promotie & Educatie

De fiets wordt relatief veel gebruikt voor verplaatsingen in Castricum. Dit komt door de combinatie van utilitair verkeer van en naar scholen, het station en sportvelden, alsmede het toeristisch verkeer van en naar de stranden en door de duinen en het polderlandschap. Dit is gunstig voor de leefbaarheid van de gemeente, maar daarnaast ook van economisch, sociaal en gezondheidsbelang.

Om de gemeente op al bovenstaande vlakken beter te maken is promotie van de fiets erg belangrijk. Dit kan op heel veel verschillende vlakken. Denk aan het aantrekkelijk maken om te stoppen voor een kop koffie als recreatieve fietser, of aanbieden van fietsroutes via bijvoorbeeld een app.

Kinderen zo vroeg mogelijk kennis laten maken met de fiets en kennis laten hebben over de fiets is van groot belang om ze te stimuleren te gaan fietsen. Wanneer inwoners niet beter weten dan dat de fiets een goede optie is binnen de gemeente zullen ze dit ook vaak gebruiken. De basisschool is een goed moment om kinderen in aanraking te laten komen met de fiets en fietsinfrastructuur. Het Rijk biedt allerlei programma's aan om educatie te geven op alle aspecten die met fietsen

te maken hebben en om te promoten om op de fiets naar school te komen.

#### Aandachtspunten op het gebied van promotie en educatie zijn:

- *De fiets is op meerdere aspecten, zoals op gebied van duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid, van groot belang voor Castricum*
- *Verhoging bereik door groei elektrische fietsen*
- *Verkeersveiligheid*
- *De wens tot verdere groei van het fietsgebruik*
- *Bewustwording van gevaren op de fiets voor ouderen*

## 5. Fietsbeleid

In het vorige hoofdstuk is geconcludeerd welke uitdagingen er zijn op het gebied van de fiets en welk landelijk beleid er ligt. Daarnaast zijn er meerdere overleggen geweest met de Fietsersbond, de ouderenbond, politie en omliggende gemeenten. Op basis daarvan is het mogelijk het fietsbeleid voor Castricum in te vullen en prioriteiten te stellen. In dit hoofdstuk wordt per thema en onderwerp binnen dat betreffende thema de beleidslijn aangegeven.





# Thema 1: Fietsveiligheid

## *Tegengaan fietsgerelateerde ongevallen*

Het fietsbeleid is tot nu toe vooral gericht op verkeersveiligheid. Het Integraal Verkeer en Vervoersplan, als uitvoering van het landelijke programma “Duurzaam Veilig” is daarbij richtinggevend. Als voortvloeisel van dit beleid zijn al vele wegen binnen de gemeente verkeersveilig gemaakt en een aantal staat nog op stapel. Daaronder de Bloemen in Castricum en de Rijksweg in Limmen. Vanwege de hoge kosten die er mee zijn gemoeid worden de maatregelen zo veel mogelijk gekoppeld aan grootschalig onderhoudswerkzaamheden. Dit beleid wordt gecontinueerd.

Speciale aandacht krijgen daarbij de conflictpunten waar de meeste ongevallen met de fiets in de gemeente gebeuren. Het beleid is er op gericht om het aantal conflictpunten te minimaliseren.

Naast de conflicten zijn eenzijdige ongevallen ook een probleem. Een eenzijdig ongeval kan veel verschillende oorzaken hebben. Een trottoirband waar tegenaan gereden wordt, paaltjes die over het hoofd worden gezien en gladheid zijn een aantal van deze oorzaken. Op deze punten wordt later in het beleidsplan ingegaan.

***De fietsroutes in beheer van de gemeente Castricum worden volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig ingericht. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan wegen en/of riolering worden daarbij de nodige fietsmaatregelen getroffen om te voldoen aan deze uitgangspunten. Dat betekent dat bij veiligheidsmaatregelen de kwetsbare verkeersdeelnemers als uitgangspunt worden genomen. Speciale aandacht hebben daarbij conflictpunten met autoverkeer.***



### Verlichting

Fietsers hebben in het donker goed verlichte wegen en fietsvoorzieningen nodig. Het geeft ze een gevoel van veiligheid, het verbetert hun zichtbaarheid voor andere weggebruikers en biedt meer comfort. De gemeente Castricum wil de fietser dan ook voorzien in goede verlichting op de belangrijkste fietsroutes (zie: opbouw fietsnetwerk onder thema 2). Op sommige trajecten is bezwaar tegen verlichting vanuit oogpunt van natuur of milieu. In dit geval zet de gemeente Castricum in op alternatieve opties. Hierbij kan gedacht worden aan belijning aan de zijkanten van het fietspad, dynamische rijverlichting, of lichtspotjes ingebouwd in het fietspad.

Naast belangrijke fietsroutes is het ook noodzakelijk dat fietsoversteekplaatsen, bijvoorbeeld op en rondom kruisingen en rotondes, goed worden verlicht om de zichtbaarheid van de fietsers te waarborgen.

**De gemeente Castricum gaat de belangrijkste fietsroutes en oversteekplaatsen voorzien van verlichting. Als dat stuit op te grote bezwaren vanuit oogpunt van bijvoorbeeld natuur of milieu, wordt ingezet op alternatieve mogelijkheden.**

### Fietspalen

Een deel van de ongevallen met fietsers is eenzijdig. Dit heeft deels te maken met hindernissen op het fietspad, waarbij een fietspaal vaak de oorzaak is. Naast dat er ongevallen gebeuren door fietspalen komen er ook veel klachten binnen over deze palen. De gemeente Castricum wil om deze redenen dan ook terughoudend zijn met het plaatsen van extra palen én gaat waar mogelijk palen weghalen om ongevallen te voorkomen. Er geldt daarbij het “nee, tenzij”-principe. Palen die wel nodig zijn worden vervangen door vergevingsgezindere palen. Dit zijn flexibele palen zonder uitstekende onderdelen. Ook het inleidende deel

naar de palen zal volgens richtlijnen worden ingericht om het risico op aanrijdingen te voorkomen.

**Fietspaden worden alleen voorzien van fietspalen als dat strikt noodzakelijk is. Deze worden in dat geval aangebracht volgens de CROW richtlijnen.**

### Scheiden voertuigsoorten

Wanneer er grote snelheidsverschillen zijn tussen verschillende modaliteiten op dezelfde rijbaan zorgt dit voor extra onveilige situaties. Op wegen met een groot snelheidsverschil heeft de fietser dan ook een eigen voorziening nodig. Bij voorkeur is dit een vrijliggend fietspad. Als dat niet mogelijk is wordt uitgegaan van voldoende brede fietsstroken (zie: Breedte fietsvoorzieningen onder thema 2). Momenteel heeft Castricum op al haar 50km/h wegen een dusdanige inrichting. Op de 60km/h wegen is dit niet overal het geval. Op 30km/h wegen worden de richtlijnen van het CROW waar mogelijk aangehouden.

