



BESTUURSOPDRACHT

Integraal VerkeersPlan Castricum

Een bestuursopdracht om te komen tot een
Integraal Verkeersplan voor een
periode van 20 jaar voor Castricum.

Aan de leden van de gemeenteraad

Domein	: BOR	Ons kenmerk	:	
Team	: Verkeer	Zaaknummer	:	
Contactpersoon	: Rob Jongenburger	Uw brief van	:	
Bijlage(n)	: geen	Datum	:	14 mei 2020

Onderwerp : Integraal VerkeersPlan 2021 Castricum

Geachte leden van de raad,

Op 13 februari 2020 heeft de raad besloten om een Integraal VerkeersPlan (IVP) 2021 Castricum op te stellen. Deze bestuursopdracht is bedoeld als aftrap voor de uitwerking van het IVP. Het biedt koers voor het traject en geeft inzicht in de aanpak. De bestuursopdracht geeft een beeld van de verhouding tussen ambitie, tijd, capaciteit en geld.

Kernboodschap

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. Daarom werkt gemeente Castricum samen met inwoners, ondernemers en belangenverenigingen aan een nieuw Integraal Verkeersplan waarin een optimale bereikbaarheid van Castricum wordt nagestreefd per fiets, te voet, openbaar vervoer en auto. Optimaal betekent dat de bereikbaarheid voor iedereen (ook die voor kinderen en ouderen) bijdraagt aan een veilige, gezonde, duurzame en prettig leefbare gemeente.

Aanleiding

In het IVVP 2004 is de visie van gemeente Castricum op verkeer opgesteld. Inmiddels wordt al lange tijd gesproken over de spoorzone in Castricum. Dit vormt een belangrijk knelpunt in de verkeerscirculatie binnen Castricum. Op 13 februari 2020 heeft de raad het volgende besloten:

“Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om de opdracht voor het maken en uitvoeren van een integraal verkeersplan voor Castricum toe te voegen aan het raadsprogramma. Dit verkeersplan dient onder meer een ongelijkvloerse kruising met het spoor voor auto's te onderzoeken, mede gebaseerd op bijgevoegde suggesties, als mogelijke verbeteringen voor de mobiliteit in Castricum, voor zowel het auto- als voor het fietsverkeer, met aandacht voor het milieu.”

De oplossing die hier wordt gekozen heeft invloed op de gehele verkeerscirculatie in Castricum en dus op de invulling van het Integraal Verkeersplan. Tegelijk kunnen de uitgangspunten die in het IVP gekozen worden, invloed hebben op welke keuze gemaakt wordt in de spoorzone.

Probleemstelling

De verkeersproblematiek binnen gemeente Castricum is divers. De autobereikbaarheid conflicteert met de ov-bereikbaarheid doordat de Spoorzone moeilijk te kruisen is. Leefbaarheid staat onder druk omdat met het ontbreken van logische en robuuste doorgaande verkeersroutes het verkeer op ongewenste plekken terecht komt met woningen dicht op de weg. De relatief hoge intensiteiten op deze wegen vormen op zich al een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid (met de auto en fiets op dezelfde rijbaan). Gezondheid van bewoners en lucht profiteert wanneer men overstapt van auto naar fiets of gaat lopen.

Bovendien worden op diverse locaties de oost-west verbindingen doorsneden door hoofdfietsroutes die onder andere door schoolgaande jeugd veel worden bereden. Op deze locaties ontstaan problemen op het gebied van verkeersveiligheid. Samengevat is de probleemstelling: Hoe organiseren we het verkeer zodanig dat de bereikbaarheid verbetert en in evenwicht komt met leefbaarheid, (verkeers)veiligheid, gezondheid en duurzaamheid.

