

Veel gestelde vragen (in het verleden)

1. Wat is er nodig om ervoor te zorgen dat de mensen niet meer naar de Beverwijkerstraatweg gaan maar via de N203/Zeeweg?

Het is dan belangrijk dat de route die leidt naar de overweg onaantrekkelijker wordt gemaakt en dat de N203/Zeeweg het beste alternatief wordt. Hoe dat in te richten is onderdeel van de participatie die zal volgen.

2. Hoe ervoor zorgen dat het straks 7 dagen per week veiliger is dan de huidige vrijdag?

Door de onaantrekkelijkheid te combineren met het verbeteren van de veiligheid (bijvoorbeeld snelheid naar 30km/u, auto's te gast).

3. Op de Ruiteweg terug naar 30 kilometer?

Van 50 naar 30 is meer dan alleen een ander bord ophangen. Dan moet de inrichting van de Ruiteweg ook aangepakt worden, bijvoorbeeld door bredere rode fietsstroken en een minder brede zwarte rijbaan ertussen. Hierover gaan we in de participatie het gesprek aan. A4 Waar wordt de knipgesitueerd? Dit is met elkaar te bepalen. Dus met de bewoners van de Ruiteweg, Verzetsheldenbuurt, Prinses Beatrixstraat. Eerst op wijkniveau, dan op straatniveau en het totaalbeeld steeds beschermen.

4. Dorpsstraat autoluw?

Dorpsstraat is een hoofd fietsroute en een regionale doorfietsroute. Knelpunten voor veilig fietsverkeer zijn de te hoge auto-intensiteit en fors te hard rijden. Autoluw betekent dat doorgaand gemotoriseerd verkeer voorkomen wordt. Maatregelen worden in overleg met de ondernemers (laden/-lossen) en bewoners ingericht. Vanzelfsprekend is het gebied goed toegankelijk voor de nood- en hulpdiensten.

5. Genoemde planning pleinen:

Verwachte start Kerkplein eind volgend jaar (2023). In 2025 herinrichting Burg. Mooijstraat en in de toekomst herinrichting stationsplein.

6. Waarom eerst korte- en daarna lange termijn?

Onderzoek naar goede lange termijn maatregelen duurt minimaal nog 6-8 jaar. We willen nu op korte termijn de veiligheid verbeteren op de spoorwegovergang én in de Dorpsstraat. De gemeente wil hierin haar verantwoordelijkheid nemen.

7. Hoe ziet de gemeente de verkeerstoename op de Ruiteweg?

Dit is nog uit te werken. Gemeente is zich ervan bewust dat het hier drukker wordt door de voorgestelde maatregelen en zal op termijn onderzoeken hoe dit het beste in te passen. Dit is een onderdeel van de participatie.

8. Kosten?

Voor de korte termijn maatregelen wordt vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen subsidie beschikbaar gesteld door ProRail en er is gemeentelijk budget gereserveerd. Voor een lange termijn maatregel zoals een ongelijkvloerse kruising wordt met samenwerkingspartners overleg gevoerd over de verdeling van de kosten.

9. Voorstel: Dorpsstraat eenrichtingsverkeer vanaf Beverwijkerstraatweg

Deze verkeerscirculatie is al onderzocht en heeft ook nadelen. Bovendien blijft het gedurende één spits dan te druk in de Dorpsstraat om fietsverkeer veilig te kunnen verwerken en zal je ook maatregelen in de Verzetsheldenbuurt of Prinses Beatrixstraat moeten nemen om sluipverkeer te voorkomen.

