DISCUSSIESTUK

Blijven er voldoende intercity treinen in Castricum stoppen

Door Dave van Ooijen[1]

In de afgelopen periode werd mij de vraag gesteld hoe het staat met voorstellen dat intercity treinen (IC's) Castricum wel/niet aandoen. Wordt daarin geschrapt? En de vraag die daarop volgde was: wat heeft het wel/niet stoppen van IC's te maken met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de problemen bij de overweg Beverwijkerstraatweg? In deze bijdrage zal ik proberen daar een zo kort mogelijk antwoord op te geven. Een waarschuwing vooraf: het antwoord is minder simpel dan u mogelijk op het eerste gezicht had verwacht.

Ik zal kort ingaan op een aantal actuele ontwikkelingen op en rond het spoor, aangeven wat het standpunt van de PvdA daarover is en wat op korte en lange termijn te verwachten is. Waarbij moet worden vermeld dat een aantal infrastructurele maatregelen op het spoor nauw met elkaar samenhangen. Zo is realisatie van PHS tussen Amsterdam en Alkmaar sterk afhankelijk van de realisatie van een drietal omvangrijke infrastructurele maatregelen op Amsterdam CS en Amsterdam Zuidas.

Worden deze laatste projecten vertraagd, bijvoorbeeld omdat de minister van Infrastructuur en Waterstaat hier voorlopig geen geld voor heeft, dan zal ook invoering van PHS tussen Amsterdam en Alkmaar worden vertraagd. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat de plannen voor PHS worden ingehaald door nieuwe inzichten over de ontwikkeling van het personenvervoer in de komende 20 jaar.

De ontwikkeling van het personenvervoer zal onder meer afhangen van de ontwikkeling van het aantal inwoners en de ontwikkeling van de beroepsbevolking. Zo wordt in het op 7 juli door CBS en NIDI gepubliceerde rapport *'Bevolking 2050 in beeld: drukker, diverser en dubbelgrijs'* aangegeven dat in alle onderzochte bevolkingsvarianten het aandeel ouderen toeneemt, het aantal mensen met een migratieachtergrond stijgt en het aantal huishoudens procentueel sterker groeit dan de bevolking.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt een 'metroachtige' spoorverbinding tussen de grotere steden aangelegd. Als onderdeel daarvan zullen tussen Alkmaar en Amsterdam meer treinen gaan rijden. De extra treinen moeten een antwoord zijn op de toename van het personenvervoer door de bouw van extra woningen in de kop van Noord-Holland. Volgens de op 18 juni 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden Woondeal Noord-Holland Noord van de provincie Noord-Holland is afgesproken in de kop van Noord-Holland 50.000 extra woningen te bouwen, bovenop de al geplande 23.000. Volgens de huidige plannen rijden er uiterlijk in 2028 meer treinen op het spoor tussen Alkmaar en Amsterdam. In totaal 6 intercity's per uur per richting. Dat zijn er nu 4. Daarnaast wordt tussen Uitgeest en Amsterdam het aantal sprinters uitgebreid: van 4 sprinters naar 6 sprinters per uur per richting. Om al die extra treinen mogelijk te maken, zal het bestaande emplacement Uitgeest worden aangepast. Zo wordt het spoor rond het station anders ingedeeld, wordt het 1e lange smalle zijperron verwijderd en wordt er een tweede eilandperron aangelegd. Verder is begin 2019 in het kader van PHS gekozen voor een nieuw opstelterrein bij Heerhugowaard.

[1] Fractievoorzitter PvdA, gemeente Castricum, 2014-2018, Secretaris PvdA-afdeling Kennemerland Midden (Uitgeest, Castricum, Heiloo). Dit discussiestuk is geschreven op persoonlijke titel

Daarnaast zullen de bestaande emplacementen bij station Alkmaar en Zaandam worden gebruikt om meer treinen op te kunnen stellen. Oplossing van het knelpunt Beverwijkerstraatweg is volgens ProRail 'randvoorwaardelijk' voor het kunnen invoeren van PHS.