**De gemeente Castricum gaat zich inzetten voor het scheiden van modaliteiten op 60k/h wegen.**

### Snelheidsverschillen

De rijstijl van verschillende fietsers verschilt sterk. Daarbij zien we een toename van het aantal fietsers, van het aantal soorten fietsen en de snelheidsverschillen. Dit leidt op sommige fietspaden tot gevaarlijke situaties door grote snelheidsverschillen. Zo zijn er in 2019 al 17.200 speed-pedelecs op het fietsnetwerk te vinden. De gemiddelde snelheid buiten de bebouwde kom is 37km/uur, waar een normale fietser gemiddeld 18km/uur rijdt. Daarnaast rijden er ook nog scooters en brommers op fietspaden. Ook deze hebben een snelheidsverschil met de fietser. Per 1 januari 2017 is de speed-pedelec, gelijk aan de bromfietser, binnen de bebouwde kom naar de rijbaan verwezen. Dit is voor het

snelheidsverschil op fietspaden binnen de bebouwde kom positief. Voor de gebruikers van de speed-pedelec is het een negatieve ontwikkeling, omdat zij als kwetsbare verkeersdeelnemer tussen groter, zwaarder en sneller verkeer komen.

Actueel is de discussie over de plaats waar de snorfiets zich moet



bevinden. In Amsterdam moeten deze per 8 april 2019 op vele wegen gebruik maken van de rijbaan. Mogelijk dat navolging krijgt in de rest van Nederland en wellicht dat er op gebied van de wetgeving hier wijzigingen op plaatsvinden.

Naast discussie over de plaats van de weg pleiten de snelheidsverschillen voor voldoende brede fietspaden en –stroken. Een aanpassing aan de fietsvoorzieningen. Er zullen namelijk meer inhaalbewegingen plaatsvinden. Om dit veilig te laten gebeuren en de snellere fietser zo min mogelijk oponthoud te geven moet de infrastructuur hierop in de breedte worden aangepast. In de paragraaf: “breedte fietsvoorzieningen” onder thema 2 wordt hierop ingegaan.

***De ontwikkelingen op gebied van de plaats op de weg voor de snorfietsers en eventuele wetgeving op gebied van de fiets worden nauwlettend gevolgd zodat hierop adequaat kan worden geanticipeerd.***

### *Oversteken*

Het aantal keer oversteken van een weg op een fietsroute moet beperkt worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door tweerichtingsfietspaden te maken aan de kant van de weg waar vooral bestemmingen zijn. Of deze aan te leggen om een lastige situatie te vermijden. Dit vergt maatwerk.

Locaties waar toch (veel) moet worden overgestoken gaan wij optimaal beveiligen. Dit houdt o.a. in dat de oversteeklengte kort is, bij voorbeeld door het aanbrengen van een middenberm, zodat men de weg in twee fases kan oversteken. Dit maakt de oversteekbeweging eenvoudiger en dus veiliger. Ook kan er voor worden gekozen om autoverkeer ter hoogte van de oversteekvoorziening af te remmen door verkeersmaatregelen. Verder is het beleid er op gericht om het oversteken van dubbele rijstroken in dezelfde richting te voorkomen, bij voorbeeld door een alternatief aan te bieden. Ten slotte richten wij ons op oversteken waar fietsers in vanuit beide richtingen gebruik mogen maken. Uit onderzoek blijkt dat deze oversteken gevaarlijker zijn dan de oversteken waar de fietser uit één richting kan komen. Dit uit zich in het aantal ongevallen dat daarbij gebeurt en dan vooral op rotondes. De inzet is om dit soort oversteken te voorkomen of anders duidelijk in te richten, zodat autoverkeer beter wordt geattendeerd op deze situatie. Het laatste is bijvoorbeeld het geval bij solitaire fietspaden.

***De gemeente Castricum gaat fietsoversteekplaatsen daar waar nodig beveiligen en daar waar mogelijk maatregelen treffen om onnodige oversteekbewegingen te voorkomen.***

### *Ruimtelijke ontwikkelingen*

De mobiliteit en verkeersveiligheid kunnen het best beïnvloed worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Keuzes in schoolroutes, plaatsing van scholen



en ontsluitingswegen zijn hierbij erg belangrijk. Het effect op fietsveiligheid moet daarom al worden meegenomen bij de besluitvorming van de ruimtelijke ontwikkeling. Het is niet alleen verkeersveiligheid wat in deze ontwikkeling voordelig kan zijn voor de fietser. Ook directheid van routes (zie ook thema 2), aantrekkelijkheid van routes, opties tot scheiding van verkeersstromen, parkeermogelijkheden en het voorkomen van uitstoot zijn onderwerpen waar bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee moet worden gehouden.

***De gemeente Castricum gaat bij ruimtelijke ontwikkelingen de fietser stimuleren door de inrichting aan te passen waarbij de fietser als belangrijkste vervoersmiddel wordt gezien voor de vervoersbewegingen richting het station, centrum, scholen en (sport)voorzieningen.***



## Thema 2: Netwerk en Routes

### Opbouw fietsnetwerk

De gemeente Castricum kent veel verschillende soorten fietsers. Dit uit zich onder andere in het doel en het soort voertuig. Zo zijn er veel recreatieve fietsers vanwege het afwisselende landschap in de gemeente. Daarnaast vervult Castricum een regionale rol wat betreft schoolverkeer, door de aanwezigheid van meerdere middelbare scholen. Verder is er nog een aantal belangrijke bestemmingen met een regionale functie zoals het strand en het intercitystation. Tevens zijn interne verplaatsingen tussen de verschillende dorpskernen nog van belang, net als verplaatsingen naar de 3 G's (Gemeentehuis, Geesterduin en Geesterhage) en sportvelden. En dan is er doorgaand fietsverkeer, wat de gemeente Castricum in samenwerking met de Provincie extra wil stimuleren.

