

Gemeente Castricum

# Integraal verkeers- en vervoersplan

## Concept-eindrapport





Gemeente Castricum

# Integraal Verkeers- en Vervoersplan Concept-eindrapport

Datum 12 november 2004  
Kenmerk CTC040/Tmh/0373  
Eerste versie 29 april 2004



## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Gemeente Castricum

Titel rapport Integraal Verkeers- en Vervoersplan  
Concept-eindrapport

Kenmerk CTC040/Tmh/0373

Datum publicatie 12 november 2004

Projectteam opdrachtgever(s) de heren J. van Boven en J. Drenth

Projectteam Goudappel Coffeng de heren A.J. van der Horst, J.A. Waagmeester en H.P. Talsma

Projectomschrijving Integraal verkeers- en vervoersplan.

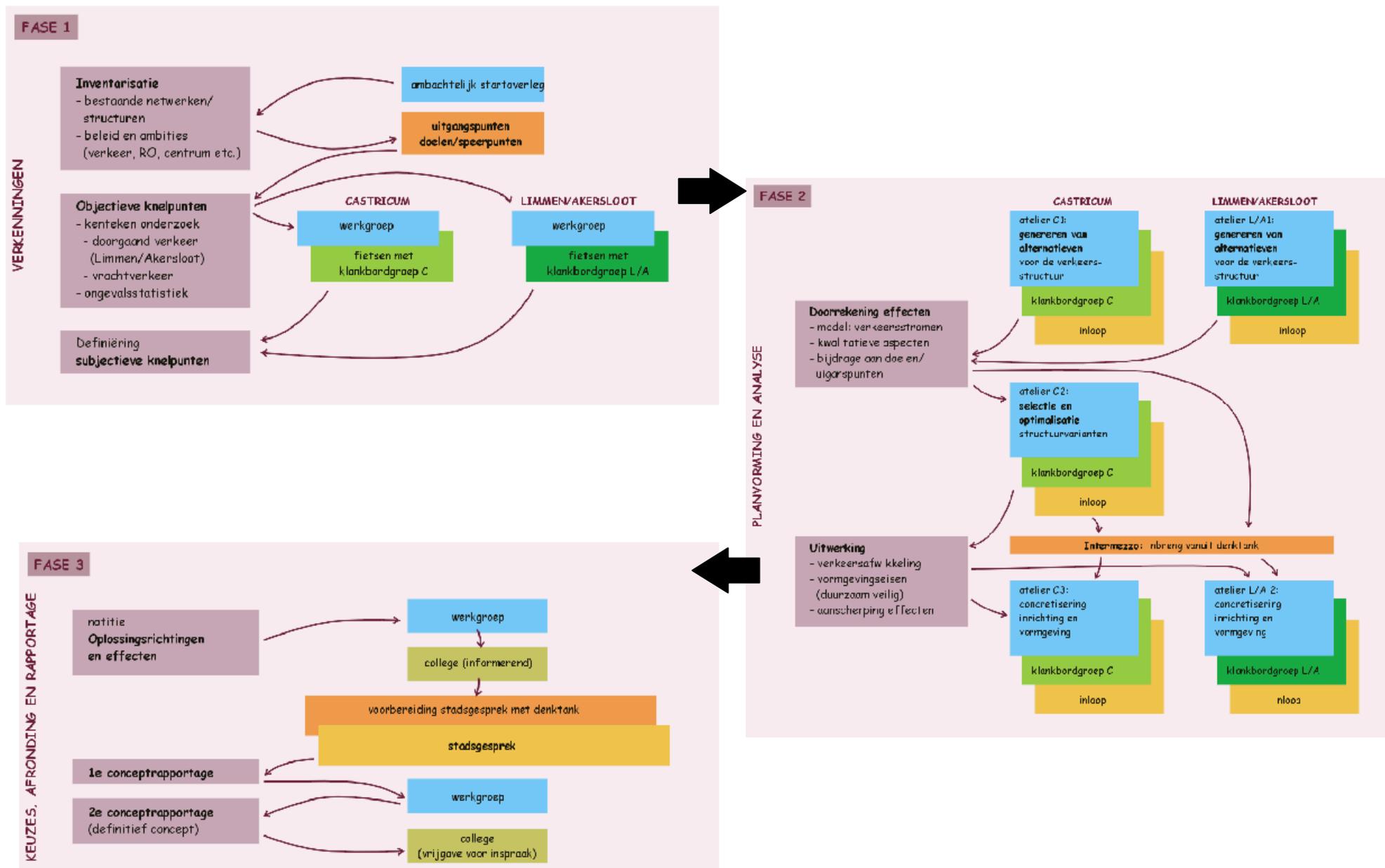
Trefwoorden verkeer en vervoer, Castricum, Bakkum, Limmen, Akersloot



	Inhoud	Pagina
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Een interactief planproces	1
1.2	Leeswijzer: de inhoud van dit plan	1
1.3	De relatie met 'Buiten Gewoon Castricum'	2
<b>2</b>	<b>Beleidskaders en doelstellingen</b>	<b>3</b>
2.1	Algemeen beleid	3
2.2	Langzaam verkeer	5
2.3	Openbaar vervoer	6
2.4	Autoverkeer	8
2.5	Bestaande plannen voor concrete maatregelen	9
<b>3</b>	<b>Inventarisatie van de problematiek</b>	<b>10</b>
3.1	Belangrijkste klachten	11
3.2	Verkeersveiligheid	13
3.3	Kentekenonderzoek	15
<b>4</b>	<b>De netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto</b>	<b>19</b>
4.1	Fietsnetwerk	19
4.2	Openbaar-vervoernetwerk	20
4.3	Wegencategorisering	20
4.4	Autonetwerk	22



	Inhoud (vervolg)	Pagina
<b>5</b>	<b>Uitwerkingen en oplossingsrichtingen voor Limmen en Akersloot</b>	<b>24</b>
5.1	De Rijksweg door Limmen	24
5.2	Dusseldorperweg Limmen	25
5.3	De Geesterweg in Akersloot	26
5.4	Kruising Startingerweg - Sluisweg Akersloot	27
5.5	Verkeerssituatie bij de pont in Akersloot	28
<b>6</b>	<b>Uitwerkingen en oplossingsrichtingen voor Bakkum en Castricum</b>	<b>29</b>
6.1	Bakkummerstraat	29
6.2	Dorpsstraat	31
6.3	Ruiterweg en Beatrixstraat	34
6.4	Oranjelaan ter hoogte van de school	35
6.5	Kruisingen Dorpsstraat - Smeetslaan - Soomerwegh	36
6.6	Geesterduinweg	36
6.7	Markt	37
<b>7</b>	<b>Doorkijk naar de langere termijn</b>	<b>38</b>
7.1	Extra aansluiting A9	38
7.2	Mogelijkheden voor een randweg Castricum	40
	<b>Bijlagen</b>	
1	Samenstelling denktank en klankbordgroepen	
2	Resultaten milieumodel	



Schema interactief planvormingsproces Integraal Verkeers- en Vervoersplan Castricum

# 1 Inleiding

## 1.1 Een interactief planproces

In het collegeprogramma van de gemeente Castricum is aangegeven dat een herijking van het verkeersbeleid nodig is. Dit 'Integraal verkeers- en vervoersplan' voorziet hierin. Dit plan is het resultaat van een *interactief planvormingsproces*, waarbij burgers, belanghebbenden en politici actief betrokken worden. Het doel daarvan is tot een breed gedragen en goed uitvoerbare beleidsvisie te komen.

Gedurende het gehele planproces is samengewerkt met:

- een multidisciplinaire werkgroep met interne- en externe deskundigen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke economie en stedenbouw;
- een Castricumse 'denktank', bestaande uit diverse politici: de denktank is gedurende het proces geïnformeerd door de werkgroep en heeft vervolgens richting gegeven aan de inhoud en het proces in de vervolgstappen;
- vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en belangenverenigingen in twee klankbordgroepen (afzonderlijke klankbordgroepen voor Limmen/Akersloot en voor Castricum/-Bakkum)

In bijlage 1 is de samenstelling van de denktank en de klankbordgroepen opgenomen.

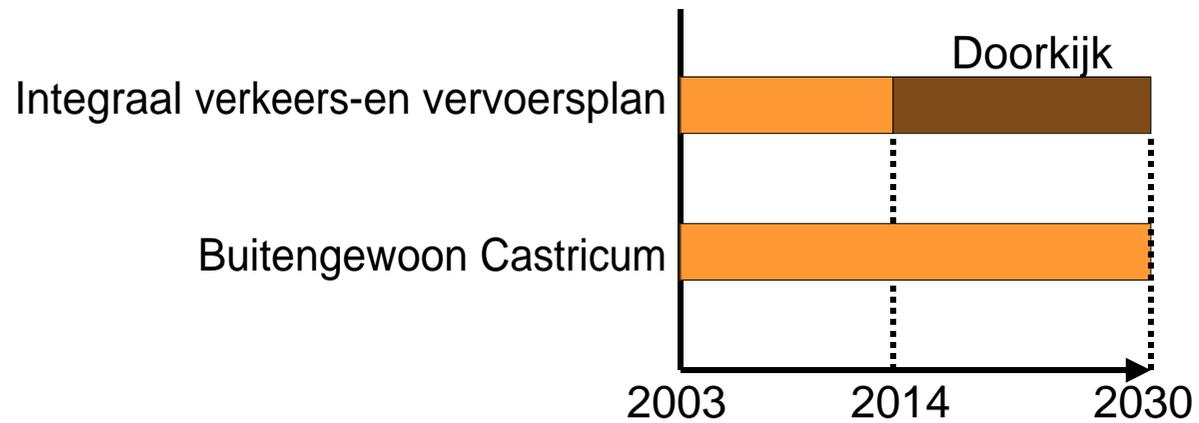
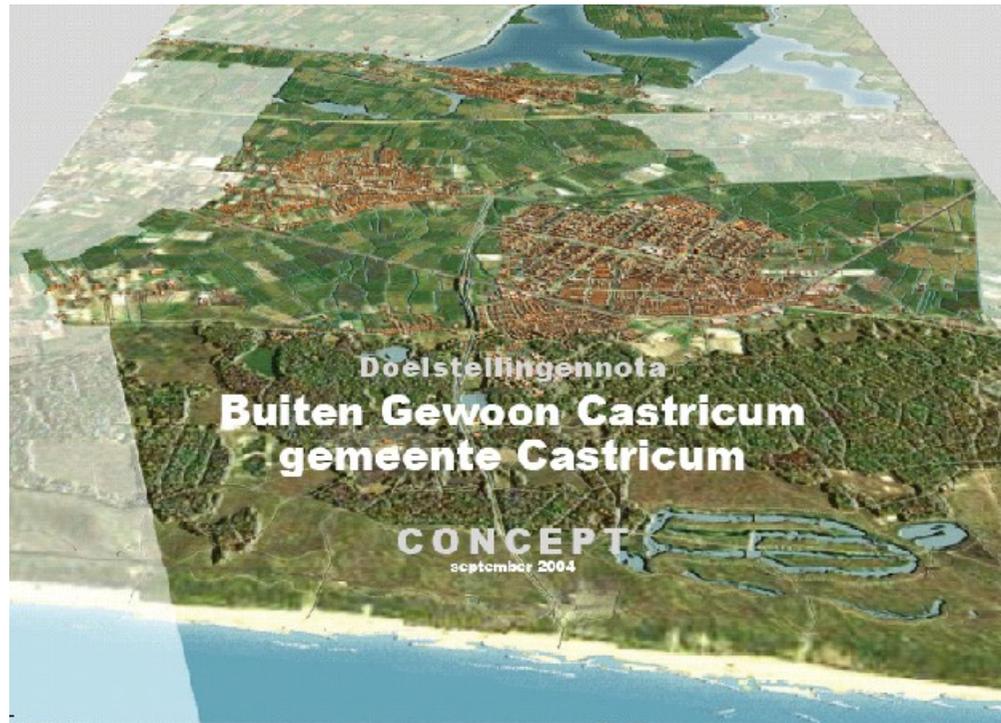
De overige inwoners van de gemeenten konden op drie momenten in het planproces hun visie geven over het plan tijdens 'inloopsprekuren'. En aan het eind van het proces is een 'dorpsgesprek' georganiseerd voor alle geïnteresseerde inwoners van de gemeente. De resultaten van dit dorpsgesprek zijn op verschillende plaatsen in dit rapport expliciet verwoord.

In het schema hiernaast is een volledig overzicht gegeven van het planproces waarin ook de communicatie met de werkgroep, de denktank, de klankbordgroepen, en de inwoners van de gemeente is weergegeven.

## 1.2 Leeswijzer: de inhoud van dit plan

Het planproces is begonnen met een inventarisatie van beleidsuitgangspunten en de bestaande verkeerssituatie en de daarin voorkomende knelpunten. De resultaten van de inventarisatie is beschreven in hoofdstuk 2 (beleid) en hoofdstuk 3 (verkeerssituatie).

De daarop volgende hoofdstukken (4 tot en met 6) geven de resultaten van de planvorming en analyse. Samen met de klankbordgroepen zijn varianten voor de verkeersstructuur uitgewerkt. Deze zijn doorgerekend met het verkeersprognosemodel RVMK-Regio IJmond.



*Planhorizon en relatie met 'Buiten Gewoon Castricum'*

Vervolgens is ook een eerste slag gemaakt bij het concretiseren van voorgestelde maatregelen met betrekking tot inrichting en vormgeving. Dit heeft geleid tot schetsmatige (principe)oplossingen voor concrete locaties.

Het rapport eindigt met een doorkijk naar de toekomst (hoofdstuk 7). Het gaat daarbij om maatregelen voor de lange termijn, die een sterke relatie hebben met de ruimtelijke ontwikkeling van Castricum. Mogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkeling van Castricum zijn beschreven in de visie 'Buiten Gewoon Castricum'.

### 1.3 De relatie met 'Buiten Gewoon Castricum'

Naast het verkeersplan is nog een belangrijk plan door de gemeente Castricum in ontwikkeling genomen. Dit plan betreft het ontwikkelen van een toekomstvisie voor de gemeente Castricum. Dit project is bekend onder de naam 'Visie Buiten Gewoon Castricum'.

Het betreft een breed, integraal plan waar tal van aspecten aan bod komen. Het gaat om sociale aspecten, economie, de toekomst van het onderwijs, woningbouw etc. Uiteraard hebben al deze aspecten ook raakvlakken met verkeer en vervoer. Het planproces voor de visie 'Buiten Gewoon Castricum' is op vergelijkbare wijze verlopen als het verkeers- en vervoersplan. Ook hier is sprake van drie fasen met verkenningen, het formuleren van doelstellingen en tenslotte het vaststellen de visie zelf.

Een belangrijk verschil tussen de visie 'Buiten Gewoon Castricum' en het verkeers- en vervoersplan is de planhorizon. Buiten Gewoon Castricum is een lange termijn visie voor 2030. Het verkeers- en vervoersplan is gericht op een periode van ongeveer 10 jaar (tot 2014). Grootschalige infrastructurele projecten worden in het kader van het verkeers- en vervoersplan daarom niet overwogen. Hierover worden in een breder kader initiatieven genomen (Buiten Gewoon Castricum). Wel zal het verkeers- en vervoersplan een doorkijk geven voor de periode tussen 2014 en 2030, waarbij een relatie gelegd wordt met Buiten Gewoon Castricum (zie hoofdstuk 7).

# Nota Mobiliteit

Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid



Één punt voor verzameling,  
bundeling en verspreiding van kennis  
over Duurzaam Veilig Verkeer (DVV)



RUIJTE VOOR ONTWIKKELING



## 2 Beleidskaders en doelstellingen

### 2.1 Algemeen beleid

Op landelijk en regionaal niveau zijn de laatste jaren veel nieuwe beleidsnota's en richtlijnen verschenen die ook voor het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Castricum van belang zijn. Hieronder wordt op de belangrijkste nader ingegaan.

#### *Nationaal beleid*

Het nationaal beleid in hoofdlijnen is vastgelegd in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Uitgangspunt in het nieuwe rijksbeleid is dat de mobiliteitsgroei geacommodeerd moet worden. 'Mobiliteit mag, maar niet overal'. Dit betekent dat op het juiste moment (gedurende de spitsen), op de juiste plekken (het hoofdwegennet) voldoende ruimte voor de auto moet zijn. Het verbeteren van de bereikbaarheid, betrouwbare reistijd, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving wordt bereikt door (achtereenvolgens) in te zetten op 'benutten', 'bebouwen' en 'betalen'.

De rijksoverheid trekt zich als beleidsmaker terug uit de lokale en regionale verkeersproblematiek. Zij stuurt op hoofdlijnen en *decentraliseert bevoegdheden*. Dit betekent dat provincie regio en gemeente meer eigen verantwoordelijkheden krijgen.

Om de samenhang in plannen te bewaren en een gestructureerde aanpak van de verkeersproblematiek mogelijk te maken is de

'Planwet verkeer en vervoer' opgesteld. Hierin zijn afspraken tussen diverse overheden vastgelegd om tot een 'zichtbaar, geïntegreerd en op uitvoering gericht' verkeers- en vervoersbeleid te komen.

#### *Provinciaal en regionaal beleid*

Vooruitlopend op de definitieve inhoud van de nota's van het rijk en gebruikmakend van de gedelegeerde bevoegdheden binnen de 'Planwet verkeer en vervoer', hebben de provincie Noord-Holland en het Regionaal Stedelijk Netwerk NoordWest8 reeds een nader uitgewerkte *visie voor de regio* geformuleerd. In de 'Integrale gebiedsvisie NoordWest 8 2030' en het Uitvoeringsconvenant NW8 2004-2008 wordt gestreefd naar een kwalitatieve verbetering van de duurzame ruimtelijke inrichting van stad en land door economische en landschappelijke structuurversterking. Dit moet ondersteund worden door een goed functionerende hoofdwegenstructuur, bestaande uit de doorstroomwegen A7 en A9/N9 en drie oost-westverbindingen daartussen, in de vorm van een denkbeeldige '8', waar mogelijk gekoppeld aan spoorwegverbindingen.

#### *Relevante wetten en richtlijnen*

Behalve de algemene beleidskaders, zijn er nog enkele meer specifieke wetten en richtlijnen die van belang zijn voor het verkeers- en vervoersbeleid in Castricum:

- In het kader van de decentralisatie wordt de wetgeving voor het milieu aangepast. Dit leidt tot een grotere gemeentelijke verantwoordelijkheid op het gebied van verkeerslawaa en



*Structuren in Noord-West Holland, 'rondje 8' hoofdwegenstructuur (Regionaal Stedelijk Netwerk NoordWest 8)*

luchtkwaliteit. De gemeente Castricum heeft daarom, in samenwerking met andere gemeenten in de regio, een verkeersmilieukaart opgesteld.

- Er is een nieuwe wet Personenvervoer opgesteld. De aanpassingen hebben te maken met een zich terugtrekkende rijksoverheid, waardoor meer marktwerking wordt gestimuleerd. Van het openbaar vervoer wordt een meer op de reiziger (markt)gerichte aanpak gevraagd. Dit betekent een verzakelijking van het openbaar vervoer.
- Tot slot is het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' opgesteld. Hierin zijn afspraken gemaakt om de inrichting van het wegennet op een structurele manier veiliger te maken. In het Startprogramma zijn de hoofdlijnen uiteengezet. Voor de uitvoering en implementatie is een belangrijke rol voor de gemeente weggelegd. Een nadere uitwerking van het Duurzaam Veilig-beleid wordt gegeven hoofdstuk 5.

*Op basis van deze algemene beleidskaders worden de volgende hoofddoelstellingen door de gemeente Castricum geformuleerd:*

- *het verbeteren van de leefbaarheid en de woonkwaliteit in de gemeente;*
- *het verbeteren van de verkeersveiligheid;*
- *het realiseren van een goede bereikbaarheid van wijken en centra voor alle vervoerswijzen.*

### **Hoofdpunten voor Castricum**

De inzet van het *nationale beleid* op 'benutten', 'bebouwen' en 'betalen', betekent voor Castricum dat ingezet moet worden op een betere benutting van de A9. Dit kan leiden tot het aanleggen van extra stroken en een extra aansluiting op de A9. Beprijzing kan mogelijkheden bieden om het gebruik van fiets en OV te stimuleren. Het gebruik van fiets en OV op kortere afstanden dient bevorderd te worden t.o.v. de auto.

Decentralisatie door het rijk betekent voor Castricum dat, voor het realiseren van projecten (beleidsmatig en financieel), aansluiting moet worden gezocht bij het *provinciale en regionale beleid*.

Op provinciale schaal liggen voor Castricum met name kansen op het gebied van versterking van het OV (light rail) en verbetering van de doorstroming en aansluiting op de A9.

In de *regionale visie* ligt Castricum aan de hoofdinfrastructuur van de '8' (zie figuur). Hier liggen kansen voor de verbetering van de hoofdwegen door en langs de kernen. Daarnaast wordt gesproken over koppeling van spoorwegverbindingen waardoor het OV-gebruik gestimuleerd kan worden. Binnen de regio wordt daarnaast gestreefd naar:

- bescherming van de grote groene ruimten in en om de '8';
- versterking en behoud identiteit kleine kernen;
- clustering bedrijvigheid;
- evenwicht creëren in de woon-werkbalans.



## 2.2 Langzaam verkeer

De belangrijkste beleidskaders voor de fiets zijn opgenomen in de verkeersplannen van de voormalige gemeenten Limmen en Akersloot en het beleidsplan verkeer van de gemeente Castricum. Ook in de visie van de regio is aandacht voor de fiets. Daarnaast is gebruikgemaakt van gegevens van de Fietzersbond.

In de plannen wordt uitgesproken dat de *kwaliteit van het fietsnetwerk* van een hoog niveau moet zijn. Hierbij gaat het zowel om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen (goede fietspaden e.d.), als om de veiligheid op en om de fietsvoorzieningen, als om de kwaliteit van het netwerk (geen ontbrekende schakels in en tussen de kernen).

Op knooppunten van wegen, bij publieke voorzieningen en bij haltes van openbaarvervoer moeten goede *fietsvoorzieningen* komen. Hierdoor wordt het fietsgebruik gestimuleerd en neemt het belang toe als onderdeel van de verplaatsing met openbaar vervoer in het voor- en natransport.

### Specifieke aandachtspunten voor Castricum

De *kwaliteit van het fietsnetwerk* moet op peil gehouden of gebracht worden. Voor Castricum wordt specifiek aandacht gevraagd voor de Dorpsstraat, Ruitersweg en Beatrixstraat. Deze zijn om meerdere redenen onveilig met name voor fietsers en zouden daarom bij aanpak een hoge prioriteit moeten krijgen. Ook de situatie bij de scholen verdient veel aandacht in verband met de verkeersveiligheid.

*Ontbrekende schakels* in het netwerk zijn met name de verbindingen tussen Akersloot en Limmen en Castricum en Akersloot.

*Verbetering van stallingsvoorzieningen* is vooral nodig bij het treinstation, de Dorpsstraat en het winkelcentrum Geesterduin in Castricum, maar ook bij de winkelgebieden in Bakkum, Limmen en Akersloot. Publieke voorzieningen als scholen en bibliotheek moeten eveneens voorzien zijn van goede en stallingsplaatsen voor fietsen.



### 2.3 Openbaar vervoer

De nieuwe wet Personenvervoer legt het openbaar vervoer een marktgerichte aanpak op. Hierdoor verzakelijkt de situatie in het openbaar vervoer en wordt de financiële ondersteuning van het openbaar vervoer verminderd. Dit leidt ertoe dat efficiënter gewerkt moet worden en dat onrendabele lijnen worden opgeheven. Het lokale en regionale busvervoer komt hiermee onder druk te staan. Uitgangspunt is daarom er voor te zorgen dat het bestaande openbaar-vervoernetwerk behouden blijft. Inspanningen dienen in eerste instantie gericht te zijn op *optimalisatie van de bestaande situatie*. Indien zich kansen voordoen kan gekeken worden naar de mogelijkheden om het netwerk uit te breiden.

