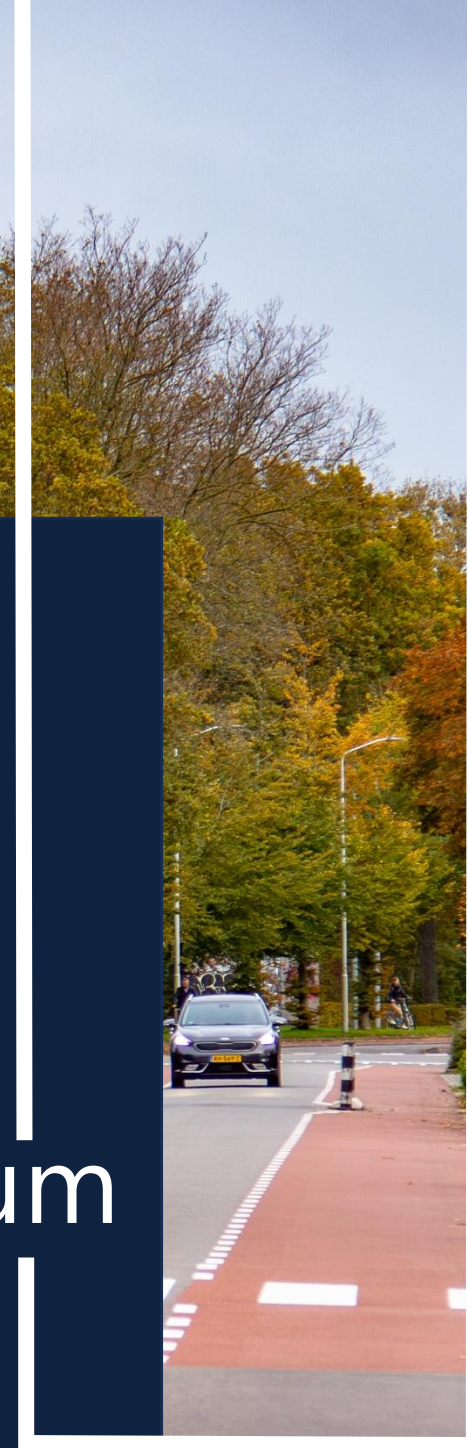


Integraal Verkeersplan Kernen Castricum – Bakkum



Samenvatting

De komende tien jaar staan de dorpskernen van Castricum en Bakkum voor grote uitdagingen op het gebied van verkeer en vervoer. Onze dorpen groeien, steeds meer mensen verplaatsen zich op verschillende manieren en de openbare ruimte staat onder druk. Bewoners willen veilig kunnen fietsen en wandelen, ondernemers vragen om goede bereikbaarheid en bezoekers genieten van ons centrum, de duinen en het strand. Tegelijkertijd ervaren inwoners overlast door hardrijdend verkeer, sluiproutes en zware voertuigen.

Met het nieuwe Integraal Verkeersplan (IVP) kiezen we voor een duidelijke koers. Veiligheid staat voorop: iedereen moet zich veilig door onze dorpen kunnen bewegen, te voet, op de fiets of met de auto. Daarnaast zetten we in op leefbaarheid en duurzaamheid: minder hinder, meer ruimte voor slimme vormen van mobiliteit en een goede balans tussen wonen, werken en recreëren. Bereikbaarheid blijft belangrijk, maar nooit ten koste van de veiligheid of de kwaliteit van onze woonomgeving.

Het IVP biedt richting voor de komende 10 jaar. Het is samen met bewoners, ondernemers en belangenvertegenwoordigers opgesteld en vormt de basis voor concrete maatregelen en investeringen. Zo bouwen we samen aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Castricum en Bakkum.



Inhoudsopgave

Voorwoord	4	4.4	Fietsveiligheid op kruispunt Cieweg-Dr. de Jonghweg	24
Leeswijzer	4	4.5	Fietsveiligheid op kruispunt Van Haerlemlaan-Van Oldenbarneveldweg	24
1 Inleiding	5	5	Uitvoering en planning	25
1.1 Aanleiding	5	5.1	Aanpak	25
1.2 Probleemstelling	5	5.2	Uitvoeringsplanning	25
1.3 Doel	6	6	Bronnen	29
1.4 Scope	6	7	Bijlagen	27
1.5 Proces	7	8	Colofon	30
2 Beleidskaders	8			
2.1 Beleidsmatige en technisch-juridische randvoorwaarden en eisen ..	8			
2.2 Relatie met Omgevingsvisie Castricum	8			
2.3 Intergemeentelijke afspraken	8			
2.4 Overkoepelende doelstellingen	9			
3 Netwerken	12			
3.1 Voetgangers	12			
3.2 Fiets	13			
3.3 Openbaar vervoer	15			
3.4 Gemotoriseerd verkeer	17			
3.5 Zwaar verkeer	18			
4 Specifieke deelgebieden	21			
4.1 Heereweg	21			
4.2 Bakkummersstraat	22			
4.3 De Zanderij	23			

Voorwoord

Een goed functionerend verkeer- en vervoersysteem is essentieel voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente. In een tijd waarin ruimtelijke ontwikkelingen, mobiliteitstransitie, klimaatadaptatie en de kwaliteit van de openbare ruimte steeds meer met elkaar verweven raken, is behoefte aan een actuele integrale mobiliteitsvisie.

Het *Integraal Verkeersplan* (IVP) biedt een samenhangende visie op de inrichting en het gebruik van de infrastructuur in de gemeente. Daarbij is oog voor verschillende belangen: van voetganger tot automobilist, van fietser tot hulpdiensten, en van verkeersveiligheid tot duurzaamheid. Het plan bevat beleidsuitgangspunten en maatregelen die richting geven aan keuzes in de fysieke leefomgeving, nu en in de komende 10 jaar.

Dit IVP vormt daarmee een kader voor beleid en uitvoering, en een basis voor afstemming met bewoners, partners en andere overheden. Door integraal te denken en zorgvuldig af te wegen, wordt gebouwd aan een veilige, toegankelijke en toekomstbestendige gemeente voor iedereen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de inleiding tot dit IVP toegelicht. In hoofdstuk 2 wordt toegelicht op basis van welke (beleids-)documenten dit IVP is opgesteld. Daarnaast worden hierin de (beleidsmatige) randvoorwaarden en eisen en de relatie met de omgevingsvisie uiteengezet. In hoofdstuk 3 wordt de analyse van de netwerken voor voetganger, fietser en automobilist toegelicht en visueel weergegeven. In hoofdstuk 4 worden de conclusies uit het participatieproces en de analyse beschreven. Deze zijn vervolgens vertaald naar de uitvoeringsplanning voor de komende jaren in hoofdstuk 5.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De komende jaren staat Castricum diverse ontwikkelingen te wachten. Het huidige Integraal Verkeers- en VervoersPlan (IVVP, opgesteld in 2004) is echter onvoldoende toegespitst op deze veranderende situatie. De urgentie tot actualisering is inmiddels in verschillende bestuurlijke besluiten aan de orde gekomen:

- Bestuursopdracht (2020)
- Coalitieprogramma (2022-2026)

Op 13 februari 2020 is, naar aanleiding van het burgerinitiatief van wijlen de heer Van Balgooi, een amendement aangenomen om het Integraal Verkeersplan voor Castricum toe te voegen aan het raadsprogramma. De bestuursopdracht voor dit IVP is op 11 juni 2020 door de raad vastgesteld.

Bij het opstellen van het IVP is de hoofdstructuur van de verkeerscirculatie en inrichting in het centrumgebied van de kern Castricum onderzocht. Uit dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen wijzigingen worden aangebracht aan de hoofdstructuur en/of voorkeursroute in de kern van Castricum. Wel is er nader onderzoek gedaan naar aanpassingen in verband met de verkeersveiligheid, zoals eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat en Prinses Beatrixstraat en de invoering van GOW30 op de Ruitersweg, Mient-Stationsweg en Prinses Beatrixstraat.

Ook is er een visie opgesteld voor het geheel van de kernen Castricum en Bakkum. Dit is gedaan aan de hand van overkoepelende deelonderwerpen die van belang zijn bij de manier waarop het verkeer zich ontwikkelt in de komende 10 jaar. Uit het participatietraject is een aantal specifieke locaties/deelgebieden naar voren gekomen waar klachten, wensen en

opmerking over geformuleerd zijn. Deze deelgebieden vergen extra aandacht in het IVP. Hierbij is het van belang om bij het zoeken naar de oplossingen voor de door bewoners, ondernemers en belangenbehartigers naar voren gebrachte knelpunten een integrale benadering aan te houden.

In dit IVP staat een samenhangende aanpak centraal, waarbij niet los naar onderdelen wordt gekeken, maar juist naar het geheel. Daarbij vindt afstemming plaats tussen de drie belangrijkste verkeersdoelen: verkeersveiligheid, een leefbare, duurzame omgeving en bereikbaarheid. Deze doelen beïnvloeden elkaar en vragen om een zorgvuldige balans. Daarnaast vindt afstemming plaats met beleidsdoelen uit andere domeinen, waaronder woningbouw, economische ontwikkeling, recreatie en natuur. Door deze elementen in samenhang te benaderen, ontstaat een samenhangend plan dat bijdraagt aan een toekomstbestendige leefomgeving.

1.2 Probleemstelling

De verkeersproblematiek binnen de kernen Castricum en Bakkum is divers. De leefbaarheid en verkeersveiligheid staan onder druk en een actueel en toekomstbestendig integraal beeld van de oplossingsrichtingen ontbreekt. De relatief hoge druk op het verkeerssysteem vormt vooral een uitdaging op het gebied van verkeersveiligheid. Dit heeft ook zijn effect op gezondheid, lucht, geluid, natuur (lokaal) en klimaat.