LVO-project Beverwijkerstraatweg

LVO staat voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), bedoeld om te zorgen dat de doorstroming van het wegverkeer op overwegen voldoende is en de veiligheid gegarandeerd blijft. Het programma is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en loopt tot 2028. Formeel staan de maatregelen die in dit verband worden bedacht los van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). ProRail heeft de afgelopen jaren meerdere keren aangegeven dat vooral op de korte termijn een vijftal maatregelen nodig zijn om de verkeersonveiligheid rond de overweg Beverwijkerstraatweg aan te pakken. Het betreft maatregelen die noodzakelijk zijn vanuit de huidige verkeerssituatie/circulatie. Nadat 5 jaar geleden 17 varianten zijn bestudeerd, waaruit bleek dat geen enkele daarvan voldoende oplossend vermogen had, is alle aandacht gericht op kortetermijnmaatregelen.

Vijf maatregelen

In 2019 is gestart met het uitwerken van 'fase 2' van het LVO-project Beverwijkerstraatweg. Het project bestaat uit 5 maatregelen die zowel cumulatief als op zichzelf aan de overwegveiligheid bijdragen. Het gaat om 3 fysieke ingrepen en 2 maatregelen op het terrein van treinbeveiliging. Voor de fysieke maatregelen (eenrichtingsverkeer Gasstraat en Schoutenbosch, linksaf voorsorteerstrook richting Puikman, tweerichtingsfietspad aan de zuidoostkant overweg) zijn de resultaten inmiddels bekend. De twee maatregelen op het gebied van treinbeveiliging zijn de afgelopen maanden binnen het programma PHS onderzocht. De resultaten daarvan zullen worden ingebracht in het LVO-traject. Pas nadat het lopende gemeentelijk onderzoek naar de gemeentelijke verkeersafwikkeling rond de gelijkvloerse kruising is afgerond en naast het afgeronde LVO-traject van ProRail kan worden gelegd, is definitieve besluitvorming over de realisatiefase van het LVO-project Beverwijkerstraatweg mogelijk. Daarnaast heeft vervolgonderzoek in het kader van PHS uitgewezen dat de LVO-maatregelen tot invoering van PHS voldoende zijn, maar dat vanaf invoering van PHS een ongelijkvloerse oplossing noodzakelijk is. Dat blijkt uit een brief van ProRail van 26 juni 2020 aan het College van B&W van Castricum die het College op 7 juli 2020 naar de gemeenteraad heeft doorgestuurd.

Burgerinitiatief Van Balgooi

Hans van Balgooi heeft het met zijn burgerinitiatief '20 suggesties voor een integraal verkeersplan, waarbij het knelpunt Beverwijkerstraatweg wordt opgelost' voor elkaar gekregen dat de gemeenteraad op 13 februari 2020 heeft besloten om een integraal verkeersplan voor Castricum toe te voegen aan het raadsprogramma. Tegelijkertijd heeft de gemeenteraad besloten dat dit plan onder meer een ongelijkvloerse kruising met het spoor voor auto's dient te onderzoeken, mede gebaseerd op de door hem in kaart gebrachte 20 suggesties. Hoewel een ongelijkvloerse kruising volgens Van Balgooi zowel een tunnel als een viaduct kan zijn, gaat hij in zijn burgerinitiatief uit van een ongelijkvloerse kruising, mede ter vervanging van drie gelijkvloerse kruisingen (Heemstedeweg, Mient en Groenelaan). Volgens Van Balgooi is een autotunnel op de Beverwijkerstraatweg fysiek nagenoeg onmogelijk.