Vanwege deze diversiteit aan fietsers onderscheidt de gemeente Castricum het fietsnetwerk in 4 categorieën:

- 1) Doorfietsroute
- 2) Hoofdfietsnetwerk
- 3) Recreatief netwerk
- 4) Secundair netwerk

Het totale netwerk (**Bijlage 1**) is een geheel dat aansluit op de netwerken uit omliggende gemeenten.

De Provincie zet in haar beleid zwaar in op zogenaamde doorfietsroutes. Ook de regio Alkmaar, waar Castricum onderdeel van is, heeft hier een speerpunt van gemaakt. De doorfietsroute is een bovenregionale route dat utilitair verkeer boven de 7,5km faciliteert en laat concurreren met de auto. Dit gebeurt door een zo direct mogelijke route, zo min mogelijk oponthoud, een goed wegdek en een voldoende breed profiel. De

doorfietsroute doet daarbij steden en dorpen aan met reizigerspotentie en gaat langs bestemmingen met een aanbod aan werkgelegenheid.

Kenmerken van een doorfietsroute zijn:

- Asfalt verharding
- Fietsvriendelijke snelheidsremmers
- Voorrang waar mogelijk
- Autoluw / gescheiden verkeer

Op dit moment wordt in regionaal verband, samen met de provincie Noord-Holland, gewerkt aan het ambitieniveau waaraan een doorfietsroute moet voldoen. De gemeente Castricum volgt, daar waar mogelijk, dit ambitieniveau. De eerder genoemde kenmerken zullen hier onderdeel van zijn.



**Het hoofdfietsnetwerk** zorgt voor samenhangende en directe verbindingen van de kernen en belangrijkste bestemmingen van de gemeente en (regionaal) met kernen in andere gemeenten. Dit zijn voornamelijk utilitaire verbindingen (woon-werk-school-winkels-sport).

Ook de belangrijkste routes naar het strand vallen onder dit netwerk. Aan het hoofdnetwerk worden de hoogste uitvoeringseisen. Het gaat om een herkenbaar, samenhangend, direct, veilig, aangenaam en comfortabel netwerk. Deze eisen worden in **(Bijlage 2)** weergegeven.

**Het recreatieve netwerk** heeft andere kwaliteitseisen dan een hoofdfietsroute. Mensen hebben de tijd als ze recreëren en zijn dus niet gebrand op directheid van routes, maar willen bijvoorbeeld langs bezienswaardigheden in de gemeente geleid worden. Dit in combinatie met mooie landschappen en horeca waar gepauzeerd kan worden zorgt voor een ideale route. Vanwege het belang van recreatieve voorzieningen voor onze gemeente worden hoge eisen gesteld aan het netwerk, zij het dat de eisen minder scherp zijn dan voor het hoofdfietsnetwerk.

**Het secundaire netwerk** ontsluit de wijken op het hoofdfietsnetwerk en recreatieve netwerk waardoor een samenhangend netwerk ontstaat. De eisen **(Bijlage 2)** aan dit netwerk zijn minder hoog dan die van de andere categorieën maar wel dusdanig dat fietsgebruik erdoor gestimuleerd wordt.

Uiteraard komt er ook fietsverkeer voor op wegen en paden die niet onder het aangegeven fietsnetwerk vallen. Deze moeten aan de minimale onderhoudseisen voldoen volgens het wegenbeleidsplan maar er gelden verder geen specifieke eisen.

***Er worden binnen het Fietsnetwerk vier verschillende categorieën onderscheiden, namelijk de doorfietsroutes, het hoofdfietsnetwerk, het recreatieve fietsnetwerk en het secundaire fietsnetwerk. Voor elke categorie gelden specifieke eisen.***

### *Fietsbewegwijzering*

De gemeente Castricum kent veel fietsverbindingen. Dit kan de fietser onduidelijkheid geven over de beste route naar een bepaalde bestemming. Bewegwijzering op de juiste plek over de beste route is daarom ook onmisbaar. Voor utilitair verkeer wordt dit via de NBD bebording (wit bord, rode letters) aangegeven. Dit zijn de meest directe en veilige routes. Hierbij is het belangrijk dat de routes worden afgestemd met de buurgemeenten.

Toeristisch fietsverkeer vindt een aantrekkelijke route juist belangrijker. Dit hoeft niet per sé de kortste route te zijn. In dat geval kan er voor gekozen worden om deze route te bewegwijzeren met toeristische bewegwijzering (wit met groene letters).

***Belangrijke utilitaire fietsroutes worden bewegwijzerd volgens de standaard (NBO) fietsbewegwijzering. Aanvullend kunnen aantrekkelijke alternatieve routes worden bewegwijzerd met toeristische fietsbewegwijzering.***





### *Fietsknooppuntennetwerk*

Een deel van de recreatieve fietsroutes wordt bewegwijzerd via een netwerk van genummerde knooppunten. Deze routekaart is in de vorm van een app, of een routekaart te verkrijgen en laat recreatieve fietsers zelf een route uitkiezen. Op ieder knooppunt staat een informatiepaneel met een overzichtskaart. Binnen de gemeente Castricum zijn op verschillende locaties ook knooppunten te vinden. Daar waar mogelijk kijkt de gemeente Castricum naar uitbreiding van het netwerk, omdat vooral de duinroutes 's zomers erg druk kunnen zijn. Verspreiding van het verkeer biedt meer kwaliteit voor de gebruikers.

***De gemeente Castricum gaat haar fietsknooppuntennetwerk na en onderzoekt of deze toe is aan uitbreiding. Als dit het geval is wordt contact opgenomen met het NBD om de uitbreiding door middel van fietsbewegwijzering aan te geven.***

### *Ontbrekende schakels*

In het fietsnetwerk van de gemeente Castricum ontbreekt een aantal gewenste verbindingen. Het gaat om een directere route op de doorfietsroute tussen Heiloo/Limmen en Castricum/Heemskerk en een directere route tussen Limmen en Akersloot. De gemeente Castricum gaat zich inzetten voor het realiseren van deze routes. Op dit moment vinden de eerste verkenningen plaats samen met de Provincie en de Fietsersbond.

***De mogelijkheid tot nieuwe kortere routes binnen het fietsnetwerk gaat in samenwerking met de Provincie en de fietsersbond onderzocht worden.***

### *Uitvoering van wegwerkzaamheden*

Er wordt vaak op, of aan een weg gewerkt. Hierbij wordt meestal voor autoverkeer voorzieningen getroffen om bijvoorbeeld om te kunnen rijden. Voor de fietser ontbreekt dit vaak.