Het vigerende IVVP uit 2004 voorziet niet meer in oplossingsrichtingen voor nieuw ontstane uitdagingen en ontwikkelingen. Deze dient te worden geactualiseerd om de gemeente Castricum voor nu en de komende 10 jaar te kunnen voorzien van een veilige toekomstbestendige verkeerstructuur. Waar voorheen bereikbaarheid het belangrijkste uitgangspunt vormde, is dat tegenwoordig veiligheid. Vanuit die basis weegt veiligheid altijd zwaarder dan bereikbaarheid (DV3-visie, 2018).

1.3 Doel

Het doel van het Integraal VerkeersPlan (IVP) kernen Castricum – Bakkum is om een duidelijk beeld te schetsen van de ontwikkeling van verkeer en mobiliteit in de komende 10 jaar, waarbij de betrokkenheid van inwoners en ondernemers centraal staat. Dit proces houdt rekening met maatschappelijke ontwikkelingen en veranderende mobiliteitsbehoeften.

Het plan is gebaseerd op een zorgvuldig participatieproces, waarin bewoners, ondernemers en belanghebbenden zijn uitgenodigd om mee te denken over bereikbare, verkeersveilige, duurzame en leefbare kernen van Castricum en Bakkum. We stelden ons tot doel dat zij:

- Hun wensen en zorgen kunnen uiten;
- Actief meedenken over de totstandkoming van het Verkeersplan;
- Bijdragen aan alternatieve oplossingen;
- Begrip hebben voor de gemaakte keuzes;
- Goed geïnformeerd zijn over planning en uitvoering;
- De keuzes binnen het verkeersbeleid verder uitdragen.

De conclusies en aanbevelingen dragen bij aan een positieve verandering, met oog voor de wensen uit de samenleving en het creëren van draagvlak.

1.4 Scope

De actualisering van het IVP gaat over de kernen Castricum en Bakkum, inclusief de ontsluiting naar regionaal, provinciaal en landelijk wegennet, in samenhang met verkeersrelaties in de omliggende regio. Het buitengebied, Akersloot, Limmen en de Woude vallen daarom niet binnen de scope.

De planhorizon voor dit IVP is 10 jaar.

Het uitgevoerde onderzoek naar lange termijn maatregelen op de N203 wordt beschouwd als een belangrijk project parallel aan het Integraal Verkeersplan. De herinrichting door de provincie is gepland vanaf 2032. De uiteindelijke aanpassingen hebben invloed op het IVP. Het is van belang dat de doorstroming behouden blijft en indien mogelijk verder verbeterd, zodat de kern van Castricum wordt ontlast.

Uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) blijkt dat het huidige maatregelenpakket onvoldoende is door de groei van trein- en autoverkeer. De Zuidelijke stationstunnelvariant wordt als toekomstoptie opengehouden, maar stikstofproblematiek en hoge kosten verhinderen voorlopig een keuze. Daarnaast is de gemeente zich bewust van de enorme impact van een tunnel op het dorpshart. ProRail onderzoekt alternatieve lijnvoering als mogelijke tussenoplossing, in overleg met regionale partners en met inbreng van de gemeente Castricum. Het perspectief op de lange termijn is beschreven in het *Besluitenlijst Gemeenteraad d.d. 8 februari 2024 (onderdeel A)*.

De resultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd naar de hoofdstructuur in het centrumgebied van de kern Castricum (perspectief korte termijn), gelden als uitgangspunt voor het opstellen van het IVP. Deze kunt u terugvinden in de *Besluitenlijst Gemeenteraad d.d. 3 en 10 juli 2025*.

1.4.1 DEELONDERWERPEN

De actualisatie van het IVVP 2004 betekent dat we evalueren hoe het verkeerssysteem functioneert en waar dit dient te worden aangepast om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige behoeften. Voor de volgende onderwerpen zijn doelstellingen geformuleerd die als basis dienen voor de uitwerking van het IVP:

- Verkeersveiligheid
- Leefbare, duurzame omgeving
- Bereikbaarheid

1.4.2 DEELGEBIEDEN

Uit inventarisaties is een aantal specifieke locaties/deelgebieden naar voren gekomen waar klachten, wensen en opmerkingen over bekend zijn. Deze deelgebieden vergen extra aandacht in het IVP. Op basis van de randvoorwaarden en eisen, gesprekken, participatie en verkregen expertise wordt in het IVP geadviseerd over de mogelijke oplossingen voor deze knelpunten. Hierbij is het van belang om bij het zoeken naar de oplossingen voor de knelpunten niet te focussen op de lokale situatie, maar ook bijvoorbeeld de effecten van een maatregel ter plaatse op de verkeerssituatie op andere plekken in ogenschouw nemen. Deze specifieke locaties zijn:

- Heereweg
- Bakkummerstraat (inclusief Van der Mijleweg-Van Oldenbarneveldweg)
- De Zanderij
- Fietsveiligheid op het kruispunt Cieweg-Dr. de Jonghweg
- Fietsveiligheid op het kruispunt Van Haerlemlaan-Van Oldenbarneveldweg

De uitkomsten van de onderzoeken zijn gehanteerd als uitgangspunt voor gesprekken bij de specifieke locaties. Het IVP is een integrale beschrijving van de kernen Castricum en Bakkum.

1.5 Proces

Om te komen tot een geactualiseerd Verkeersbeleidsplan is een uitgebreid participatietraject doorlopen waarin we ondernemers, organisaties en andere belanghebbenden in de kernen Castricum en Bakkum hebben gevraagd om mee te denken over het actualiseren van het verkeersbeleid. Dit heeft een belangrijk onderdeel gevormd van de aanpak van het IVP. In deze paragraaf wordt het participatietraject op hoofdlijnen beschreven.

1.5.1 INVENTARISATIE

Er heeft inventarisatie plaatsgevonden van alle relevante beleidsdocumenten en rapporten, wat een overzicht opleverde van de randvoorwaarden en eisen van belanghebbenden. Dit is als basis gebruikt voor het participatieproces en de inrichting van het speelveld.

1.5.2 PARTICIPATIEPROCES

Voor de actualisatie van het Verkeersplan zijn bewonersavonden, een online enquête en gesprekken met ondernemers en scholen georganiseerd. Zo is brede input opgehaald vanuit inwoners en betrokken organisaties.

De grootste zorgen gaan over de Dorpsstraat, Ruiteweg en de spoorwegovergang. Bewoners wensen vooral meer verkeersveiligheid, veilige fietsroutes en minder vrachtverkeer door het centrum.

De input is verwerkt in maatregelen per deelgebied en vormt zo een directe basis voor het IVP.

Het participatieplan is voorafgaand aan de uitvoering besproken met de raad (bestuurlijke klankbordgroep). Zie Bijlage A voor meer informatie over het verloop van het participatieproces.

1.5.3 BESLUITVORMING

Op 10 juli 2025 heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden omtrent de uitvoering van de Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg en het omliggende centrumgebied.

De besluitvorming omtrent het IVP kernen Castricum – Bakkum zal het reguliere besluitvormingstraject doorlopen.

2 Beleidskaders

2.1 Beleidsmatige en technisch-juridische randvoorwaarden en eisen

2.1.1 VASTGESTELD BELEID

Er zijn verschillende landelijke -, provinciale - en regionale beleidsnota's en richtlijnen welke betrekking hebben op het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Castricum. Deze dienen als kader voor dit IVP. De belangrijkste beleidsdocumenten en richtlijnen zijn te vinden in Bijlage B.

2.1.2 BELEIDSMATIGE EN TECHNISCH-JURIDISCHE RANDVOORWAARDEN EN EISEN

Uit de betreffende beleidsnota's en richtlijnen vloeien verschillende beleidsmatige en technisch-juridische randvoorwaarden en eisen voort. Deze zijn bepalend voor de (on)mogelijkheden in Castricum en Bakkum.

- De oplossingsrichtingen zijn afhankelijk van de civieltechnische ontwerp- en uitvoeringseisen die de afdeling BOR hanteert.
- De oplossingsrichtingen zijn afhankelijk van de verkeerstechnische ontwerp- en uitvoeringseisen uit DV3-visie (2018) en de uitwerking hiervan in landelijke CROW-richtlijnen en het gemeentelijke Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).
- De bestaande budgetten voor de aanleg en onderhoud van de infrastructuur in de gemeente Castricum zijn uitgangspunt voor mogelijke aanpassingen. Dienen er extra maatregelen te worden uitgevoerd, moet er aanvullend budget worden vrijgemaakt bij de gemeenteraad.

2.2 Relatie met Omgevingsvisie Castricum

De belangrijkste doelen met betrekking tot verkeer in de Omgevingsvisie van de gemeente Castricum zijn gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Deze doelen zijn:

- Veilige en snelle verbindingen.
- Inzet op duurzame mobiliteit.
- Openbare ruimte waar maatschappelijke opgaven samenkomen.

Deze doelen zijn onderdeel van de bredere ambitie om van de kernen van Castricum en Bakkum bereikbare en duurzame gebieden te maken waarbij efficiënt en duurzaam gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur.