Verkeersdruk versterkt

Bovendien wordt volgens hem de verkeersdruk in dat geval niet opgeheven, maar juist versterkt. Daarnaast is een autotunnel ten oosten van Castricum naar Hendriksveld en CF Smeetslaan volgens Van Balgooi onmogelijk zonder het archeologisch monument Croonenburg aan te tasten. De 22 suggesties die Van Balgooi doet zijn zonder meer interessant, maar het is de vraag of met deze maatregelen het verkeer in Castricum beter kan worden afgewikkeld en het knelpunt Beverwijkerstraatweg op termijn structureel kan worden opgelost. Zo gaat Van Balgooi niet in op toename van geluidhinder dat het gevolg is van de aanleg van een nieuwe autoroute achter het NS-station die loopt van de Beverwijkerstraatweg tot aan de Zeeweg. Als gevolg van de door hem voorgestelde verwijdering van drie bestaande overwegen, en verkleining van de (nieuwe) overweg Gasstraat, zal het aantal auto's op deze route namelijk flink toe gaan nemen. En daarmee de overlast en de geluidhinder langs woningen. Want naast de auto's zal naar verwachting ook nog eens het aantal IC's tussen Alkmaar en Amsterdam verdubbelen.

Barrièrewerking

Terwijl de door Van Balgooi voorgestelde maatregelen de barrièrewerking voor IC's op het spoor zal verminderen, zal de barrièrewerking voor inwoners die het spoor willen kruisen flink toenemen. In zowel Zaanstad, Uitgeest als Heiloo zijn wat betreft vermindering van de barrièrewerking voor IC's op het spoor al flink wat vorderingen gemaakt (Zaandam stationstraverse, Uitgeest De Kleis, Heiloo Vennewaterweg) of gepland (planvorming Zaandam Guisweg, Uitgeest stationstraverse, overgangen Heilooërbos, Heerhugowaard Zuidtangent/station). Volgens het voorstel van Van Balgooi zullen auto's in de toekomst alleen nog via de door hem voorgestelde verkleinde overweg Gasstraat en de resterende drie overgangen op nieuwe route kunnen worden afgewikkeld (Vinkebaan, Oranjelaan, Zeeweg). Los van de vraag of de nieuwe autoroute (achter het NS-station) ruimtelijk inpasbaar zal zijn, zal een nieuwe weg de nodige gevolgen hebben voor het ruimtelijk beeld van het gebied tussen Bakkum met de rest van Castricum. In de plannen zullen de kernen Bakkum en Castricum niet alleen door het spoor van elkaar gescheiden worden, maar ook nog eens door een direct naast het spoor liggende tweestrooks weg. Drie fietstunnels zullen het ruimtelijk beeld, waarbij nu alles op maaiveld zichtbaar is, doen veranderen.

Integraal Verkeersplan 2021

Als vervolg op het burgerinitiatief van Van Balgooi heeft de gemeenteraad op 11 juni 2020 ingestemd met een bestuursopdracht aan het College om een Integraal Verkeersplan (IVP 2021) op te stellen. Het doel van het plan 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. De aanpak van het IVP 2021 is gericht op 2 fasen. In de eerste fase 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.

Strategische keuzen

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) tegen het einde van 2021 aan de raad kan worden voorgelegd ter vaststelling. Het resultaat van fase 1 is een duidelijk 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

spoorkruising op de Zeeweg of inpassing van een tweede ongelijkvloerse spoorkruising. In de bestuursopdracht IVP 2021 wordt ervan uitgegaan dat bij een keuze voor een ongelijkvloerse kruising van een spoor een bedrag tussen de 30 en 50 miljoen euro nodig zal zijn.

Vier hoofdvarianten

Op basis van eerder uitgevoerd onderzoek zal, zoals het er nu uitziet, in het IVP 2021 vooral worden gekeken naar vier hoofdvarianten om tot een ongelijkvloerse kruising te komen. Twee daarvan liggen in de kern van Castricum en twee varianten liggen aan de rand van de gemeente. Wat betreft de twee varianten in het centrum gaat het in beide gevallen om een tunnel die ruim voor de huidige overweg Beverwijkerstraatweg begint. De eerste variant betreft een tunnel aan de oostkant van het spoor. Deze loopt dus voor het NS-station langs en komt ter hoogte van de Burgemeester Mooijstraat weer op het maaiveld. De tweede variant betreft een variant met een tunnel aan de westkant van het spoor. Deze loopt achter het NS-station via Kramersweg en komt bij de Mient weer op maaiveld. Beide varianten hebben als nadeel dat het autoverkeer door het hart van de gemeente zal blijven rijden en er onder meer voor zorgen dat de huidige afslag naar en vanuit de Dorpsstraat op de Beverwijkerstraatweg zal verdwijnen.

