

Aan de gemeenteraad
Postbus 1301
1900BH CASTRICUM

Ons kenmerk: D564212
Zaaknummer: Z22 099872
Uw brief van:
Uw kenmerk:
Verzenddatum: 15 november 2022
Bijlage(n):

Onderwerp: Vragen van de Vrije Lijst d.d. 1 september 2022

Geachte raad,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw vragen van de Vrije lijst.

Wij constateren wel dat uw uitgangspunten niet kloppen met de uitgangspunten die door ProRail voor PHS wordt gehanteerd, o.a. in het OntwerpTracéBesluit ProgrammaHoogfrequentSpoor. Dit gaat bijvoorbeeld om:

- Het aantal treinen dat gehanteerd wordt voor de PHS-situatie is te hoog (geen 24 maar 20);
- Het aantal sluitingen dat gehanteerd wordt voor de PHS-situatie is te hoog (geen 21 maar circa 15);
- De dichtligtijd per uur dat gehanteerd wordt voor de PHS-situatie is te hoog (geen 35 minuten maar circa 28);
- De gemiddelde openingstijd wordt daardoor ook veel te laag ingeschat (1:03 minuut in plaats van meer de 2:00 minuten).

Als we dit als uitgangspunten aanhouden moeten daarnaast onderscheid maken in waar we als gemeente wel en geen invloed op /verantwoordelijkheid in hebben. In deze lijn hebben we de inhoudelijke vragen van de Vrije Lijst zo goed mogelijk beantwoord.

Vragen aan het college

1. Hoe verhoudt zich de oversteeftijd van 1 minuut en 3 respectievelijk 11 seconden aan gemiddelde openingstijden per uur na het invoeren van PHS ten opzichte van de eisen van een inclusieve samenleving? Kunnen mensen met een beperking, of slecht ter been de overweg nog veilig oversteken? (Zie ook rapportages van de Ongevallenraad d.d. juli 2018 over Overwegveiligheid en TNO d.d. maart 2018 over de evaluatie van de oversteekhulp). De gemeente Castricum heeft de VN verdrag "VN-Verdrag gelijke rechten voor mensen met een beperking" geratificeerd – hoe staat de PGBC hier tegenover?

Als gemeente Castricum hebben we ook zorgen over de veiligheid van de overweg en we nemen hierin onze verantwoordelijkheid om de beheerder van het spoor, ProRail, hier periodiek op te wijzen. Daarnaast nemen we deel aan het Verdiepende Onderzoek om de veiligheid op de overweg duurzaam te verbeteren.

2. Is er onderzoek gedaan naar gedrag? Bijvoorbeeld negatie van sein- en spoorbomen van met name fietsers en voetgangers als gevolg van de geringe gemiddelde openingstijden van ruim 1 minuut per opening onder PHS. Zo ja, wat betekent dat 2 voor de kans op ernstige spoorwegongelukken in Castricum? Zo nee, wordt dat nog gedaan?

Er wordt door de Vrije Lijst aangenomen dat extra en langere sluitingen een ander gedrag van langzaam verkeer tot gevolg zou kunnen hebben. Dit moeten we iets nuanceren. Navraag leerde dat voor langzaam verkeer de gemiddelde wachttijd (indien geconfronteerd met een sluiting) 5 seconden zal toenemen. Op basis van de wachttijd voor langzaam verkeer wordt zowel de huidige als de situatie met PHS als 'voldoende' beoordeeld. Dit is al eerder geconstateerd in de rapportage 'Verkeerseffecten PHS Castricum – Heerhugowaard' van 23 juni 2019. De extra en langere sluitingen hebben in de situatie van de Beverwijkerstraatweg niet zozeer effect op langzaam verkeer maar vooral op gemotoriseerd verkeer. Dit komt omdat de wachttijd voor gemotoriseerd verkeer bij een verkeersregelinstantie of een overweg niet alleen bestaan uit de dichtligtijd, maar ook uit de tijd die nodig is om de opgebouwde wachtrij op te laten lossen. Bij langzaam verkeer speelt dit niet/nauwelijks. Ook bij korte openingen kunnen alle voetgangers en fietsers aan de overkant komen. Gemotoriseerd verkeer in een wachtrij moet echter bij kortere openingen voor een zeer groot deel een tweede (en soms zelfs een derde keer stoppen).

3. Gaat het college de zogenaamde 'fietsersbondvariant' onderzoeken op basis van de oversteektijden en het te verwachten gedrag? Worden deze overwegingen meegenomen in de in het coalitieakkoord te onderzoeken variant? En, houdt het college bij de beoordeling hiervan rekening met de landelijke Mobiliteitsanalyse (IMA-2021) waarin in de nabije toekomst een forse toename van het vracht-, autogebruik en het elektrisch fietsen wordt voorzien?

In de verkeersmodellen die gebruikt worden/ten grondslag liggen aan analyses wordt rekening gehouden met de mobiliteitsgroei uit de WLO (welvaart en leefomgeving) scenario's van het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving, de overheidsinstantie voor het maken van strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte). Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)/Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat levert hiervoor input. De Integrale MobiliteitsAnalyse 2021 ligt in lijn met de WLO-scenario's van PBL en het werk van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

4. Vormt het bovenstaande aanleiding voor het college om de eerdere toezegging, per uw brief d.d. 1 februari 2022 na te komen, om de "Groene Variant" door de samenwerkingspartners nader te laten onderzoeken?

Vanwege het verwerpen van de motie is er geen draagvlak binnen de gemeenteraad en zal de Groene Variant voor wat betreft de gemeente hoogstwaarschijnlijk niet verder onderzocht worden. Bovenstaande geeft hierin ook geen extra aanleiding met wat we tot nu toe over de spoorwegovergang weten. De planning is dat we dit in december 2022 ter besluitvorming voorleggen aan de raad.

Wij vertrouwen erop uw vragen hiermee voldoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Castricum,

De heer W. van Twijver
secretaris

De heer drs. A. Mans
burgemeester