De gemeente Castricum wil fietsers goed faciliteren. Ook maatregelen bij werkzaamheden horen hierbij. Voortaan zullen er bij wegwerkzaamheden dan ook plannen voor fietsmaatregelen worden opgesteld om de hinder voor de fietser te minimaliseren. Bij deze plannen wordt nadrukkelijk de positie van de fietser ten opzichte van de automobilist gecontroleerd. De fietser mag niet in de verdrukking komen of onnodig ver moeten omrijden.

***Bij wegwerkzaamheden worden aparte voorzieningen voor de fietser getroffen. Hierbij dient de fietser niet in de verdrukking van de auto te komen, maar juist beter gefaciliteerd te worden.***

### *Schoolroutes*

Op jonge leeftijd mensen kennis laten maken met de fiets heeft een grote invloed op hun latere vervoerskeuze. Doordat men de voordelen van de fiets leert kennen zal met op latere leeftijd ook eerder voor deze vervoersmiddel kiezen. Het is dus van belang om zo jong mogelijk in te zetten op stimulering van fietsgebruik.

Deze stimulatie gaat hand in hand met het goed vormgeven van de te gebruiken routes door de jonge kinderen, de schoolroutes. Momenteel zijn alle basisscholen binnen de gemeente Castricum voorzien van een ingerichte schoolomgeving. Hierbij ontbreekt het vaak aan een daadwerkelijk veilige inrichting. Over routes van en naar de scholen komen zo nu en dan klachten binnen. Gevaarlijke oversteekplaatsen en geen duidelijke positie op de weg behoren tot de meest gehoorde klachten. De gemeente Castricum wil niet meer deze klachten afwachten,

maar proactief te werk gaan in het goed inrichten van schoolroutes. Dit zal de gemeente in samenwerking doen met de scholen (schoolbestuur, verkeersouders en vooral afgevaardigden van de klassen, de grootste gebruikers van de routes). Zo nodig wordt extra budget aangevraagd voor het treffen van maatregelen.

***De gemeente Castricum gaat klachten over schoolomgevingen niet afwachten, maar gaat proactief te werk in het goed inrichten van de omgeving van basisscholen. Dat doet ze in samenwerking met de scholen.***

#### *Gladheidsbestrijding*

Het uitgangspunt is dat ten minste alle routes van het hoofdfietsnetwerk en de doorfietsroute in het gladheidsbestrijding zijn opgenomen en bij de bestrijding een hoge prioriteit hebben, vergelijkbaar aan de hoofdroute voor autoverkeer. Zo nodig wordt het huidige plan hierop aangepast. De volgorde van strooien wordt uiteindelijk bepaald op basis van wat qua logistiek het meest voor de hand ligt.

***Op hoofdfietsroutes komt bij gladheid direct het bestrijdingsteam in actie.***

#### *Ruimtelijke ontwikkelingen*

Ruimtelijke ontwikkelingen bieden kansen om fietsverkeer te stimuleren. Het is daarbij van belang om niet alleen autoverkeer maar juist ook de fiets (en voetganger) direct bij het begin van de planvorming mee te nemen. Op deze manier kan de veiligheid en comfort voor de fietser worden gewaarborgd en maatregelen worden genomen om het fietsverkeer te bevorderen. Uitgangspunt is om het aantal conflicten tussen de fiets en de auto zoveel mogelijk te voorkomen. Dit soort planologische uitgangspunten maakt de fiets een logische keuze als vervoersmiddel vanuit de wijk en helpt de gewenste stimulatie van de fiets als vervoersmiddel op de korte en middellange De gemeente

Castricum dwingt de ontwikkelaars om een integraal plan te maken waarin duurzame vervoerwijzen extra gestimuleerd worden.

***Bij ruimtelijke ontwikkelingen dwingt de gemeente Castricum ontwikkelaars om een integraal plan te maken waarin duurzame vervoerwijzen, in het bijzonder de fiets, extra gestimuleerd worden.***



## Thema 3: Gebruikerscomfort

### Breedte fietsvoorzieningen

Om het gebruik van de fiets nog meer te bevorderen is een comfortabele uitvoering van het fietsnetwerk van groot belang. In Thema 2.1 is het fietsnetwerk behandeld, waarbij de vier categorieën in dit netwerk zijn geduid. Deze vier categorieën hebben allemaal hun specifieke eisen aan inrichting (**Bijlage 2**). Een van die specifieke eisen is de breedte van de fietsvoorziening. De genoemde breedtes, zoals in de bijlage zijn opgenomen, zijn gebaseerd op de meest recente landelijke CROW-richtlijnen. Om een toekomstbestendig fietsnetwerk te krijgen die robuust genoeg is om de toename van de hoeveelheid en soorten fietsen op te kunnen vangen, is ervoor gekozen om ruime maten aan te houden.

Er zijn relatief hoge kosten mee gemoeid om de fietsvoorzieningen op de juiste breedte te krijgen. Deze maatregelen worden dan ook zoveel mogelijk gekoppeld aan grootschalige projecten zoals de herinrichting van wegen, of onderhoud aan riolering. Aandachtspunt bij dit onderdeel is dat (gezonde) bomen de verbreding van een fietspad in de weg staat. In dergelijke gevallen zal het onderlinge belang worden afgewogen.

Gezien het belang van dit punt, zowel vanuit comfort als verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsgebruik wil de gemeente Castricum uitvoering van dit onderdeel van het fietsbeleidsplan versnellen en worden er hiervoor middelen in de begroting opgenomen. Hierbij wordt ook waar mogelijk aangesloten bij de provinciale subsidieprogramma's.

***De gemeente Castricum houdt minimale breedtes aan voor fietsvoorzieningen. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan weg en/of riolering worden fietsvoorzieningen indien van toepassing***

***minimaal op de breedte gebracht volgens de functionele eisen. Daarbij wordt rekening gehouden met het beleid op gebied van bomen.***

### Verhardingstype

Het is algemeen bekend dat fietsers zich graag over een zo vlak mogelijke ondergrond verplaatsen. Voorbeelden hiervan zijn asfalt en beton, zogenaamde gesloten verhardingen.

Het belang hiervan neemt toe nu de actieradius van de fietser, door de grote groei van de e-bike en speed-pedelec, groter wordt en de gemiddelde snelheid daarmee ook hoger wordt.





De gemeente Castricum streeft dan ook op alle hoofdfietsroutes naar een aaneengesloten verharding van hetzelfde materiaal. Op deze routes worden namelijk door de meeste mensen de grootste afstanden afgelegd en de hoogste snelheden behaald.