10. Er zijn vanaf de coronatijd geen files meer?

Verkeersmodellen laten wat anders zien! Er wordt veel onderzoek gedaan naar de lange termijn effecten van de coronacrisis op mobiliteit. Men verwacht in het algemeen een positief effect op actieve vormen van mobiliteit en een blijvend hoger niveau van thuiswerken. Veel papers benoemen daarnaast een mogelijke structurele daling in het gebruik van het OV wat zou kunnen leiden tot een groeiende afhankelijkheid van de auto. Het landelijk beleid gaat uit van andere prognoses dan een afname. Vooralsnog wordt in de verkeersmodellen niet uitgegaan van een blijvend effect. Modellen houden rekening met o.a. woningbouwontwikkeling in de regio. Op basis hiervan is de verwachting dat er meer verkeersbewegingen zullen plaatsvinden. Berekeningen laten zien dat over 10 jaar met een gelijkvloerse variant wachttijden voor auto's oplopen tot wachttijden van 2 tot 3 sluitingen voordat auto's de overweg over kunnen. Er moet zo'n 30 tot 50% verkeerreductie zijn (2035) om de gelijkvloerse variant veilig te krijgen. Zie hiervoor o.a. de toelichting van Goudappel Coffeng in de rapportage Evaluatie van de Pilot. Dit lijkt niet haalbaar.

11. Nu worden de spoorbomen nog analoog aangestuurd, wanneer wordt ERTMS ingevoerd bij deze overweg? Dit verkort de doorlooptijden van circa 40 sec i.p.v. 2 min nu, waardoor er mogelijk bij PHS geen probleem meer is met gelijkvloerse overweg?

ERTMS voor corridor Castricum Amsterdam staat in de planning voor na 2045. Daarbij is dit voor de situatie in Castricum geen goede oplossing doordat het perron heel dicht op de overweg ligt.

12. Korte termijn maatregelen - er wordt gezegd dat er een brede peiling is geweest over autoluwe Dorpsstraat, waar is hiervoor het bewijs? Veroorzaken alle knippen/afsluitingen ook geen onveilige situatie in andere gebieden? Neemt de verkeersintensiteit van straten die er niet op ingericht zijn dan niet enorm toe?

Met de maatregelen wordt dit voorkomen. Het wordt dan wel drukker op de route die het meest geschikt is om autoverkeer veilig te verwerken. Zie eerdere, uitgebreidere antwoord op de vragen.

13. Ik zie de 'knippen' als een tijdelijk plan dat weer gaat mislukken.

We kiezen voor eerst de voetganger, fietser en OV; indien nodig voor de verkeersveiligheid moet de auto wat omrijden.

14. Evaluatie pilot: waarom dan toch doorgezet? En hoe dan anders doen?

Het is bekend dat er nadelen zijn aan de inrichting die tijdens de pilot is getest. Van de pilot is geleerd en de leerpunten zijn meegenomen in de huidige besluitvorming. Hierdoor zijn we er van overtuigd dat per saldo de veiligheid in het gehele dorp gaat toenemen. Het kan natuurlijk wel zo zijn dat u de veiligheid in uw straat als minder ervaart. Naar aanleiding van het voorgenomen besluit gaan we de participatie in om de precieze uitwerking van de maatregelen te bespreken. We kunnen nu dus niet precies zeggen hoe we het anders gaan doen. Dit totaalpakket aan maatregelen komt na de participatie terug naar de raad.

b. Wat zijn dan de oplossingen van de Ruitersweg?

Dit wordt nog uitgewerkt. Gedacht wordt aan het verlagen van de snelheid gecombineerd met een inrichting die hier beter bij past. Daardoor wordt het zeven dagen per week veiliger.

15. Waarom 3 dossiers aan elkaar koppelen? Waarom niet eerst gestart met de marktdag?

Markt verplaatsen naar Burg. Mooijstaar/Bakkersplein? Het verplaatsen van de markt betreft een andere discussie, maar zou in de participatie mogelijk een plek kunnen krijgen.

b. Hoe veilig/onveilig is de Dorpsstraat nu echt? Hoeveel ongelukken op de Dorpsstraat?

Op basis van de rijksnelheden en verkeersongevallen, komt de Dorpsstraat in de rapportages naar voren als de meest onveilige weg binnen de gemeente Castricum en binnen de BUCH-gemeenten.

c. Waarom staat de overweg bij ProRail zo hoog op de lijst van onveilige overwegen en waarom ERTMS dan niet naar voren halen?

Zie het antwoord op vraag 11.

d. Waarom geen eenrichting of woonerf?