Doel Integrale VerkeersPlan 2021

Het doel van het Integraal VerkeersPlan (IVP) 2021 is een beeld te schetsen hoe verkeer en mobiliteit er in de komende 20 jaar uit ziet en waar inwoners en ondernemers zich betrokken bij voelen. Dit vormt de basis voor integrale beleidskeuzes, ambities, doelen en investeringen voor de komende 20 jaar, die telkens worden vertaald in een vijfjarig uitvoeringsprogramma. Het resultaat is een veilige en soepele verkeersstructuur in Castricum tot stand gebracht vanuit oplossingen op de volgende specifieke locaties:

- Het infrastructurele probleem bij de Beverwijkerstraatweg;
- De Burgemeester Mooijstraat en het Stationsplein;
- De route voor automobilisten langs het horecaplein in de Dorpsstraat;
- De fietsveiligheid nabij het nieuwe zwembad en de sporthal op Noord-End;
- De Bakkummerstraat.

Uitgangspunten

Naast de kaders die volgen uit de beleidsplannen op nationaal en provinciaal niveau wordt bij het uitwerken van het Verkeersplan aangesloten op de bestaande relevante beleidsplannen (wonen, recreatie, toerisme, etc.) en het Raadsbreedprogramma "Samen maatwerk leveren!". Voorwaarde is dat er een koppeling is met de Omgevingsvisie Castricum die in het komende jaar wordt uitgewerkt. Hiermee wordt samengevat gekomen op de volgende uitgangspunten:

- Regionale samenwerking met omliggende gemeentes in de regio Alkmaar.
- Inzet op ketenmobiliteit, waarbij fiets en ov belangrijke schakels zijn.
- Een robuust hoofdwegennet is belangrijk.
- Inzet van Smart Mobility om bestaande infrastructuur beter te benutten.
- Blik op innovatieve en duurzame mobiliteitsontwikkelingen.
- Draagvlak en communicatie van verkeersoplossingen.
- Een prettige en leefbare omgeving.
- Een goede positionering van de gemeente binnen de provincie en de MRA.
- Vergroten van de verkeersveiligheid: op naar nul verkeersdoden (SPV)Vrijheid om te bewegen voor iedereen, keuzevrijheid om te kiezen voor fiets, auto en/of ov. Of om te lopen. Kinderen van 8 en ouderen van 80 kunnen zelfstandig naar hun bestemmingen.
- Gezondere inwoners door bevorderen van bewegen en actieve mobiliteit.

Hierin is uitgangspunt dat er meer fietspaden worden aangelegd en de bestaande fietspaden verbeterd worden om te komen tot een fietsnetwerk dat voldoet aan te verwachten trends en ontwikkelingen binnen de komende 20 jaar (aanleg van fietssnelwegen naar naburige gemeenten en OV-knooppunten). De hoofdpunten uit het Fietsbeleidsplan Castricum 2020 worden overgenomen.

College

Het College is bestuurlijk opdrachtgever voor het IVP 2021 Castricum. Het college zal bestuurlijke verantwoordelijkheid nemen voor de uitvoering van deze opdracht. Diverse portefeuilles hebben een relatie met het IVP. De betreffende portefeuillehouders zullen tijdens de uitvoering van de opdracht worden meegenomen waar het hun portefeuille betreft. De projectgroep zal het college meenemen in de voortgang van het project.

Aanpak Integraal VerkeersPlan 2021 Castricum

Het Integraal VerkeersPlan (IVP) 2021 Castricum biedt de mogelijkheid om integraal beleidsmatige keuzes te maken die moeten leiden tot een meerjarig uitvoeringsprogramma dat in samenhang is met andere opgaven en beleidskaders. De inwoners en ondernemers krijgen uiteindelijk een beeld van het verkeersbeleid en het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Het is herkenbaar. Ze weten wat ze mogen verwachten van de gemeente en kennen de kaders waarbinnen zij mogen meedenken en beslissen over de vraagstukken.

