



# Fietsknelpunten

## Castricum

## Fietsknelpunten Castricum

Fietsen is gezond en schoon. Steeds meer beleidsmakers, niet alleen landelijk of provinciaal, maar ook gemeentelijk gaan inzien hoe belangrijk het is om fietsverkeer te stimuleren. In Castricum zal de gemeenteraad binnenkort een notitie bespreken over fietsbeleid.

Als bijdrage aan de discussie heeft GroenLinks Castricum een inventarisatie uitgevoerd naar fietsknelpunten in onze dorpen. Uiteindelijk werden er maar liefst 73 knelpunten gesignaleerd. Omdat niet alle knelpunten even belangrijk zijn, is er een weging aan gegeven. Welke knelpunten zijn belangrijk en welke kunnen later in de tijd opgelost worden? Van de 73 knelpunten hebben er 13 meer dan 100 punten gekregen. Dit zijn de knelpunten, die bijvoorbeeld qua veiligheid, maar ook wat betreft belang voor regionale doorfietsroutes het eerste aangepakt moeten worden.

### Waarom Fietsbeleid ?

Meer mensen op de fiets heeft een groot aantal voordelen.

Ten eerste is het gezonder voor mensen om te fietsen dan met de auto te gaan. Door te fietsen spannen mensen zich in en zijn ze in de buitenlucht. Vanuit het oogpunt van volksgezondheid moeten we meer op de fiets.

Hoe meer mensen op de fiets stappen, hoe veiliger het verkeer wordt. Bij bijvoorbeeld basisscholen neemt de veiligheid af als er meer ouders met de auto hun kind wegbrengen of ophalen.

Fietsen is beter voor het milieu. De gemeente Castricum haalt haar doelstelling op het gebied van klimaat en duurzaamheid sneller als er meer mensen fietsen.

Tenslotte zorgen meer fietsers voor minder files en minder parkeerproblemen. Daardoor kunnen we kostbare openbare ruimte mooier, bijvoorbeeld groener maken.

Ook in Castricum hebben we de doelstelling om meer mensen op de fiets te krijgen. In het raadsprogramma zijn er over fietsen verschillende doelstellingen opgenomen:

#### Hoofdstuk 3 Duurzaamheid: Het College

- Stimuleert het gebruik van de fiets via de inrichting van de weg en betere doorgaande fietsroutes.
- Verbeterd de laadinfrastructuur voor fietsen en auto's

#### Hoofdstuk 4 Infrastructuur

- Legt meer fietspaden aan en verbetert bestaande fietspaden. De fietsroutes tussen de kernen van de gemeente moeten veiliger en uitgebreider. Vooral de route tussen Akersloot-Castricum, Limmen-Akersloot moeten veiliger gemaakt worden in samenspraak met scholieren.
- Zorgt in samenwerking met provincie en regio voor een goed fietsnetwerk (aanleg van fietssnelwegen naar naburige gemeenten en OV-knooppunten).
- Lost het probleem op van fietsparkeren op drukke locaties

Daarnaast worden er nog twee locaties in het bijzonder genoemd om op te lossen namelijk de spoorwegovergang bij de Beverwijkerstraatweg en de Dorpsstraat.

### Investeren in de fiets

Om die doelstellingen uit het Raadsprogramma te realiseren is er (extra) geld vrijgemaakt om te investeren in fietsbeleid. Belangrijk voor de veiligheid is het oplossen van knelpunten, waardoor het voor fietsers makkelijker wordt gemaakt om ook daadwerkelijk de fiets te pakken.

De vraag rijst welke fietsknelpunten er zijn. En als we die knelpunten dan in beeld hebben moeten we bepalen welke knelpunten het meest urgent zijn. Ten derde moet bepaald worden aan welke knelpunten we daadwerkelijk geld gaan besteden om ze op te lossen.

In december komt het fietsbeleid in de Gemeenteraad aan de orde. Met bijgaande notitie wil de fractie van GroenLinks Castricum aan de discussie over deze drie punten bijdragen. We hopen daardoor een discussie te krijgen, die leidt tot het oplossen van de meest urgente knelpunten. Maar ook tot het besef dat we meer zullen moeten doen, als we alle knelpunten binnen afzienbare tijd willen wegwerken.

Uiteindelijk staat het belang van onze inwoners voorop. Een effectief beleid om knelpunten voor fietsers weg te werken is daarbij noodzaak.

Namens de fractie van GroenLinks Castricum  
Gerard Brinkman  
November 2019

In bijgaande notitie wil GroenLinks een bijdrage leveren aan de beantwoording van drie vragen:

1. Welke fietsknelpunten in de gemeente zijn er?
2. Welke van deze knelpunten zijn belangrijk en moeten snel worden aangepakt?
3. Hoe gaan we het beschikbare budget inzetten?

### **1. Inventarisatie knelpunten**

Er is een lijst gemaakt met alle ons bekende knelpunten. De lijst is opgesteld op basis van drie bronnen :

- Een inventarisatie van enkele jaren geleden door leden van de Fietsersbond Castricum. Deze is de belangrijkste bron. Alle destijds genoemde knelpunten zijn bekeken en er is bepaald of het nog steeds een actueel knelpunt betrof.
- In de lokale huis-aan-huis bladen heeft eind augustus 2019 een oproep gestaan om knelpunten te melden. Op dit meldpunt zijn 25 reacties binnengekomen. Dat heeft ertoe geleid dat op de eerdere lijst van de Fietsersbond toevoegingen zijn geplaatst.
- Tenslotte is er onder de achterban van GroenLinks, zowel leden als sympathisanten geïnventariseerd en ook dat heeft geleid tot enkele toevoegingen.