2.3 Intergemeentelijke afspraken

De provincie Noord-Holland en de gemeenten van de regio Alkmaar hebben afspraken gemaakt over mobiliteit. De kernpunten zijn:

- Bereikbare, veilige en onderhouden infrastructuur.
- Verkeersveiligheid met focus op: veilige infrastructuur, bescherming van kwetsbare/onervaren weggebruikers en handhaving als sluitstuk.
- Openbaar vervoer als pijler van het mobiliteitssysteem.
- Veilige, comfortabele en directe doorfietsroutes, met goede stallingen.
- Gezamenlijke ambitie: een geïntegreerd, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem dat veiligheid, leefbaarheid en duurzame mobiliteit in de regio Alkmaar versterkt.

De verdere toelichting, concrete maatregelen en achterliggende beleidskaders zijn opgenomen in Bijlage B.

2.4 Overkoepelende doelstellingen

Verkeersveiligheid, een leefbare, duurzame omgeving en bereikbaarheid vormen de verkeersdoelstellingen. In de afgelopen jaren is de invulling van deze doelen uitgewerkt en aangescherpt.

Verkeersveiligheid heeft daarbij een nog meer centrale rol gekregen, met een verschuiving naar een proactieve aanpak. De nadruk ligt niet meer op reageren na ongevallen of knelpunten, maar op het voorkomen ervan.

Binnen de bebouwde kom ligt de nadruk vooral op de verkeersveiligheid van fietsers, omdat:

- Het aantal ongevallen en slachtoffers onder deze groep sterk toeneemt;
- Verkeersveiligheid de basisvoorwaarde vormt voor de mobiliteitstransitie;
- De mobiliteitstransitie in toenemende mate een voorwaarde is voor bereikbaarheid.

Samenwerking en het gebruik van data zijn hierin belangrijke pijlers.

Ook het begrip leefbaarheid en duurzaamheid heeft een bredere betekenis gekregen. Waar de aandacht voorheen vooral uitging naar lokale milieuproblemen, zoals luchtkwaliteit en geluidsoverlast, richt het beleid zich nu ook op de bijdrage van verkeer en vervoer aan de mondiale klimaatdoelstellingen.

Daarmee is ook de benadering van bereikbaarheid veranderd: niet langer staat de auto centraal, maar gaat het om de totale bereikbaarheid met een optimale mix van vervoersmiddelen. Waar nodig wordt automobilisten gevraagd om te rijden of langzamer te rijden, zodat bij toenemende verkeersintensiteiten de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers én de leefbaarheid voor aanwonenden gewaarborgd of verbeterd kan worden.

2.4.1 VERKEERSVEILIGHEID

De gemeente geeft prioriteit aan verkeersveiligheid en sluit daarbij aan bij de landelijke koers van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)* (2018). Dit plan is gebaseerd op een risico gestuurde en proactieve aanpak, waarbij niet alleen wordt gekeken naar bestaande ongevallen, maar vooral naar het beperken van risico's. De gemeente zet zich in om deze aanpak lokaal te vertalen naar concrete maatregelen. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- In 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers;
- In 2050 het uiteindelijke doel van nul verkeersslachtoffers.

Ter uitvoering van de landelijke afspraken werken gemeente, regio Alkmaar en provincie Noord-Holland nauw samen. Ten behoeve van deze samenwerking is de *Intentieverklaring Verkeersveiligheid regio Alkmaar* (2021) ondertekend, waarmee de samenwerkende partijen hun gezamenlijke verantwoordelijkheid om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren onderstrepen. De Provincie heeft hierin de regie.

De inzet richt zich op drie pijlers:

1. Veilige infrastructuur: zorgen dat wegen en netwerken voldoen aan de richtlijnen van *DV3-visie* (2018).
2. Educatie: aangesloten wordt bij landelijke campagnes en stichtingen met specifieke aandacht voor onervaren jongeren en kwetsbare ouderen.
3. Handhaving: met de politie zijn afspraken gemaakt en dit geldt als sluitstuk.

Een aandachtspunt is dat het verkrijgen van provinciale subsidie voor verkeersmaatregelen lastiger is geworden. De provincie richt zich bij de toekenning hiervan op de grootste knelpunten in de regio. Deze zijn voornamelijk te vinden in sterker verstedelijkte gebieden (Alkmaar en Heerhugowaard).

Door deze combinatie van lokale inzet en regionale samenwerking draagt de gemeente bij aan een veiliger en beter bereikbaar wegennet voor iedereen.

De verdere toelichting, concrete maatregelen en achterliggende beleidskaders zijn opgenomen in Bijlage B.

2.4.2 LEEFBARE, DUURZAME OMGEVING

Duurzaamheid is een belangrijke pijler voor toekomstbestendige mobiliteit. De gemeente zet in op het verminderen van CO₂-uitstoot, verbeteren van de leefbaarheid en beschermen van gezondheid en welzijn. Daarbij wordt ingezet op stimulering van duurzame vervoerswijzen.

De gemeente volgt de afspraken uit het Klimaatakkoord en geeft hier lokaal invulling aan met maatregelen zoals de uitbreiding van laadpalen, verbetering van fietsroutes, stimulering van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van station Castricum als mobiliteitshub (ketenmobiliteit) en deelmobiliteit.

Met deze inzet draagt de gemeente bij aan de mobiliteitstransitie. Hiermee wordt gewerkt aan een schonere lucht, minder verkeersdruk en een gezonde, leefbare woonomgeving.

Een belangrijk aandachtspunt is dat projecten alleen doorgang kunnen vinden wanneer zij voldoen aan de geldende stikstofnormen. Dit vormt een randvoorwaarde bij de uitvoering van plannen.

De verdere toelichting, concrete maatregelen en achterliggende beleidsstukken zijn opgenomen in Bijlage B.

2.4.3 BEREIKBAARHEID

Voor de gemeente Castricum betekent bereikbaarheid het waarborgen van een goede doorstroming en voldoende parkeergelegenheid, met oog voor leefbaarheid en duurzaamheid. Het verbeteren van bereikbaarheid kan niet langer door de aanleg van meer asfalt. Gebrek aan ruimte, de noodzaak van klimaatadaptatie en de mobiliteitstransitie vragen om een andere benadering.

De focus verschuift van de auto als dominante vervoerswijze naar een optimale mix van vervoermiddelen (ketenmobiliteit), waarbij verkeersveiligheid prioriteit krijgt. Dit betekent dat gemotoriseerd verkeer soms moet omrijden of langzamer moet rijden (DV3-visie, 2018).

De gemeente zet in op het slimmer benutten van bestaande infrastructuur, het spreiden van verkeersintensiteit en het stimuleren van reis- en vervoervormen zoals fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarmee wordt de druk op de wegen verminderd en de totale bereikbaarheid verbeterd.

Voor parkeren kiest Castricum voor een meer sturend beleid. De huidige situatie is beheersbaar, maar bij nieuwe woningbouwprojecten is flexibiliteit in loopafstand nodig om binnenstedelijke verdichting mogelijk te maken. Daarnaast worden fietsparkeervoorzieningen verbeterd, met nadruk op strategische locaties zoals het station, winkelcentra en bushaltes.

2.4.4 RELATIE MET DOELN ANDERE BELEIDSVELDEN

Bij woningbouw en autonome groei nemen de verkeersintensiteiten toe. Verkeersveiligheid is hierbij doorslaggevend en wordt per ontwikkeling verkeerskundig beoordeeld. Het parkeerbeleid (Nota Parkeernormen, actualisatie 2025) speelt in op efficiënt ruimtegebruik, loopafstand en kwaliteit openbare ruimte.

De koppeling met andere beleidsvelden borgt integraliteit:

- Economie: verbetering Dorpsplein en afstemming evenementen in de Dorpsstraat combineren verkeersfunctie met verblijfsfunctie.
- Woningbouw: aansluiting op beleid t.a.v. verkeersveiligheid en parkeren, met oog voor gebruik en duurzaamheid.
- Welzijn: aandacht voor toegankelijkheid, inclusiviteit, vervoersarmoede en gezondheid (bewegen/spelen, ontmoeten en klimaatadaptatie)

Zo worden verkeersmaatregelen afgestemd op ruimtelijke ontwikkelingen, economische ambities en welzijn.

De verdere toelichting, concrete maatregelen en achterliggende beleidskaders zijn opgenomen in Bijlage B.



3 Netwerken

3.1 Voetgangers

3.1.1 UTILITAIRE LOOPROUTES

Voor utilitaire looproutes zijn in het HIOR-uitgangspunten en kaders vastgelegd. Deze zijn gericht op het realiseren van aantrekkelijke, veilige en toekomstbestendige looproutes. De volgende aspecten zijn van belang voor de realisatie van utilitaire looproutes:

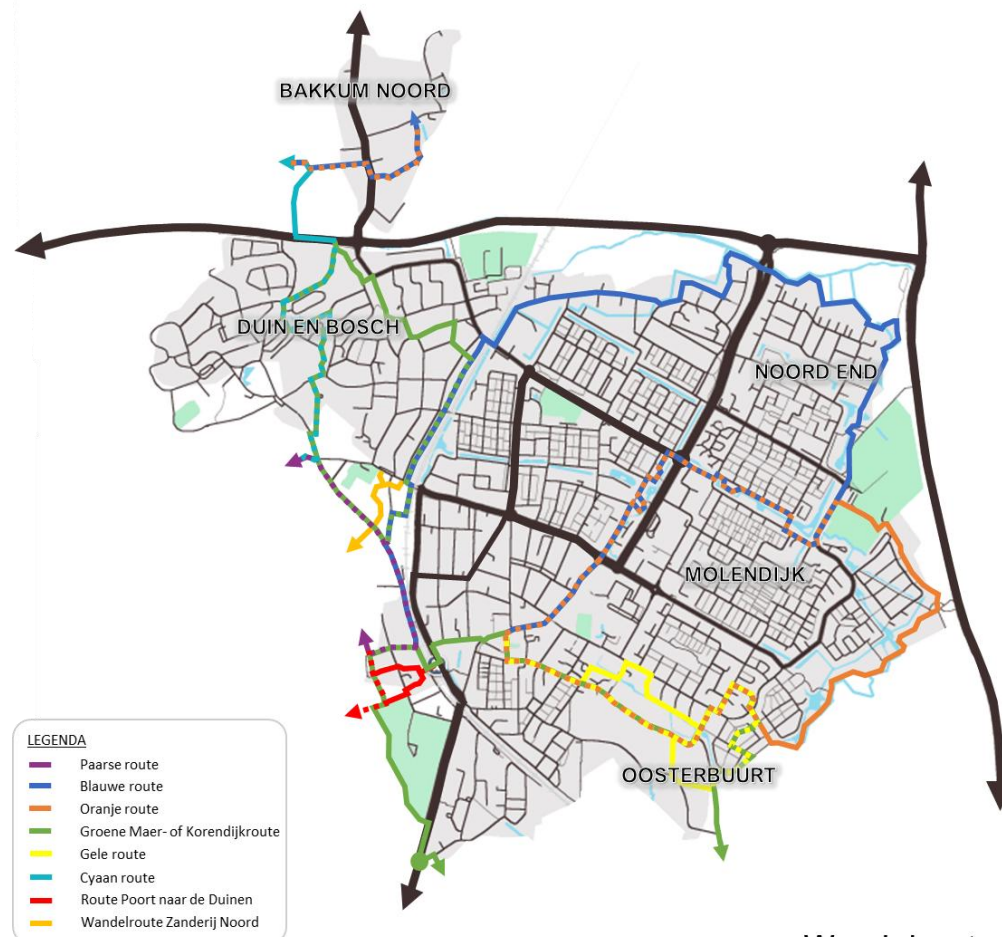
- Binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar trottoirs van 1,8 meter breed in plaats van de huidige 1,5 meter.
- Ontwerpen zonder trottoirs is uitsluitend nog toegestaan wanneer het betreffende gebied wordt ingericht als woonerf.
- Convenant Toekomstbestendig Bouwen, met als doelstelling het behalen van Brons. Voor het volledige convenant, zie hoofdstuk 7 Bronnen.

3.1.2 RECREATIEVE WANDELROUTES

Castricum vormt een belangrijk vertrekpunt binnen het wandelnetwerk Regio Alkmaar, dat recreanten en bewoners de mogelijkheid biedt om de omgeving actief en beleefbaar te verkennen. Het wandelnetwerk sluit goed aan bij de ambitie om de ruimtelijke kwaliteit, gezondheid en toeristische aantrekkingskracht van de regio te versterken. Voor het volledige overzicht, zie *Wandelnetwerk Regio Alkmaar* (2017) van Wandelnetwerk Noord-Holland.

Het netwerk wordt verder versterkt met de toevoeging van twee benoemingswaardige routes:

- De route van het NS-station naar de Oude Schulpweg als onderdeel van Poort naar de Duinen, die een belangrijke toegang vormt tot het duingebied en aansluit op natuurbeleving.
- De nog te realiseren wandelroutes in de Zanderij, die het landschap rond dit gebied ontsluiten en bijdragen aan de recreatieve functie van het gebied.



Wandelroutes

3.2 Fiets

In 2020 is het Fietsbeleidsplan gemeente Castricum vastgesteld, waarin het fietsnetwerk en de inrichtingseisen zijn vastgelegd. Het netwerk bestaat uit onderstaande vier categorieën.

3.2.1 DOORFIETSRROUTE

Het doel van de doorfietsroute in de regio Alkmaar is het realiseren van een hoogwaardig, veilig en comfortabel fietsnetwerk dat duurzame mobiliteit bevordert.

Door de provincie en de regiogemeenten zijn twee prioritaire doorfietsroutes aangewezen vanuit Heerhugowaard via Alkmaar, Heiloo en Limmen, die vervolgens:

- door de kern Castricum richting de IJmond loopt, en
- langs de N203 richting Uitgeest – Heemskerk – Zaanstad – Amsterdam loopt.

De route speelt een belangrijke rol in woon-werk- en woon-onderwijsverplaatsingen. Door de opkomst van de elektrische fiets biedt de doorfietsroute kansen voor middellange afstanden.

Naast de prioritaire doorfietsroute zoals hierboven beschreven zijn er ook secundaire doorfietsroutes aangewezen. Voor Castricum Bakkum zijn dit de volgende routes:

- Route via Schoolstraat-Breedeweg-Heemstedeweg-Uitgeesterweg naar Uitgeest.
- Route via Buitendijkspad-Binnendijkspad-Nesdijk naar Akersloot.

Tevens is er een route door de Zanderij-Schelgeest-Vondelstraat-Van Haerlemlaan en vervolgens langs het spoor naar de Westerweg te Limmen. Voorwaarde voor deze route is realisering van de doorfietsroute langs het

spoor van de Zeeweg te Bakkum naar de Westerweg te Limmen.

Voor de volledige onderbouwing van de uitwerking doorfietsroutes, zie het rapport *Uitwerking Doorfietsroutes* (Haskoning, 2021).

Aan de doorfietsroute worden de hoogste uitvoeringseisen gesteld. Het gaat om een herkenbaar, samenhangend, direct, veilig, aangenaam en comfortabel netwerk. Deze loopt van de Beverwijkerstraatweg, door de Dorpstraat en Soomerwegh naar Limmen en respectievelijk bovenliggende gemeentes. De doorfietsroute is gericht op ritten tot 15 km en is geschikt gemaakt voor zowel langere ritten als korte afstanden.

3.2.2 HOOFDFIETSNETWERK

Het hoofdfietsnetwerk zorgt voor samenhangende en directe verbindingen binnen de kernen Castricum en Bakkum en naar omliggende de kernen. Dit zijn voornamelijk utilitaire verbindingen (woon-werkverkeer en schoolroutes).

Het hoofdfietsnetwerk wordt op twee trajecten aangepast ten opzichte van het *Fietsbeleidsplan Castricum* (2021):

- De Ruiteweg voldoet niet aan de kwaliteitsnormen uit het Fietsbeleidsplan. Daarom wordt de hoofdfietsroute verlegd naar de Helmkade–Anna Paulownastraat–Jan van Nassaustraat–Willem Alexandersingel. Deze route zal op een natuurlijk moment worden ingericht als fietsstraat. De aanpassing van de zuidelijke brug vormt een koppelkans: verbetering van het groen in het Willem de Rijkpark en verbetering van de fietsverbinding naar winkelcentrum Geesterduin. De Ruiteweg krijgt de functie van secundaire fietsroute. Voor meer informatie over de afwaardering van de Ruiteweg, zie *Adviesrapportage verdiepende onderzoek na*

tussenbesluit Overweg Beverwijkerstraatweg en autoluwe Dorpsstraat en Bijlage C.

- De hoofdfietsroute op de Bakkummerstraat-Van der Mijleweg-Van Oldenbarneveldweg kan niet voldoen aan de hoofdfietsroutekwaliteit zoals gesteld in het Fietsbeleidsplan. Deze route wordt daarom verplaatst naar de Duinenboschweg-Oude Parklaan.

3.2.3 SECUNDAIR FIETSNETWERK

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

3.2.4 RECREATIEF FIETSNETWERK

Het recreatieve netwerk brengt fietsers langs mooie landschappen en horeca. Ook hier zijn de eisen minder scherp zijn dan voor het hoofdfietsnetwerk. Op dit moment heeft dit niet de hoogste prioriteit. Op een natuurlijk moment wordt de inrichting van het recreatieve fietsnetwerk verbeterd.



3.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van de kernen van Castricum en Bakkum en de verbinding met omliggende regio's. Dankzij een goed ontwikkeld netwerk van trein- en busverbindingen kunnen inwoners en bezoekers zich efficiënt verplaatsen. Dit biedt niet alleen gemak voor woon-werkverkeer, maar draagt ook bij aan duurzame mobiliteit. Op langere termijn zal dit ook een deel van de mobiliteitsgroei opvangen voor ritten over langere afstanden. In dit hoofdstuk worden de huidige voorzieningen, geplande verbeteringen en aandachtspunten met betrekking tot het openbaar vervoer in de kernen van Castricum en Bakkum toegelicht.

3.3.1 TREIN (PHS)

Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is een landelijk initiatief van ProRail, in opdracht van het Rijk, gericht op het vergroten van de capaciteit van het spoorweginet. Met dit programma wordt ingespeeld op de groeiende vervoersvraag, zodat het spoor ook in de toekomst de toenemende aantallen reizigers efficiënt, betrouwbaar en snel kan blijven accommoderen.

Het programma is opgezet om beter in te spelen op de groeiende vraag naar treinvervoer, het verminderen van reistijden en het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Door de frequentie van treinen te verhogen, wordt de trein een aantrekkelijker alternatief voor de auto en kunnen reizigers comfortabel van A naar B reizen.



3.3.2 BUS

In de kernen van Castricum en Bakkum rijden drie buslijnen naar verschillende locaties:

- Lijn 73 van Castricum Station naar Schalkwijk Centrum
- Lijn 164 van station Castricum naar Egmond aan Zee
- Lijn 167 van station Castricum naar Alkmaar

In 2028 wordt de busconcessie vernieuwd in het ov-gebied NoordWest Noord-Holland (nu nog: Noord-Holland Noord en Haarlem/IJmond. Hierin wordt de dienstregeling geregeld voor de komende 10 jaar. De gemeente streeft ernaar om de huidige buslijnen zo veel mogelijk te handhaven. Het besluit hierover wordt genomen door de provincie Noord-Holland.