In het beleidsplan verkeer, de collegeplannen en de *visie van de regio* wordt dit beeld overgenomen en ondersteund:

- verdichting stedelijke locaties ter stimulering van OV-gebruik;
- verbeteren kwaliteit OV-netwerk;
- behoud van bereikbaarheid per OV in niet stedelijke gebieden;
- flankerend beleid om doorstroming, regelmaat, informatie en stiptheid van openbaar streekvervoer te bevorderen.

#### *Openbaar vervoer in de regio*

Decentralisatie leidt tot meer verantwoordelijkheden voor provincie, regio en gemeente. Dit heeft veel effect in het openbaar vervoer. Aangegeven wordt dat investeringen in het regionale openbaar vervoer prioriteit hebben vanuit de regio. De verantwoorde-

lijkheid voor de regionale situatie van het bus- en spoorvervoer ligt bij de regionale overheden. De regio zoekt naar samenwerking tussen de betrokken partijen om de netwerken te onderhouden, vernieuwen en te verbeteren.

In de visie van de provincie Noord-Holland en het Regionaal Stedelijk Netwerk NW8 wordt light-rail gezien als een van de mogelijkheden om het regionaal openbaar vervoer te versterken. Met name de doortrekking van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn wordt als een kans gezien om het HAL- en HES-gebied te voorzien van light-railontsluiting, het zogenoemde 'Rondje Groene Long'.

Op korte termijn gaat de NS volgens een nieuwe dienstregeling rijden (vanaf 2007). Dit zal inhouden dat de frequentie van stop-treinen omhoog zal gaan. Tegelijkertijd zal de frequentie van de sneltreinen licht afnemen. Hierdoor neemt de bereikbaarheid op korte afstand toe, maar zal voor langere afstanden vaker overstapt moeten worden.

#### *Vraagafhankelijk vervoer*

Voor het voor- en natransport van en naar station Castricum kan (behalve de streekbus) ook de treintaxi een rol spelen. De treintaxi is in verscheidene gemeenten opgeheven, maar blijft wel rijden vanaf station Castricum naar bestemmingen in Castricum, Bakkum en Limmen (en v.v.). De treintaxi rijdt echter niet naar Akersloot. Uitbreiding van het bedieningsgebied van de treintaxi is gewenst, omdat er ook geen directe busverbinding tussen Castricum en



Akersloot is. De enige buslijn door Akersloot rijdt van Uitgeest naar Alkmaar (met een uurfrequentie).

Verder zou het natransport vanaf station Castricum verbeterd kunnen worden door de introductie van de OV-fiets in Castricum. Dit is een nieuwe, goedkope en makkelijke vorm van fietsverhuur die nu al op meer dan vijftig stations beschikbaar is. Nadat eenmaal een OV-fietspasje is aangevraagd zijn tijdrovende zaken als borgbetaling en registratie niet meer nodig. De bescheiden huurprijs van € 2,75 per 20 uur wordt automatisch geïnd.

#### **Specifieke aandachtspunten voor Castricum**

Met betrekking tot het openbaar vervoer is het voor de gemeente Castricum zaak de *bestaande situatie* van het openbaar vervoer te handhaven. Eventuele ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid moet zodanig gesitueerd worden dat het openbaar vervoer versterkt kan worden (daarbij valt te denken aan de verdeling van de woningdichtheid in Zandzoom).

Met het treinstation heeft de gemeente een goede aansluiting op het spoornetwerk, wat kansen biedt om in de toekomst eventueel aangesloten te worden op een light-railnetwerk. In de *visie van de regio* wordt daarnaast aandacht besteed aan het belang van openbaar vervoer naar Castricum vanwege de ligging aan de kust.

De ontwikkeling van Zandzoom zou eventueel mogelijkheden kunnen bieden om aan het spoor bij Limmen een station te openen. De kansen hiervoor worden vergroot als een light-railsysteem zou worden ingevoerd. Voorlopig zijn hiervoor echter nog geen concrete plannen.

Voor- en natransport naar station Castricum is te verbeteren door de trein-taxi ook naar Akersloot te laten rijden en OV-fiets bij station Castricum te introduceren.



## 2.4 Autoverkeer

Het beleid dat naar voren komt uit de nota's Ruimte en Mobiliteit (zie paragraaf 2.1) wordt overgenomen door de provincie en regio en ook door de gemeente. Dit betekent dat de bereikbaarheid voor de auto op peil moet blijven, en dat echte *knelpunten* (kruisingen en doorstromingsproblemen) op het *hoofdwegennet* worden aangepakt<sup>1</sup>.

Een belangrijk uitgangspunt bij de inrichting van wegen, is de verbetering van de verkeersveiligheid. Hierbij wordt aangesloten bij het programma *Duurzaam Veilig*, met een duidelijk onderscheid tussen hoofdwegen (gebiedsontsluitingswegen) en verblijfsgebieden in de woonomgeving (erftoegangswegen). Het programma Duurzaam Veilig geeft de gemeente, die voor een belangrijk deel verantwoordelijk is voor de uitvoering van het overheidsbeleid, goede handvatten voor het opstellen van plannen en het nemen van concrete maatregelen. Dit sluit eveneens aan bij het integraal veiligheidsbeleid van de gemeente (onderdeel veilige woon- en leefomgeving). In paragraaf 4.3 wordt het beleid volgens Duurzaam Veilig nader toegelicht.

<sup>1</sup> In dit plan wordt gezocht naar oplossingen die op korte termijn mogelijk zijn (geen aanleg van nieuwe infrastructuur, zie ook paragraaf 1.3).

NB: een Duurzaam Veilige inrichting van de wegen betekent vooral een verbetering van de positie van langzaam verkeer. Veel maatregelen die betrekking hebben op de lokale (hoofd)structuur voor de auto, komen voort uit de doelstelling om de positie van de fietser te verbeteren!

### Specifieke aandachtspunten voor Castricum

*Ruimte voor de auto* en aanpak van de *knelpunten op het hoofdwegennet* betekent voor Castricum dat ingezet en aangesloten moet worden bij de ontwikkelingen om de doorstroming op de A9 te verbeteren en een extra aansluiting te realiseren. De verlaging van de intensiteit en de verandering van het type verkeer (mede als gevolg van veranderingen op de A9) kunnen extra mogelijkheden bieden om de infrastructuur volgens Duurzaam Veilig opnieuw in te richten. Een eventuele extra aansluiting op de A9 hangt echter samen met de ontwikkeling van Zandzoom en valt buiten de plantermijn van dit verkeers- en vervoersplan (zie paragraaf 1.3 en hoofdstuk 7).

Voor de korte termijn ligt de nadruk op het 'herverdelen' van verkeer op bestaande wegen, conform het programma *Duurzaam Veilig*. Dit betekent dat voor alle kernen de wegencategorisering bepaald en eventueel aangepast moet worden (heroverweging categorisering). De wegencategorisering dient vervolgens als uitgangspunt voor verkeersmaatregelen en (her)profilering van de wegen, zodat de vormgeving meer in overeenstemming gebracht kan worden met de functie en het gebruik (zie ook hoofdstuk 4).



## 2.5 Bestaande plannen voor concrete maatregelen

Behalve de algemene doelstellingen en beleidsuitgangspunten zijn er ook een aantal concrete maatregelen voorbereid, die als uitgangspunt voor dit verkeers- en vervoersplan kunnen gelden. De belangrijkste daarvan zijn:

- de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Heemstedeweg (uitvoering eerste fase in 2005);
- reconstructie van het kruispunt N513 (Zeeweg) met de Soomerwegh tot rotonde (uitvoering gepland in 2006);
- afsluiting van de Geesterduinweg voor doorgaand verkeer (zie ook paragraaf 6.6);
- plaatsing van dynamische fileborden aan beide kanten van de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg (door Prorail).



*Fietsverkenning met de klankbordgroep*

### 3 Inventarisatie van de problematiek

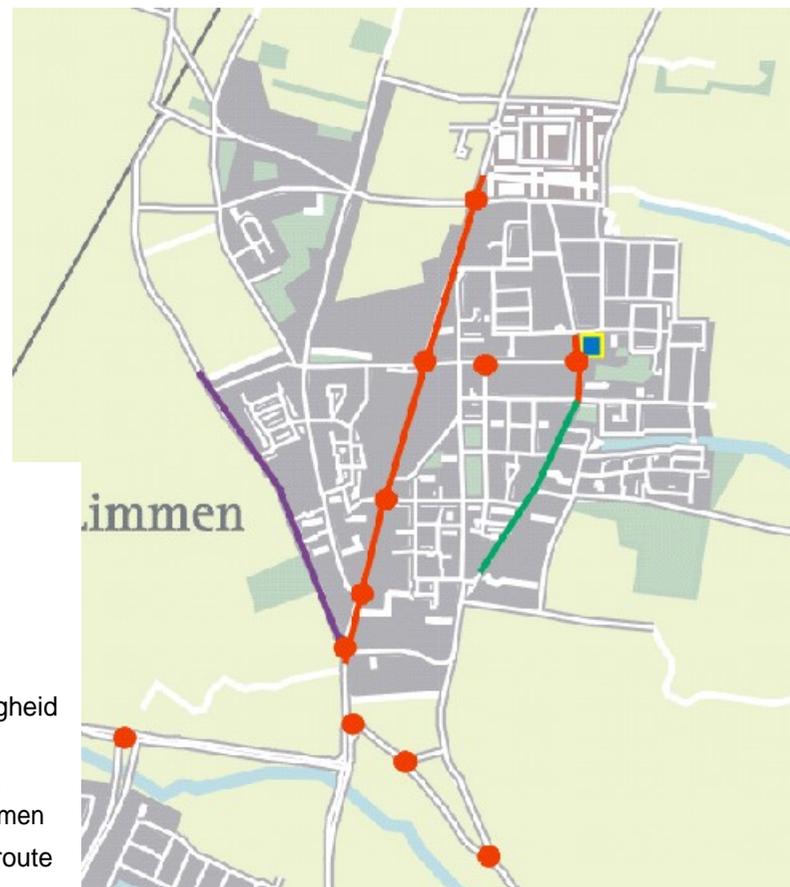
Als eerste stap voor dit verkeers- en vervoersplan zijn de bestaande verkeerssituatie en de knelpunten daarin in kaart gebracht:

- Aan de hand van brieven, klachten, een inventarisatie bij de scholen en met fietstochten met leden van de klankbordgroep, is de subjectieve beleving van het verkeer in beeld gebracht.
- Met behulp van de ongevallenstatistieken zijn de locaties van verkeersongevallen in beeld gebracht.
- Verkeerstellingen en een kentekenonderzoek zijn uitgevoerd om (onder andere) te onderzoeken hoeveel doorgaand (vracht)verkeer er door elke kern gaat. Tevens hebben deze gegevens als basis gediend voor het verkeersmodel (RVMK-Regio IJmond).

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van de inventarisatie weergegeven.



- Legenda**
- onveilig wegvak
  - onveilig kruispunt
  - sluisverkeer
  - hoge snelheid
  - parkeerdruk
  - parkeren en onveiligheid bij scholen
  - bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen
  - discontinuïteit fietsroute



*Belangrijkste klachten Akersloot / Limmen*

### 3.1 Belangrijkste klachten

De belangrijkste klachten binnen de gemeente Castricum zijn naar voren gekomen uit brieven van inwoners naar de gemeente, belangenorganisaties, inventarisatie bij de scholen en door fietstochten met leden van de klankbordgroep.

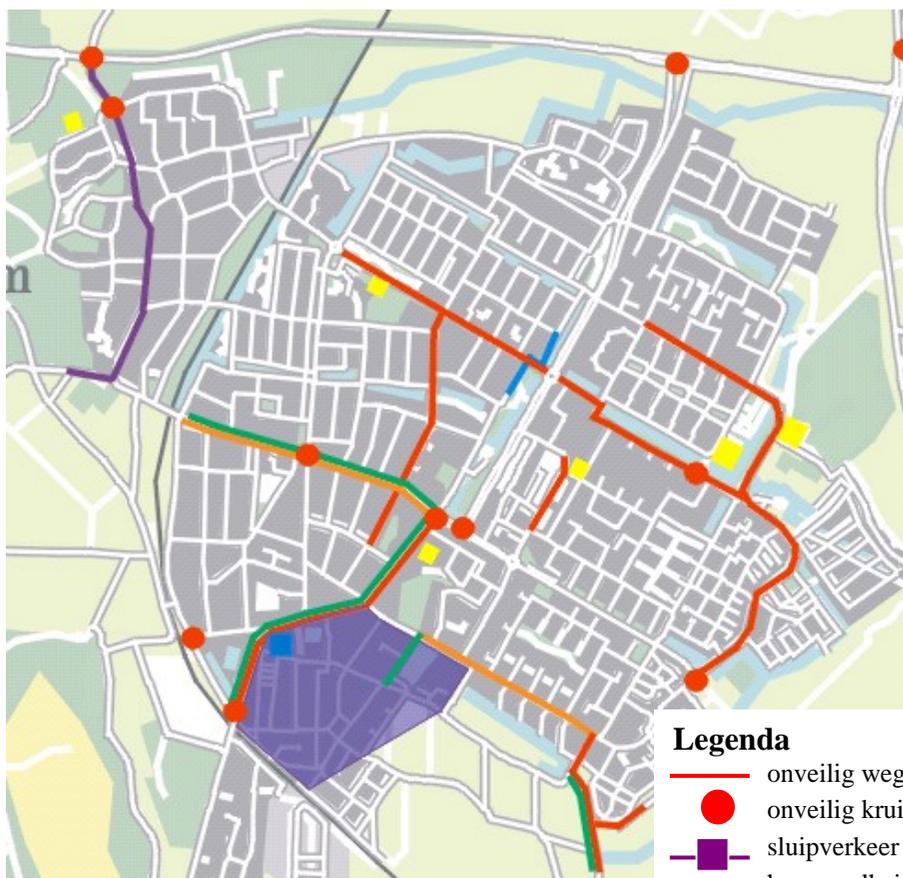
#### *Akersloot*

In Akersloot wordt de doorgaande weg, Geesterweg, aangemerkt als een onveilig wegvak. Niet alleen het wegvak maar ook enkele kruispunten op de Geesterweg worden als onveilig ervaren. De Geesterweg loopt midden door de kern Akersloot waardoor de weg een barrière vormt binnen de kern. Ander onveilige locaties zijn de Julianaweg en kruispunten op de Startingerweg, Delving en bij het pontje. Als reden wordt aangegeven de onoverzichtelijkheid en het profiel van de weg.

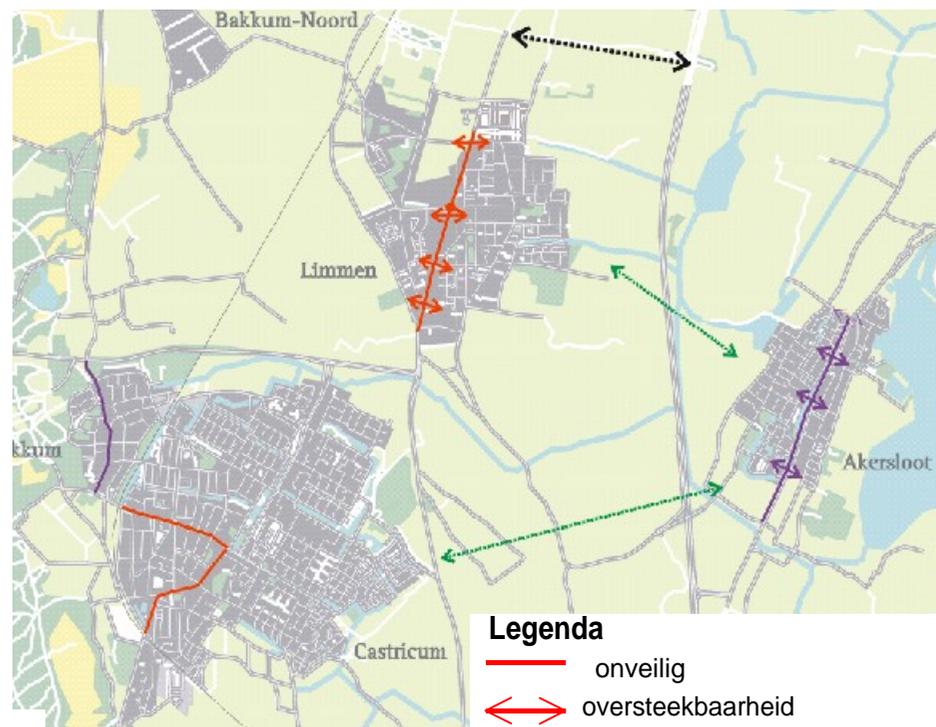
Naast de verkeersonveiligheid zijn er klachten over de fietsvoorziening op de Geesterweg. Deze heeft niet de gewenste kwaliteit.

#### *Limmen*

De drukke Rijksweg en alle kruispunten op de Rijksweg worden als verkeersonveilig ervaren. De Rijksweg splits de kern Limmen in twee delen, waardoor de weg moet worden overgestoken om voorzieningen te kunnen bereiken. Binnen de kern zijn kruispunten op de Kerkweg en het wegvak Dusseldorperweg aangeduid als onveilig, mede in relatie tot de aldaar gevestigde school. Er is sprake van slecht zicht, een onoverzichtelijk verkeersbeeld en op sommige tijden hoge parkeerdruk bij de school. Buiten de kern zijn de kruispunten op de fietsroute Uitgeesterweg gekenmerkt als onveilig. Tenslotte zijn klachten gemeld over sluipverkeer op de Westerweg, ondanks een inrijverbod tijdens de spits.



- Legenda**
- onveilig wegvak
  - onveilig kruispunt
  - sluijverkeer
  - hoge snelheid
  - parkeerdruk
  - parkeren en onveiligheid bij scholen
  - bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen
  - discontinuïteit fietsroute



- Legenda**
- ↔ onveilig
  - sluijverkeer
  - - - ontbreken fietsverbinding
  - - - verbinding met A9

*Knelpunten zoals opgenomen in collegeprogramma 2002 - 2006*

*Castricum/Bakkum*

In de kernen Castricum en Bakkum zijn klachten aangegeven over de verkeersonveiligheid op de volgende wegvakken:

- De Bloemen;
- Molenweide - Henri Dunantsingel - Laan van Albert's hoeve;
- Oranjelaan;
- Geesterduinweg;
- Willem de Zwijgerlaan - Prinses Margrietstraat;
- Dorpsstraat;
- Rietkamp - Heemsterderweg - Uitgeesterweg.

Als mogelijke oorzaken worden genoemd: Onoverzichtelijk wegbeeld, drukte rond voorzieningen, zwaar vrachtverkeer in combinatie met drukke fietsroutes. Deze oorzaken worden ook genoemd bij kruispunten die als onveilig worden ervaren. Te hoge snelheid is een klacht die genoemd wordt voor de Ruitersweg - Beatrixstraat, Cieweg en de Beverwijksestraatweg.

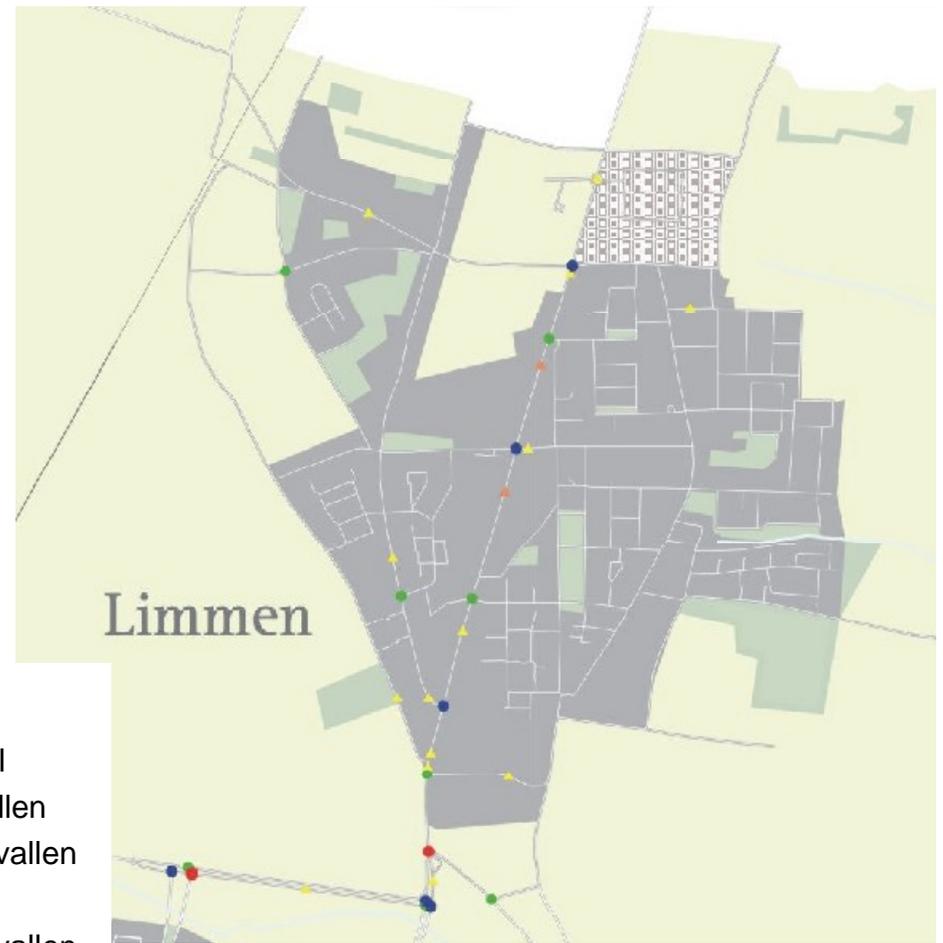
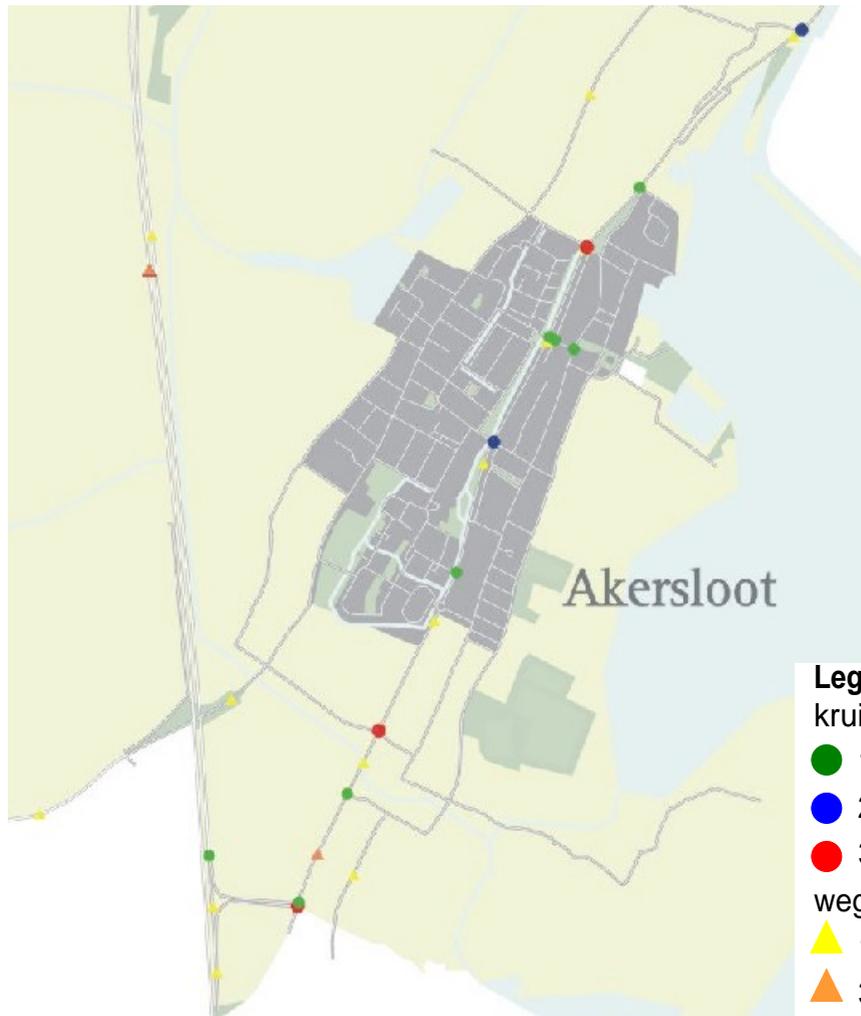
Naast de verkeersonveiligheid zijn er rond de Dorpsstraat nog andere klachten gemeld. Omdat de Dorpsstraat ook een winkelfunctie heeft, komt de leefbaarheid in het gebied in de knel door de verkeersfunctie. De parkeerdruk is op sommige plaatsen hoog en tijdens de markt in de Dorpsstraat ontstaat er sluijverkeer in met name het gebied ten westen van de Dorpsstraat. In een enquête van 3VO over de verkeersveiligheidsbeleving in de gemeente Castricum (2001) staat de situatie op de Dorpsstraat 'met stip' op de eerste plaats van verkeersklachten.