Twee varianten aan de rand van Castricum

Wat betreft de twee varianten aan de rand van Castricum gaat het ten eerste om een variant op basis van de suggesties van 'Van Balgooi'. Het gaat hier om een nieuwe autoweg ten westen van het station (zonder tunnel) die langs het spoor loopt en via een rotonde op de Zeeweg aansluit op het viaduct Zeeweg. De tweede variant betreft de aanleg van een zuidoostelijke randweg. Het gaat hier om een ter hoogte van de rotonde bij de Oude Haarlemmerweg beginnende nieuwe autoweg die via een tunnel onder het spoor aansluit op een nieuw aan te leggen randweg die ten oosten van Castricum en aansluit op de CF Smeetslaan en de N203 tussen Uitgeest en Limmen. Welke van deze hoofdvarianten op termijn de meeste structurele oplossing biedt zal mede afhangen van verdere doorrekening van de varianten en van de vraag of PHS werkelijkheid wordt.

Wordt PHS werkelijkheid?

De vraag of, en zo ja wanneer, PHS tussen Alkmaar en Amsterdam wordt ingevoerd zal mede afhankelijk zijn van de invoering van PHS op aansluitende trajecten. Zo hangt realisatie van PHS in Noord-Holland onder meer af van realisatie het project Zuidas Dok (incl. OV-terminal) en realisatie van een 3e perron op de Zuidas. Pas na realisatie van deze projecten zal het naar namelijk mogelijk zijn om de internationale treinen uit het zuiden die op Amsterdam CS eindigen (Brussel, Parijs, Londen) om te klappen naar de Zuidas, waardoor er ruimte op Amsterdam CS zal ontstaan om PHS-treinen (vanuit Eindhoven) op Amsterdam CS te ontvangen, waarvan een deel doorrijdt naar Alkmaar. Een belangrijke vraag is of er voldoende geld is voor de projecten op de Zuidas. De extra kosten voor station Amsterdam Zuid als geheel worden op dit moment geraamd op € 1 - 1,5 miljard. Daarnaast vergt verlenging van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol Airport en eventueel Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn tussen Sloterdijk en Amsterdam CS, bedoeld om de Schipholtunnel en de Westtak van de als tijdelijk bedoelde hoogfrequente AirportSprinter Hoofddorp-Amsterdam CS te kunnen ontlasten, om zodoende capaciteit vrij te kunnen maken voor rechtstreekse verbindingen tussen Heerhugowaard-Alkmaar-Castricum en Sloterdijk-Lelylaan-Schiphol, bovenop de projecten voor station Amsterdam Zuid ook nog eens een miljardeninvestering.

Rechtstreekse IC's naar Schiphol

Rechtstreekse IC's vanuit Noord-Holland via de Hemboog naar Schiphol en verder is volgens de samenwerkende overheden van Noord-Holland en Flevoland nodig om een schaalsprong in het openbaar vervoer te maken. Zie het door hen opgestelde 'Regionaal OV Toekomstbeeld 2040' waarin deze verbinding een 'kansrijke noodzakelijkheid' wordt genoemd. De vraag is overigens of de extra miljarden die nodig zijn er komen, mede gezien de coronacrisis. Dat weten we mogelijk pas op 25 november 2020 in het kader Bestuurlijk Overleg MIRT. De kans dat de invoering van PHS wordt vertraagd, als gevolg van vermindering van het personenvervoer door corona en de beperkte financiële kaders, zou eind dit jaar daarom wel eens flink kunnen zijn toegenomen.