3.3.3 KUSTBUS

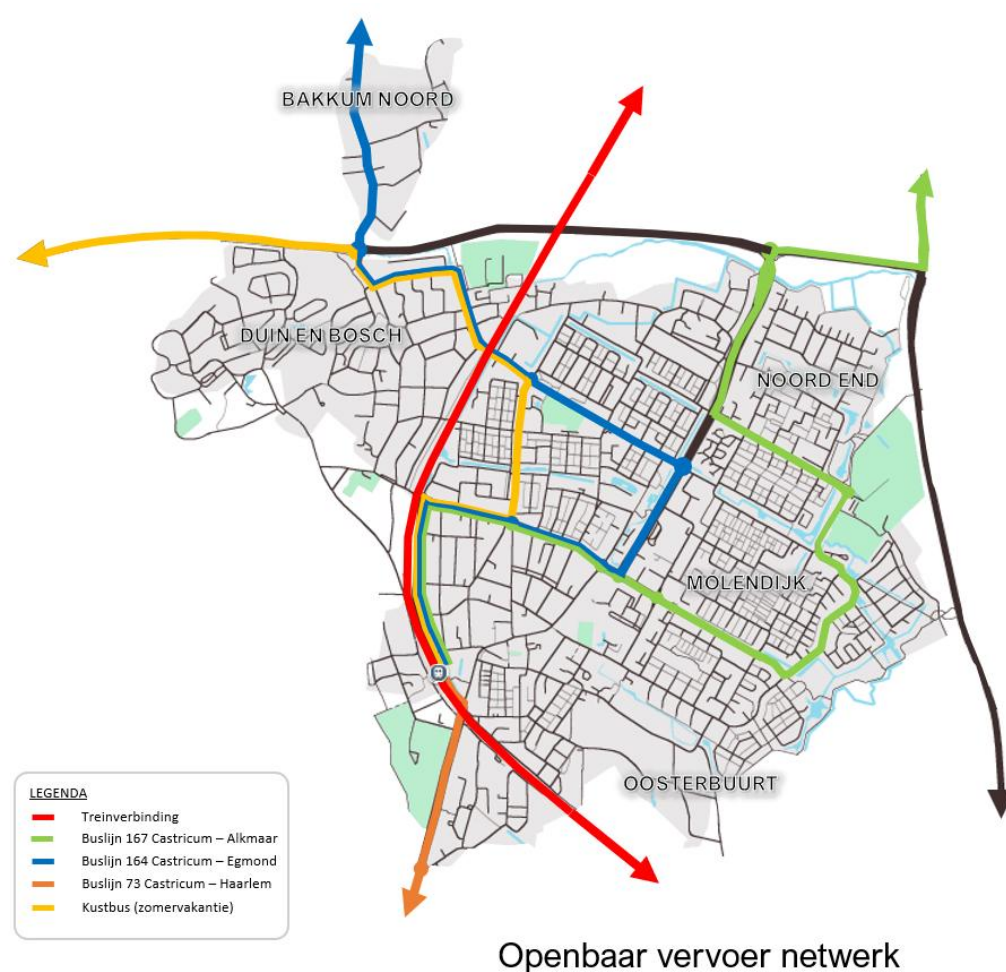
In de (uitgebreide) zomervakantie rijdt de gratis Kustbus (lijn 868) elke dag van de week elk halfuur tussen NS-station Castricum, De Santmark, camping Bakkum en Castricum aan Zee (Strand).

Het budget is vastgesteld tot het ingaan van de nieuwe busconcessie in 2028. We streven naar een continuering van de Kustbus na 2028 en deze onderdeel te maken van de nieuwe busconcessie. De Kustbus wordt momenteel gezamenlijk bekostigd door de Provincie en door bijdragen van diverse (strand)ondernemers.

3.3.4 TAXI

Castricum is een kleinere gemeente en heeft in vergelijking met grotere steden zoals Amsterdam of Haarlem een minder groot aantal taxi's. Er zijn bedrijven die vervoer aanbieden binnen Castricum en naar omliggende plaatsen.

Er is een taxistandplaats aanwezig in de gemeente Castricum bij het station en het Dorpsplein in de Dorpsstraat.



3.4 Gemotoriseerd verkeer

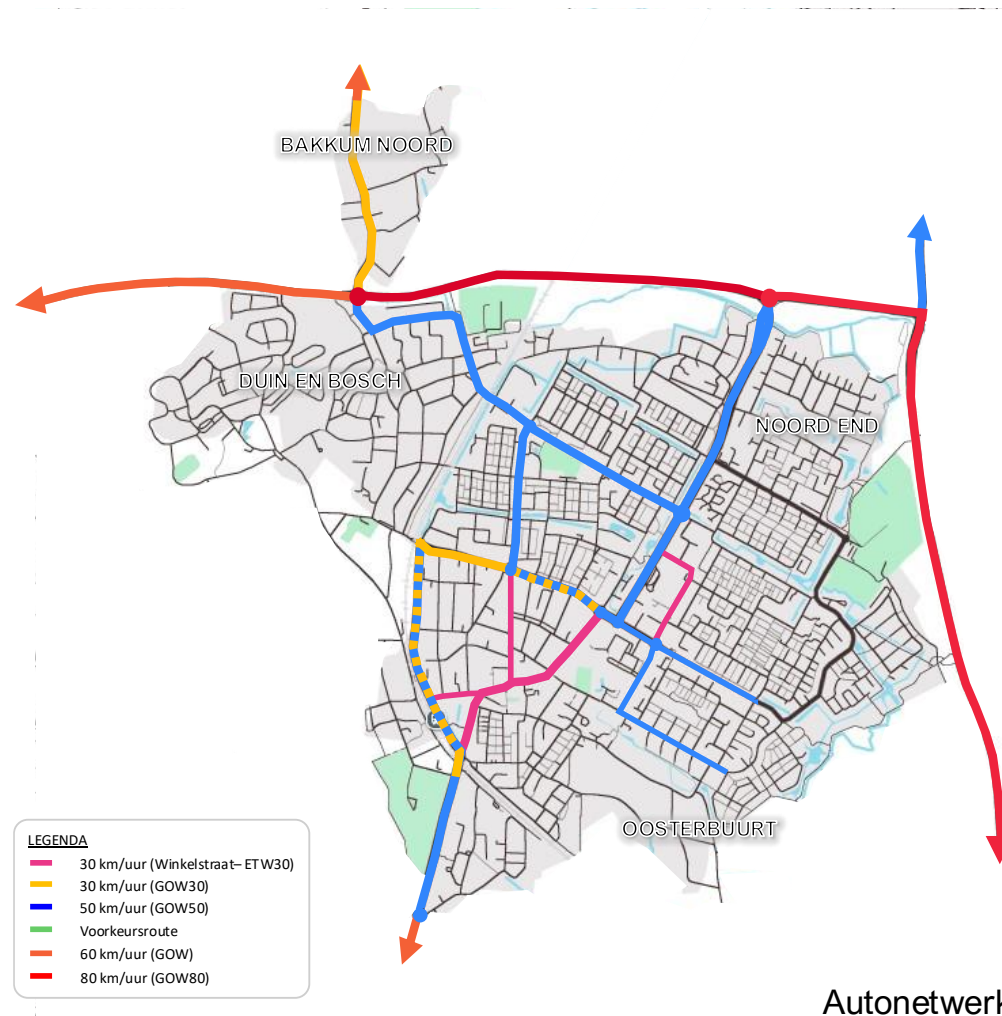
3.4.1 AUTONETWERK

Het huidige autonetwerk blijft ongewijzigd, maar de inrichting wordt op een aantal punten aangepast om de veiligheid te bevorderen. De volgende maatregelen staan reeds geplande maatregelen:

- De Ruiteweg krijgt een GOW30-inrichting (voor meer informatie, zie *Besluitenlijst Gemeenteraad d.d. 3 en 10 juli 2025*)
- De Heereweg zal worden aangepast van GOW50 naar GOW30.

Voor de Cieweg, welke momenteel is ingericht als GOW50 straat, bestaat de mogelijkheid dat deze wordt ingericht als GOW30 op een natuurlijk moment. Dit valt buiten de planhorizon van dit IVP.

Tevens wordt herinrichting als GOW30 overwogen voor de Mient – Stationsweg en de Prinses Beatrixstraat (geel gestippeld). Besluitvorming hierover volgt na een besluit over de resultaten van het monitoringsplan. Voor meer informatie, zie *Besluitenlijst Gemeenteraad d.d. 3 en 10 juli 2025*.



3.4.2 DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit wint de laatste jaren steeds meer aan populariteit als duurzaam alternatief voor individueel transportmiddelenbezit, en ook in de kernen van Castricum en Bakkum wordt deze ontwikkeling zichtbaar. Door gebruik te maken van gedeelde vervoersmiddelen zoals fietsen en auto's, kunnen inwoners en bezoekers flexibeler en efficiënter reizen. Dit is relevant in Castricum en Bakkum, waar deelmobiliteit kan bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van recreatiegebieden en andere belangrijke voorzieningen. Bovendien helpt deze vorm van mobiliteit om verkeersdrukke en parkeerproblemen in het centrum en rondom populaire locaties te verminderen. In 2026 wordt het beleid rond deelmobiliteit door het college vastgesteld.