Sluijverkeer is ook als klacht aangemerkt op de Bakkummerstraat in Bakkum. Voor het fietsnet wordt de discontinuïteit genoemd bij de Handelstraat en de Willem de Rijkelaan.

*Collegeprogramma*

In het collegeprogramma 2002-2006 worden op het gebied van verkeer en vervoer enkele knelpunten genoemd, te weten:

- onveiligheid voor fietsers op Dorpsstraat, Ruitersweg en Prinses Beatrixstraat;
- Rijksweg te Limmen, onveilig en slechte doorstroming;
- sluijverkeer over de Geesterweg te Akersloot;
- veel doorgaand (vracht)verkeer door Limmen, Bakkum en Castricum;
- onvoldoende fietsverbindingen tussen de kernen;
- ontbrekende aansluiting op de A9.



- Legenda**
- kruispunt
  - 1 ongeval
  - 2 ongevallen
  - 3-4 ongevallen
  - wegvak
  - ▲ 1-2 ongevallen
  - ▲ 3-4 ongevallen
  - ▲ 5-7 ongevallen

Letselgevallen (1998 – 2001) Akersloot / Limmen

### 3.2 Verkeersveiligheid

De objectieve verkeersonveiligheid is geanalyseerd voor de periode 1998-2001 op basis van de geregistreerde verkeersongevallengegevens. Deze ongevallengegevens worden landelijk verzameld en zijn afkomstig van de Hoofdafdeling Basisgegevens (voorheen VOR) van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV/BG). In de beschouwde periode zijn er 1701 ongevallen geregistreerd binnen de gemeente Castricum, waarvan 258 letselongevallen. In deze paragraaf zullen de locaties van de letselongevallen worden geanalyseerd.

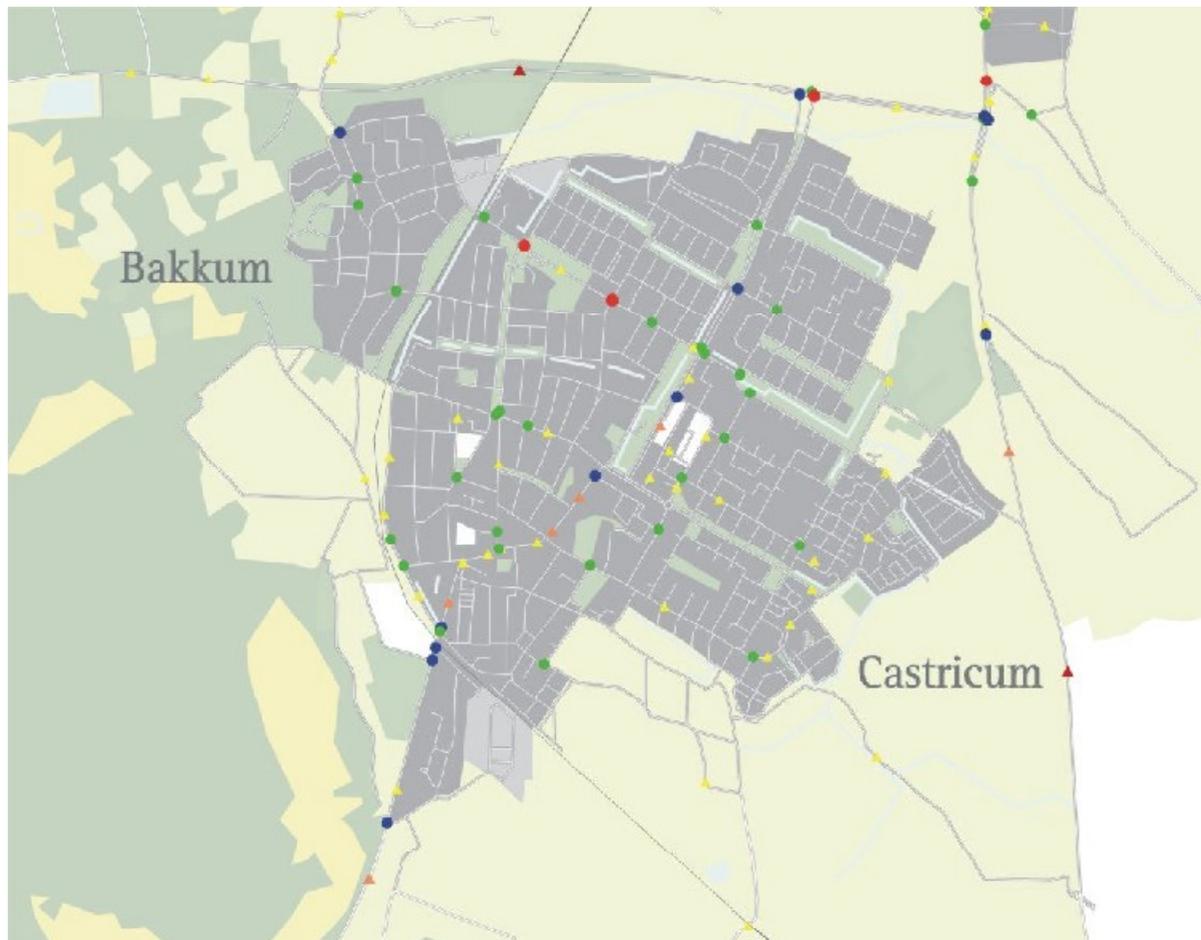
#### *Akersloot*

De locaties waar letselongevallen hebben plaatsgevonden komen grotendeels overeen met de locaties die zijn genoemd bij de klachten over onveiligheid. Op de kruispunten en het wegvak Geesterweg komen de meeste letselongevallen voor. Bij het pontje zijn ook letselongevallen voorgekomen. Behalve op de Geesterweg is binnen de kern Akersloot nog één letselongeval geregistreerd op het kruispunt Julianaweg - Heer Derckplantsoen.

#### *Limmen*

Net als in Akersloot vinden de meeste letselongevallen plaats op de doorgaande weg, in dit geval de Rijksweg. De letselongevallen vinden plaats op zowel het wegvak als op de kruispunten van de Rijksweg. Op de Uitgeesterweg komen ook enkele letselongevallen voor op een locatie die tevens uit de klachteninventarisatie naar voren is gekomen.

Op enkele verspreide locaties is nog een (incidenteel) ongeval met letsel voorgekomen. Op de Hogeweg heeft inmiddels een reconstructie plaatsgevonden om deze weg veiliger te maken.



- Legenda**
- kruispunt
  - 1 ongeval
  - 2 ongevallen
  - 3-4 ongevallen
  - wegvak
  - ▲ 1-2 ongevallen
  - ▲ 3-4 ongevallen
  - ▲ 5-7 ongevallen

*Letselgevallen (1998 – 2001) Castricum / Bakkum*

### *Castricum/Bakkum*

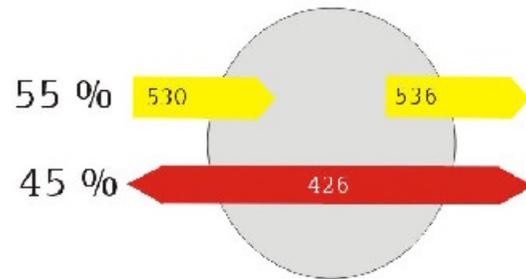
De letselongevallen in Castricum en Bakkum komen met name voor op de wegen die ook bij de klachten genoemd zijn als verkeersonveilig. De letselongevallen zijn geconcentreerd op en rond de Dorpsstraat en rond het winkelcentrum Geesterduin. Daarnaast komen meerdere letselongevallen voor op de Oranjelaan, op de Laan van Albert's Hoeve en rond de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.

Voor enkele specifieke locaties zijn de ongevalstatistieken nader onderzocht. Dit is gedaan om een beeld te krijgen wat infrastructuurele maatregelen voor effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

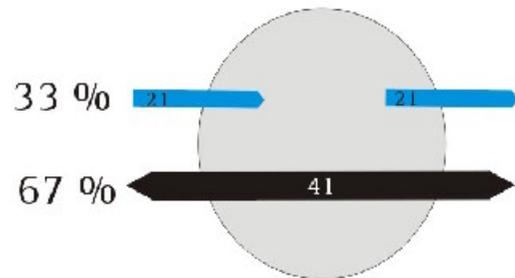
- Het kruispunt Dorpsstraat - Stationsstraat is in 2000 gereconstrueerd. Uit de ongevallencijfers blijkt dat het kruispunt sindsdien veiliger is geworden. Er zijn na de reconstructie minder ongevallen geregistreerd.
- Op de Bakkummerstraat geldt sinds 1997 een maximumsnelheid van 30 km/h. In de ongevalcijfers is te zien dat nadien het aantal ongevallen licht daalt, en dat de afloop minder ernstig is. Er zijn geen ongevallen meer geregistreerd met letsel.
- In de Prinses Beatrixstraat is de situatie omgekeerd uitgevoerd. In 1997 is de maximumsnelheid verhoogd van 30 km/h naar 50 km/h. Sinds die verandering is het aantal ongevallen licht gestegen en zijn er ook enkele ongevallen

geregistreerd met letsel. Terwijl enkele jaren voor 1997 geen letselongevallen waren geregistreerd.

Alle in- of  
uitrijdend verkeer

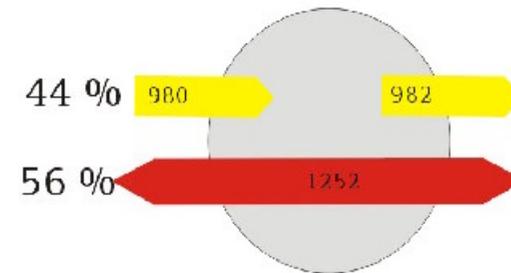


Vrachtverkeer

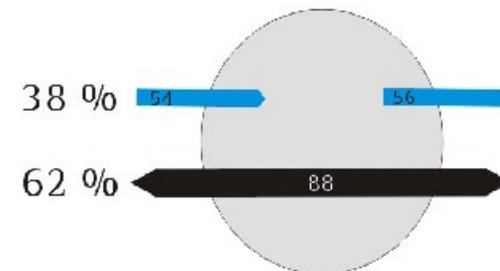


**Akersloot**

Alle in- of  
uitrijdend verkeer



Vrachtverkeer



**Limmen**

*Percentage doorgaand verkeer en vrachtverkeer op totale hoeveelheid verkeer in Akersloot en Limmen (13.00 – 15.00 uur)*

### 3.3 Kentekenonderzoek

Per kern is een afbeelding gemaakt die inzicht geeft in hoeveel verkeer de kern inkomt of uitgaat, alsmede het aandeel doorgaand verkeer. De dikte van de balk geeft de hoeveelheid verkeer aan. Naast de balk is het percentage weergegeven van het totaal aan verkeer dat de kern inkomt of uitgaat, dan wel doorgaand verkeer. Voor vrachtverkeer is dezelfde methode toegepast.

#### *Doorgaand verkeer Akersloot*

Van alle verkeer dat Akersloot binnenrijdt, heeft 45% geen bestemming in Akersloot. Voor vrachtverkeer is dit zelfs 67% (zie figuren op pagina hiernaast, links). In Akersloot is de Geesterweg de belangrijkste route voor zowel het doorgaande als het Akerslootse verkeer, maar ook de Startingerweg wordt nog vrij vaak gebruikt. Op beide wegen is het aandeel doorgaand verkeer ongeveer gelijk, maar in de spits wordt de Startingerweg opvallend minder gebruikt door doorgaand verkeer.

#### *Aandeel vrachtverkeer Akersloot*

Het aandeel vrachtverkeer op de totale hoeveelheid verkeer (be-doorgaand en bestemmingsverkeer samen) is buiten de spits ongeveer 5,5%. In de spits is dit aandeel ongeveer 2,5%. In de spits is er aanmerkelijk meer personenautoverkeer, maar juist iets minder vrachtverkeer, zodat het aandeel vrachtverkeer op het totaal lager is.

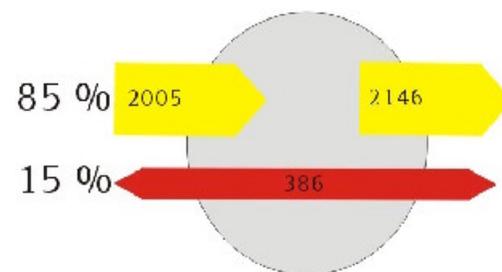
#### *Doorgaand verkeer Limmen*

Van alle verkeer dat Akersloot binnenrijdt, heeft 56% geen bestemming in Limmen. Voor vrachtverkeer is dit 62% (zie figuren op pagina hiernaast, rechts). Het blijkt dat de Rijksweg in Limmen veel gebruikt wordt door doorgaand verkeer. Maar ook voor Limmens verkeer is de Rijksweg veruit de belangrijkste uitvalsroute. Van de andere wegen die Limmen binnenkomen, wordt de Westergweg (aan de westkant van het dorp) het meeste gebruikt. Vrachtverkeer is iets sterker geconcentreerd op de Rijksweg dan personenverkeer.

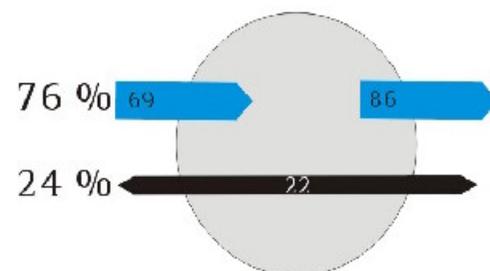
#### *Aandeel vrachtverkeer Limmen*

Van het verkeer dat Limmen binnenkomt (bestemmings- en doorgaand verkeer samen) is buiten de spits ongeveer 6% vrachtverkeer. In de spits is dit aandeel ruim 3%.

## Alle in- of uitrijdend verkeer



## Vrachtverkeer



## Castricum / Bakkum

*Percentage doorgaand verkeer en vrachtverkeer op totale hoeveelheid verkeer in Castricum / Bakkum (13.00 – 15.00 uur)*

*Doorgaand verkeer Castricum/Bakkum*

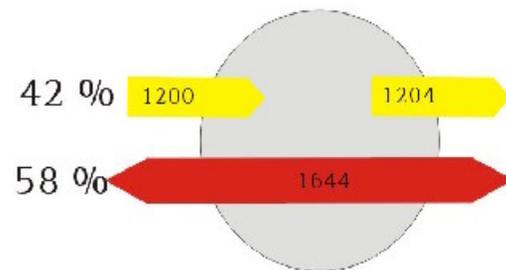
In Castricum/Bakkum is de hoeveelheid doorgaand verkeer relatief beperkt: van alle verkeer dat Castricum of Bakkum binnenrijdt, heeft slechts 15% geen bestemming in deze kernen. Voor vrachtverkeer is dit aandeel met 24% iets groter (zie figuren op pagina hiernaast). In vergelijking met Limmen en Akersloot is het aandeel doorgaand verkeer dus aanmerkelijk kleiner. Dit is ook 'logisch' omdat Castricum groter is dan Limmen of Akersloot: hoe groter het gebied, des te meer 'eigen verkeer' er is en des te kleiner het aandeel doorgaand verkeer. Er is sprake van doorgaand verkeer op de relatie van de Beverwijkerstraatweg in de richting Bakkum (v.v.) en op de relatie van de Beverwijkerstraatweg in de richting Limmen (v.v.). Binnen Castricum kan dit verkeer zich over verschillende routes verdelen. Verkeer dat vanaf Bakkum-Noord of Castricum aan Zee naar de Rijksweg (de N203) rijdt wordt niet beschouwd als doorgaand verkeer (het rijdt niet door, maar langs Castricum).

Als alleen naar het vrachtverkeer wordt gekeken, valt op dat alleen sprake is van doorgaand verkeer op de relatie van de Beverwijkerstraatweg richting Limmen en niet richting Bakkum. Verder verdeelt het vrachtverkeer zich ongeveer hetzelfde over de verschillende invalsroutes als het overige verkeer.

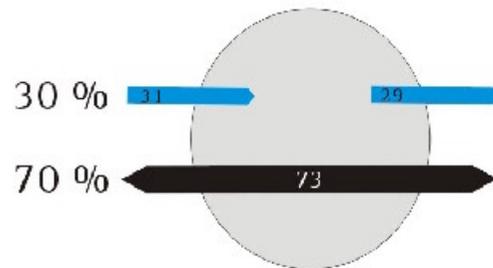
*Aandeel vrachtverkeer Castricum Bakkum*

Van al het verkeer dat Castricum of Bakkum inrijdt (bestemmings- en doorgaand verkeer samen) is het aandeel vrachtverkeer 4% buiten de spits en 1,5% in de spits.

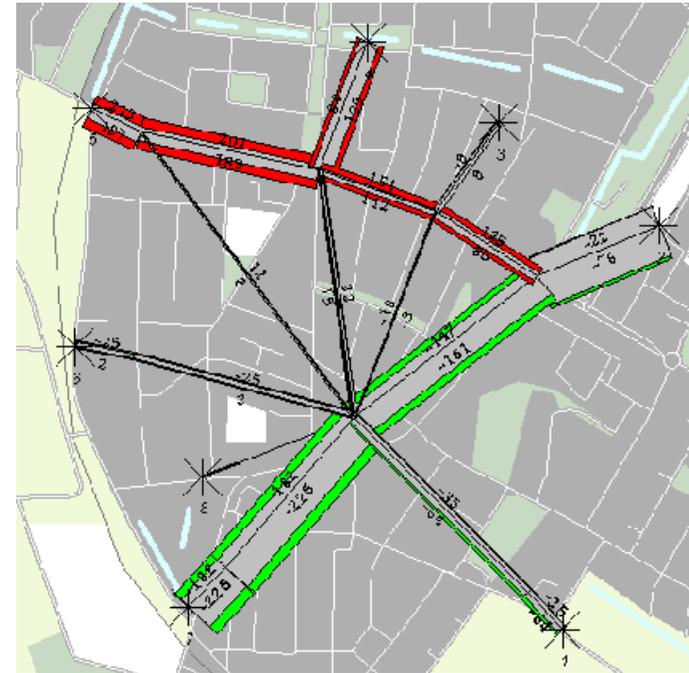
### Alle in- of uitrijdend verkeer



### Vrachtverkeer



### Castricum - centrum



Vershil 1997-2003 doorgaand verkeer Castricum-centrum

Percentage doorgaand verkeer en vrachtverkeer op totale hoeveelheid verkeer in Castricum – centrum (13.00 – 15.00 uur)

### *Castricum-centrum*

De linker afbeelding toont hoeveel verkeer het centrum van Castricum in- en uitrijdt en de hoeveelheid doorgaand verkeer.

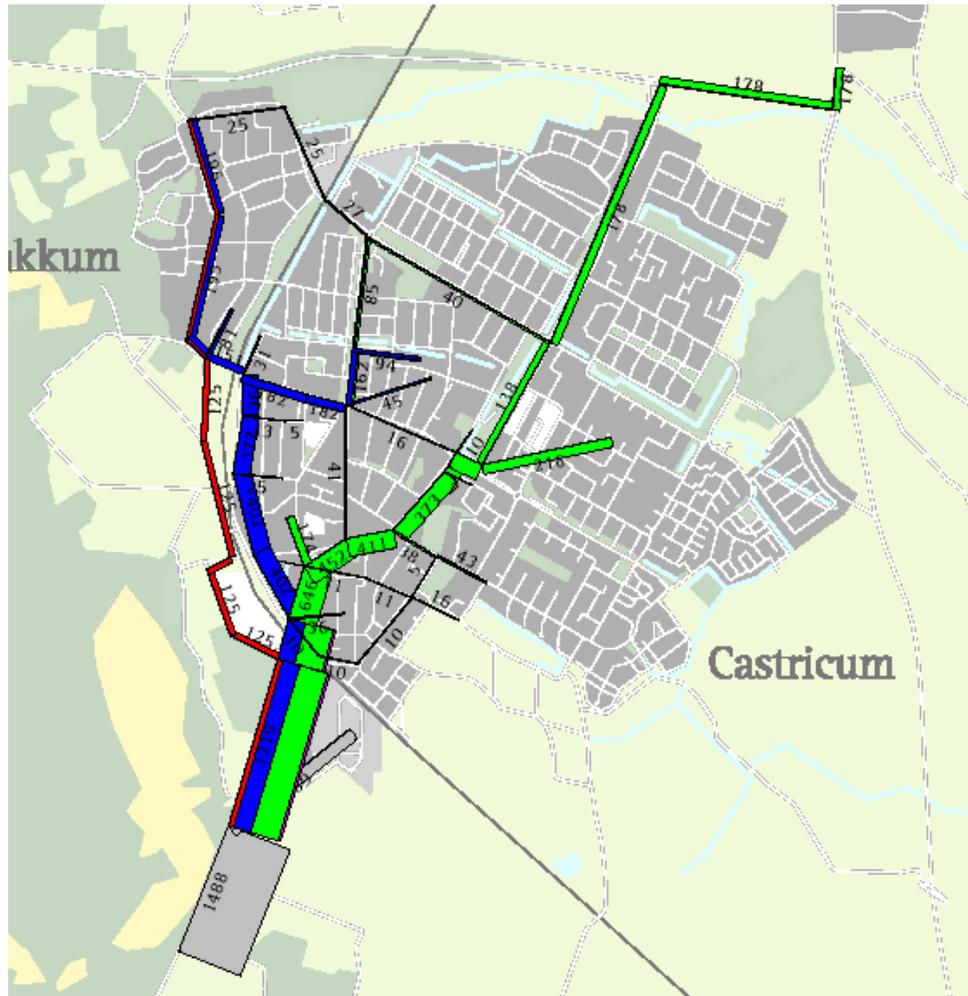
De waarnemingen in het kentekenonderzoek zijn zo gekozen dat de Stationsweg/Mient buiten het centrumgebied vallen, maar de route Ruitersweg - Prinses Beatrixstraat valt juist binnen het centrumgebied. Daardoor is verkeer dat langs het noorden van het centrum rijdt doorgaand verkeer. Dit verkeer kan zowel vanaf de Mient komen als vanaf de Bakkummerstraat.