Ook op de andere categorieën van het fietsnetwerk heeft asfalt en beton de voorkeur. In deze gevallen zal de afweging moeten worden gemaakt tussen verschillende belangen zoals uniformiteit, locatie en bereikbaarheid van kabels en leidingen alsmede esthetiek en kosten. Als dat zo is, wordt gezorgd voor optimale fundering en strak aangelegde bestrating, zodat fietsers zo min mogelijk hinder ondervinden van trillingen.

***De gemeente Castricum voert fietsvoorzieningen waar mogelijk uit in een gesloten verharding. Overal waar dit een conflictpunt oplevert is de toplaag rood vanwege de hoge attentiewaarde van deze kleur.***

#### *Staat van onderhoud*

In de vorige paragraaf werd al aangehaald dat het comfort van een fietsvoorziening van enorm groot belang is voor de bereidheid van mensen om te fietsen. De staat van onderhoud is een van de onderdelen waarop het comfort wordt gebaseerd.

De gemeente Castricum heeft in haar wegenbeleidsplan staan dat er twee van de vijf mogelijke beheer niveaus worden aangehouden, namelijk R en R+. Op de Hoofdfietsroutes moet dit R+ zijn om comfort op niveau te behouden. Dit houdt in dat de technische kwaliteit van het wegdek voldoende, of goed is. Bij voldoende betekent het dat er klein onderhoud direct nodig is, of binnen 5 jaar groot onderhoud.

Een onderdeel van onderhoud waar niet zo vaak aan gedacht wordt is het maaien en op andere manieren onderhouden van groen. Te lang gras of bosschages langs het fietspad kan deze versmallen waardoor het niet meer voldoet aan de breedte eisen. Een ander voorbeeld zijn hagen bij rotondes waardoor het er een gebrek aan zicht optreedt. In overleg met de afdeling groen wordt bepaald bij welke routes hier sprake van is en waar dus extra aandacht aan het maaien of snoeien moet worden besteed.

***Hoofdfietsroutes krijgen prioriteit wat onderhoud betreft ten opzichte van andere fietsroutes.***

#### *Voorrang & wachttijden*

Het ongestoord kunnen doorfietsen is van groot invloed op het comfort voor de fietser. Dit kan door de fietser zoveel mogelijk voorrang te geven bij conflictpunten met autoverkeer of bij verkeerslichten de fietser extra prioriteit te geven. Door dergelijke maatregelen wordt zichtbaar gemaakt dat de gemeente Castricum een fietsvriendelijk fietsbeleid nastreeft en de fietser belangrijk wordt gevonden.

Binnen de bebouwde kom hebben fietsers op rotondes al voorrang. Ook langs gebiedsontsluitingswegen hebben fietsers voorrang op kruisend verkeer, zoals dat gebruikelijk is. Op plaatsen waar de fiets een gebiedsontsluitingsweg moet oversteken is dat uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Dat geldt zowel voor wegen buiten als binnen de bebouwde kom. Mochten hierover in de toekomst richtlijnen worden opgesteld dan is de gemeente Castricum in principe nog steeds van mening dat verkeersveiligheid belangrijker is dan doorstroming. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, waar de maximale snelheid 30 km/uur is, hebben bestuurders van rechts voorrang. Alleen hoofdfietsroutes, kunnen daarvan afwijken, bijvoorbeeld de Dorpsstraat

die als fietsstraat is ingericht en in de voorrang is gezet. Dit bevordert de doorstroming van het fietsverkeer (comfort).

De gemeente Castricum wil op plekken waar de fietser voorrang heeft op het autoverkeer dit extra te benadrukken door, als deze ontbreekt, een rode toplaag aan te brengen op de fietsoversteek. Waar nodig wordt de fietsoversteek op een plateau geplaatst om het autoverkeer af te remmen.

***De gemeente Castricum gaat op fietsroutes een rode toplaag aanleggen waar de fietser voorrang heeft op de automobilist. Verder is binnen verblijfsgebieden het uitgangspunt dat fietsers op een doorfietsroute of het hoofdfietsnetwerk voorrang hebben op kruisend verkeer. Bij verkeerslichten krijgt de fietser prioriteit en wordt de wachttijd geminimaliseerd (detectie).***

## Thema 4: Fietsparkeren

### *Ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen*

Bij de ontwikkeling van nieuwe plannen wil de gemeente Castricum dat fietsparkeren in de openbare ruimte direct wordt meegenomen. Dit geldt zowel voor nieuwbouw als voor bijvoorbeeld een winkelcentrum, voetbalvereniging of bushalte. Het CROW (kennisplatform verkeer en vervoer) stelt richtlijnen en aanbevelingen op met betrekking tot fietsparkeren. Bij de inrichting van fietsparkeerfaciliteiten worden de meest recente CROW-richtlijnen als uitgangspunt genomen. Daarnaast zijn kwaliteitseisen volgens de actuele Fietsparkeur als toetsingskader van belang. Ditzelfde geldt voor de herinrichting van vergelijkbare voorzieningen. Daarbij dient ook zorg te worden gedragen voor een betere bereikbaarheid van de fietsvoorziening dan de autovoorziening. De aanwezigheid van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerfaciliteiten maakt het logisch om de fiets te pakken voor korte afstanden.

Het streven is om bij inrichting van nieuwe plekken waar fietsen mogelijk lange tijd in slechte weersomstandigheden worden gestald (station, personeelsplekken bij winkels), te zorgen voor overdekte parkeerplekken.

***Bij ontwikkeling moet worden voldaan aan de meest recente fietsparkeerlijnen van de CROW.***

### *Kwaliteit fietsenstallingen (type fietsen)*

Naast dat er genoeg fietsvoorzieningen moeten zijn, is het belangrijk dat deze van een goede kwaliteit zijn willen ze gebruikt worden door de fietser.

Er zijn veel verschillende soorten fietsen en daartoe dienen fietsenstallingen ook te worden ingericht. Sommige fietsen passen door hun band- of stuurbreedte, kratten, of fietstassen niet in de normale

rekken. Daar dient voor een passende oplossing worden gezorgd. Op die manier zorgen we ervoor dat alle soorten fietsen fatsoenlijk geparkeerd kunnen worden. Voor alle fietsparkeervoorzieningen geldt dat de fiets goed aan de fietsvoorziening moet kunnen worden vastgebonden om diefstal te voorkomen en dat beschadiging aan de fiets (inclusief velg) wordt voorkomen.