Voor de stimulering van deelmobiliteit binnen de gemeente wordt een gedifferentieerde aanpak per doelgroep gehanteerd:

- Nieuwe bewoners: Er wordt rekening gehouden met een mobiliteitscorrectie (zie ook paragraaf Parkeren in Bijlage B), zodat duurzame vervoerskeuzes zoveel mogelijk vanaf de start worden meegenomen.
- Huidige bewoners: CALorie biedt in Castricum elektrische deelauto's aan. Momenteel zijn er vier deelauto's beschikbaar, die vaste standplaatsen hebben aan de Van der Mijleweg, De Bloemen en De Brink. Er zijn plannen om dit aanbod verder uit te breiden.
- Bezoekers: Voor bezoekers zijn deelfietsen en deelauto's beschikbaar, zodat flexibel en duurzaam vervoer zonder eigen auto mogelijk is. Er zal onderzocht worden of en hoe dit kan worden uitgebreid.
- Recreanten: Er wordt onderzocht of voor hoogwaardige (elektrische) fietsen doorverwijzing naar lokale fietsverhuurders mogelijk is. Dit ondersteunt de lokale economie en stimuleert bezoekers om de streek per fiets te verkennen.

3.4.3 NOOD- EN HULPDIENSTEN

Ten behoeve van de hulpdiensten moeten de uitrukroutes, gelet op de verplichte aanrijdtijden, voldoen aan minimale eisen op het gebied van snelheid en doorstroming. Waar dit noodzakelijk is, worden infrastructurele maatregelen getroffen, zoals het realiseren van voorzieningen waarmee hulpdiensten afsluitingen van straten kunnen openen.

Met de Veiligheidsregio worden afspraken gemaakt over de uitrukroutes en bijbehorende criteria.

3.5 Zwaar verkeer

3.5.1 VRACHTVERKEER

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, is in en rondom het centrumwinkelgebied een vrachtverkeerverbod-zone ingesteld. Alleen bestemmingsverkeer is hier toegestaan, zodat noodzakelijke leveringen kunnen worden uitgevoerd. Deze ruime uitzondering heeft echter als consequentie dat vrachtwagens met een bestemming binnen de zone overal in het gebied mogen rijden. Dit beperkt de mogelijkheden voor handhaving en vergroot de kans op sluijverkeer door woonwijken, waardoor nog altijd een aanzienlijke hoeveelheid zwaar verkeer in woongebieden wordt geconstateerd. Concreet speelt dit in de Verzetsheldenbuurt en de Prinses Beatrixstraat. Om dit te beperken, is een route vastgesteld die vrachtverkeer (en ander gemotoriseerd doorgaand verkeer) zo veel mogelijk langs hoofdwegen leidt en woonwijken ontziet. De route loopt vanaf de Beverwijkerstraatweg via de Stationsweg, Mient, Ruiteweg, Kleibroek en Oranjelaan naar de Soomerwegh. Door middel van duidelijke bewegwijzering en verkeersborden worden vrachtwagenchauffeurs gewezen op deze route.

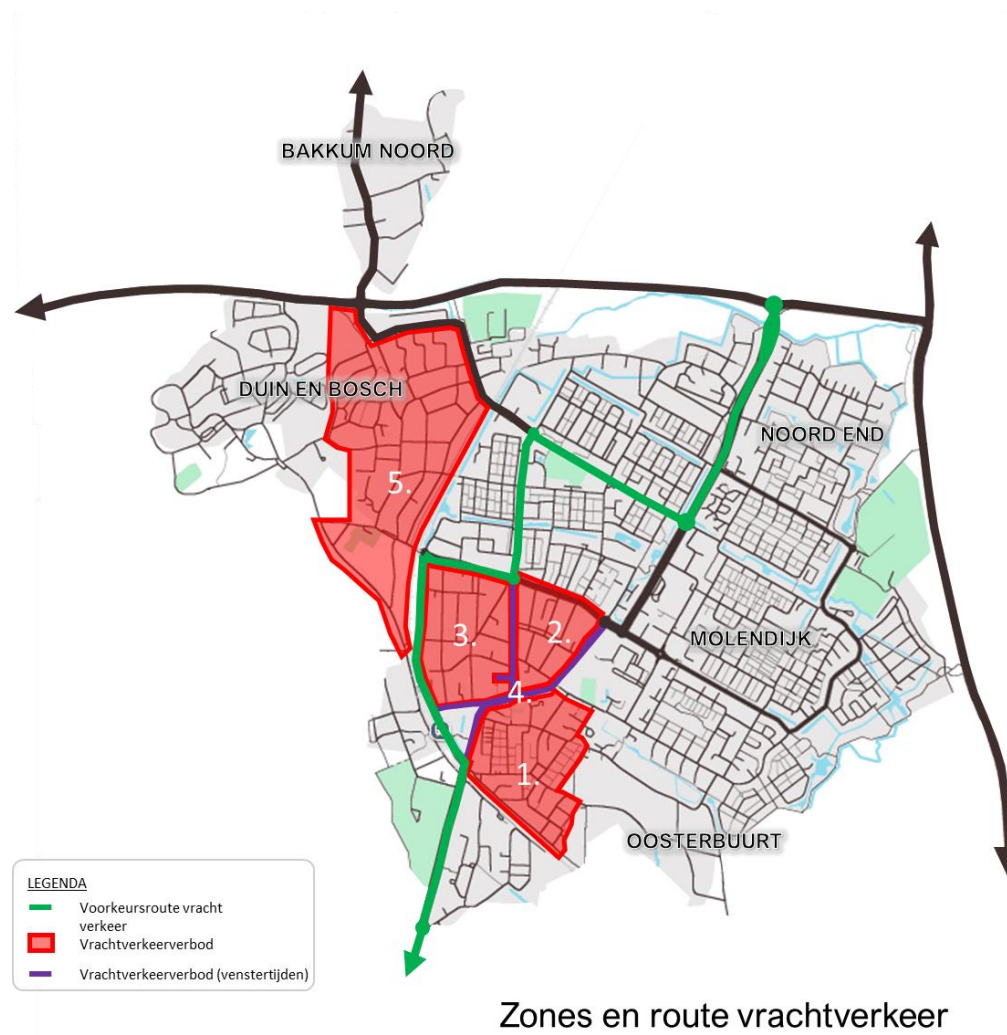
Om het vrachtverkeer in de kernen beter te reguleren, zijn de volgende maatregelen in voorbereiding:

- Aanpassing van het vrachtverkeersverbod met het opsplitsen van de huidige grote zone in meerdere kleinere zones.
- De bewegwijzering wordt waar mogelijk verbeterd om vrachtverkeer te stimuleren gebruik te maken van de voorkeursroute.
- Handhaving door BOA's: uitbreiding van de handhavingsbevoegdheid wordt onderzocht in overleg met het team Toezicht en Handhaving.

De beoogde nieuwe vrachtverbod-zones omvatten:

1. Verzetsheldenbuurt (centrum-zuid);
2. Centrum-noord, ten oosten van de Torenstraat (incl. Prinses Beatrixstraat);
3. Centrum-noord, ten westen van de Torenstraat;
4. Winkelstraten: Dorpsstraat, Burgemeester Mooijstraat, Torenstraat en Bakkerspleintje;
5. De dorpskern Bakkum en de Zanderij.

Deze geïntegreerde aanpak met een voorkeursroute en uitzonderingen voor bestemmingsverkeer draagt bij aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Castricum en Bakkum.



3.5.2 AGRARISCH VERKEER

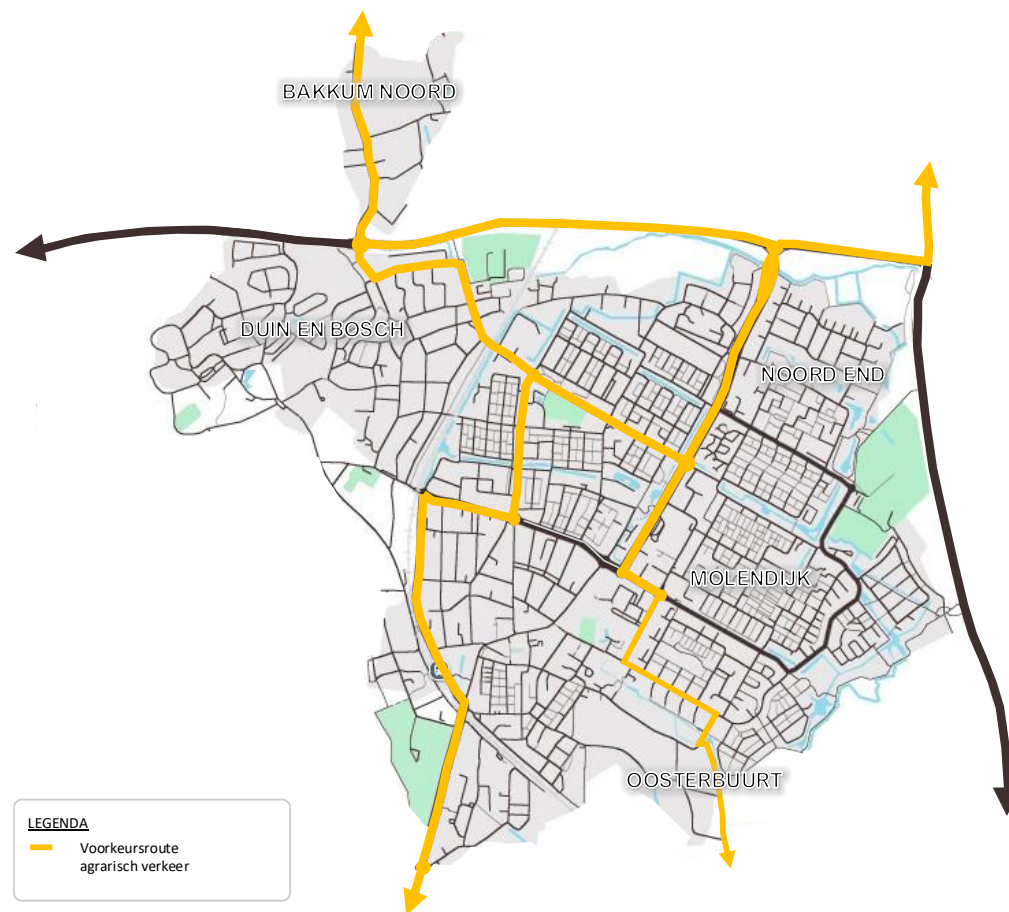
Agrarische voertuigen rijden steeds meer over grotere afstanden. Loon- en grondverzetbedrijven rijden dagelijks van de bedrijfslocatie naar opdrachtgevers tot soms 20 - 25 km. Ook agrariërs rijden over steeds grotere afstanden, zoals in de bollen- en groenteteelt, waarbij land of afstand wordt gehuurd en bewerkt.