Uiteindelijk werden er 73 knelpunten gevonden. Deels zijn dat zeer concrete punten zoals gevaarlijke paaltjes midden op een fietspad, maar ook werden er algemene punten genoemd, zoals betere handhaving van verkeersregels door de politie.

### **2. Weging knelpunten**

In een tweede stap is elk knelpunt gewogen op een aantal belangrijke criteria:

1. Veiligheid, ofwel hoe groot is het risico op ongevallen met letsel? (factor 5)
2. Barrière, ofwel moeten fietsers wachten om voorbij dit knelpunt te komen? factor 2)
3. Comfort, ofwel, is het goed fietsen of zijn er veel hobbels en kuilen? (factor 2)
4. Netwerk , dus in hoeverre past het knelpunt in een bepaalde fietsroute? (regionaal=20, plaatselijk=10, wijk=5, toer=1) (factor 2)
5. Piekdrukke, met andere woorden, kan het op spijtstijden extra druk zijn met fietsers? (factor 1)

Elk knelpunt, uitgezonderd het Netwerk is een score gegeven op een schaal van 0-10. Vervolgens is er een weging toegepast. Zo vinden we veiligheid dermate belangrijk dat de score op dit aspect 5 x meetelt in de uiteindelijke puntentelling. Bij Netwerk is er een puntentelling van 1,5,10 of 20 toegekend. Daar is een schaal van 1-10 minder goed van toepassing.

Elke weging is arbitrair. Ten eerste moet er een score aan een knelpunt worden toegekend, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid. Vervolgens is het arbitrair hoeveel waarde dit punt krijgt. Omdat veiligheid belangrijk wordt gevonden wegen we deze factor 5 mee, maar dat had ook een andere factor kunnen zijn.

### **3. Welke knelpunten gaan we het eerst oplossen ?**

Er zijn op twee manieren bedragen in de begroting opgenomen. Enerzijds is er een budget om verkeersknelpunten in het algemeen op te lossen. Uiteraard is het raadzaam om in deze situaties eerst de knelpunten van fietsers aan te pakken. Daarnaast is er een specifiek budget bedoeld om de problemen voor fietsers te verminderen. Beide bronnen kunnen gebruikt worden om aan de lijst te gaan werken.

We kunnen de verdeling van budget op twee manieren aanpakken;

- a. kies het knelpunt met de meeste punten en ga daar het eerst aan beginnen. Vervolgens neem je het knelpunt met het op-een-na –hoogste aantal punten enzovoort. Voordeel van deze benadering is dat de belangrijkste knelpunten het eerst worden aangepakt. Ook kan op deze manier snel duidelijk worden, hoeveel budget er nodig is om bijvoorbeeld de top-tien aan te pakken.
- b. een andere benadering gaat uit van de kosten om een knelpunt op te lossen, waarbij je er voor kunt kiezen om de ‘goedkoopste’ knelpunten het eerst aan te pakken. Voordeel is dat je met het beschikbare budget veel meer knelpunten van de lijst kunt wegstrepen. De lijst wordt snel kleiner gemaakt.

Beide benaderingen hebben voordelen (urgentie versus aantal) en een combinatie lijkt de fractie van GroenLinks raadzaam. Zo zou 70% van het beschikbare budget uitgegeven kunnen worden om de belangrijkste knelpunten weg te werken. Terwijl de andere 30% gebruikt wordt om de goedkoopste op te lossen.

## Tenslotte

Tenslotte nog drie kanttekeningen.

Een lijst met knelpunten moet niet in beton gegoten zijn. Niet alleen kunnen er knelpunten toegevoegd of afgehaald worden, ook kunnen nieuwe inzichten leiden tot een andere wegging. GroenLinks ziet uit naar een discussie met de raad en met inwoners, zowel over de gebruikte systematiek, als over de concrete puntentelling. Aanpassingen op de lijst zijn logisch en ook wenselijk.

Niet alle knelpunten zijn door de gemeente Castricum (zelfstandig) op te lossen. Soms is een provincie nodig of een andere instantie zoals Pro-rail. We realiseren ons dat het ertoe kan leiden dat een top-knelpunt op de lijst blijft staan.

Bewust is er voor gekozen om in de lijst sec het knelpunt te benoemen of te omschrijven. Hoe verleidelijk soms ook, hebben we ons niet gewaagd aan het geven van oplossingen. We realiseren ons dat de oplossingen door specialisten voorbereid gaan worden, waarna de Gemeenteraad er een finaal oordeel over kan vellen.

## Knelpunten met meer dan 100 punten

Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg	128
Kruising Ruiteweg en Mient	121
Stationsweg	119
Kruispunt N203 en Zeeweg	117
Rijksweg Limmen	115
Heereweg Bakkum	112
Kruising van Haerlemlaan, van Oldebarneveldlaan	110
Rotonde Soomerwegh Zeeweg	110
Dorpsstraat	104
Mient	104
Bakkummerstraat, van der Mijleweg	104
N203	102
Rotonde Zeeweg Bakkum	100