Uit het kentekenonderzoek komt naar voren dat vanuit verschillende kanten doorgaand verkeer door het centrum vóórkomt, maar dat de noord-zuidroute via de Dorpsstraat toch de belangrijkste doorgaande verkeersroute is. Ongeveer de helft tot zo'n twee derde van het verkeer via deze route is doorgaand verkeer.

### *Ontwikkeling doorgaand verkeer centrum 1997-2003*

Voor het centrum van Castricum is in 1997 ook een kentekenonderzoek gehouden. Bij het kentekenonderzoek van 2003 zijn precies dezelfde waarnemingen gekozen als in 1997. Dat maakt het mogelijk de resultaten van 1997 en 2003 met elkaar te vergelijken. Geconcludeerd kan worden dat de totale hoeveelheid verkeer met een herkomst of bestemming in het centrum in de periode 1997-2003 vrijwel gelijk is gebleven.

Bij het doorgaande verkeer is wel een verandering geconstateerd. In de rechter afbeelding is een toename van het doorgaande verkeer ten opzichte van 1997 in rood weergegeven en een afname van verkeer in groen. Duidelijk blijkt dat de hoeveelheid doorgaand verkeer door de Dorpsstraat is afgenomen, terwijl de route om het centrum heen (via de Ruitersweg) drukker geworden is. Ook in 2003 rijdt nog steeds veel doorgaand verkeer door de Dorpsstraat, maar de bochtreconstructie Beverwijkerstraatweg - Mient - Dorpsstraat heeft de hoeveelheid doorgaand verkeer via de Dorpsstraat wel met zo'n 30% verminderd.



*Verdeling autoverkeer in Castricum vanaf de Beverwijkerstraatweg*

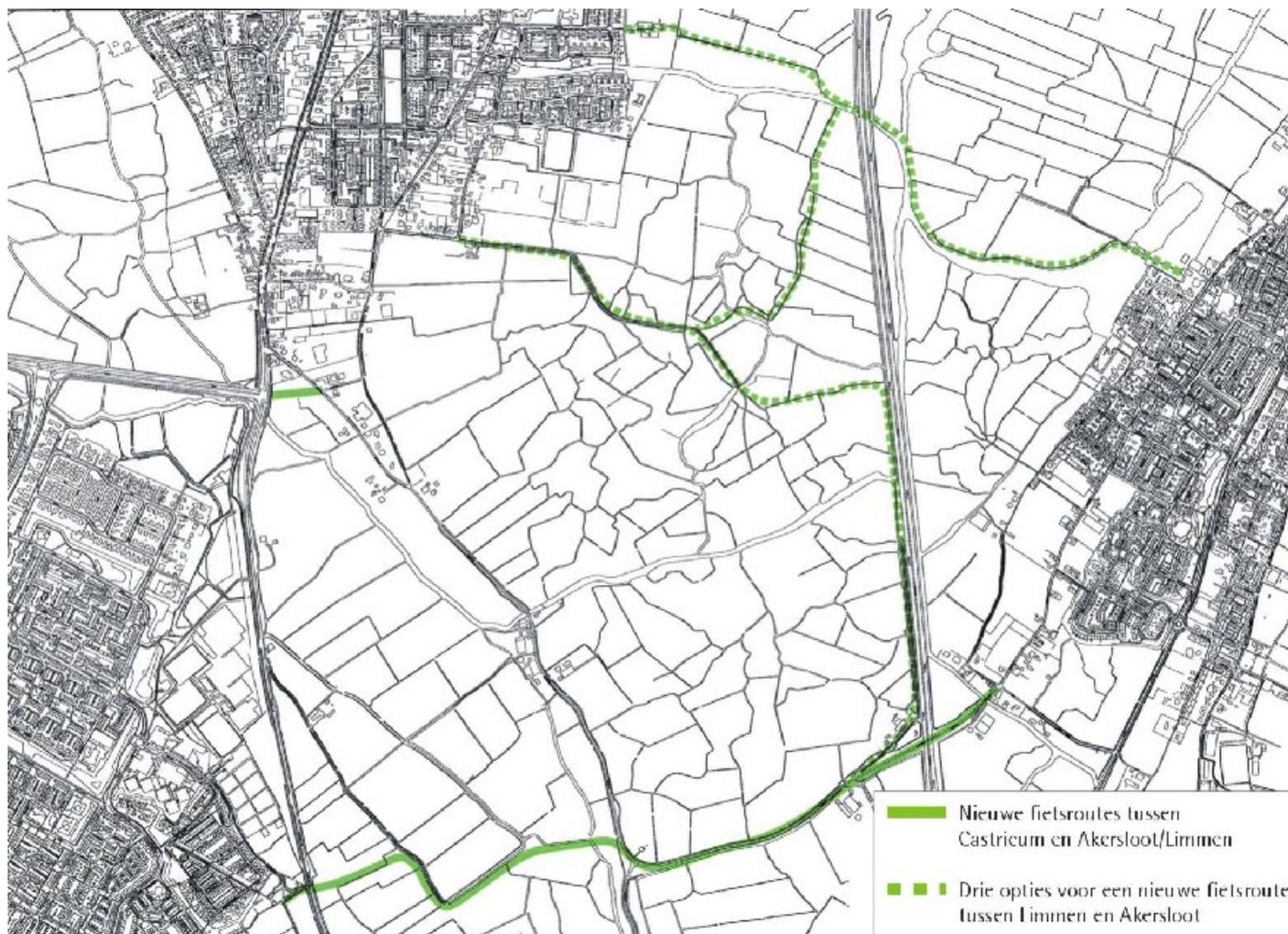
### *Routekeuzes binnen Castricum*

Op de afbeelding hiernaast is weergegeven hoe het verkeer vanaf de Beverwijkerstraatweg zich over het Castricumse wegennet verdeelt. Dit geeft veel informatie over de routekeuzes binnen Castricum. Er is gebruikgemaakt van vier kleuren om de afbeelding duidelijker te maken:

- verkeer dat via de Puikman Castricum inrijdt, is als een rode balk weergegeven;
- verkeer dat via de Stationsweg Castricum inrijdt, is blauw;
- verkeer dat via de Dorpsstraat Castricum inrijdt, is groen;
- verkeer dat via Schoutenbosch Castricum inrijdt, is roze.

Uit de afbeelding kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Verkeer vanaf de Beverwijkerstraatweg naar de Soomerwegh en de wijk Molendijk rijdt voor het grootste deel door het centrum heen (via de Dorpsstraat). Verkeer dat naar de Kleibroek rijdt, kiest echter voor het grootste deel voor een route om het centrum heen (via Stationsweg, Mient).
- Doorgaand verkeer vanaf de Beverwijkerstraatweg naar Bakum rijdt vaker via de Stationsstraat/Mient dan achter het station langs via de Puikman. Beide routes worden echter gebruikt.
- Verkeer richting de Cieweg rijdt voor het grootste deel de 'gewenste' route via de Dorpsstraat. Sluipverkeer door woonstraten in het buurtje ten oosten van het centrum is buiten de marktdag slechts in geringe mate geconstateerd.



*Ontbrekende schakels fietsnetwerk tussen Castricum, Limmen en Akersloot*

## 4 De netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto

### 4.1 Fietsnetwerk

In de verkennende fase is het bestaande fietsnetwerk in en tussen de kernen onderzocht. Het blijkt dat het fietsnetwerk in de kernen vrij compleet is. Voor deze delen van het netwerk is het van belang dat aandacht besteed wordt aan het op peil houden/brengen van de kwaliteit en veiligheid.

De belangrijkste ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn de verbindingen tussen de kernen Akersloot, Limmen en Castricum:

- De eerste prioriteit ligt bij de verbinding tussen Akersloot en Castricum. Gezien de voorzieningen in Castricum (scholen, winkels e.d.) is deze route voor Akersloot van groot belang. In de huidige situatie is er geen voldoende route voor handen en is de omrijafstand erg groot.
- De tweede prioriteit ligt bij de verbinding tussen Limmen en Akersloot. Deze route heeft, naast de functie in het utilitaire netwerk, een belangrijke rol in het recreatieve fietsnet (verbinding tussen pontje en de kust). Voor deze verbinding zijn nog verschillende mogelijke routes denkbaar (zie kaart).
- Tussen Castricum en Limmen is fietsroute aanwezig via de Zeeweg en de Rijksweg in Limmen. De route voor het Texaco-tankstation langs is echter druk, onplezierig en relatief onvei-

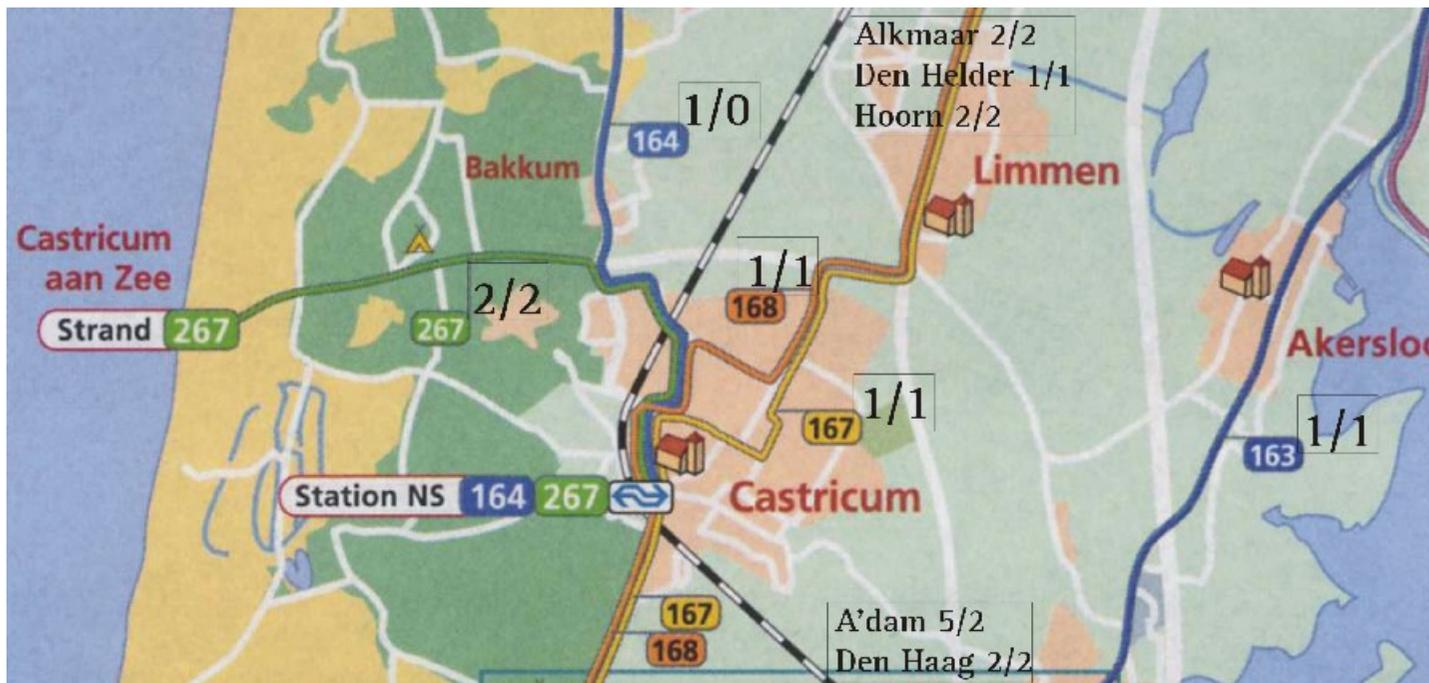
lig. Er wordt daarom voorgesteld een alternatieve route te creëren: een kortsluiting vanaf de Zeeweg rechtdoor naar Zuid-einderweg in Limmen. Met name voor fietsers naar het oostelijke deel van Limmen zal deze kortsluiting een aantrekkelijk alternatief vormen voor de bestaande route.

Het ontwikkelen van goede fietsroutes tussen de kernen (zowel utilitair als recreatief) is ook een van de kerndoelen in de Doelstellingennota Buiten Gewoon Castricum.

Tot slot is er de mogelijkheid om langs het spoor een snelle verbinding te creëren tussen Castricum en Limmen (niet op de kaart zichtbaar). In de huidige situatie voldoet de verbinding langs de Rijksweg. Wanneer in de toekomst echter Zandzoom ontwikkeld gaat worden, ontstaan mogelijkheden om een snelle, directe verbinding met Castricum te creëren. De route langs het spoor, doorgetrokken naar Zandzoom, zou de fiets in een concurrerende positie brengen ten opzichte van de auto. Het gebruik van de nieuwe fietsroute (en dus de mogelijkheden om deze aan te leggen) hangen nauw samen met de ontwikkeling van Zandzoom.

#### *Uitkomsten dorpsgesprek*

De deelnemers aan het dorpsgesprek zijn het erme eens dat de realisatie van een meer directe fietsverbinding tussen Akersloot en Castricum (met een tunneltje onder de provinciale weg N203) de hoogste prioriteit heeft. Van de verschillende opties voor een nieuwe fietsroute tussen Limmen en Akersloot wordt het meeste



*Bestaande openbaar-vervoerlijnen en frequenties per uur (spits / dal)*

gezien in de meest zuidelijke route, vanaf de Startingerweg, parallel aan de A9 en vervolgens aansluitend op de Schoollaan.

Als extra suggestie wordt meegegeven om aan de Noordkant van Limmen een route te maken tussen de Lagelaan en de Noordermolen (mede in relatie tot de ontwikkeling van Zandzoom).

#### 4.2 Openbaar-vervoernetwerk

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Castricum. De aansluiting en relatie bus en trein moet verder worden versterkt. Hoog ingezet moet worden op behoud van bestaande lijnen en frequenties. In de bijgaande figuur zijn de huidige openbaar-vervoerlijnen aangegeven.

Mogelijke ontwikkelingen in de toekomst worden niet uitgesloten. Verbetering van het gebruik (frequentie) op het spoor heeft een positief effect op het functioneren van de bus bij het voor- en natransport.

Verder wordt in overleg met NS (Transvision) en Prorail gestreefd naar uitbreiding van het Treintaxi-gebied naar Akersloot en introductie van OV-fiets bij station Castricum (zie ook paragraaf 2.3).

#### 4.3 Wegencategorisering

##### *Duurzaam Veilig*

In de jaren negentig is het concept 'duurzame veiligheid' geïntroduceerd, om de verkeersveiligheidsproblematiek systematisch aan te pakken. Deze systeembenadering houdt in dat alle elementen van het verkeer goed op elkaar afgestemd moeten zijn. Het gaat dan om een afstemming tussen functie, vorm en gebruik. De inrichting van de weg dient in overeenstemming te zijn met de functie van de weg, waardoor het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd.

Naar aanleiding hiervan worden alle wegen ingedeeld in categorieën, waarbij vervolgens elk van die wegen op een veilige, met zijn categorie overeenstemmende manier worden ingericht. Binnen de bebouwde kom wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen (met voorrang, fietsvoorzieningen en een maximumsnelheid van 50 km/h) en erftoegangswegen (met gelijkwaardige kruispunten, gemengd verkeer en een maximumsnelheid van 30 km/h).



*Kenmerken gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen*

In tabel 4.1 zijn de twee wegtypen opgenomen met daarbij hun belangrijkste kenmerken.

	gebiedsontsluitingswegen (50 km/h-wegen)	erftoegangswegen (verblijfsgebied, 30 km/h)
positie fiets	fietspaden/stroken	gemengd met auto
kruising met ETW	GOW voorrang op ETW	geen voorrang
intensiteit autoverkeer	> ± 3.000 mvt/etm	< ± 3.000 mvt
doorgaand verkeer./ vrachtverkeer	mogelijk	zeer weinig
openbaar vervoer	toegestaan	bij voorkeur niet
snelheidsremmende maatregelen	op kruispunten (elke 200 m)	op kruispunten en wegvak- ken (75m)
wettelijke max. snelheid	50 km/h	30 km/h
ontwerpsnelheid	40 km/h	30 km/h
verharding	bij voorkeur asfalt	bij voorkeur klinkers

*Tabel 4.1: Belangrijkste kenmerken per wegcategorie binnen bebouwde kom*

De gebiedsontsluitingsweg heeft een verzamelfunctie en dient om het verkeer aan en af te voeren naar de woongebieden. De erf-toegangsweg dient voor de verplaatsing tussen de woning en de gebiedsontsluitingsweg en heeft meer een verblijfsfunctie.

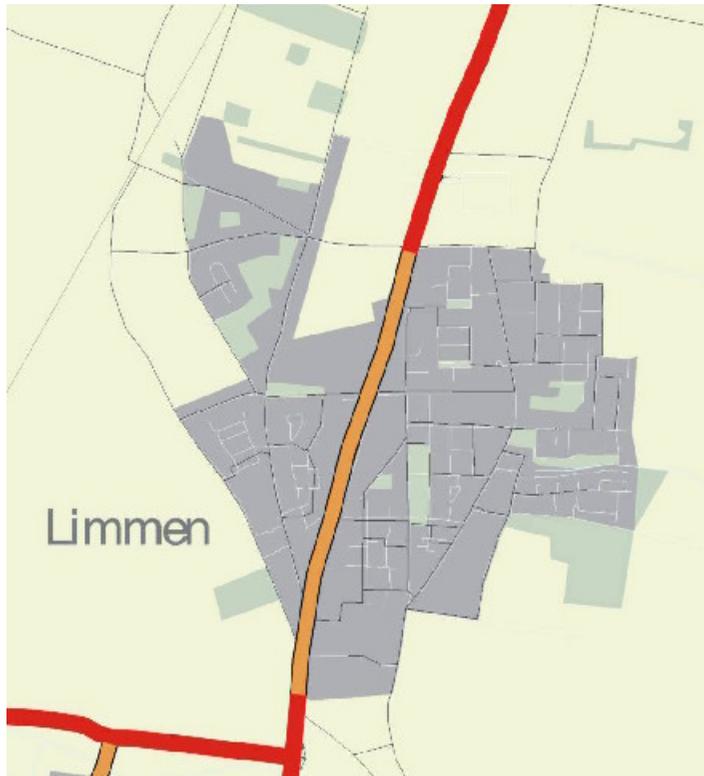
De kenmerkende verschillen tussen deze twee typen wegen liggen op het gebied van geregelde voorrang en fietsvoorzieningen. Op gebiedsontsluitingswegen is de voorrang op kruispunten altijd geregeld, terwijl erftoegangswegen gelijkwaardig aan elkaar zijn.

Verder liggen langs gebiedsontsluitingswegen in principe altijd fietsvoorzieningen. De voorkeur gaat uit naar fietspaden, maar bij ruimtegebrek en relatief lage intensiteiten kan worden volstaan met fietsstroken. Bij wegen met veel zijstraten en/of uitritten, zijn fietsstroken zelfs veiliger dan fietspaden.

Op erftoegangswegen (verblijfsgebieden) is altijd sprake van gemengd verkeer (geen fietsvoorzieningen) en gelijkwaardige kruispunten (geen voorrang).

Welk wegtype veiliger is, hangt vooral af van het gebruik van de weg (intensiteit). Wanneer de intensiteit per dag hoger is dan 3.000 mvt is een inrichting als GOW (met fietsvoorzieningen en voorrang) te prefereren. Vervolgens speelt de functie van de weg een rol: indien op een weg doorgaand verkeer, vrachtverkeer en/of openbaar vervoer voorkomt, is eveneens een inrichting als GOW gewenst.

*Snelheid is hiermee niet de meest bepalende factor bij de keuze voor een wegtype. Op beide wegen kunnen snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn.* Op gebiedsontsluitingswegen worden deze echter alleen op de belangrijkste kruispunten toegepast, terwijl op erftoegangswegen ook maatregelen op wegvakken mogelijk zijn. De mate waarin de snelheid wordt geremd is gelijk (30 km/h op kruispunten), maar de afstand tussen de maatregelen is op een gebiedsontsluitingsweg groter (ongeveer 200 m) dan op een erftoegangsweg (ongeveer 75 m).



-  100 of 120 km/h
-  80 km/h
-  50 km/h (voorrang en fietspaden)
-  50 km/h (voorrang en fietsstroken)
-  30 km/h-gebied

#### 4.4 Autonetwerk

In samenwerking met de werk- en klankbordgroep is, rekeninghoudend met het in de vorige hoofdstukken gepresenteerde, een categorisering opgesteld voor de wegen in de gemeente Castricum (zie figuur).

In de kernen Limmen en Akersloot is een natuurlijk onderscheid ontstaan in de wegen. Respectievelijk de Rijksweg en de Geesterweg zijn de gebiedsontsluitingswegen (50 km/h). Duidelijk gescheiden van deze hoofdwegen bevinden zich de woongebieden. Gezien de kleinschaligheid van de woongebieden zijn alle overige wegen erftoegangswegen (30 km/h).



-  80 km/h
-  50 km/h (voorrang en fietspaden)
-  50 km/h (voorrang en fietsstroken)
-  centrumroute 30 km/h
-  30 km/h-gebied

In Castricum en Bakkum geldt de bestaande categorisering in hoofdlijnen als uitgangspunt. De volgende routes worden aange-merkt als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h:

- Soomerwegh;
- Van Haerlemlaan - Costerstraat - Oranjelaan;
- Stationsweg - Mient - Ruitersweg - Kleibroek en Prinses Beatrixstraat;
- De Bloemen - Laan van Albertshoeve - C.F. Smeetslaan, Cie-weg en Dr. de Jonghweg;
- Dorpsstraat met uitzondering van 'pleintjes': hier is sprake van een 30 km/h-regime om het verblijfskarakter in het centrum te benadrukken (bij keuze voor eenrichtingsverkeer kan een iets groter deel van de route een 30 km/h-inrichting krijgen).

De overige wegen in het gebied worden erftoegangswegen (30 km/h-gebieden).