Uitwerking in 2 fasen

De uitwerking van het IVP 2021 Castricum wordt verdeeld in 2 fasen. De reden hiervoor is dat momenteel een intensief samenwerkingstraject loopt met ProRail om het knelpunt Overweg Beverwijkerstraatweg te verbeteren. Er is veel onderzocht en duidelijk is dat dit knelpunt in samenhang moet worden gezien met andere verkeerstromen in de kernen Castricum en Bakkum.

Fase 1

De eerste fase betreft een intensief samenwerkingstraject met ProRail. Het beleid van ProRail is dat zij bij voorkeur een spoorzone gebiedsgericht beschouwen. Dat past bij hoe de gemeente Castricum naar de opgave kijkt. ProRail wil hierin graag samenwerken met de gemeente Castricum. Dit vereist dat de gemeente goed overzicht houdt op de interactie met de gebieden elders in Castricum en borgt dat die belangen goed in de eerste fase in kaart worden gebracht (iteratief proces). De verwachting is nu dat (gezien het effect dat de geplande invoering van ProjectHoogfrequentSpoor op de doorstroming rond de overwegen heeft) het nodig zal zijn om de route naar de bestaande ongelijkvloerse kruising Zeeweg beter in te richten of een tweede ongelijkvloerse spoor kruising aan te leggen. Dit is ook specifiek opgenomen in de op 13 februari 2020 geformuleerde opdracht van de raad.

Het resultaat van fase 1 is een duidelijke beeld van de inrichting voor de kernen Castricum en Bakkum met hierin een door de raad vastgesteld voorstel voor de route naar de bestaande ongelijkvloerse spoor kruising of inpassing van een tweede ongelijkvloerse spoor kruising.

Fase 2

Vervolgens wordt in fase 2 vanuit die vastgestelde strategische keuzes in de kernen Castricum en Bakkum het gehele netwerk van de gemeente Castricum onderzocht en goed in beeld gebracht. De verwachting is dat het resultaat (IVP 2021 Castricum) aan het einde van 2021 aan de raad kan worden voorgelegd ter vaststelling.

Het resultaat van fase 2 is een duidelijk perspectief voor de komende 20 jaar vastgelegd in maatschappelijk breed gedragen plan.

Belangrijk is te erkennen dat de samenwerking met ProRail wordt voortgezet in een parallel lopend project voor de aanleg van een route naar de bestaande ongelijkvloerse spoor kruising Zeeweg of een tweede ongelijkvloerse spoor kruising. De basis hiervoor wordt al in fase 1 (in het najaar van 2020) gelegd binnen de scope van het IVP (inrichting als Integraal Project).

IVP als programma Mobiliteit binnen de Omgevingsvisie

Het IVP valt onder de uitwerking van het programma Mobiliteit binnen de Omgevingsvisie en zal hieraan continu worden getoetst.

De opgave binnen dit programma Mobiliteit is het realiseren van een goede en veilige bereikbaarheid voor iedereen met zo min mogelijk overlast en rekening houdend met de aantasting van de omgeving en het landschap. In de omgevingsvisie wordt naar de impact van de opgaven op het gebied van energietransitie en verkeersgezondheid op toekomstige mobiliteit gekeken. Dit kan door inzet op ketenmobiliteit, maar ook is een upgrade van de bestaande infrastructuur nodig. Verder is het belangrijk om de OV-knooppunten, zoals het station Castricum, verder te versterken. Ook kijkt de omgevingsvisie hoe verschillende inwoners (jong, oud, rijk, arm) vrij hun vervoermiddel kunnen kiezen. (Relatieve) armoede mag niet leiden tot vervoersarmoede. Daarom moeten goedkope opties zoals fiets en lopen aantrekkelijk zijn en aanvullend vervoer bereikbaar zijn.