***Nieuwe fietsenstallingen worden op een wijze aangebracht dat alle soorten fietsen hiervan gebruik kunnen maken. Er wordt gekozen voor een type met aanbindmogelijkheid, waarbij beschadiging aan de fiets wordt voorkomen.***

### *Weesfietsen en fietswrakken*

Een fiets die lange tijd niet in gebruik is, maar wel in de openbare ruimte staat en het straatbeeld ontsiert wordt een weesfiets genoemd. Deze fietsen nemen vaak hoognodige stallingsruimte in. Een fietswrak is een niet bruikbare fiets die ook het straatbeeld ontsiert.

De gemeente is daarom actief om dit soort fietsen te verwijderen. Het is in de APV opgenomen dat fietsen na bepaalde tijd verwijderd mogen worden (fietsen worden gelabeld en na 28 dagen verwijderd). Locaties die het meest frequent op die manier worden geschoond zijn het station, de Dorpsstraat en winkelgebieden.

***Weesfietsen en fietswrakken worden actief verwijderd.***

### *Fietsparkeren strand*

De afgangen van het strand binnen de gemeente Castricum beschikken allemaal over fietsparkeervoorzieningen. Toch is het op de drukke zomerdagen niet genoeg om de massaal toegestroomde inwoners en bezoekers te voorzien van een fietsparkeerplek. Dit leidt tot wildparkeren tegen hekken en op andere plekken waar dit onwenselijk is. Dat kan weer



tot gevolg hebben dat hulpdiensten een slechtere bereikbaarheid naar bepaalde plekken hebben, iets wat erg onwenselijk is.

Het is niet realistisch om te voldoen aan de fietsparkeercapaciteit van de drukste dagen in de zomer. In plaats daarvan wil de gemeente Castricum een capaciteit aanbieden die in 85% van de tijd voldoende parkeerruimte biedt. Daarnaast wordt er wel extra ruimte gereserveerd om de grote drukte op te vangen. Dit wordt gedaan door het markeren van overige plekken waar geparkeerd kan worden en de fiets aan een voorwerp vastgezet kan worden tegen diefstal. Deze worden zo gesitueerd dat dit de hulpdiensten niet in de weg zit. Om alles in goede banen te leiden plaatst de gemeente ook borden en wegmarkering om duidelijk te maken waar wel en niet geparkeerd kan worden met de fiets. Dit doen wij samen met PWN. Op deze manier wordt verwacht dat de hinder en drukte enigszins te sturen is en de meest voorkomende problemen voorkomen worden.

***Er wordt samen met PWN onderzoek gedaan naar extra ruimte om fietsparkeren tijdens de drukste dagen op te vangen.***

#### *Evenementen*

Tot op heden werden er bij grootschalige festiviteiten géén eisen gesteld aan fietsvoorzieningen. De gemeente Castricum wil hier voortaan via de evenementenvergunning aandacht aan besteden. Dit om te stimuleren dat het evenement bezocht wordt door met de fiets te komen. Als de gemeente het nodig vindt wordt er van de organisatie geëist dat deze voldoende fietsparkeerplekken aanwijst en zo nodig een extra voorziening inricht.

***Bij evenementen wordt met organisaties overlegd over de noodzaak van een aparte fietsvoorziening.***



### *Fietsenstalling bij bushalte*

De fiets is een ontzettend belangrijke manier van voor- en natransport voor het openbaar vervoer. De gemeente Castricum zet in op goede voorzieningen voor de fiets bij iedere bushalte alsmede goede fietsvoorzieningen naar de bushalte toe. Elke halte wordt voorzien van een minimaal aantal fietsenstallingsplaatsen zoals dat door de Provincie wordt nagestreefd. Per locatie wordt gekeken of dit aantal dient te worden uitgebreid.

***De gemeente Castricum zet in op goede voorzieningen voor de fiets bij iedere bushalte. Per locatie wordt de benodigde capaciteit bepaald en dar waar nodig worden extra voorzieningen aan het totaal toegevoegd.***

### *Fietsoverstappunten (parkeren bij het station)*

Voor- en natransport voor het openbaar vervoer is een van de belangrijkste fietsdoelen binnen de gemeente Castricum. Het is dan ook van belang dat de parkeervoorzieningen op het station en bij de bushaltes kwalitatief in orde zijn en dat het er genoeg zijn. Het liefst zijn het er meer dan nodig om zodoende ook “nieuwe” reizigers aan te moedigen met de fiets te komen naar het station.

De gemeente Castricum wil recreatieve fietsers die hun fiets met de auto, of per trein meenemen faciliteren. Voor automobilisten die hun fiets meenemen zijn er in het weekend bij het station genoeg parkeerplaatsen om over te stappen van de auto/trein naar de fiets. Het aantal ov-fietsen, moet nauwlettend in de gaten worden gehouden om te zorgen dat er geen tekorten ontstaan.

***De capaciteit van de fietsenstallingen bij het station wordt nauwlettend gemonitord. Indien nodig wordt er in overleg met ProRail en NS capaciteit toegevoegd.***

### *Elektrische oplaadpunten*

Er is een grote toename aan elektrische fietsen. Zowel op toeristisch gebied als utilitair wordt de elektrische fiets voor steeds langere routes gebruikt. Dit komt deels doordat de actieradius van deze fietsen is toegenomen tot boven de 100km. De gemeente Castricum faciliteert deze vorm van ontspanning en utilitair gebruik graag. Daarom gaat de gemeente kijken naar de mogelijke opties om oplaadpunten aan te brengen op andere plekken dan de Dorpsstraat waar al twee laadpunten zijn. Hierbij kan gedacht worden aan werklocaties voor het utilitaire verkeer en horeca voor het recreatieve verkeer. In de praktijk blijkt overigens dat ondernemers en werkgevers zelf al vaak voor oplaadpunten zorgen.

***De gemeente Castricum gaat onderzoek doen naar mogelijke opties om het laadnetwerk voor de fiets uit te breiden.***

## Thema 5: Promotie en educatie

### *Fietsknooppuntennetwerk*

In thema 2 wordt gesproken over gewenste uitbreiding van het fietsknooppuntennetwerk. Een uitbreiding is mooi, maar er moet ook gebruik van worden gemaakt. Deze routes kunnen gepromoot worden via de gemeentelijke website én de lokale VVV-kantoren, of andere recreatieve verzamelpunten. Doordat deze routes regionaal en soms boven regionaal zijn is het belangrijk om hierover contact op te nemen met buurgemeenten en gezamenlijk tot overeenstemming te komen over de fijnmazigheid van het routenetwerk en de routes op zichzelf.