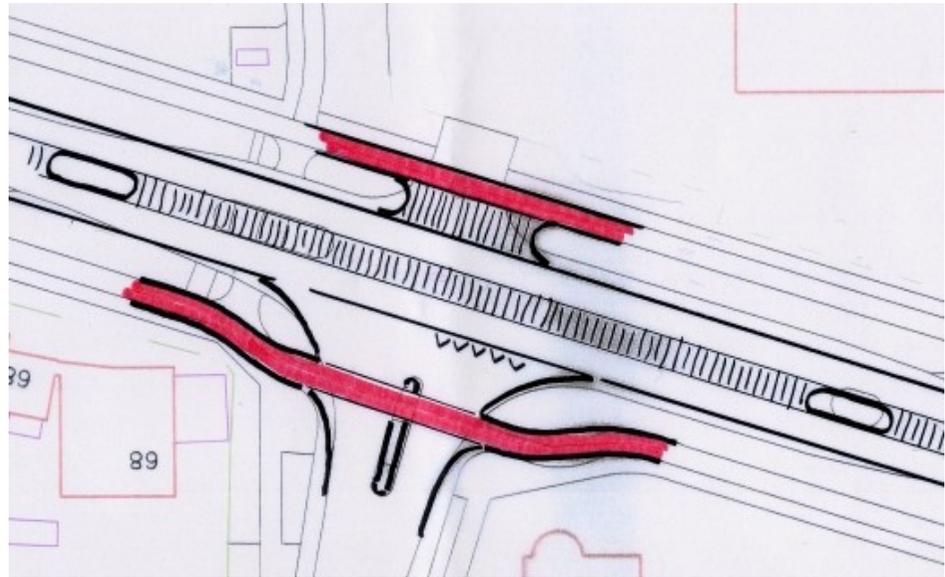
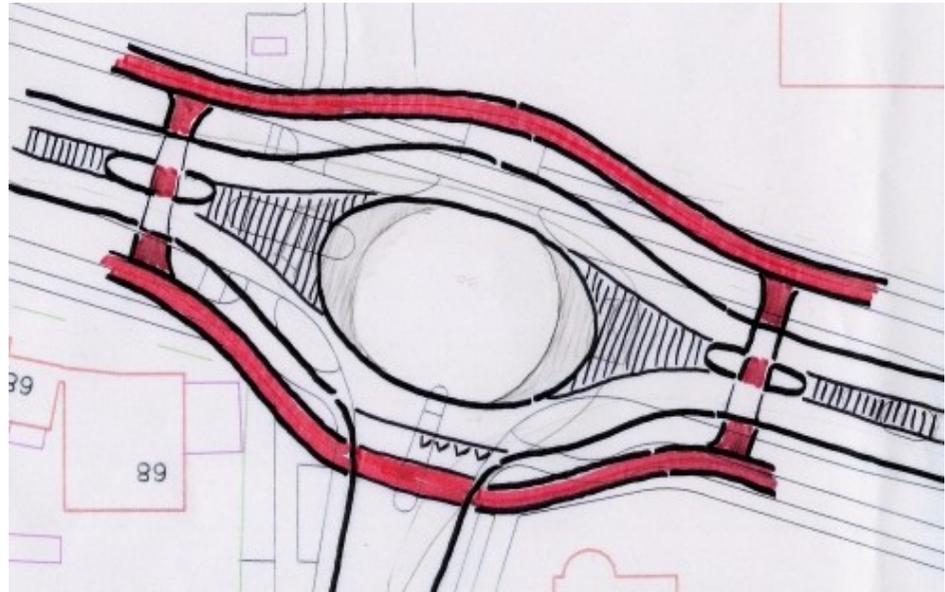
In het oostelijke deel van Castricum blijven derhalve enkele gebiedsontsluitingswegen over. Gezien de functie en het gebruik van deze wegen is het veiliger om hier voorrangswegen van te maken met fietsstroken. Zoals eerder aangegeven, hoeft de gemiddelde rijksnelheid niet op 50 km/h te liggen. Niet alle gebiedsontsluitingswegen hebben dezelfde inrichting en rijksnelheid. Op een weg als de Soomerwegh kan een gemiddelde van 50 km/h gereden worden, maar op een weg zoals de C.F. Smeetslaan of de Prinses Beatrixstraat geldt dat op kruispunten ook maatregelen gewenst zijn om de snelheid terug te brengen (ook al is sprake van een

gebiedsontsluitingsweg met voorrang en fietsstroken). Zie hiervoor ook paragraaf 6.3.

#### *Uitkomsten dorpsgesprek*

De voorgestelde wegcategorisering voor alle kernen is tijdens het dorpsgesprek voorgelegd aan de aanwezige bewoners en andere belanghebbenden. Daaruit is naar voren gekomen dat men geen problemen heeft met het voorstel voor de wegcategorisering. De categorisering is logisch en sluit aan bij de praktijk. Wel wordt de opmerking gemaakt dat de 30 km/h-gebieden dan ook wel als zodanig ingericht moeten worden. Op de gebiedsontsluitingswegen moet waar mogelijk geluidsreducerend asfalt toegepast worden.

Over de functie van de Dorpsstraat is afzonderlijk gediscussieerd (zie paragraaf 6.2).



*Oplossingsrichtingen Rijksweg*

## 5 Uitwerkingen en oplossingsrichtingen voor Limmen en Akersloot

Voor Limmen en Akersloot is de doorgaande weg dwars door het dorp (respectievelijk de Rijksweg en de Geesterweg) het belangrijkste knelpunt. Het is vooral belangrijk de veiligheid en oversteekbaarheid van deze wegen te verbeteren. In dit hoofdstuk wordt eerst gekeken naar de Rijksweg door Limmen (paragraaf 5.1) en een parallelle route: de Dusseldorperweg (paragraaf 5.2). Vervolgens wordt ingegaan op de Geesterweg in Akersloot (paragraaf 5.3) en mogelijkheden om het verkeer op de Startingerweg gedeeltelijk naar de Geesterweg te sturen (paragraaf 5.4). Vervolgens wordt nog ingegaan op een specifiek probleem in Akersloot: de verkeerssituatie bij het pontje (paragraaf 5.5).

### 5.1 De Rijksweg door Limmen

De Rijksweg door Limmen is een provinciale weg die een belangrijke stroomfunctie heeft tussen Alkmaar/Heiloo en Uitgeest. Gezien de ligging parallel aan de A9 (dus interessant voor sluipverkeer) en de verbinding die de Rijksweg vormt tussen Castricum en Heiloo - Alkmaar wordt de weg veel gebruikt door doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in Limmen. Uit tellingen blijkt dat zo'n 56% van het verkeer doorgaand verkeer is.

De vormgeving van de Rijksweg, in combinatie met de grote hoeveelheden verkeer en de aansluitingen naar de aanliggende woongebieden, leveren veel doorstromings- en oversteekproblemen op (zowel voor auto's als met name ook voor fietsers en voetgangers). Ook de vele aansluitingen op erven maken de rijksweg onoverzichtelijk en verkeersonveilig. De weg loopt dwars door de bebouwde kom van Limmen waardoor deze een flinke barrière vormt.

#### *Oplossingsrichtingen*

Om het doorgaande verkeer langer op de A9 te laten rijden in plaats van binnendoor te laten sluipen is een nieuwe aansluiting aan de noordkant van Limmen een goede optie (zie hoofdstuk 6: A9). In de toekomst wordt echter ook de locatie Zandzoom ontwikkeld. Zoals aangegeven leveren maatregelen op de A9, in combinatie met de ontwikkeling van Zandzoom, geen structurele verbetering op van de situatie in Limmen. Daarom moet gezocht worden naar de mogelijkheden om de vormgeving van de Rijksweg en de kruisingen aan te passen zodat een verkeersveilige omgeving ontstaat.

Hiervoor worden de volgende voorstellen gedaan:

- Overrijdbare middenberm over de volledige lengte van de Rijksweg binnen de bebouwde kom (zie figuur). Hierdoor wordt een lagere snelheid logischer (onder andere optisch smallere rijbaan) en wordt de oversteekbaarheid flink verbeterd doordat in twee etappes kan worden overgestoken, met



- name de fiets en de voetganger. Gezien de hoge intensiteiten wordt het fietsverkeer op losse fietspaden afgewikkeld.
- Uitbuiging van de doorgaande route op kruispunten. Op een aantal plekken zoals de kruising Rijksweg - Enterij en Rijksweg - Visweg kan het systeem van de brede middenberm worden uitgebreid met een soort rotonde, waarbij de doorgaande route op de Rijksweg echter wel voorrang behoudt. Het uitbuigen van de rijbaan zorgt voor een fysieke remming van de snelheid. De oversteek voor fietsers en voetgangers is geregeld via eilanden in de middenberm. De auto kan in tweeën oversteken.

#### *Uitkomsten dorpsgesprek*

De tijdens het dorpsgesprek aanwezige inwoners van Limmen vinden het idee van een 'overrijdbare middenberm' goed. De oversteekbaarheid wordt verbeterd, vooral als op de kruispunten de doorgaande route wordt 'uitgebogen' zoals bij een rotonde. Ook bij verbetering van de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, pleiten men voor tweerichtingsfietspaden aan beide zijden van de Rijksweg, zodat fietsers minder vaak hoeven over te steken. Herinrichting van de Rijksweg mag niet ten koste gaan van parkeermogelijkheden, dit in het kader van de leefbaarheid.

## 5.2 Dusseldorperweg Limmen

Uit de werkgroepbijeenkomsten blijkt dat in Limmen met name de omgeving van de school aan de Dusseldorperweg nog een knelpunt vormt naast de problemen met de Rijksweg. Vooral de verkeerssituatie tijdens het halen en brengen en de loop- en fietsroutes baart zorgen. Er zijn onvoldoende parkeermogelijkheden om dit goed af te wikkelen.

Daarnaast wordt de Dusseldorperweg nog wel eens gebruikt als alternatieve route wanneer het op de Rijksweg erg druk is. Het sluipverkeer veroorzaakt overlast.

#### *Oplossingsrichtingen*

De problematiek van het halen en brengen bij de school is te specifiek en gedetailleerd voor het verkeers- en vervoersplan. Gezien de ontwikkelingen die nog in dit gebied plaats vinden en de specifieke oplossing die voor dit knelpunt ontwikkeld moet worden, wordt geadviseerd nader onderzoek te verrichten. Voorts wordt over de problematiek bij de school overleg gevoerd tussen de school en de gemeente.

Om het sluipverkeer tegen te gaan is het mogelijk éénrichtingsverkeer in te stellen in de noord-zuidrichting, bijvoorbeeld tussen de Lage Weide en de Kerkweg. De Dusseldorperweg blijft nog wel open, alleen in de avondspits vormt het geen alternatief meer voor de Rijksweg.



*Oplossingsrichting Geesterweg*

Een andere mogelijkheid om het sluipverkeer tegen te gaan is door de Dusseldorperweg te knippen (afsluiten voor doorgaand autoverkeer), bijvoorbeeld ten zuiden van de kruising Dusseldorperweg-Kerkweg.

Het is goed denkbaar dat oplossingen voor de problematiek van de school en het sluipverkeer geïntegreerd worden, zodat maatregelen een dubbel effect krijgen.

#### *Uitkomsten dorpsgesprek*

Op de Dusseldorperweg is een verdere versterking van het verblijfsklimaat van de straat gewenst (net als bijvoorbeeld op de Hogeweg gebeurd is), maar verdergaande maatregelen zoals tegengesteld eenrichtingsverkeer of afsluitingen worden niet nodig geacht.

### **5.3 De Geesterweg in Akersloot**

De belangrijkste ontsluitingsroute voor Akersloot is de Geesterweg. Deze loopt midden door de bebouwde kom en deelt het dorp in tweeën. In de huidige situatie rijden ongeveer 6.500 mvt/etm over de Geesterweg. Dit is een behoorlijke hoeveelheid verkeer. Hoewel de vorm van de weg deze intensiteiten kan verwerken, versterkt dit de barrièrewerking van de Geesterweg. Ook hier geldt dat een fors deel van het verkeer geen bestemming heeft in Akersloot, maar doorgaand verkeer is (45%). Dit is met name verkeer dat vanaf de A9 binnendoor naar industrieterrein Boekelermeer en Alkmaar

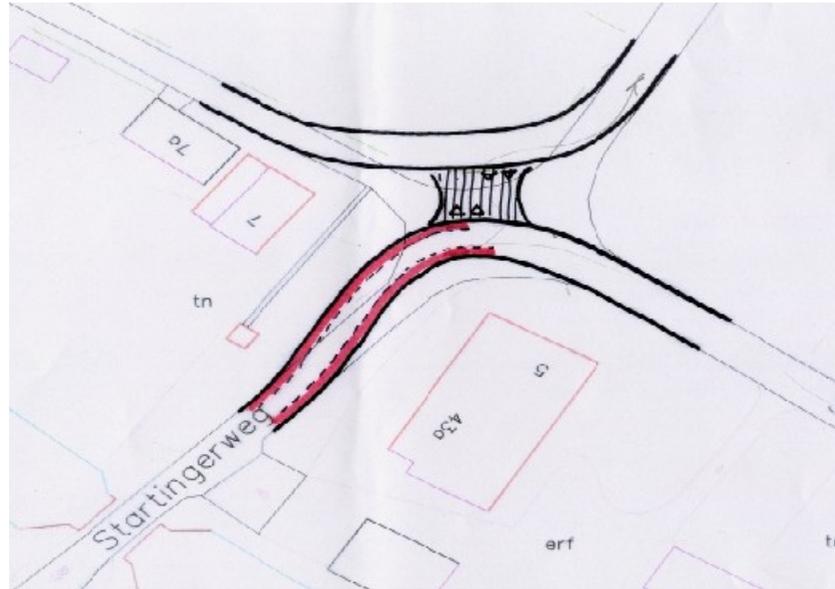
rijdt. Het weren van het doorgaand verkeer zou een forse bijdrage leveren aan het verbeteren van de situatie in Akersloot, maar maatregelen hiertoe leiden direct tot extra verkeer op de Rijksweg door Limmen. Het effectief weren van doorgaand verkeer is daarom pas mogelijk als een extra aansluiting op de A9 wordt gerealiseerd.

De Geesterweg is een vrijliggende weg met nauwelijks tot geen erfaansluitingen en ook de hoeveelheid kruispunten met verbindingen naar de woongebieden is niet groot. Voor de Geesterweg hoeft alleen op de kruispunten gekeken te worden naar de mogelijkheden de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid te verbeteren. Op een aantal plekken zijn al asverspringingen aangelegd om de snelheid te remmen en de rechtstand te onderbreken. Tot slot bieden de fietsvoorzieningen langs de Geesterweg op een aantal plekken niet de gewenste kwaliteit.

#### *Oplossingsrichtingen*

Voorgesteld wordt op kruisingen een middenberm te creëren zoals in Limmen, zodat fietsers en voetgangers in twee keer kunnen oversteken. Voor de kruising Geesterweg - Raadhuisweg is een mogelijke oplossing geschetst (zie figuur).

De kruising wordt verhoogd, om de attentie te vergroten en de snelheid te remmen. Er worden eilanden aangebracht om de oversteek voor fietsers en voetgangers af te schermen.



Variant 1



Variant 2

*Oplossingsrichtingen kruising Startingerweg - Sluisweg*

*Uitkomsten dorpsgesprek*

De problematiek van barrièrewerking door de Geesterweg wordt tijdens het dorpsgesprek genuanceerd: men acht de problematiek niet zo groot en er zijn al eerder aanpassingen gedaan aan de Geesterweg. Over het algemeen wordt de voorgestelde maatregel op de Geesterweg echter wel gewaardeerd.

#### 5.4 Kruising Startingerweg – Sluisweg Akersloot

De Startingerweg vormt de verbindingsroute tussen Akersloot en Limmen - Castricum. Hoewel geen drukke weg heeft deze toch een belangrijke functie voor het interne verkeer in de gemeente. De Sluisweg vormt de verbinding tussen de Startingerweg en de Geesterweg en vormt eigenlijk de hoofdroute. De Startingerweg vormt echter een achterontsluiting van het westelijk deel van Akersloot. De Sluisweg is niet heel breed en op de kruising is weinig zicht op verkeer van de zijwegen. Tot slot komen ook fietsers hier nog al eens in de knel door het ontbreken van zicht.

*Oplossingsrichtingen*

Om het probleem op te lossen zijn twee voorstellen geschetst:

1. de beweging Startingerweg - Sluisweg vormgeven als doorgaande route;
2. doorgaande route Startingerweg voor autoverkeer afsluiten.

1. Door de kruisende wegen uit elkaar te trekken wordt kans op conflicten verkleind. Daarnaast ontstaat meer overzicht op de doorgaande route. Voor verkeer naar Akersloot is de route via de Sluisweg de meest logische. Voor de andere route moet bewust worden afgeslagen. Fietsstroken geven de fiets een duidelijke, eigen plek. Doordat er geen sprake meer is van een echte kruising zal de fiets ook minder snel in de knel komen.
2. Een nog effectievere, maar ook ingrijpender oplossing is het afsluiten van de doorgaande richting op de Startingerweg voor autoverkeer. Hierdoor kan de Startingerweg naar Akersloot als een volwaardige fietsroute worden ingericht en gebruikt. Het autoverkeer wordt gedwongen van de hoofdstructuur gebruik te blijven maken via de Sluisweg en de Geesterweg naar Akersloot.

*Uitkomsten dorpsgesprek*

Uit het dorpsgesprek komt een duidelijke voorkeur voor variant 1 naar voren: de Startingerweg moet niet afgesloten worden voor doorgaand verkeer. Het is wel goed om het gebruik van de route richting de Sluisweg te stimuleren door een aangepaste vormgeving (zoals in variant 2), mits de Sluisweg het extra verkeer goed kan verwerken.



## 5.5 Verkeerssituatie bij de pont in Akersloot

Aan de noordzijde van Akersloot vaart een pontje over het Noordhollands Kanaal, van de Geesterweg naar de Westdijk (N244). Met name aan de zijde van Akersloot doen zich problemen voor met de opstelruimte voor het op- en afrijden. Er is niets geregeld voor de kruising met de Geesterweg. Daarbij komt dat de aanlegplaats heel dicht bij de Geesterweg ligt. Voor het oprijden is een smalle strook langs de Geesterweg gemaakt. De strook is dusdanig smal en de ligplaats van het pontje zo dicht op de Geesterweg weg dat de bocht om op te rijden bijna niet te maken is zonder over de Geesterweg te rijden.

Fietsers moeten de Geesterweg recht oversteken naar de Pontweg Noord. Deze oversteek is niet geregeld en door de onoverzichtelijkheid en de hogere snelheden op de Geesterweg vrij gevaarlijk.

### *Oplossingsrichtingen*

Om meer ruimte te creëren voor het op- en afrijden van het pontje en om de oversteek over de Geesterweg veiliger te maken, kunnen eenvoudig verkeerslichten worden geplaatst. Op het moment dat de pont aanmeert krijgt het verkeer op de Geesterweg rood licht. Hierdoor ontstaat een veilige situatie voor auto's en fietsen om de pont op en af te rijden.

De opstelstrook aan de rechterzijde van de Geesterweg (vanaf Akersloot) blijft gehandhaafd. Eventueel kan de strook extra gemarkeerd worden. Auto's uit het noorden (vanaf Alkmaar) kunnen

gebruikmaken van het aangrenzende parkeerterrein om te draaien en zo de opstelstrook te bereiken.

Fietsers komen en gaan via de Pontweg Noord. Wanneer het verkeer op de Geesterweg stil wordt gelegd ontstaat voor hen een veilige oversteek.



*Luchtfoto Bakkummerpleintje*

## 6 Uitwerkingen en oplossingsrichtingen voor Bakkum en Castricum

Het belangrijkste probleem in Bakkum is de verkeersintensiteit op de Bakkummerstrat. In paragraaf 6.1 wordt hierop ingegaan. In Castricum is de verkeerssituatie op de Dorpsstraat (al jaren) het grootste verkeersprobleem. Verschillende mogelijke oplossingen hiervoor worden beschreven in paragraaf 6.2.

De situatie op de Dorpsstraat heeft effect op de omliggende wegenstructuur in Castricum. Wanneer verkeer van de Dorpsstraat wordt geweerd, zal dit elders in Castricum moeten worden opgevangen. Naar aanleiding van reeds bestaande problemen of te verwachten knelpunten door het verschuiven van de verkeersdruk zijn ook voor de volgende locaties principeoplossingen uitgewerkt:

- Ruiteweg en Beatrixstraat (paragraaf 6.3);
- Oranjelaan ter hoogte van school (paragraaf 6.4);
- Kruispunten in doorgaande verbinding Dorpsstraat - Smeetslaan - Soomerwegh (paragraaf 6.5);
- Geesterduinweg (paragraaf 6.6);
- Markt (paragraaf 6.7).

De gepresenteerde oplossingen zijn voorbeeldoplossingen. Dit betekent dat op vergelijkbare plekken vergelijkbare oplossingen kunnen worden toegepast (bijvoorbeeld het profiel voor de Beatrixstraat).

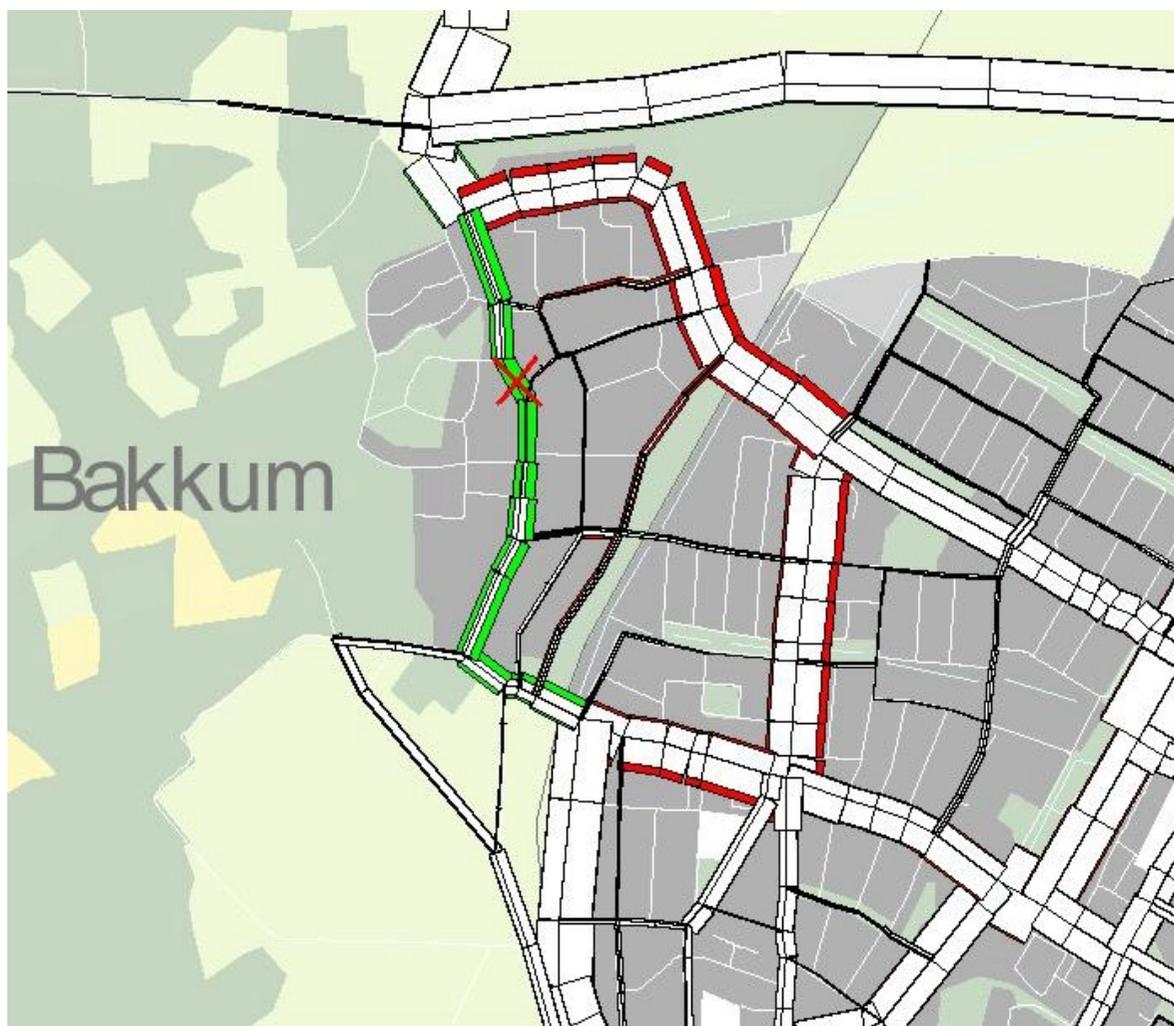
### 6.1 Bakkummerstraat

De Bakkummerstraat vormt de hoofdroute door Bakkum. Deze weg is bedoeld als ontsluiting voor Bakkum en heeft de vorm en het gebruik (intensiteit) van een erftoegangsweg. De weg heeft wel een ontsluitende functie. In de huidige situatie rijden ongeveer 3.000 mvt/etm over de Bakkummerstraat. 15% hiervan is doorgaand verkeer tussen de Beverwijkerstraatweg en de Zeeweg/Heereweg. Doorgaand verkeer hoort gebruik te maken van de Zeeweg (N513) of buiten het centrum van Bakkum om via de van Haerlemlaan. De huidige maatregelen (drempels) hebben niet helemaal het gewenste effect op het weren van sluipverkeer en verlagen van de snelheid op de Bakkummerstraat.