Thematische benadering

Voor fasen 1 en 2 geldt dat een thematische benadering wordt gehanteerd om te voorkomen dat de aandacht zich teveel focust op enkele 'hot items'. Op deze manier worden geborgd dat ook de minder in het oog springende onderwerpen voldoende onder de aandacht worden gebracht. De volgende thema's worden aangehouden:

- Fietsers (link met recreatie- en toerismebeleid – het Fietsbeleidsplan 2020 wordt als uitgangspunt genomen)
- Voetgangers
- Auto
- Openbaar Vervoer (link met sociaal, zorg- en ouderenbeleid)
- Verkeersdruk
- Verkeersveiligheid
- Gedrag + beïnvloeding daarvan
- Monitoring
- Toegankelijkheid van de openbare ruimte en ruimtegebruik

Uitvoeringsagenda

Binnen dit beleidsdocument zelf worden alleen principeoplossingen en oplossingsrichtingen benoemt. In fase 2 worden deze principekeuzes in een uitvoeringsagenda op hoofdlijnen uitgewerkt. In de uitvoeringsagenda worden concrete projecten geformuleerd voor de komende 5 jaar. Het uitwerken van concrete maatregelen op wegvak/straat/wijk niveau valt onder het project en valt buiten de scope van het IVP. Bij deze specifieke uitwerking van het project zullen bewoners en ondernemers worden betrokken. De uitvoeringsagenda zelf wordt elke 5 jaar geactualiseerd.

De uitwerking van het thema Verkeersveiligheid resulteert in Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Aan de hand van een risicoanalyse wordt een Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid opgesteld. Dit vormt de basis voor het aanvragen van subsidies. Het SPV met bijbehorend Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid maakt geen onderdeel uit van het IVP.

Participatieproces

Om te komen tot geactualiseerd verkeersbeleid wordt een participatietraject doorlopen waarin we inwoners van gemeente Castricum vragen om mee te denken over het actualiseren van het verkeersbeleid. De ervaring met het tot stand komen van het Verkeersplan in Heiloo is dat het onderdeel participatie veel inspanningen vergt. Bewoners en bedrijven willen vanzelfsprekend betrokken zijn bij de verkeersplan in hun woonplaats. Die ruimte wordt ook geboden en het participatieproces zal een belangrijk onderdeel vormen van de Aanpak van het IVP. In deze paragraaf wordt het participatietraject op hoofdlijnen beschreven. Het is op dit moment nog te vroeg om het proces op detailniveau uit te werken.

Doel participatietraject

Na een zorgvuldig participatieproces waarin iedereen meedenkt over een bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar Castricum leggen wij in 2021 een geactualiseerd en maatschappelijk breed gedragen plan ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor. Met het participatietraject stellen wij onszelf ten doel dat bewoners, ondernemers en belangengroeperingen:

- hun wensen en zorgen kunnen uiten;
- meedenken over het tot stand brengen van het Verkeersplan;
- begrip hebben voor de keuzes die gemaakt worden;
- zich voldoende geïnformeerd voelen over planning en uitvoering;
- de keuzes binnen het verkeersbeleid verder uitdragen.

Bij de actualisatie mogen de deelnemers meedenken en adviseren. Dit is trede Consulteren van de participatie ladder. De gemeenteraad stelt een geactualiseerde IVP vast nadat het ter inzage is geweest.

Participatie in het kader van de omgevingsvisie

Het proces van de omgevingsvisie loopt parallel met die van het IVP. Input op 'wat voor dorp/ gemeente Castricum moet zijn' vindt nu plaats. Na de zomer wordt de input van de verschillende beleidsvelden (waaronder mobiliteit) in de omgevingsvisie vergeleken en afgewogen. In het najaar worden de integrale en strategische keuzes voorgelegd aan inwoners. Denk aan leefbaarheid contra bereikbaarheid. Meer spelen op straat, meer fiets en minder auto, bijvoorbeeld. Deze keuzes vormen tevens input voor het IVP. Eind 2021 wordt de omgevingsvisie Castricum (incl. paragraaf mobiliteit) vastgelegd in de gemeenteraad.

Inspraak via E-participatie

Om iedere inwoner de kans te geven om zijn knelpunten en wensen kenbaar te maken op de hoofdstructuur willen wij een digitaal platform oprichten. Het is belangrijk dat bij het opzetten van een digitaal platform vooraf duidelijkheid bestaat over de gehanteerde uitgangspunten.