Een woonerf is geen optie in combinatie met een doorfietsroute.

16. Wij steunen een autoluwe Dorpsstraat. Maar niet de tunnel want hierdoor zal veel meer verkeer over Mient en Ruiteweg en overgang Vinkenbaan rijden. Te weinig aandacht voor nadelen van een tunnel. Inspreker wil graag een overlastmeting Mient en Ruitergang en plan van aanpak over de situatie nu oppakken.

In een verdiepend onderzoek naar de tunnel zullen de te verwachten intensiteiten in kaart worden gebracht. Voor de korte termijn gaan we participatie in voor maatregelen op de Ruiteweg. Vinkebaan wordt meegenomen met fase 2 van het IVP.

17. In samenhang met gelijkvloerse variant: hoe gaat College het autoverkeer ontmoedigen? Hoe het College met andere woorden, naast de voorgenomen autoluwe inrichting van de Dorpsstraat, concreet invulling gaat geven aan de landelijk vastgestelde mobiliteitstransitie en aan de realisatie van autoluwe gebieden?

Op grond van het in 2020 vastgestelde Ambitiedocument klimaat zetten we voor duurzame mobiliteit in op (1) elektrificatie van autoverkeer (laadpalen) en (2) stimuleren fietsen (fietsnetwerk en fietsparkeren). Verbetering van de verkeersveiligheid is een harde randvoorwaarde om fietsen te stimuleren, niet alleen in de Dorpsstraat, maar ook elders. Tenslotte is bij de actualisering van de nota Parkeernormen in 2020 al gekozen voor lagere parkeernormen in het centrum. Tevens kan mobiliteitsreductie worden toegepast. Autoluwe gebieden vergen parkeren op afstand; dit is nu alleen als afwijking mogelijk i.v.m. harde maximale loopafstanden.

19. De gemeente gaf (30/11/22 en 1/12/22) aan dat er door verkeersremmende maatregelen op de Beverwijkerstraatweg minder verkeer op de Stationsweg, Mient en de Ruiteweg zal komen. Waarom dan een tunnel denken wij? Goudappel geeft aan dat verkeersremming op de BS onmogelijk is omdat de BS een hoofdverkeersroute is en mede het verkeer moet spreiden omdat N203 en A9 dat niet aankunnen. Een zorgwekkende stellingname. De aansluiting van Heiloo op de A9 zou ook al twijfelachtig zijn. Welk uitgangspunt klopt hier?

Door de verkeersremmende maatregelen verwachten wij dat de genoemde route een onaantrekkelijkere route wordt. Het is niet te verwachten dat door deze maatregelen een reductie van 30 tot 50% wordt gehaald die nodig is voor een veilige overweg.

20. Waarom wordt er geen recht gedaan aan de conclusies van het onderzoek? Na de mislukte proef is er nooit meer iets met de bewoners gedaan. Ook vorige jaar is er vooraf maar mondjesmaat naar de betrokken bewoners niet geluisterd en is de proef doorgedrukt.

De rapportage geeft duidelijk weer dat er voor- en nadelen zijn geconstateerd bij de proef. Er is getracht om in de besluitvorming zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de nadelen die zijn ervaren.

21. Waarom kiest het college ervoor om 3 dossiers aan elkaar te koppelen?, a. Het deels afsluiten van de Dorpsstraat b. het veiliger maken van de overweg Beverwijkerstraatweg c. het versterken van het dorpshart Castricum?

Het betreft een samenhangend pakket aan maatregelen. Zonder één van deze ingrediënten is het resultaat minimaal.

22. Waarom wordt er niet eerst gestart met de buurten en hun al bestaande problemen zoals de verkeersstromen op marktdagen? Zou bijvoorbeeld , verplaatsen van de markt naar de Burgemeester Mooijstraat of Bakkerpleintje een optie zijn?

Hier is bestuurlijk eerder niet voor gekozen.