#### *Oplossingsrichtingen*

Voor de problematiek in de Dorpsstraat zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht waarvan er twee als meest reële opties zijn overgebleven:

1. behoud huidige functie en ontmoediging doorgaand verkeer;
  2. 'knip' Bakkummerpleintje
1. Gezien de functie voor Bakkum en de bereikbaarheid van het centrum van Castricum vanuit Bakkum is het gewenst dat de Bakkummerstraat open blijft voor verkeer (huidige functie blijft behouden). Om doorgaand verkeer (van buiten Bakkum) te ontmoedigen moeten de huidige maatregelen worden versterkt en verbeterd. Daarnaast kunnen extra maatregelen wor-



*Effect knip Bakkummerpleintje*

*Rood = toename verkeersintensiteit*

*Groen = afname verkeersintensiteit*

den ingezet om de snelheid te remmen en de vormgeving van de weg te verbeteren.

2. Naar aanleiding van de reacties tijdens de werkgroepbijeenkomsten is een tweede, ingrijpendere, oplossing doorgerekend. Er is voorgesteld om de Bakkummerstraat af te sluiten voor het doorgaande autoverkeer (zie figuur). Een logische locatie in het gebied is het Bakkummerpleintje, net ten zuiden van de Van Uytrechtlaan. Om sluiptverkeer langs de knip te voorkomen wordt op de parallelle route tussen de Van Uytrechtlaan en de Stetweg eveneens eenrichtingsverkeer ingesteld in de noord-zuidrichting. Als gevolg hiervan nemen de intensiteiten op de Bakkummerstraat af met zo'n 2.000 tot 1.000 mvt/etm. De knip voor autoverkeer is dus een zeer effectieve maatregel. Op de van Haerlemlaan neemt de intensiteit toe met 2.000 mvt/etm van 5.000 tot ongeveer 7.000 mvt/etm. Het verkeer gaat gebruikmaken van de hoofdroute buiten het centrum van Bakkum om, via wegen die hiervoor voldoende capaciteit hebben. Wel leidt de knip tot meer woningen met een relatief hoge geluidbelasting op de gevel. In vergelijking met de huidige situatie blijft het aantal woningen met een geluidbelasting op de gevel boven de 50 dB(A) gelijk, maar binnen die groep zijn er meer woningen met een geluidbelasting boven de 55 of 60 dB(A). De effecten op de luchtkwaliteit zijn marginaal. Voor meer uitkomsten van de geluids- en luchtberekeningen wordt verwezen naar bijlage 2.

#### Verkeersmilieukaart

Met behulp van het verkeersmodel kan ook worden bepaald wat de verkeersstromen voor gevolgen hebben voor de geluidbelasting op de gevel van woningen en de luchtkwaliteit langs de wegen.

- Voor het geluidsniveau op de gevel is 50 dB(A) de voorkeursgrenswaarde. Langs lokale hoofdwegen is de geluidbelasting op de gevel echter vaak hoger. Omdat binnen de bebouwde kom geen grote geluidsschermen tussen de weg en de woning kunnen worden geplaatst, is dat veelal ook onvermijdelijk. Gedeputeerde Staten stellen daarom vaak een hogere grenswaarde voor dergelijke wegen vast (tot maximaal 65 dB(A)). Bij reconstructies van wegen wordt ook gekeken naar het *verschil* in het geluidsniveau voor en na de reconstructie. Als de toename van het geluidsniveau 2 dB(A) of meer is, moet gezocht worden naar maatregelen om geluidhinder te beperken (bijvoorbeeld door het toepassen van een ander type asfalt).
- Voor de luchtkwaliteit wordt de concentratie van diverse stoffen in de lucht berekend, zoals NO<sub>2</sub> en PM10 (fijn stof). Deze worden vervolgens getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Voor Castricum geldt dat alleen de zogenaamde '24-uurs-gemiddelde concentratie' voor PM10 op sommige plaatsen vaker wordt overschreden dan volgens de grenswaarde mag. Dit geldt echter vrijwel in heel Nederland. Overschrijding van de PM10 normen komt voornamelijk door de hoge achtergrondconcentratie en niet door het verkeer. Dit kan alleen met landelijke (of Europese) maatregelen aangepakt worden.



*Uitkomsten dorpsgesprek*

De meningen over het al of niet afsluiten van de Bakkummerstraat (door een 'knip' bij het Bakkummerpleintje) zijn verdeeld. Men is het er echter wel over eens dat bij een knip extra maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat de verkeersstromen door andere (woon)straten in Bakkum gaan rijden, bijvoorbeeld over de Vondelstraat. Er wordt op aangedrongen dat deze effecten vooraf goed worden onderzocht, zodat aanvullende maatregelen direct in samenhang met de eventuele knip in de Bakkummerstraat genomen kunnen worden.

## 6.2 Dorpsstraat

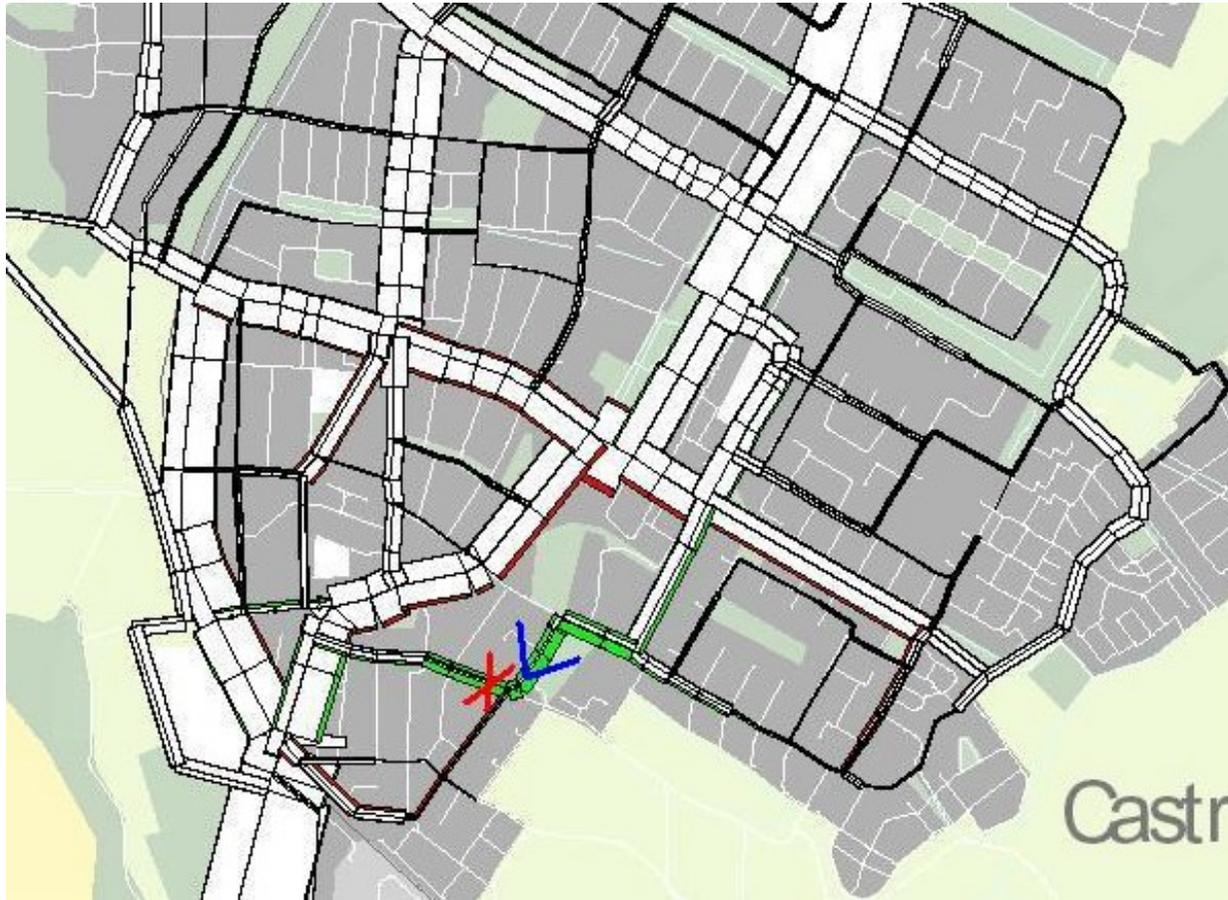
De Dorpsstraat heeft een belangrijke functie in het autonetwerk van Castricum. Wanneer hier iets veranderd heeft dit direct effect op de omliggende wegen. De Dorpsstraat wordt mede hierdoor gezien als het kernprobleem van de verkeersproblematiek. De problemen op de Dorpsstraat zijn zo gecompliceerd door het feit dat de route naast een verkeersfunctie ook een winkelfunctie heeft. De functie, het gebruik en de vorm van de weg sluiten niet goed op elkaar aan. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid en de winkelkwaliteit in de Dorpsstraat.

In de huidige situatie rijden zo'n 7.000 mvt/etm over de Dorpsstraat. Dit is een te hoge intensiteit voor een 'winkelstraat'. Een belangrijk deel van het verkeer op de Dorpsstraat hoeft niet in het

centrum zelf te zijn. Het is wenselijk dat dit verkeer buiten het centrum om geleid wordt: eigenlijk zou alleen bestemmingsverkeer gebruik moeten maken van de Dorpsstraat. Naast de intensiteit doen zich problemen voor met het parkeren. Op sommige plaatsen is de parkeerdruk te hoog. Er zijn weinig parkeervoorzieningen en er is ook weinig mogelijkheid voor overloop naar aangrenzende parkeerplaatsen.

Tot slot is de Dorpsstraat gedurende de markt volledig afgesloten (zie ook paragraaf 6.7). Hierdoor ontstaan in de omliggende woonbuurten verkeersonveilige situaties door sluijverkeer, vooral in de zuidelijke buurt (omgeving Overtoom en verder).

Voor de problematiek op de Dorpsstraat worden hierna twee oplossingsrichtingen beschreven. Naast deze twee oplossingsrichtingen zijn nog diverse andere varianten onderzocht, maar deze bleken ófwel te weinig op te lossen voor de Dorpsstraat, ófwel op andere straten een te grote toename van verkeer te veroorzaken.



*Effect oplossingsrichting 1*

*Rood = toename verkeersintensiteit*

*Groen = afname verkeersintensiteit*

wegvak	etmaalintensiteit	
	huidig	oplossing 1
Dorpsstraat	5.500	6.000
Mient	7.000	7.000
Ruiterweg	5.500	6.000
Beatrixstraat	4.500	5.500
Rensdorpstraat	2.500	500
Overtoom	1.500	1.500



*Oplossingsrichting pleintje Dorpsstraat*

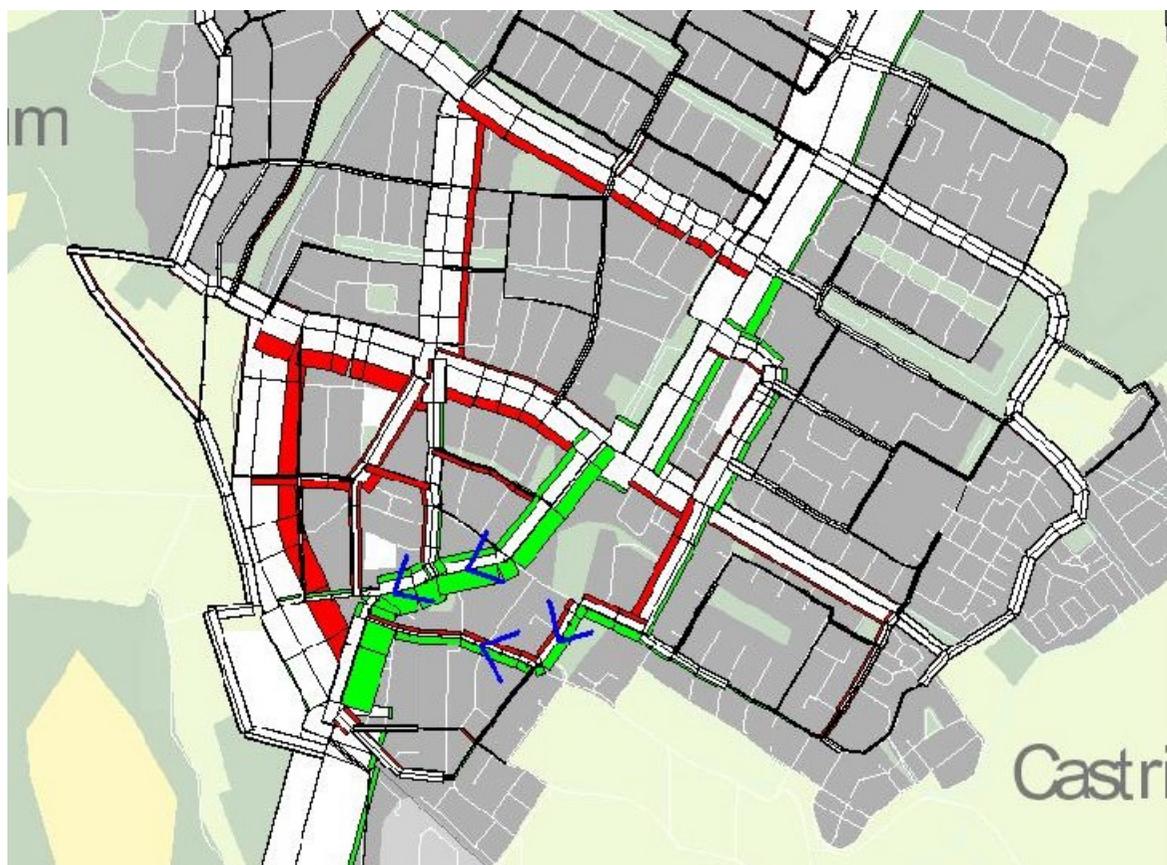
### *Oplossingsrichting 1*

Het afsluiten van de Dorpsstraat voor doorgaand verkeer levert te veel overlast op voor de omliggende wegen (onacceptabele verhoging van de intensiteiten als gevolg van sluijverkeer).

Om de leefbaarheid in de winkelstraat te verhogen is het daarom in ieder geval van belang dat de snelheid fors omlaag wordt gebracht. Daarom wordt voorgesteld om op een aantal plekken 'pleintjes' te creëren in de Dorpsstraat. Door ander materiaalgebruik en aankleding van het plein ontstaat meer sfeer en krijgt het gebied meer uitstraling als verblijfsgebied. Door het plein 'op te tillen' komt deze als het ware op een plateau te liggen en vormen de op- en afritten een fysieke snelheidsremmer. De bijgaande schets geeft hier een idee van. Het gaat hierbij om een globale schets, die nog nader uitgewerkt moet worden, bijvoorbeeld om een zo goed mogelijke visuele koppeling tot stand te brengen met het Bakkerspleintje.

De voorgestelde oplossing gaat ten koste van parkeerplaatsen aan één zijde van de Dorpsstraat, maar biedt de mogelijkheid om deze in het middengebied van het plein op te vangen. Wellicht kunnen daar een aantal parkeerplaatsen worden toegevoegd. Om sluijverkeer te voorkomen worden de doorgaande routes door de zuidbuurt afgesloten voor autoverkeer. Als gevolg van deze maatregelen daalt de intensiteit op de Dorpsstraat met zo'n 1.000 mvt/etm tot ongeveer 6.000 mvt/etm. De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat blijft aan de hoge kant. De toename van de druk op de omliggende wegen is daarentegen beperkt. Bovendien is er sprake van een

lichte verbetering op het gebied van geluidhinder (het aantal woningen met een geluidsniveau op de gevel boven de 60 dB(A) daalt, zie ook bijlage 2).



*Effect oplossingsrichting 2*

*Rood = toename verkeersintensiteit*

*Groen = afname verkeersintensiteit*

wegvak	etmaalintensiteit	
	huidig	oplossing 2
Dorpsstraat	5.500	2.500
Mient	7.000	10.000
Ruiterweg	5.500	8.500
Beatrixstraat	4.500	6.500
Rensdorpstraat	2.500	1.500
Overtoom	1.500	1.000

### *Oplossingsrichting 2*

Om de intensiteiten verder naar beneden te brengen en daarmee de veiligheid voor voetganger en fiets en de verblijfskwaliteit in de winkelstraat te vergroten kan de situatie, zoals hiervoor beschreven, worden uitgebreid met het instellen van éénrichtingsverkeer noord-zuid op de Dorpsstraat. Er is gekozen voor éénrichtingsverkeer in de noord-zuidrichting, omdat dit in de avondspits de grootste vermindering van autoverkeer oplevert (in de ochtendspits is het wat drukker, maar dan zijn de winkels nog niet open).

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat hierdoor de intensiteit daalt naar 2.500 tot 3.000 mvt/etm. Dit is een flinke verbetering. Het verkeer wordt naar de omliggende wegen gedwongen en gaat gebruik maken van de hoofdwegenstructuur (Mient - Ruitersweg - (Beatrixstraat) - Kleibroek - Oranjelaan - Soomerwegh). Deze wegen zijn over het algemeen (met uitzondering van Ruitersweg en Beatrixstraat) voldoende toegerust om de toename van het verkeer zonder problemen te verwerken. Op de Mient neemt de intensiteit het meest toe (+ 3.000 mvt/etm). Op de overige wegen bedraagt de toename zo'n 1.000 tot 2.000 mvt/etm. Op de situatie voor de Ruitersweg, Beatrixstraat en Oranjelaan wordt nader ingegaan in paragraaf 6.3.

Naast de vermindering van de intensiteit biedt het instellen van éénrichtingsverkeer de mogelijkheid de rijbaan voor autoverkeer te versmallen (er is nog maar één rijbaan nodig). Hierdoor ontstaat ruimtewinst die gebruikt kan worden om de situatie voor voetgangers en fietsers verder te verbeteren. Daarnaast blijft ruimte

over om het parkeren langs de Dorpsstraat goed te regelen. Dit betekent, naast een verbetering van de verkeerssituatie, ook een verbetering van de leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat als winkelstraat

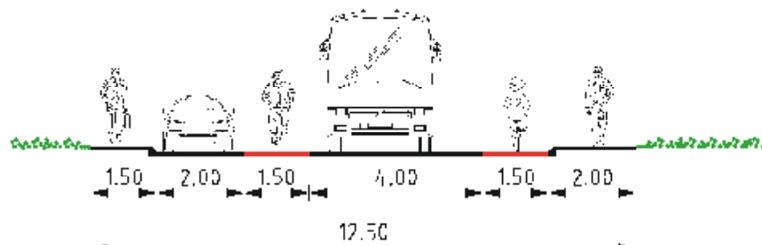
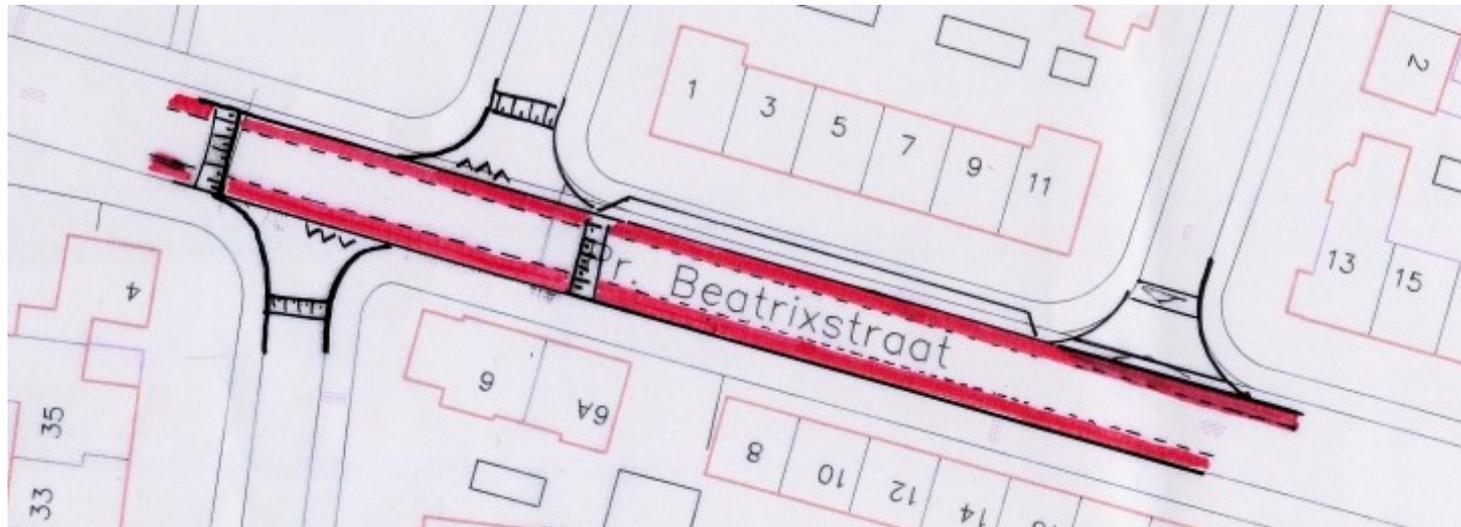
De maatregelen hebben zowel een positief als een negatief effect op de geluidshinder (zie ook bijlage 2):

- het aantal woningen met een hoge geluidbelasting op de gevel van boven de 60 dB(A) neemt duidelijk af (van 222 naar 175 woningen in heel Castricum en Bakkum);
- maar het totaal aantal woningen met een geluidbelasting op de gevel hoger dan 50 dB(A) stijgt (van 964 naar 1032 in heel Castricum en Bakkum).

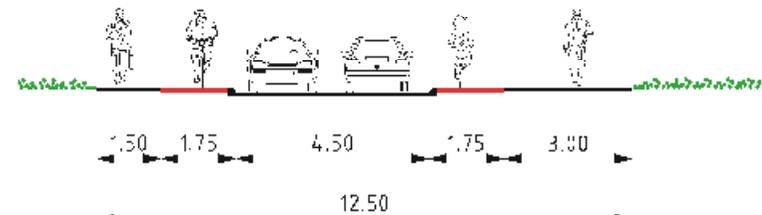
De effecten op luchtkwaliteit zijn marginaal.

### *Uitkomsten dorpsgesprek*

Er is breed draagvlak voor maatregelen in de Dorpsstraat. Men verwacht een verbetering van de veiligheid door de inrichting met de pleintjes. Over het idee om daarnaast eenrichtingsverkeer in te voeren op de Dorpsstraat wordt daarentegen verschillend gedacht: voor de Dorpsstraat zelf is het wellicht goed, maar voor de straten in de omgeving niet. De meeste bewoners die bij het dorpsgesprek aanwezig waren, vinden dat sowieso maatregelen nodig zijn in de zuidbuurt (ook wel aangeduid als oosterbuurt) om doorgaand verkeer door woonstraten te voorkomen, ongeacht wat er met de Dorpsstraat gebeurt.



Profiel met parkeren



Profiel zonder parkeren

*Oplossingsrichtingen profiel Ruiteweg en Beatrixstraat*

### 6.3 Ruiterweg en Beatrixstraat

#### *Situatie Ruiterweg*

Als gevolg van de maatregelen in de Dorpsstraat neemt de intensiteit op de Ruiterweg toe met minmaal 500 en maximaal 3.000 mvt/etm. Doordat de Ruiterweg deel uit maakt van de hoofdstructuur moet een voldoende afwikkeling mogelijk zijn. Reeds in de huidige situatie is de voorziening voor fietsers onvoldoende. Wanneer de intensiteiten toenemen moet voor fietsers zeker maatregelen getroffen worden.