Bestuurlijke Klankbordgroep

De commissieleden openbare ruimte worden uitgenodigd om mee te denken bij de actualisatie van het Verkeersplan Castricum. De commissieleden krijgen tijdens het opstellen van het IVP de mogelijkheid om mee te denken in de oplossingen en de keuzes die gemaakt moeten worden. In overleg worden relevante momenten gepland om als bestuurlijke klankbordgroep bij elkaar te komen. In fase 1 komt de bestuurlijke klankbordgroep in ieder geval twee keer bij elkaar.

Ambtelijke werkgroep

Om een goede aansluiting te hebben met het lokale beleid en de ontwikkelingen die plaats vinden op andere vakgebieden die van invloed zijn op het gebied van verkeer wordt een ambtelijke werkgroep opgericht. Met de werkgroep wordt gewerkt aan een kwaliteitsslag en efficiency slag. De werkgroep komt in fase 1, in ieder geval twee keer bij elkaar.

Op ambtelijk niveau informeren we de omliggende gemeenten Regio Alkmaar (Bergen, Heiloo, Alkmaar, Zaanstad, Uitgeest Heemskerk) vooraf over het beoogde proces en vragen wij hen om input te leveren voor de actualisatie van het Verkeersplan. Daarnaast leggen we, voorafgaand aan besluitvorming, het verkeersplan ter reactie aan hen voor.

Maatschappelijke Denktank

Naast de digitale inspraak willen wij gebruik maken van een denktank die bestaat uit inwoners en ondernemers uit Castricum en belangenorganisaties als Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond. Op deze manier geven we de lokale kennis en ervaring van onze inwoners en ondernemers een plek binnen de actualisatie van het verkeersplan. De denktank komt in fase 1 in ieder geval twee keer samen om verschillende thema's te bespreken.

Procesbeschrijving

Op basis van de maatschappelijke input uit een digitaal platform, een verkeersveiligheidsanalyse, nationaal en provinciaal verkeersbeleid, gemeentelijk beleid op relevante beleidsvelden, onze visie op verkeer, etc. worden de kaders geschetst waarbinnen de verschillende groepen (bestuurlijk, ambtelijk en maatschappelijk) gevraagd worden om per thema mee te denken over de actualisatie van het Verkeersplan.

Op basis van de verkregen input op de hoofdstructuur wordt in fase 1 een aantal globale oplossingsrichtingen uitgewerkt voor de kernen Castricum en Bakkum (niet op detailniveau, maar op principeniveau). Met een statisch verkeersmodel worden de eventuele effecten doorgerekend van de principeoplossingen op netwerkkniveau (verkeersstructuur van de kernen Castricum en Bakkum). De resultaten worden gepresenteerd aan en besproken met de verschillende groepen. Met de input uit deze bespreking en eerdere input wordt een concept IVP (fase 1) uitgewerkt. Deze zal op de reguliere wijze het besluitvormingstraject doorlopen.

Na vaststelling fase 1 worden deze uitgangspunten gedeeld met de inwoners en wordt in fase 2 geïnventariseerd welke knelpunten zij verwachten voor de toekomst (met als uitgangspunt de vastgestelde verkeersstructuur fase 1) en de wensen en ideeën die men daarbij heeft.

Op basis van de verkregen input worden vervolgens de globale oplossingsrichtingen uitgewerkt voor Castricum in zijn geheel. De resultaten worden gepresenteerd aan en besproken met de verschillende groepen. Met de input uit deze bespreking en eerdere input wordt een concept IVP (compleet) uitgewerkt. Deze zal eveneens op de reguliere wijze het besluitvormingstraject doorlopen.

Communicatie

De communicatie over het IVP valt uiteen in twee onderdelen:

1. Communicatie bestuurlijke besluitvorming

Communicatie over de bestuurlijke besluitvorming vindt plaats volgens de vaste bestuurlijke communicatiekanalen: website, De Castricummer, social media.