In samenwerking met LTO en Cumela is een voorkeursroute voor agrarisch verkeer opgesteld. Op deze route worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- LTO en Cumela worden actief betrokken bij het participatieproces van herinrichtingen of andere verkeerskundige aanpassingen aan wegen op de voorkeursroute in de kernen Castricum en Bakkum.
- Verkeersplateau's worden uitgevoerd volgens de richtlijnen van het CROW.
- Er wordt gestreefd naar een wegbreedte van 6,5 meter, zonder dat dit ten koste gaat van kwetsbare verkeersdeelnemers.

3.5.3 GEVAARLIJKE STOFFEN VERVOER

Volgens de ADR-regelgeving moeten woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit beperkt de risico's in woongebieden. Voor meer informatie over het beleid rondom gevaarlijke stoffen en het transport daarvan, zie *Regeling basisnet* en *Wet vervoer gevaarlijke stoffen*.



Voorkeursroute agrarisch verkeer

4 Specifieke deelgebieden

Naast de thema's op hoofdlijnen, spelen er in Castricum en Bakkum enkele specifieke deelgebieden waar de verkeersdruk, de leefbaarheid en de veiligheid onder spanning staan. In deze paragraaf worden de belangrijkste gebieden en straten behandeld. De maatregelen zijn gebaseerd op analyse, eerdere besluitvorming en de input van bewoners en ondernemers (zie participatierapportage IVP Castricum – Bakkum, Bijlage A en klachten en wensen specificatiedocument, Bijlage D).

4.1 Heereweg

Uit de input van belanghebbenden kwamen de volgende hoofdpunten naar voren:

- Ervaren hoge snelheden (met risico's bij uitritten en oversteken).
- Smalle aanliggende fietspaden en trottoirs, voetgangersoversteken zonder middensteunpunt.
- Geluid- en trillingshinder door inrichting en gebruik van de weg.

DTV adviseert de invoering van GOW30, aansluitend op de bestaande wens om de Heereweg veiliger te maken (zie bijlage C). Verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/uur verbetert de verkeersveiligheid, vooral bij uitritten en oversteekplaatsen.

Een GOW30 moet duidelijk herkenbaar zijn en niet worden verward met een GOW50. Belangrijke kenmerken zijn: elementenverharding, geen asstreep, geconcentreerde oversteekplaatsen, fietsstroken of -paden, en trottoirs. Uitritten en halthouden op de rijbaan vormen bij lagere snelheid minder knelpunten.



Niet alle kenmerken zijn toepasbaar op de Heereweg vanwege beperkte ruimte en de aanwezigheid van zwaar verkeer. Verticale snelheidsremmers zijn ongewenst vanwege trillingshinder voor omliggende bebouwing. De verharding speelt daarom een cruciale rol in herkenbaarheid en snelheidsbeperking. Handhaving kan worden toegepast als snelheidsverlaging onvoldoende effect sorteert.

Streetprint-asfalt heeft de voorkeur boven elementenverharding vanwege lagere geluids- en trillingshinder en betere geschiktheid voor zwaar verkeer. Het effect hiervan wordt nader onderzocht.

4.2 Bakkummersstraat

De inventarisatie heeft geleid tot de volgende probleemstelling:

- Te hoge verkeersintensiteit voor herinrichting als hoofdfietsroute.
- Te hoge snelheden in het wegvak ten zuiden van de Eerste Groenelaan.
- De verkeerssituatie wordt als onveilig ervaren, met name voor fietsers en voetgangers.
- Geluids- en trillingshinder.

Om een evenwicht te vinden tussen doorstroming, veiligheid en leefbaarheid, zijn niet alle maatregelen haalbaar.

- Het verminderen van autoverkeer via knips of eenrichtingsverkeer is niet wenselijk, omdat dit elders nieuwe knelpunten veroorzaakt, zoals sluipverkeer en hogere snelheden. Een knip op de Zanderij zou dit deels oplossen, maar leidt tot nieuwe problemen elders in de kernen Castricum en Bakkum.



- Fysieke snelheidsremmers, anders dan op de locatie ten zuiden van de Eerste Groenelaan, zijn ongeschikt vanwege trillingshinder en onveiligheid voor fietsers.
- Er is een te hoge verkeersintensiteit voor het toepassen van een veilige fietsstraat.

Op basis van bovengenoemde probleemstelling zijn de volgende maatregelen wel mogelijk:

- Onderzoek mogelijkheid fysieke snelheidsremmer ten zuiden van de Eerste Groenelaan.
- Periodiek snelheidsdisplay ophangen ten zuiden van de Eerste Groenelaan.
- Weren doorgaand vrachtverkeer (zie hoofdstuk *Vrachtverkeer*).
- Verleggen hoofdfietsroute naar Duinenboschweg-Oude Parklaan.

4.3 De Zanderij

Op basis van de verzamelde input van diverse betrokkenen zijn de klachten, wensen en ideeën op de volgende manier gecategoriseerd:

- De verkeersveiligheid op de hoofdfietsroutes door de Zanderij is onvoldoende door te hoge rijsnelheden.
- Voor voetgangers ontbreken trottoirs langs zowel de Zanderijweg als het zuidelijke wegvak van de Puikman.
- Parkeren wordt in de drukke periode als hinderlijk ervaren.

Er is onderzocht of een knip op de Duinenboschweg haalbaar is. Uit dit onderzoek blijkt echter dat een dergelijke knip zou leiden tot een verhoogde verkeersintensiteit op de Ruitersweg, Mient, Stationsweg en bij de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. Ten tweede is een knip op de Zanderijweg onderzocht. Een dergelijke knip op de Zanderijweg zal resulteren in meer verkeer via het Duinpad en het noordelijke deel van de Duinenboschweg. In combinatie met de verwachte toename van

stikstofuitstoot en de risico's voor de verkeersveiligheid op de Ruitersweg, is geconcludeerd dat het toepassen van een autoknip op de Zanderijweg niet als haalbare maatregel wordt beschouwd.

Langs de Zanderijweg ontbreekt een trottoir. Omdat de verkeersintensiteit laag is en aan de westzijde een recreatief wandelpad wordt gerealiseerd, wordt een extra trottoir niet nodig geacht.

Op basis van bovengenoemde probleemstelling zijn de volgende maatregelen wel mogelijk:

- Aanleggen van verticale snelheidsremmers op de Puikman, Kramersweg, Duinenboschweg en Zanderijweg om de fietsveiligheid te verbeteren.
- Realiseren van een fietsoversteekplaats en zebra ter hoogte van overweg Kramersweg.
- Aanleggen van wandelpaden en voetgangersoversteken op plateau (geen zebra's) in Zanderij-noord.
- Realisatie van een trottoir langs het zuidelijke wegvak van de Puikman.
- Instellen parkeerverbod-zone op hele Zanderij.
- Verbetering van looproutes van station naar duingebied/stranden.
- Eventueel op natuurlijk moment in toekomst verbetering herkenbaarheid en comfort (door fietsstraat-inrichting).

4.4 Fietsveiligheid op kruispunt Cieweg-Dr. de Jonghweg

Op basis van de input van verschillende stakeholders zijn de volgende aandachtspunten geïdentificeerd:

- Ervaren verkeersdrukte en snelheid
- Onoverzichtelijke verkeersstromen.
- Bij het oversteken hebben fietsers slecht zicht op het gemotoriseerd verkeer achter zich.

Op basis van bovengenoemde probleemstelling is de volgende maatregel mogelijk:

- Onderzoek naar herinrichting en toepassing van een fietsrotonde.