***De gemeente Castricum gaat de fietsknooppuntroutes promoten.***

### *Verkeerseducatie/schoolprojecten*

Een zo jong mogelijke leeftijd, zo bleek al eerder, is het perfecte moment om fietsgebruik te stimuleren en door te laten werken als vervoersmiddel op latere leeftijd. Basisscholen zijn dan ook een aantrekkelijke samenwerkingspartner voor de gemeente om stimulering van fietsgebruik én tegelijkertijd educatie te faciliteren. Daarom wil de gemeente Castricum samen met de scholen en organisaties, zoals VVN en de ANWB, educatieprogramma's doorlopen. Daarbij valt te denken aan de steun voor jaarlijkse praktische verkeersexamens en het opzetten van verschillende educatie en stimuleringsprogramma's die er op de markt zijn. In overleg met de scholen worden de beste mogelijkheden benut.

Daarnaast gaat de gemeente bekijken of er een educatieprogramma kan worden opgezet dat meer is gericht op ouderen met een e-bike. Vooral onder deze groep is een toename aan eenzijdige ongevallen te constateren.

***De gemeente Castricum gaat in samenwerking met basisscholen inzetten op een verbetering van de fietsveiligheid in de schoolomgeving. Daarnaast wordt er ingezet op het verminderen van auto als transportmiddel naar school, maar het fietsend of lopend komen. Dit willen wij doen door gerichte educatie en stimuleringsprogramma's aan te bieden aan scholen. Verder richt de gemeente zich op een educatieprogramma voor ouderen met een e-bike.***

### *Promoten fietsgebruik*

Kinderen zijn de makkelijkst te beïnvloeden doelgroep om fietsgebruik te stimuleren. De moeilijker te beïnvloeden groepen zijn ook erg interessant, omdat die nu vastgeroest zijn aan het dagelijks gebruik om de auto voor alle verplaatsingen te gebruiken. Door middel van campagnes voor modaliteitskeuzebeïnvloeding is het mogelijk om te investeren om deze mensen voor bepaalde verplaatsingen uit de auto te krijgen. De gemeente Castricum zet hier op in om de automobilist op de fiets te krijgen voor verplaatsingen onder de 15 kilometer. Dit is voor zowel verplaatsingen van A naar B als voor- en natransport voor het openbaar vervoer.

***De gemeente Castricum gaat door middel van campagnes over modaliteitskeuzebeïnvloeding de autogebruiker op afstanden onder de 15 kilometer verleiden om vaker de fiets te gebruiken op die afstand.***



## Samenvatting uitvoeringspunten:

### Thema 1: Fietsveiligheid

- *De fietsroutes in beheer van de gemeente Castricum worden volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig ingericht. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan wegen en/of riolering worden daarbij de nodige fietsmaatregelen getroffen om te voldoen aan deze uitgangspunten. Dat betekent dat bij veiligheidsmaatregelen de kwetsbare verkeersdeelnemers als uitgangspunt worden genomen. Speciale aandacht hebben daarbij conflictpunten met autoverkeer.*
- *De gemeente Castricum gaat de belangrijkste fietsroutes en -oversteekplaatsen voorzien van verlichting. Als dat stuit op te grote bezwaren vanuit oogpunt van bijvoorbeeld natuur of milieu, wordt ingezet op alternatieve mogelijkheden.*
- *Fietspaden worden alleen voorzien van fietspalen als dat strikt noodzakelijk is. Deze worden in dat geval aangebracht volgens de CROW richtlijnen.*
- *De gemeente Castricum gaat zich inzetten voor het scheiden van modaliteiten op 60k/h wegen.*
- *De ontwikkelingen op gebied van de plaats op de weg voor de snorfietser en eventuele wetgeving op gebied van de fiets worden nauwlettend gevolgd zodat hierop adequaat kan worden geanticipeerd.*
- *De gemeente Castricum gaat fietsoversteekplaatsen daar waar nodig beveiligen en daar waar mogelijk maatregelen treffen om onnodige oversteekbewegingen te voorkomen.*

- *De gemeente Castricum gaat bij ruimtelijke ontwikkelingen de fietser stimuleren door de inrichting aan te passen waarbij de fietser als belangrijkste vervoersmiddel wordt gezien voor de vervoersbewegingen richting het station, centrum, scholen en (sport)voorzieningen.*

### Thema 2: Fietsnetwerk en routes

- *Er worden binnen het Fietsnetwerk vier verschillende categorieën onderscheiden, namelijk de doorfietsroutes, het hoofdfietsnetwerk, het recreatieve fietsnetwerk en het secundaire fietsnetwerk. Voor elke categorie gelden specifieke eisen.*
- *Belangrijke utilitaire fietsroutes worden bewegwijzerd volgens de standaard (NBO) fietsbewegwijzering. Aanvullend kunnen aantrekkelijke alternatieve routes worden bewegwijzerd met toeristische fietsbewegwijzering.*
- *De gemeente Castricum gaat haar fietsknooppuntennetwerk na en onderzoekt of deze toe is aan uitbreiding. Als dit het geval is wordt contact opgenomen met het NBD om de uitbreiding door middel van fietsbewegwijzering aan te geven.*
- *De mogelijkheid tot nieuwe kortere routes binnen het fietsnetwerk gaat in samenwerking met de Provincie en de fietsersbond onderzocht worden.*
- *Bij wegwerkzaamheden worden aparte voorzieningen voor de fietser getroffen. Hierbij dient de fietser niet in de verdrukking van de auto te komen, maar juist beter gefaciliteerd te worden.*

- *De gemeente Castricum gaat klachten over schoolomgevingen niet afwachten, maar gaat proactief te werk in het goed inrichten van de omgeving van basisscholen. Dat doet ze in samenwerking met de scholen.*
- *Op hoofdfietsroutes komt bij gladheid direct het bestrijdingsteam in actie.*
- *Bij ruimtelijke ontwikkelingen dwingt de gemeente Castricum ontwikkelaars om een integraal plan te maken waarin duurzame vervoerwijzen, in het bijzonder de fiets, extra gestimuleerd worden.*