#### *Oplossingsrichtingen Ruiterweg*

Langs de Ruiterweg vindt geen parkeren plaats. De volledig ruimte tussen de erf grenzen kan gebruikt worden om het profiel te optimaliseren. Om de situatie voor de fiets te verbeteren worden fietsstroken van 1,50 m aangelegd, uitgevoerd in rood asfalt (zie schets). Deze stroken zijn overrijdbaar zodat bijvoorbeeld bus en vrachtwagen elkaar kunnen passeren. Aan beide zijden van de weg blijven voetpaden van 1,50 m gehandhaafd. Er blijft een rijbaan over van 4,50 m. Dit is voldoende voor het autoverkeer. De smalere rijbaan leidt tot aangepaste snelheden.

Daarnaast is het mogelijk ter hoogte van een kruising een plateau aan te leggen om de snelheid fysiek te remmen. Aangezien de Ruiterweg wordt gebruikt door bussen en vrachtverkeer zal hiermee rekening gehouden moeten worden bij het ontwerp van de snelheidsremmer.

#### *Situatie Beatrixstraat*

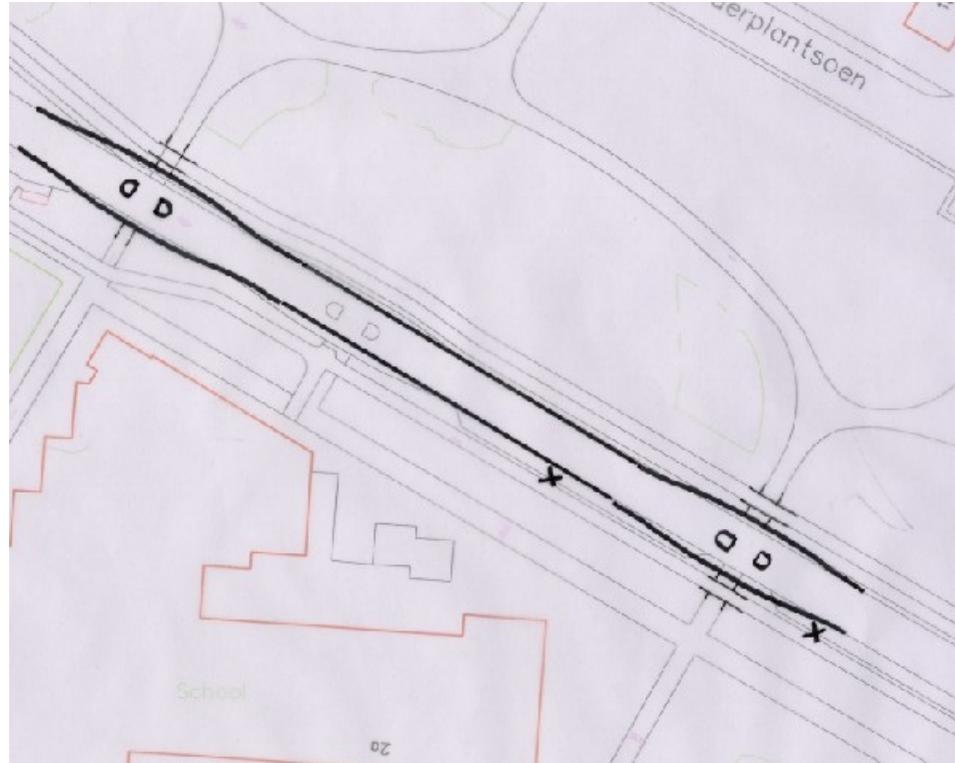
Op de Beatrixstraat doen zich vergelijkbare problemen voor als op de Ruiterweg. Het ontbreekt aan voldoende fietsvoorzieningen. De intensiteit zal als gevolg van de maatregelen in de Dorpsstraat toenemen met 1.000 tot 2.000 mvt/etm. Daarbij komt dat hier wel langs de rijbaan geparkeerd wordt. Dit levert gevaarlijke situaties op.

Uit modelberekeningen is gebleken dat het niet goed mogelijk is om de intensiteit op de Beatrixstraat dusdanig terug te brengen, dat een inrichting als woonstraat op een veilige manier mogelijk is. Dit betekent dat de Beatrixstraat deel blijft uitmaken van het hoofdwegennet (gebiedsontsluitingsweg). Hierbij moet gezocht worden naar mogelijkheden om de snelheid verder omlaag te brengen.

#### *Oplossingsrichtingen Beatrixstraat*

Het profiel wordt aangepast, aansluitend op het nieuwe profiel van de Ruiterweg (zie figuur). Aan beide zijden worden voetpaden en fietsstroken van 1,50 m aangelegd. Hierdoor blijft een rijbaan over van 4,00 m. De versmalling van de rijbaan leidt tot aangepaste snelheden. Daarnaast wordt de snelheid op een aantal punten bij kruisingen fysiek geremd door de aanleg van plateaus. De voorrang wordt wel geregeld gezien de intensiteit en uitstraling op de Beatrixstraat en ten behoeve van de fietsers.

Aan één zijde van de rijbaan blijven de langsparkeerplaatsen gehandhaafd. Zónder parkeerplaatsen langs de Beatrixstraat zou een



*Oplossingsrichting oversteek Oranjelaan ter hoogte van Clusius College 'Noord Kennemerland'*

iets ruimer profiel mogelijk zijn: een rijbaan van 4,50 m in plaats van 4,00 m met fietsstroken van 1,75 m in plaats van 1,50 m. Bovendien kunnen de fietsstroken dan verhoogd aangelegde worden. Bewoners van de Beatrixstraat zouden dan in de zijstraten moeten parkeren.

Voor de veranderde functie van de Beatrixstraat is het van belang het vrachtverkeer te weren. Door het profiel verder te versmallen en het vrachtverkeer door middel van borden te verbieden door de Beatrixstraat te rijden en om te leiden via de hoofdstructuur (Ruiterweg - Kleibroek) worden overlast en gevaarlijke situaties verminderd.

#### *Uitkomsten Dorpsgesprek*

Vrijwel iedereen is het erover eens dat vrachtverkeer uit de Beatrixstraat moet worden geweerd. De aanpassing van het profiel met fietsstroken wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Parkeren langs de Beatrixstraat moet echter mogelijk blijven. Er wordt verschillend gedacht over het nut van plateaus op de Beatrixstraat: men vreest dat plateaus leiden tot meer trillingshinder en extra geluidhinder door afremmend en optrekkend verkeer.

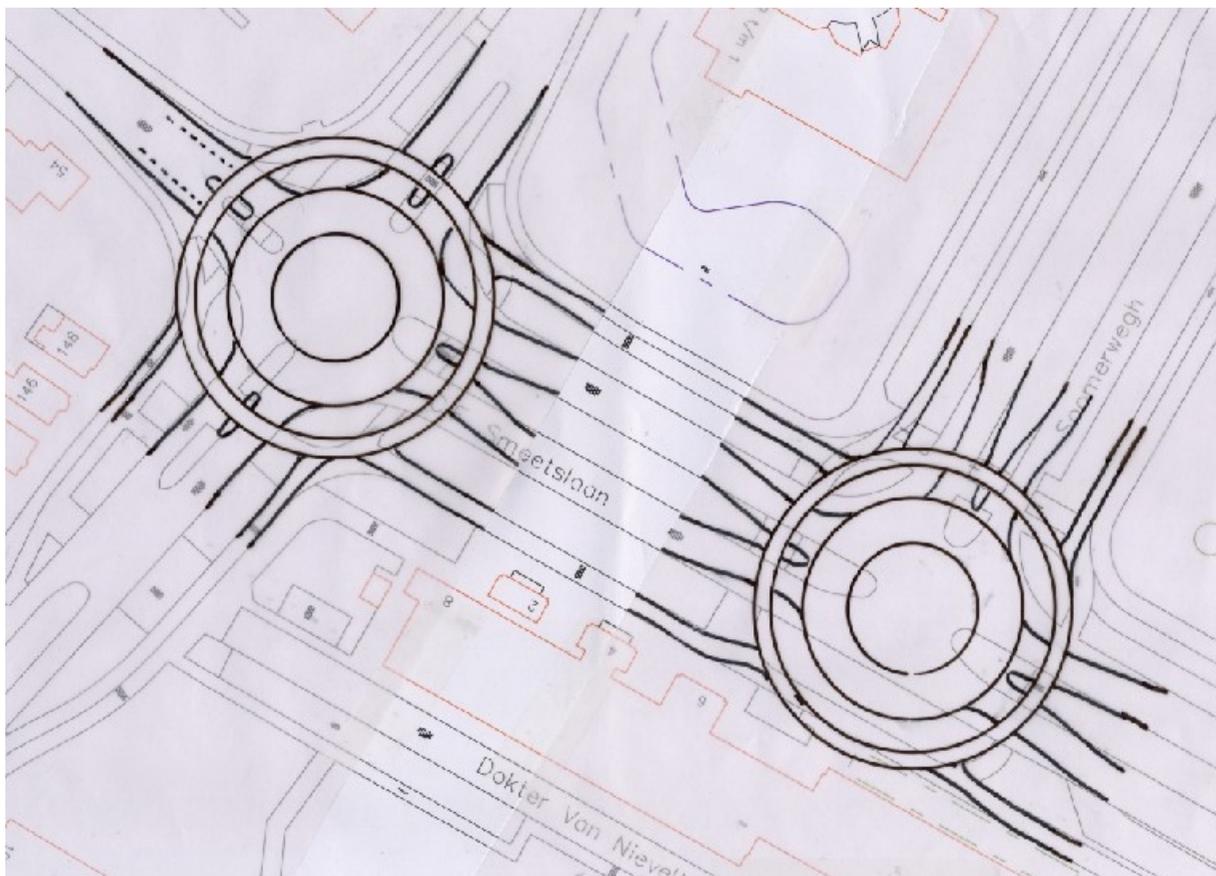
## 6.4 Oranjelaan ter hoogte van de school

De oversteek over de Oranjelaan ter hoogte van de school is onduidelijk. Door de langsparkeerplaatsen is de oversteek ook onoverzichtelijk (vaak staan hier vrachtwagens voor laden/lossen naast de auto's). De oversteekvoorziening sluit wel aan op het pad naar de fietsenstalling van de school, maar onvoldoende op de twee oversteeken naast de school die aansluiting geven op de paden in de groenzone.

#### *Oplossingsrichtingen*

Voorgesteld wordt de oversteek in het midden (ter hoogte van de ingang van de school) te laten vervallen ten gunste van de twee oversteeken langs de school (zie schetsje Oranjelaan). De twee oversteeken worden voorziening van middeneilanden zodat in twee keer overgestoken kan worden en de oversteek is afgeschermd. Hiervoor moet de weg iets worden uitgebogen. De langsparkeerplaatsen rondom deze twee oversteeken worden verwijderd om meer overzicht te geven. Achter de school en aan de andere kant van de groenzone zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Het is mogelijk om voor het laden en lossen aan aparte strook in te richten (ander type verharding en kleur) die geen deel uitmaakt van de rijbaan.

Belangrijk is dat het fietspad aan de zijde van de school tussen de twee oversteeken wordt verbreed, zodat deze in tweerichtingen bereikbaar is.



*Oplossingsrichting kruisingen Dorpsstraat – Smeetslaan - Soomerwegh*

## 6.5 Kruisingen Dorpsstraat – Smeetslaan – Soomerwegh

De huidige situatie met verkeerslichten geeft veel hinder voor de doorstroming van het doorgaande verkeer (Dorpsstraat – Soomerwegh v.v.). Daarnaast is het belangrijk de doorgaande route meer nadruk en voorrang te geven. Als gevolg van de hinder door de verkeerslichten rijdt op de omliggende wegen in de spitsen nogal wat sluipverkeer.

Daarnaast doen zich op deze twee ‘grote’ kruisingen in Castricum af en toe gevaarlijke situaties voor, met name voor fietsers.

### *Oplossingsrichtingen*

Ruimtelijk gezien is het goed mogelijk op zowel de kruising Dorpsstraat – Smeetslaan als de kruising Smeetslaan – Soomerwegh rotondes aan te leggen (zie schets)<sup>2</sup>. Doordat de doorgaande route bijna altijd vrij door kan rijden gaat op deze kruisingen minder tijd verloren en is de noodzaak om te sluipe door woonwijken minder aanwezig. Ook zal het minder lang duren voordat men de kruising over kan steken waardoor gevaarlijke situaties als roodlichtnegatie (met name 's avonds) worden voorkomen. Door de aanleg van rotondes wordt ook de situatie voor fietsers aanzienlijk verbeterd.

<sup>2</sup> Het gaat hier om een voorlopige oplossingsrichting. In plannen voor een nieuwe stedenbouwkundige structuur van Geesterduin wordt het profiel van de Soomerwegh versmald, waardoor ook het ontwerp van de rotonde anders kan worden. Verder zijn nadere capaciteitsberekeningen voor de rotonde-oplossing nodig.

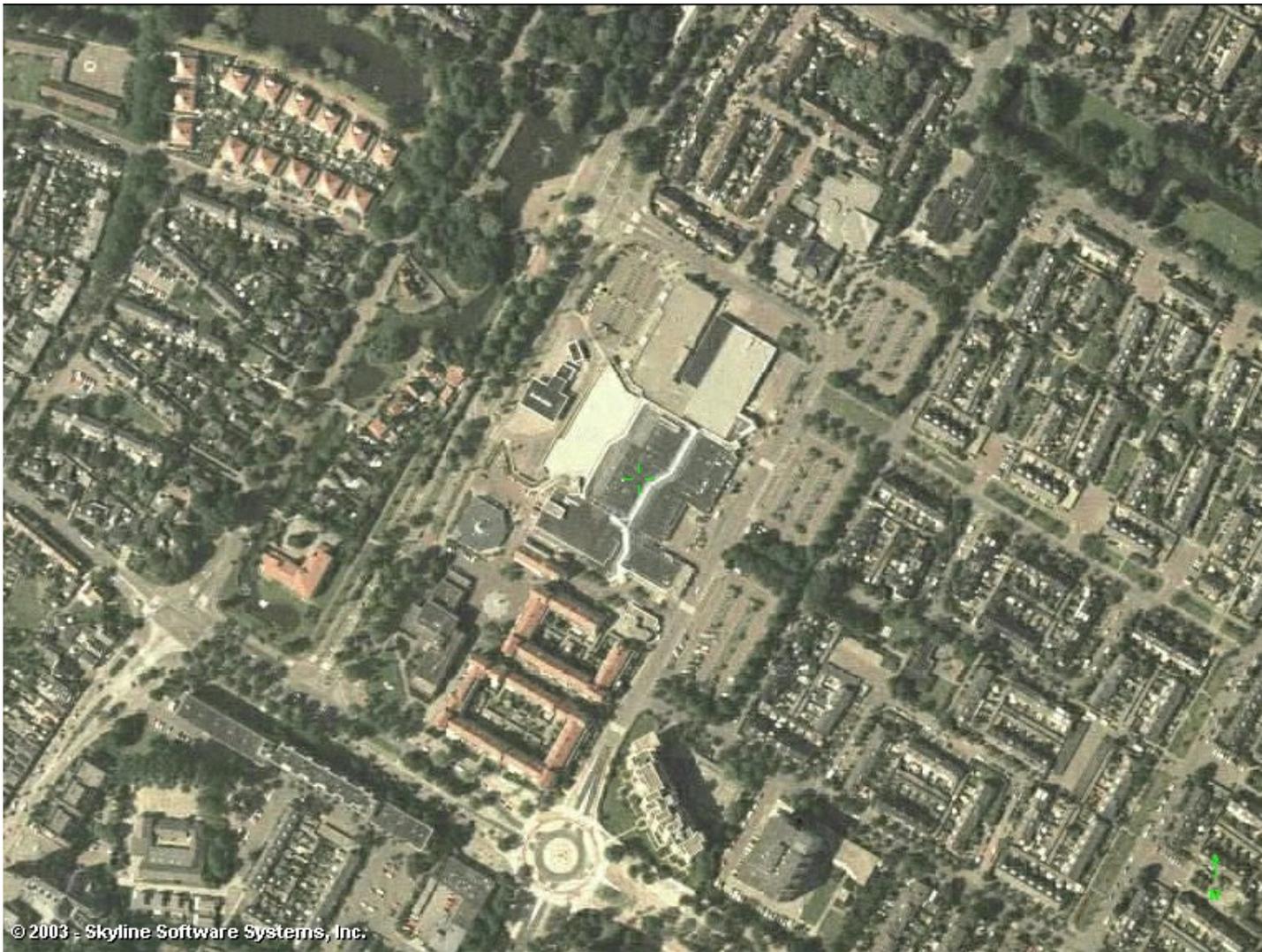
## 6.6 Geesterduinweg

Achter winkelcentrum Geesterduin liggen twee grote parkeerterreinen voor het winkelcentrum, ontsloten door de Geesterduinweg. Ondanks dat er veel wordt overgestoken door winkelend publiek tussen winkelcentrum en parkeerterrein, wordt op de Geesterduinweg hard gereden. Daarnaast biedt de Geesterduinweg een goede sluiproute om de verkeerslichten op de kruising Smeetslaan – Soomerwegh te ontlopen. Het is wenselijk de oversteek makkelijker en veiliger te maken en het sluipverkeer te weren.

### *Oplossingsrichtingen*

De toepassing van een rotonde op de kruising Smeetslaan – Soomerwegh zal een bijdrage leveren aan het verminderen van het sluipverkeer. Dit is echter niet voldoende. Daarom wordt de Geesterduinweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Alleen de bus (in twee richtingen) en laad- en losverkeer (in één richting, van noord naar zuid) kan nog over de Geesterduinweg rijden. Voor fietsers en bromfietsers blijft de route in twee richtingen open. Beide parkeerplaatsen blijven vanaf de Geesterduinweg bereikbaar.

De bezoekers van Geesterduin kunnen door deze maatregelen de achterliggende parkeerplaatsen makkelijker en veiliger bereiken. Om te voorkomen dat verkeer alsnog via de A. Schweitzerlaan sluipt wordt ook deze afgesloten voor doorgaand verkeer. Het effect hiervan is zichtbaar in de toenemende intensiteit op de Soomerwegh (+ 2.000 mvt/etm). Bijkomend voordeel is dat, door



*Luchtfoto Winkelcentrum Geesterduin*

de toegenomen hoeveelheid verkeer op de Smeetslaan - Soomerwegh, verkeer vanaf de Ruiteweg een nieuwe route kiest. In plaats van via de Beatrixstraat naar de Soomerwegh te rijden wordt het interessanter (sneller) om via de Kleibroek naar het noorden te rijden. Hierdoor neemt de intensiteit op de Beatrixstraat ten opzichte van de huidige situatie af met ongeveer 500 mvt/etm.

## 6.7 Markt

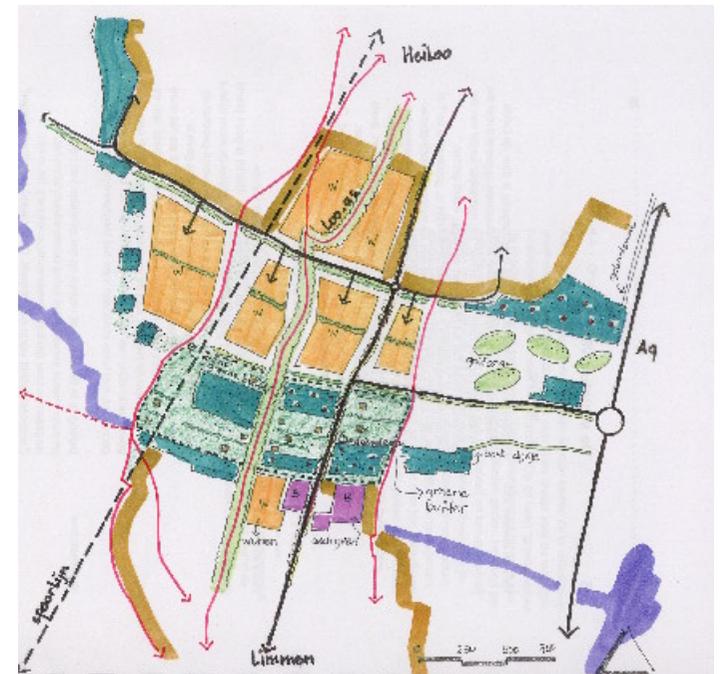
De markt vindt in de huidige situatie plaats op de Dorpsstraat. Als gevolg hiervan is deze op marktdagen volledig afgesloten voor verkeer. Ook vervalt dan een logische fietsverbinding naar het station. De afsluiting van de Dorpsstraat geeft overlast voor de 'Zuidbuurt' en ook extra verkeer op de Beatrixstraat - Ruiteweg. Gestreefd wordt naar verplaatsing van de markt, zodat de Dorpsstraat op marktdagen open kan blijven voor alle verkeer.

De gemeente heeft een quick scan uitgevoerd naar mogelijke alternatieve locaties voor de markt. Daaruit is naar voren gekomen dat er *binnen het centrum* op dit moment geen reëel alternatief is voor de huidige locatie van de markt. Er zal dus een keuze gemaakt moeten worden tussen de huidige locatie of een locatie bij Geesterduin. Een verplaatsing van de markt naar Geesterduin vermindert de verkeersproblemen.



*Effect nieuwe aansluiting A9, inclusief programma Zandzoom, verbinding Boekelermeer en vergroting capaciteit A9*

*Rood = toename verkeersintensiteit  
Groen = afname verkeersintensiteit*



*Zandzoom*

## 7 Doorkijk naar de langere termijn

### 7.1 Extra aansluiting A9

Uit onderzoek van DHV blijkt dat de capaciteit van de A9 niet voldoende is om het verkeer af te wikkelen<sup>3</sup>. In de huidige situatie leiden de problemen op de A9 reeds tot sluipverkeer door Limmen en Akersloot.

In de toekomst wordt tussen Heiloo en Limmen het Zandzoomgebied ontwikkeld. Hier komen zo'n 2.400 woningen en 450 arbeidsplaatsen. Dit leidt tot een forse toename van de hoeveelheid verkeer. Het merendeel van dit verkeer zal via Limmen naar de A9 rijden. De rijksweg in Limmen is hier absoluut niet op berekend en grote problemen zijn te verwachten.

Gezien de huidige problemen met de doorstroming op de A9, zal de capaciteit op de A9 moeten worden vergroot. Zoals door DHV berekend is dat in ieder geval nodig op het deel tussen Alkmaar en Akersloot. Om verdere groei van de problemen in Limmen en Akersloot te voorkomen, zal uitbreiding van de capaciteit versneld uitgevoerd moeten worden.

<sup>3</sup> Het gaat om een onderzoek uit 2002 dat is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland, in samenspraak met de gemeenten Castricum en Heiloo. Het onderzoek uit 2002 zal op korte termijn worden geactualiseerd.

De gemeenten Castricum en Alkmaar hebben aangegeven dat ontwikkeling van de Zandzoom alleen kan plaatsvinden wanneer er een extra aansluiting komt op de A9, tussen Limmen en Heiloo. In het verkeersmodel is stap voor stap berekend wat de effecten zijn. Allereerst is berekend wat het effect is van een extra aansluiting op de A9, vervolgens is bekeken wat er gebeurt op het moment dat Zandzoom is ontwikkeld.

In de huidige situatie rijden door Limmen zo'n 12.500 mvt/etm en door Akersloot zo'n 6.500 mvt/etm. Tussen Heiloo en Limmen rijden ongeveer 13.000 mvt/etm.

Wanneer de nieuwe verbinding met de A9 wordt aangelegd, heeft dit een gunstig effect op de intensiteiten in Limmen en Akersloot (respectievelijk -3.500 mvt/etm en -2.000 mvt/etm). Voor Akersloot is het effect relatief groot. Veel doorgaand verkeer verdwijnt van de Geesterweg. De verbinding tussen bijvoorbeeld Limmen en Castricum blijft de route door Limmen. Er blijft in Limmen dus sprake van doorgaand verkeer op de Rijksweg.