2. Communicatie participatietraject

Ten behoeve van de E-participatie maken we een aparte pagina op de website van Castricum waar we mensen naar toe leiden via sociale media (twitter/ facebook), lokale en regionale media (de Castricummer en NHD), posters bij gemeentelijke instanties (bibliotheek, theater, gemeentehuis, scholen) en winkelcentra, welkomstborden in het dorp en driehoeksborden op de plekken waar de verkeersproblematiek het meeste speelt. Naast E-participatie bedienen we ook de inwoners die zich minder thuis voelen in het digitale tijdperk door gelegenheid te bieden om input per mail of brief in te sturen.

In het verdere participatietraject vindt communicatie vooral plaats tussen de projectteamleden en de leden van de verschillende groepen (bestuurlijke klankbordgroep, ambtelijke werkgroep en maatschappelijke denktank). Communicatie heeft hier een faciliterende rol bijvoorbeeld door infographics, kaartjes en boodschappen te formuleren en/of presentaties mee te maken. Wanneer er belangrijke mijlpalen zijn behaald kan dit worden gecommuniceerd via de gemeentekanalen (website/ social media / De Castricummer).

Mensen – het Projectteam

Rol	Wie	Korte taakomschrijving
Project- en procesmanager	Rob Jongenburger	Eindverantwoordelijke en trekker project, Contactpersoon Prorail.
Projectsecretaris/ (verkeerskundig) adviseur	Extern in te huren	Secretaris, advisering en verkeerskundige ondersteuning, rapportage. Gedeelde ondersteuning met verkeerskundigen gemeente (50/50)
Verkeerskundige gemeente	Dennis Dieleman, review Pim Broersen	Verkeerskundige Advisering
Communicatieadviseur	Roos Zegers	Advisering op gebied van participatie en communicatie.
Projectadministratie	Extern in te huren	Planning/verslaglegging bijeenkomsten. Ordenen/verwerken input digitaal platform.
Extern adviseur	Goudappel Coffeng	Ontwikkeling verkeersmodel + benodigde advisering en ondersteuning.

E-participatie

Om de inspraak via de digitale weg mogelijk te maken dient er een digitaal platform beschikbaar gesteld te worden. Via dit digitale platform komen wensen en aandachtspunten binnen die onder andere de basis vormen van het verkeersplan.

Verkeersmodel

Ter ondersteuning van het participatie traject is een statisch verkeersmodel nodig van de hoofdinfrastructuur van Castricum (VerkeersModel Regio Alkmaar – VMRA, Goudappel Coffeng). Met dit model kan inzichtelijk worden gemaakt wat bepaalde keuzes tot gevolg hebben voor het wegennet van Castricum. Voor de studie rondom het project Dorpsstraat Autoluw is gebruik gemaakt van het Dynamisch verkeersmodel van Goudappel Coffeng (VISSIM). Het is ontwikkeld en uitgebreid voor detailvragen voor het knelpunt Overweg Beverwijkerstraatweg. In fase 1 zullen de kernen Castricum en Bakkum nader worden beschouwd en mogelijk wordt dit dynamisch model op enkele punten uitgebreid om specifieke vragen te kunnen beantwoorden.

Personele bezetting

Het betreft een project waar verschillende in- en externe krachten bij betrokken zijn. Daarbij is het belangrijk dat capaciteit gereserveerd wordt gedurende het proces tot aan vaststelling.

Middelen

In onderstaand schema wordt een grove inschatting gegeven van de totale kosten die zijn gemoeid met de actualisatie van het IVP 2021 Castricum. De kosten voor werknemers van de BUCH-werkorganisatie (zoals de beleidsmedewerker Verkeer en de communicatieadviseur) zijn niet opgenomen in dit overzicht omdat deze onder reguliere de personeelskosten vallen.