4.5 Fietsveiligheid op kruispunt van Haerlemlaan-Van Oldenbarneveldweg

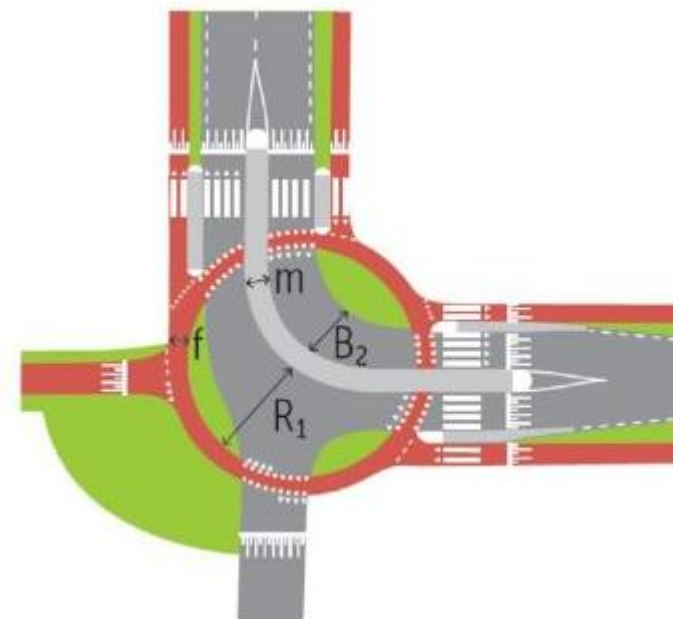
Uit de verzamelde input van de diverse stakeholders zijn de volgende aandachtspunten geïdentificeerd:

- Oversteekplaats voor fietsers ligt in de bocht.
- Het kruispunt wordt als onoverzichtelijk ervaren.

Op basis van analyses is een fietsrotonde als mogelijke oplossingsrichting voorgesteld om de fietsveiligheid en overzichtelijkheid van het kruispunt te verbeteren. Binnen de huidige ruimte is realisatie van een fietsrotonde volgens CROW-richtlijnen echter niet mogelijk.

Op basis van bovengenoemde probleemstelling is de volgende maatregel mogelijk:

- Onderzoek naar herinrichting en toepassing van een fietsrotonde.



Figuur 1: Voorbeeld fietsrotonde

5 Uitvoering en planning

5.1 Aanpak

De komende jaren wordt een breed pakket aan maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid binnen de kernen Castricum en Bakkum te verbeteren. Voor iedere locatie is tot een oplossingsrichting gekomen die aansluit bij de specifieke situatie en het gewenste gebruik van de openbare ruimte. In onderstaand overzicht zijn alle benoemde acties naar aanleiding van het IVP Castricum – Bakkum weergegeven.

Heereweg:

- Het realiseren van een GOW30-profiel op de Heereweg.

Bakkummerstraat:

- Het verleggen van de hoofdfietsroute van de Bakkummerstraat naar de Duinenboschweg-Oude Parklaan.
- Het periodiek plaatsten van een snelheidsdisplay op de Bakkummerstraat.

Zanderij:

- Aanleggen van verticale snelheidsremmers op de Puikman, Kramersweg, Duinenboschweg en Zanderijweg.
- Realiseren van een fietsoversteekplaats en zebra ter hoogte van overweg Kramersweg.
- Aanleggen van wandelpaden en voetgangersoversteken op plateau (geen zebra's) in Zanderij-noord.
- Realisatie van een trottoir langs het zuidelijke wegvak van de Puikman.
- Instellen parkeerverbod-zone op hele Zanderij.
- Verbetering van looproutes van station naar duingebied/stranden.

Overig:

- Nader onderzoek naar mogelijke fietsrotondes op de kruispunten Cieweg/Dr. De Jonghweg en Van Haerlemlaan/Van Oldenbarneveldweg.
- Het aanpassen van het vrachtverkeerverbod.

5.2 Uitvoeringsplanning

In de onderstaande planning zijn de eerder toegelichte maatregelen opgenomen. Daarnaast zijn ook de maatregelen zoals die zijn voortgekomen uit eerdere besluitvorming (zie *Adviesrapportage verdiepende onderzoek na tussenbesluit Overweg Beverwijkerstraatweg en autoluwe Dorpsstraat*, 2024). De projecten zijn BUCH breed in ogenschouw genomen in verband met capaciteit en financiën.

Project/maatregel	Actie	Jaar
Zanderij	Snelheid remmende maatregelen, verbeteren looproute en parkeerverbod	2026
Bakkummerstraat	Snelheidsdisplay	2026
Station Castricum	Verbeteren mobiliteitshub	2026-2027
Uitrukroutes nood- en hulpdiensten	Opstellen kaarten en criteria uitrukroutes brandweer	2026-2027
Kruispunten Cieweg/Dr. De Jonghweg en Van Haerlemlaan/Van Oldenbarneveldweg	Onderzoek voor fietsveiligheid	2028
Fietsnetwerk	Uitvoering fietsbeleidsplan	2026-2035
Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg	Realisering LVO ontwerp	2026-2027
Dorpsstraat	Snelheidsremmers, venstertijden laden en lossen	2026-2027
Ruiterweg	Herinrichting GOW30	2027
Mient - Stationsweg	Herinrichting GOW30	2027-2029
Dorpsstraat	Invoering éénrichtingsverkeer (indien besloten in 2028)	2029-2030
Heereweg	Herinrichting GOW30	2029-2031

Evaluatie 2028

- Monitoring verkeersveiligheid en verkeersdruk.
- Specifiek besluit over de Dorpsstraat (eenrichtingsverkeer ja/nee) en flankerend beleid.

6 Bronnen

Adviesrapportage verdiepende onderzoek na tussenbesluit Overweg

Beverwijkerstraatweg en autoluwe Dorpsstraat. (2024). In *Gemeente Castricum*.

https://castricum.raadsinformatie.nl/document/15059500/1?connection_type=1&connection_id=9014233

BESLUITENLIJST GEMEENTERAAD D.D. 8 FEBRUARI 2024. (z.d.).

In *Castricum.raadsinformatie.nl*. https://castricum.raadsinformatie.nl/document/14409129/1/240208%20Besluitenlijst%20raadsvergadering%208%20februari%202024?skip_viewer=true

BESLUITENLIJST GEMEENTERAAD D.D. 3 JULI 2025. (z.d.).

In *castricum.raadsinformatie.nl*. https://castricum.raadsinformatie.nl/document/15773707/2/250703%20Besluitenlijst%20raadsvergadering%203%20juli%202025%20-%20aldus%20vastgesteld?skip_viewer=true

BESLUITENLIJST GEMEENTERAAD D.D. 10 JULI 2025. (z.d.).

In *castricum.raadsinformatie.nl*. https://castricum.raadsinformatie.nl/document/15796178/3/250710%20Besluitenlijst%20raadsvergadering%2010%20juli%202025%20-%20aldus%20vastgesteld?skip_viewer=true

Castricum. (2025, 14 maart). *Nota Parkeernormen 2025 Gemeente Castricum*. Lokale Wet- en Regelgeving.

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR736634>

Convenant toekomstbestendig bouwen. In *Convenant Toekomstbestendig Bouwen* (pp. 2–

39). <https://toekomstbestendigbouwen.nl/app/uploads/2024/10/Convenant-Toekomstbestendig-Bouwen-2.0-4-oktober-2024.pdf>

DV3-visie: duurzaam veilig wegverkeer 2018-2030: principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem. (2018).

Gemeente Castricum. (2023). *Omgevingsvisie Gemeente Castricum*. In

<https://www.castricum.nl/fileadmin/Uitgeest/documenten-per-onderwerp/Omgevingsvisie-gemeente-Castricum-2023.pdf> (22 juni

2023). <https://www.castricum.nl/fileadmin/Uitgeest/documenten-per-onderwerp/Omgevingsvisie-gemeente-Castricum-2023.pdf>

Gemeentebld van Castricum: Bekendmaking wet geluidhinder. (2023, 22 augustus). [overheid.nl](https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-360764.html).

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-360764.html>

Handboek Inrichting Openbare Ruimte Gemeente Castricum. (z.d.). In *Castricum.nl*.

<https://www.castricum.nl/fileadmin/Castricum/documenten-per-onderwerp/raadsdocumenten/Handboek-Openbare-ruimte-Castricum-2014.pdf>

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V. (2021). *Uitwerking doorfietsroutes naar een gedragen uitwerking en prioritering: DFR Regio Alkmaar*.

HIOR Stadswerk072. (z.d.). <https://stadswerk072.hior.nl/richtlijnen-catalogus>

Ministerie van Algemene Zaken. (2025, 20 juni). *Europese en wereldwijde samenwerking tegen klimaatverandering*. Klimaatverandering | [Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl).

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/europese-en-wereldwijde-samenwerking-tegen-klimaatverandering>

ProRail. (z.d.). *20190818-211142_SV9129*.

<https://www.prorail.nl/programmas/programma-hoogfrequent-spoorvervoer>

Raadsinformatie. (z.d.). Gemeente

Castricum. https://castricum.raadsinformatie.nl/info/meer_informatie/1249/2024

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – Veilig van deur tot deur. (z.d.).

<https://aanpakspv.nl/kenniscatalogus/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur/>

wetten.nl - Regeling - Wet vervoer gevaarlijke stoffen - BWBR0007606.

(2025, 1 januari). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0007606/2025-01-01>

wetten.nl - Regeling – Regeling basisnet - BWBR0035000. (2024, 15

november). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035000/2024-11-15>

Zoeken in alle routes - Wandelnetwerk Noord-Holland. (z.d.).

<https://www.wandelnetwerknordholland.nl/zoeken-in-alle-routes?step=~000castricum&map=0>

7 Bijlagen

Voor de bijlage zie het bijbehorende document.

Colofon

Integraal Verkeersplan Castricum Bakkum

Gemeente Castricum

Versie: Definitief

Datum: 28 januari 2026

Opdrachtgever: Gemeente Castricum

Bijdragen van: Gemeente Castricum, Arthur Sanders, René Scheffer, Jens Geerlings, Daniël Eggermont, Rob Jongenburger.