



Onderwerp

Veilig oversteken nog mogelijk na invoering PHS?

Inleiding

Uit het OTB van het ministerie van I en W blijkt dat vanwege de forse toename van treinreizigers in de toekomst het aantal treinen toeneemt tot 24 treinen. Zie OTB Alkmaar-Amsterdam.

Na de invoering van PHS passeren er dus 12 treinen uit tegengestelde richting in Castricum. Hieruit concluderen wij dat:

- Dichtligtijd van de spoorbomen op de Beverwijkerstraatweg gemiddeld 1 minuut 37 seconden bedraagt in geval er één trein passeert (vgl. rapportage van ingenieursbureau Movares);
- Als er 2 treinen passeren en die zich vrijwel gelijk op een spoorwegovergang bevinden is de gemiddelde dichtligtijd 1 minuut en 59 seconden (rapportage van Movares gaat uit van 21 % van de passages gelijktijdig);
- Voor de andere vijf spoorwegovergangen zal die gelijktijdigheid nader onderzocht moeten worden, maar voor de meeste overgangen geldt dat de gelijktijdigheid lager zal uitkomen omdat zij verder van het station zijn gelegen. Daar is de dichtligtijd per enkele trein echter weer korter.

En dit interpreteren wij als volgt:

- De dichtligtijden komt uit op 35 minuten/uur;
- De spoorbomen gaan gemiddeld per uur 21 keer dicht;
- Er een gemiddelde oversteektijd van 1 minuut en 11 seconden is;
- Indien deze berekening wordt gemaakt voor het gelijktijdig aanwezig zijn van 2 treinen en 20 enkele treinen op de spoorwegovergang dan komt de gemiddelde tijd om de spoorwegovergang te kunnen oversteken uit op 1 minuut en 3 seconden.

Vragen aan het college

1. Hoe verhoudt zich de oversteektijd 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?
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



voor de kans op ernstige spoorwegongelukken in Castricum? Zo nee, wordt dat nog gedaan?

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?
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?

De VrijeLijst, 1 september 2022