Onderdeel	Kosten
Digitale platform	€ 10.000
Verkeersmodel (inclusief begeleiding)	€ 70.000
Aanvullende verkeerstellingen	€ 20.000
Communicatiemiddelen, visualisaties, dtp/vormgeving-rapportage	€ 20.000
Inhuur externen - uitgangspunt 50 weken - Project- en procesmanager Projectsecretaris/(verkeerskundig) adviseur Projectadministratie Extern adviseur GC	€ 138.000
Onvoorzien (10%)	€ 26.000
Totaal	€ 284.000

Dit zijn de kosten die met de actualisatie van het IVP zelf zijn gemoeid. Binnen het plan zelf worden de kosten voor de maatregelen globaal uitgewerkt (in de uitvoeringsagenda). Deze worden bij besluitvorming over het geactualiseerde Verkeersplan voorgelegd.

Risico's (ongewenste gebeurtenissen)

- ProRail is er van overtuigd dat de spoorse maatregelen in samenhang met de LVO maatregelen voldoende garantie geven dat de doorstroming over 10 jaar (ondanks autonome ontwikkeling en invoering PHS) acceptabel is;
- Uitgangspunt in fase 1 van de Aanpak is dat er een verkeerkundige afweging gemaakt kan worden op basis van de beschikbare onderzoeken en eventuele aanvullende verkeerskundige analyses. Er blijkt in fase 1 onverhoopt toch nader onderzoek nodig op andere (planologische) thema's. Hierdoor moet het beschikbare krediet opgehoogd en de doorlooptijd verlengd worden;
- Door bezuinigingen wordt de kadernota afgewezen met alle benodigde financiële middelen die benodigd zijn voor het IVP. Hierdoor kan de samenwerking met ProRail niet worden voortgezet;

- Bij een keuze voor een ongelijkvloerse kruising van een spoor wordt gedacht aan een project van tussen de 30 en 50 miljoen euro. Om hier als samenwerkingspartner in te kunnen staan met ProRail vereist het opschaling naar het niveau van dit type projecten (Bestemmingsplan, Onderzoeken, Ontwerp, Omgevingsmanagement, Contractmanagement, Risicomanagement). De gemeente blijkt niet in staat om een volwaardige samenwerkingspartner te kunnen zijn en dit leidt tot faalkosten;
- Het IVP kent een relatie met veel beleidsvelden en actuele thema's. Gedurende het proces worden geen strategische keuzes gemaakt om de mate van integratie van deze beleidsvelden en thema's af te bakenen. Hierdoor ontstaat vertraging met gevolgen voor planning en kosten;
- Maatregelen om wegverkeer beter te accommoderen worden niet geaccepteerd door hogere overheden (provincie, rijk) of regelgeving (stikstof, CO2, natura 2000);
- De gemeente komt niet tot een besluit ondanks:
 - er is aangetoond dat een ongelijkvloerse spoorwegkruising noodzakelijk is;
 - na weloverwogen advies is gekomen voor een voorkeursvariant;
 - volledige dekking is geregeld;

Planning

De aanpak van het IVP is gericht op 2 fasen. In de eerste fase (van augustus 2020 tot en met februari 2021) wordt het verkeersnetwerk in de kernen Castricum en Bakkum (5 gelijkvloerse spoorwegovergangen en 1 ongelijkvloerse spoorkruising) in samenwerking met Prorail nader onderzocht. Dit is ook de fase waarin de mogelijkheden voor subsidie/cofinanciering vanuit Rijk of provincie worden onderzocht. Er worden strategische keuzes geformuleerd en voorgelegd ter vaststelling aan de raad. Vervolgens wordt in fase 2 vanuit die vastgestelde strategische keuzes in de kernen Castricum en Bakkum het gehele netwerk van de Castricum onderzocht en goed in beeld gebracht. De verwachting is dat het resultaat (IVP 2021 Castricum) aan het einde van 2021 aan de raad kan worden voorgelegd ter vaststelling.