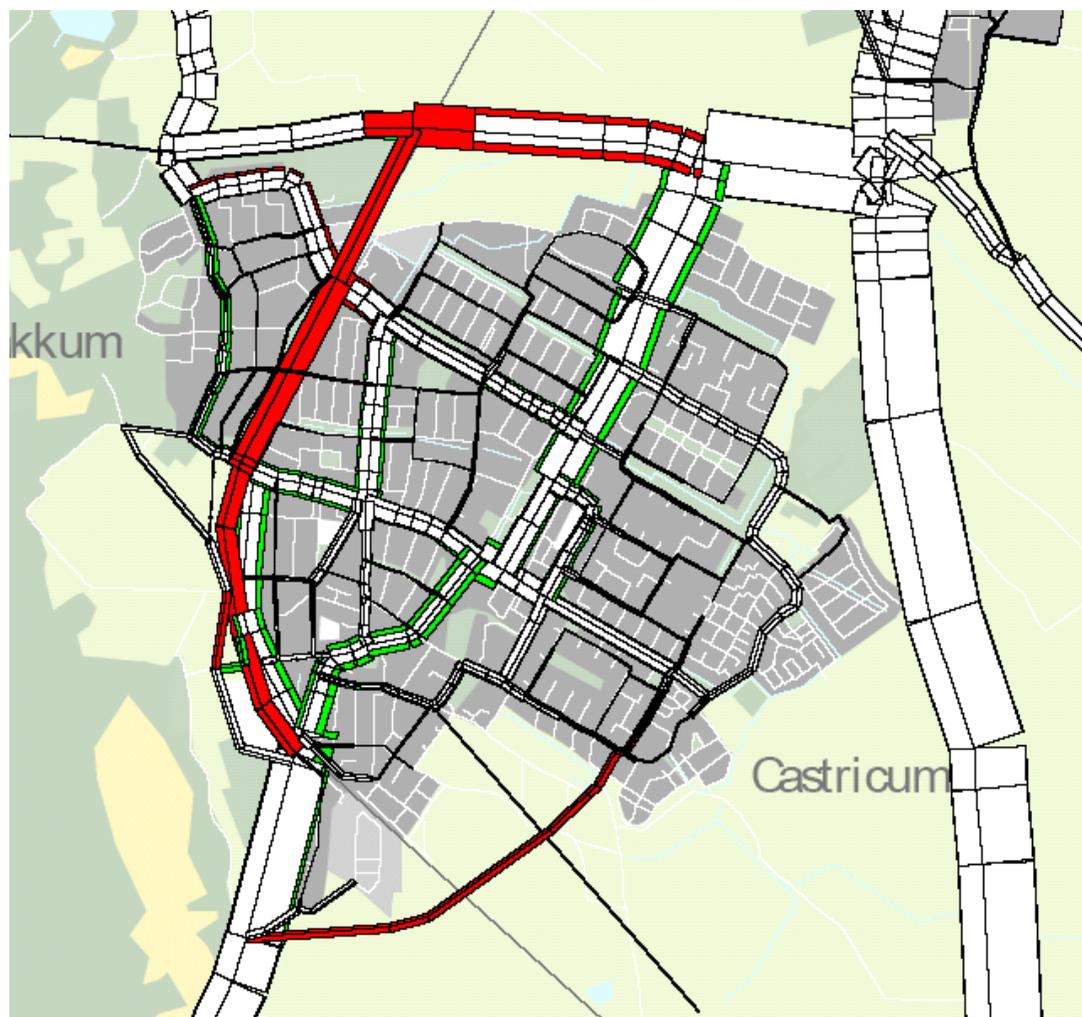
Vervolgens is het programma van Zandzoom toegevoegd, waarbij de capaciteit van de A9 tussen Beverwijk en Alkmaar is vergroot. Door de ontwikkeling van Zandzoom, wordt de verlaging van de intensiteit in Limmen door de nieuwe aansluiting, tenietgedaan. In Limmen rijden, na aantakking op de A9 maar met ontwikkeling van Zandzoom, ongeveer 11.500 mvt/etm. Voor de ontwikkeling



van Zandzoom en het beheersen van de verkeersproblemen in Limmen is de nieuwe aansluiting op de A9 absoluut noodzakelijk. Ook in Akersloot nemen de verkeersintensiteiten door de ontwikkeling van Zandzoom toe, maar als tegelijkertijd de capaciteit op de A9 wordt verhoogd, is juist sprake van een (verdere) afname van de verkeersintensiteit op de doorgaande route door Akersloot.

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek naar de aansluiting op de A9 zijn, samengevat:

- Een extra aansluiting op de A9 aan de noordzijde van Limmen leidt tot verlichting van de verkeersdruk op de Rijksweg door Limmen, maar niet zodanig dat het karakter van de weg structureel verandert. De eerder voorgestelde maatregelen voor de Rijksweg door Limmen zijn ook bij een aansluiting op de A9 gewenst.
- Wanneer de Zandzoom wordt ontwikkeld, is de aansluiting op de A9 noodzakelijk om de grote hoeveelheid extra verkeer te verwerken en opstoppingen in Limmen te voorkomen.
- Er ontstaat een goed alternatief voor het doorgaand verkeer door Akersloot. De Geesterweg wordt hierdoor duidelijk minder druk. Dit effect kan nog verstrekt worden door de Geesterweg anders in te richten (meer als een dorpsweg in plaats van als doorgaande weg).



*Effect aanleg westelijke randweg in combinatie met zuidoostelijke verbinding*

*Rood = toename verkeersintensiteit*

*Groen = afname verkeersintensiteit*

## 7.2 Mogelijkheden voor een randweg Castricum

Op langere termijn zouden de bestaande wegen in Castricum (waaronder de Dorpsstraat) ontlast kunnen worden door aanleg van nieuwe infrastructuur in de vorm van een zuidoostelijke, oostelijke of westelijke randweg. De drie mogelijkheden worden hierna kort beschreven.

### *Zuidoostelijke randweg*

In eerste instantie is gezocht naar de mogelijkheid om een randweg aan te leggen als kortsluitende route tussen de Cieweg/Laan van Albertshoeve enerzijds en de Beverwijkerstraatweg anderzijds. Het blijkt echter dat deze randweg te weinig verkeer trekt om de aanleg van een geheel nieuwe weg te rechtvaardigen. Ook als extra maatregelen genomen worden om het gebruik van de randweg te bevorderen (bijvoorbeeld het onmogelijk maken van doorgaand verkeer door de Dorpsstraat door tegengesteld eenrichtingsverkeer), blijft de hoeveelheid verkeer op de zuidoostelijke randweg beperkt. De conclusie is dat de zuidoostelijke randpunt uit oogpunt van verkeer onvoldoende effect heeft om de aanleg ervan te rechtvaardigen. Alleen in combinatie met een nieuw ruimtelijk programma rondom de oostelijke weg, is deze randweg een reële mogelijkheid.

### *Oostelijke randweg*

Vervolgens is gekeken naar het effect van een eventuele doortrekking van de zuidoostelijke randweg naar de provinciale weg N203, zodat een grotere, oostelijke randweg ontstaat. De nieuwe verbin-

ding naar de N203 blijkt echter voor meer verkeer in de oostelijke wijken van Castricum. Alleen op de Soomerwegh is sprake van een duidelijke afname van verkeer, maar die weg is nu juist prima in staat om veel verkeer te verwerken.

### *Westelijke randweg*

Een westelijke randweg is een verbinding tussen de Beverwijkerstraatweg en de Zeeweg, direct langs het spoor. Een dergelijke westelijke randweg biedt veel perspectieven: bijgaande figuur laat zien dat de westelijke randweg veel meer verkeer trekt dan de zuidoostelijke randweg. Het gehele wegennet van Castricum wordt door de westelijke randweg ontlast en met name in het westelijk deel (inclusief Soomerwegh en Dorpsstraat) nemen de intensiteiten af als gevolg van het verschuiven van doorgaand verkeer naar de nieuwe route. Ook hier is echter sprake van een zeer kostbare en ingrijpende maatregel. Er is veel aandacht nodig voor de ruimtelijke inpassing van deze weg tussen Castricum en Bakkum. Binnen een ruimtelijke visie voor de langere termijn (Buiten Gewoon Castricum) kan de westelijke randweg echter een interessante optie zijn.

De mogelijkheid van een westelijke randweg alsmede een extra aansluiting op de A9 worden in de Doelstellingennota Buiten Gewoon Castricum genoemd als mogelijke invulling van het geformuleerde kerndoel om de verkeersoverlast te verminderen.



## Bijlage 1: Samenstelling denktank en klankbordgroepen



---

**Leden Denktank**

---

J. Bijlenga  
R. de Haan  
J. Hommes  
Mw. C. Portegies  
H. van Schoor  
A. van de Ven  
F. Wilms

---

---

**Leden Klankbordgroep**

---

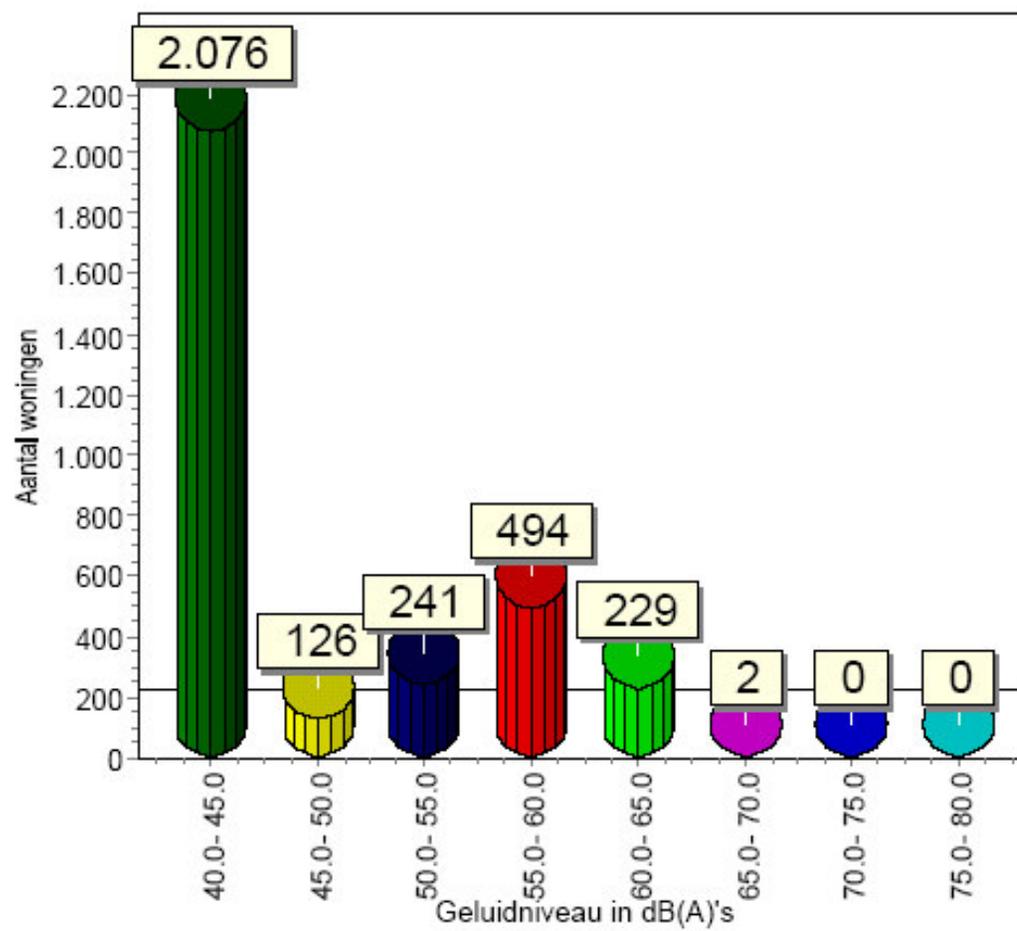
J.M. Werring	Seniorenraad Limmen
A.T. Nieuwkoop	Fietsersbond, afdeling Castricum
Mw. T.J.M. Spruyt	Fietsersbond, afdeling Castricum
H. van Dam	Vereniging Dorpsraad De Woude
mw. C. v/d Aar	3VO, afdeling Limmen
J. Horowitz	3VO, afdeling Castricum
Mw S. van Meerkerk	ANBO
R. Joosten	Vertegenwoordiger Prinses Beatrixstraat e.o.
G. Beekers	Vertegenwoordiger omgeving Breedeweg
Mw. Bakx	Vertegenwoordiger Rensdorpstraat
Mw. M. Harmse	Vertegenwoordiger Rensdorpstraat
S. Haasbroek	Vertegenwoordiger Bakkum
T. Klören	Vertegenwoordiger Bakkum
M. Meijer	Vertegenwoordiger Bakkum
S. Lammers	Vertegenwoordiger Bakkum
G. Hoogeland	Vereniging Castricum Veilig
F. van Wieringen	Stuurgroep Duurzaam Castricum
H. Smit	Politie Regio Noord-Holland Noord
G. Min	Ondernemersfederatie CAL
A.C.J. Hopman	Ondernemersfederatie CAL
J.C. van Kesteren	Vertegenwoordiger omleidingsroute Mient/Ruiterweg
C. Bloedjes	Vertegenwoordiger onderwijs
P. de Haas	Vertegenwoordiger onderwijs
J. Aalbers	Vertegenwoordiger onderwijs
P. van Leeuwen	Vertegenwoordiger onderwijs
Mw. M. Vollers	Winkeliers Castricum
Mw. E. Woestenburg	Werkgroep Leefbaar en Veilig Akersloot
J.J. Terluin	Stichting Welzijn Ouderen Akersloot
C. Beentjes	Vertegenwoordiger marktwezen

---

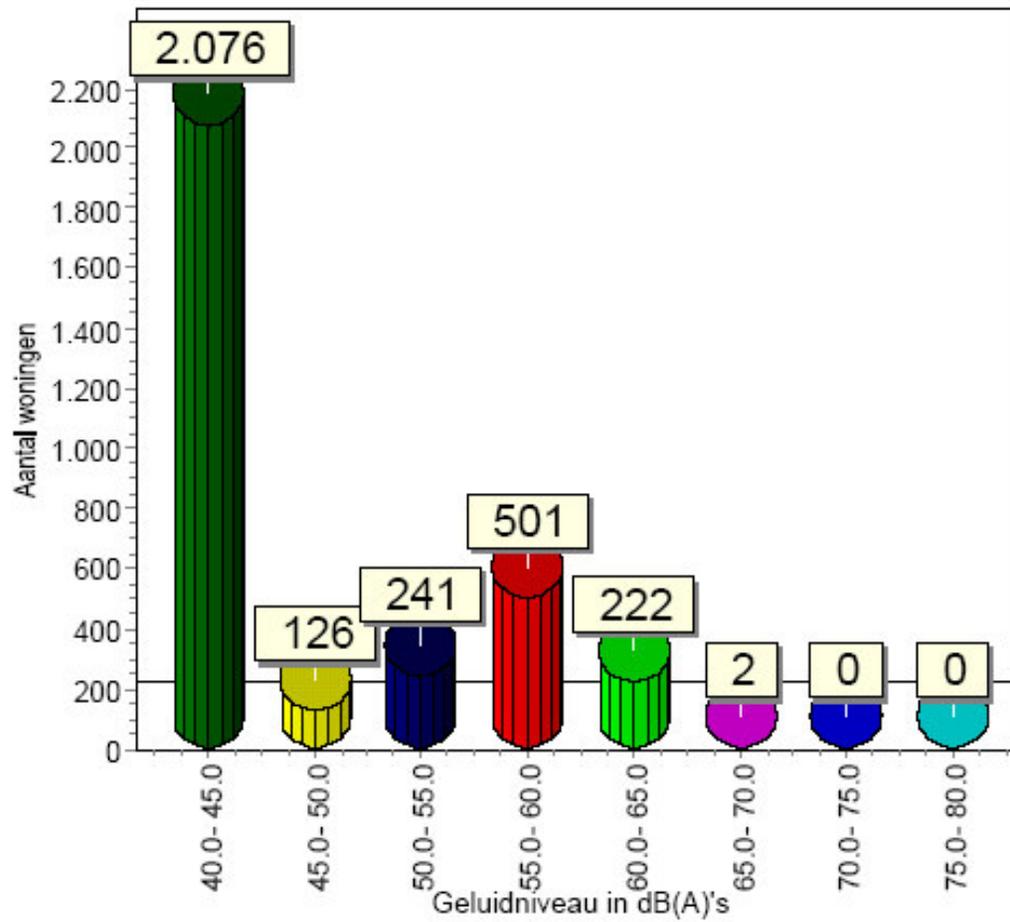


## Bijlage 2: Resultaten milieumodel

Aantal woningen per maatgevend geluidniveau

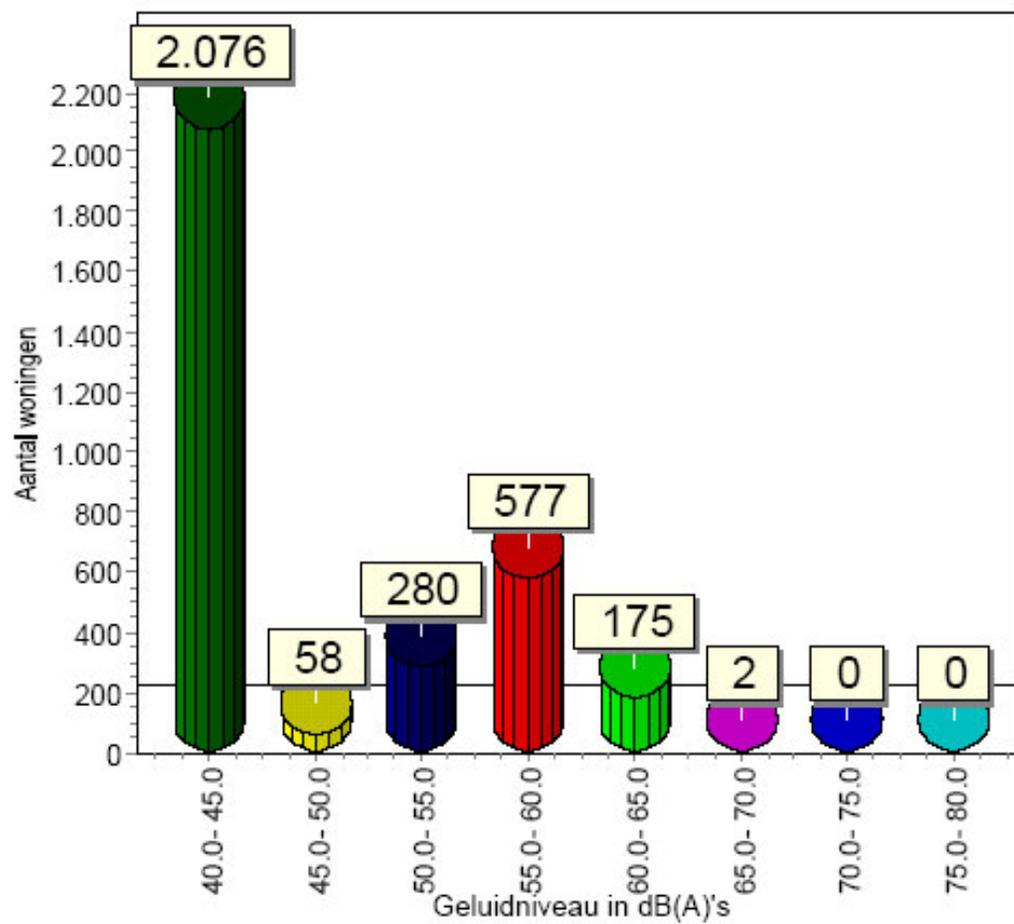


Aantal woningen per maatgevend geluidniveau

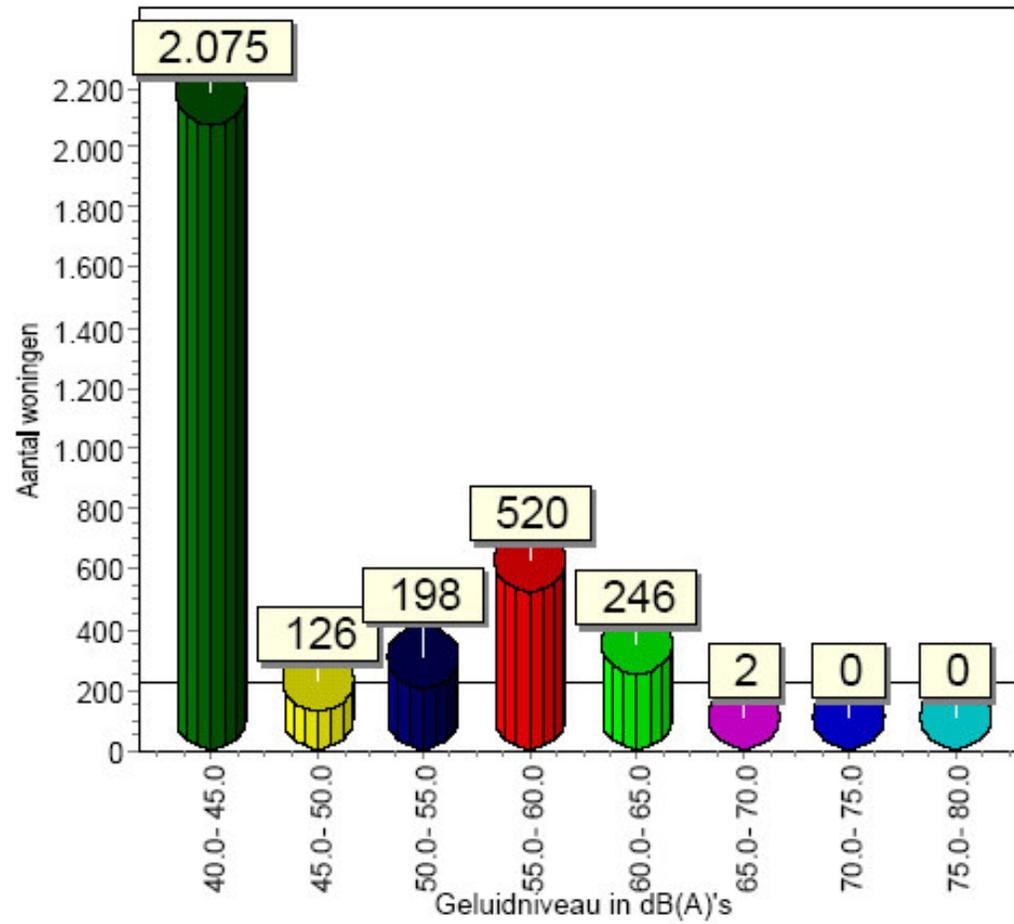


*Dorpsstraat oplossingsrichting 1*

Aantal woningen per maatgevend geluidniveau



Aantal woningen per maatgevend geluidniveau



*Afsluiting in Bakkummerstraat*



Aantal grenswaarde overschrijdingen PM10  
Basissituatie 2015

CTC040/Gaa091104  
gm\_pcent02015  
Goudappel Coffeng



## Aantal grenswaarde overschrijdingen PM10

Dorpsstraat oplossingsrichting 1

CTO040/Gaa/091104  
gyn\_pom0/Vari1b\_2015  
Goudappel Coffeng



## Aantal grenswaarde overschrijdingen PM10

Dorpsstraat oplossingsrichting 2

CTC040/Gaa091104  
gm\_premi/Via3\_2015  
Goudappel Coffeng



Aantal grenswaarde overschrijdingen PM10  
Afsluiting in Bakkummerstraat

CTO040/Gis/091104  
gym\_premis/Via5a\_2015  
Goudappel Coffeng