23. We vragen ons af wie er nu eigenlijk blij is met het afsluiten van de Dorpsstraat? De meeste mensen zeggen: laat het zoals het is. Voor wie doen jullie het dan eigenlijk? Welke ondernemers zijn hier nu echt blij mee behalve de terraseigenaren, waarvan het terrassen toch al flink uitgebreid zijn in de afgelopen jaren? Er is een significante afname van onveilige situaties op het spoor waargenomen. Dus qua veiligheid worden er grote stappen genomen.

Door het veranderende consumentengedrag (online winkelen), leegstand zal de openbare ruimte in het centrum in de toekomst ingericht worden aan de eisen van de consument. Dit doen wij in belang van alle gevestigde ondernemers in het centrum. Hierin speelt de horeca een belangrijke rol als verblijffunctie in een aantrekkelijk, compact centrum voor inwoners en bezoekers.

24. Hoe onveilig zijn de situaties op de overgang en Dorpsstraat nu echt?

Helaas staat de Dorpsstraat op nummer 1 binnen Castricum, meeste ongevallen binnen de gemeente. De spoorwegovergang staat op nummer 2. Zijn hier cijfers van, hoe staat het met het aantal ongelukken? Ja. Afslaand verkeer zorgt voor afremmende auto's waardoor er nu nog overgestoken kan worden door fietsers richting Heemskerk. Wanneer het straks een racebaan is, zal oversteken dan niet nog gevaarlijker worden? Dat is tijdens de pilot niet gebleken.

25. In hoeverre zijn de veiligheidsdiensten zoals brandweer, ambulance en politie meegenomen in de huidige plannen? Er wonen nogal wat oudere mensen in de wijk.

Die worden continue meegenomen in de plannen. Dat is destijds ook gebeurd tijdens de voorbereiding, gedurende de pilot zelf en na afloop van de pilot.

26. Waarom zet ProRail de overgang Beverwijkerstraatweg zo hoog op de lijst onveilige overwegen?

Dat sturen ze niet bewust, maar betreft een resultaat van een landelijke inventarisatie. En waarom rolt ProRail de ERTMS zo langzaam uit? Waarom wordt er dan niet geprioriteerd? Zeker nu de NS de treinen ook gaat verlengen en de overgang al zo dicht bij het station ligt. Hier is 21 december 2022 een uitgebreide toelichting op gegeven. Samengevat staat deze onder vraag 11.

27. Waarom niet handhaven in 30 kilometer zones?

De weg is nu niet officieel ingericht als 30 kilometer zone en dus is het juridisch niet houdbaar om hier te handhaven.

28. Waarom geen (halve) oostelijke randweg?

De randweg zou lopen door bescherm vogelweidegebied, raakt gedeeltelijk de ecologische hoofdstructuur, raakt in een conflict met de historische lintstructuur ten zuiden van de kern Castricum, rond de Breedeweg / Doodweg. En het gebied ten zuiden van Castricum is archeologisch zeer waardevol. Er zijn archeologische vondsten gedaan, er is sprake van een provinciaal archeologisch monument (Cronenburg). Ook de provincie staat negatief tegenover dit initiatief. De verwachting is ook dat deze variant veel weerstand oproept van bezwaren van verenigingen, zoals Weidevogelvereniging, werkgroep Oud Castricum (archeologie), natuurgroeperingen, aanwonenden etc.

Deze halve variant, biedt ten opzichte van de andere randwegvarianten geen verkeerskundige voordelen. De besparing in aanlegkosten van een kortere weg wordt teniet gedaan door de hoge kosten van verwerving van particuliere gronden en opstellen die nodig is om een aansluiting op de dr de Jonghweg (via de Cieweg) mogelijk te maken.

29. Zijn het paaltje in de Schoolstraat en een verplichte rijrichting Schoutenbosch (niet in-wel uit) maatregelen?

Deze maatregelen zijn nog niet definitief. Deze maatregelen zijn pas definitief na een verkeersbesluit. Beide maatregelen worden nu opgenomen als 'no'regret' maatregelen.

Tot slot; Dit document is met de grootste zorg samengesteld. Aan eventuele onjuistheden kunnen geen rechten worden ontleend.