#### **Thema 3: Gebruikerscomfort**

- *De gemeente Castricum houdt minimale breedtes aan voor fietsvoorzieningen. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan weg en/of riolering worden fietsvoorzieningen indien van toepassing minimaal op de breedte gebracht volgens de functionele eisen. Daarbij wordt rekening gehouden met het beleid op gebied van bomen.*
- *De gemeente Castricum voert fietsvoorzieningen waar mogelijk uit in een gesloten verharding. Overal waar dit een conflictpunt oplevert is de toplaag rood vanwege de hoge attentiewaarde van deze kleur.*
- *Hoofdfietsroutes krijgen prioriteit wat onderhoud betreft ten opzichte van andere fietsroutes.*
- *De gemeente Castricum gaat op fietsroutes een rode toplaag aanleggen waar de fietser voorrang heeft op de automobilist. Verder is binnen verblijfsgebieden het uitgangspunt dat fietsers op een doorfietsroute of het hoofdfietsnetwerk voorrang*

*hebben op kruisend verkeer. Bij verkeerslichten krijgt de fietser prioriteit en wordt de wachttijd geminimaliseerd (detectie).*

#### **Thema 4: Fietsparkeren**

- *Bij ontwikkeling moet worden voldaan aan de meest recente fietsparkeerrichtlijnen van de CROW.*
- *Nieuwe fietsenstallingen worden op een wijze aangebracht dat alle soorten fietsen hiervan gebruik kunnen maken. Er wordt gekozen voor een type met aanbindmogelijkheid, waarbij beschadiging aan de fiets wordt voorkomen.*
- *Weesfietsen en fietswrakken worden actief verwijderd.*
- *Er wordt samen met PWN onderzoek gedaan naar extra ruimte om fietsparkeren tijdens de drukste dagen op te vangen.*
- *Bij evenementen wordt met organisaties overlegd over de noodzaak van een aparte fietsvoorziening.*
- *De gemeente Castricum zet in op goede voorzieningen voor de fiets bij iedere bushalte. Per locatie wordt de benodigde capaciteit bepaald en dar waar nodig worden extra voorzieningen aan het totaal toegevoegd.*
- *De capaciteit van de fietsenstallingen bij het station wordt nauwlettend gemonitord. Indien nodig wordt er in overleg met ProRail en NS capaciteit toegevoegd.*
- *De gemeente Castricum gaat onderzoek doen naar mogelijke opties om het laadnetwerk voor de fiets uit te breiden.*

## **Thema 5: Promotie en educatie**

- *De gemeente Castricum gaat de fietsknooppuntroutes promoten.*
- *De gemeente Castricum gaat in samenwerking met basisscholen inzetten op een verbetering van de fietsveiligheid in de schoolomgeving. Daarnaast wordt er ingezet op het verminderen van auto als transportmiddel naar school, maar het fietsend of lopend komen. Dit willen wij doen door gerichte educatie en stimuleringsprogramma's aan te bieden aan scholen. Verder richt de gemeente zich op een educatieprogramma voor ouderen met een e-bike.*
- *De gemeente Castricum gaat door middel van campagnes over modaliteitskeuzebeïnvloeding de autogebruiker op afstanden onder de 15 kilometer verleiden om vaker de fiets te gebruiken op die afstand.*



## Uitvoeringsagenda

Nr	Omschrijving	Thema	Kosten	Uitvoering
1	Verbreiding fietspaden Oranjelaan tussen Kleibroek en spoor	Netwerk, comfort en veiligheid	€75.000	3 <sup>e</sup> kwartaal 2020
2	Oversteek Zeeweg – Soomerwegh	Netwerk en veiligheid	€200.000	Uitvoering eind 2020
3	Fietsvoorzieningen op hoofdfietsroutes in asfalt uitvoeren	Comfort	€50.000 per jaar	Onderzoek 2020, uitvoering vanaf 2021
4	Rijksweg	Netwerk, comfort en veiligheid	N.V.T.	Zit in project Rijksweg
5	Uitbreiding fietsenstallingen op OV locaties	Fietsparkeren	€5.000 per jaar	Uitvoering 1 <sup>e</sup> kwartaal 2021
6	Verbeteren schoolroutes	Promotie en veiligheid	€25.000 per jaar	Start onderzoek eind 2020
7	Brug over A9 verbreden	Comfort, veiligheid en netwerk	N.V.T.	3 <sup>e</sup> kwartaal 2020 start overleg RWS
8	Kruispunt Visweg – Hogeweg	Veiligheid	N.V.T.	Zit in project Visweg
9	Onderzoek, verwijderen en aanpassen paaltjes	Veiligheid	€5.000	Start september 2020

10	Aanpassing fietspad naast N203 en ongelijkvloerse kruising Zeeweg	Netwerk en comfort	N.V.T.	Start overleg met provincie 3 <sup>e</sup> kwartaal 2020
11	Fietspromotie en educatie	Veiligheid	€5.000 per jaar	Overleggen met Provincie en VVN zijn reeds gestart
12	Onderzoek naar en verbetering van verlichting fietsnetwerk	Veiligheid, comfort	€15.000	Start onderzoek 2021
13	Onderzoek verkeersveiligheid op rotondes	Veiligheid en netwerk	€10.000	Onderzoek in 2021
14	Aanpassing afslagen Soomerwegh	Veiligheid	N.V.T.	Zit in projecten de Bloemen, Geesterduinweg en Walstro
15	Onderzoek naar ontbreken voldoende breedte fietsnetwerk	Comfort en netwerk	€5.000	Opdracht voor stagiaires in 2021
16	Onderzoek naar haalbaarheid route parallel aan spoor	Comfort, netwerk, veiligheid	N.V.T.	Zit in regionaal onderzoek doorfietsroute
17	Onderzoek aanpassing Stationsweg – Mient – Ruitersweg	Comfort, netwerk	N.V.T.	Afwachten wat er uit het IVP komt

18	Beverwijkerstraat – Dorpsstraat – Stationsweg	Comfort, veiligheid en netwerk	N.V.T.	Zit in project spoorwegovergang en IVP
19	Startingerweg	Comfort en veiligheid	€100.000	Na voltooiing bouwproject Startingerweg
20	Dorpsstraat	Comfort, veiligheid en netwerk	N.V.T.	Zit in project Afsluiting Dorpsstraat
21	Onderzoek herinrichting Torenstraat	Comfort en netwerk	€10.000	Start eind 2021, uitvoering 2023
22	Onderzoek herinrichting Kramersweg – Puikman – Duinenboschweg	Comfort, veiligheid en netwerk	N.V.T.	Wordt verwerkt in IVP
23	Onderzoek en verbetering aantallen en kwaliteit fietsparkeervoorzieningen	Fiets-parkeren	€25.000	Onderzoek eind 2021, uitvoering begin 2022
24	Strandopgang voorzien van voldoende fietsparkeerplekken	Fiets-parkeren	€25.000	Uitvoering begin 2021