PvdA Verkiezingsprogramma 2018-2022

In het Verkiezingsprogramma 2018-2022 'Sociaal tot in de kern' is opgenomen wat de inzet van de PvdA Castricum is op het gebied van verkeer en vervoer. Zo staat in het programma dat voorstellen tot aanpassing van de weginfrastructuur (aanleg nieuwe wegen of herinrichting) niet van bovenaf in de gemeenteraad moeten worden 'gedropt', maar in samenwerking met bewoners moeten worden ontwikkeld. De manier waarop het IVP 2021 wordt ontwikkeld voldoet hieraan. Verder staat in het programma dat bij de inrichting van de verkeersstructuur prioriteit gegeven wordt aan fietsers en voetgangers, en een hoogwaardig fietsnetwerk wenselijk is naar de belangrijkste bestemmingen. Met de suggestie in het plan Van Balgooi om drie nieuwe fietstunnels aan te leggen (Heemstedeweg, Mooijstraat en Groenelaan) kan ook dit punt aan het verkiezingsprogramma worden voldaan. Zowel voor de korte afstanden als voor de wat langere afstanden, zoals van en naar het NS-station. Het is aan de fractie om te zorgen dat hier in de uitwerking van het IVP 2021 voldoende aandacht voor is.

Minimaal 4 IC's

Verder staat in het verkiezingsprogramma dat Castricum met minimaal 4 IC's goed aangesloten moet blijven op het landelijk spoornet. Met PHS wordt hieraan voldaan. Het is ook conform een in 2016 door de gemeenteraad unaniem aangenomen motie van de PvdA om de bereikbaarheid per spoor te verbeteren, waarbij volgens de motie ingezet moet worden op minimaal handhaving van 4 IC's. Verder stelt het verkiezingsprogramma voor om de bestemmingen langs de Zaancorridor (scholen, ziekenhuizen, winkelcentra) beter met elkaar te verbinden. Dat kan helaas niet door de Zaanlijnsprinter door te trekken naar Alkmaar. Dit omdat sprinters in dat geval in Wormerveer en Uitgeest door IC's moeten worden ingehaald, waardoor deze optie qua vervoerwaarde en exploitatie bijzonder onaantrekkelijk is. Aan het verkiezingsprogramma is op dit punt nog wel te voldoen door op NS-station Uitgeest de aansluiting van de dienstregelingen van IC's op de sprinters op de Zaanlijn en Kennemerlijn sterk te verbeteren, waardoor de overstaptijd kan worden verminderd.

Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040

PHS is formeel nog steeds het enige (bestuurlijk) vastgestelde plan voor de toekomst. De spoorsector staat evenwel niet stil. Sinds 2017 wordt er onder de noemen 'Toekomstbeeld Openbaar Vervoer' (TBOV) door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de spoorsector doorgestudeerd naar mogelijkheden om tussen nu en 2040 tussen negen grote steden iedere tien minuten een trein te laten rijden. Dit om reizigers drempelloos te kunnen laten overstappen van de trein op metro, tram of deelfiets. De eerste resultaten zijn 6 februari 2019 naar de Tweede Kamer gestuurd. Uit de daarbij gevoegde achtergronddocumenten is te halen dat daarbij niet alleen naar 6 IC's tussen Alkmaar en Amsterdam wordt gekeken, maar ook naar een variant met 8 IC's en aanvullend daarop 4 sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam. Dat is een verdubbeling van het aantal IC's ten opzichte van nu. Van PHS 1.0 gaan we met andere woorden naar PHS 2.0.

Castricum voorbij rijdende IC's

Wat betreft die verdubbeling wordt gekeken naar twee varianten. Namelijk een variant met 4 hele snelle IC's (die Castricum voorbijrijden), 4 minder snelle IC's (die in Castricum stoppen) en 4 sprinters (die tot Uitgeest rijden). In dit geval zal dus de helft van de IC's Castricum voorbij gaan rijden. Castricum zal in dat geval evenveel IC's behouden als nu het geval is (4 IC's). Bovengenoemde twee varianten zouden wat vervoerwaarde betreft in de uitwerking mogelijk wel eens beter kunnen scoren dan de 6 IC's in het bestaande Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In de verdere uitwerking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 die momenteel gaande is wordt ook het hiervoor genoemde 'Regionaal OV Toekomstbeeld 2040' van de samenwerkende overheden van Noord-Holland en Flevoland als input gebruikt. En dus ook gekeken naar rechtstreekse IC's vanuit Noord-Holland naar Schiphol en verder. Waarbij 4 IC's die in Castricum stoppen of op Sloterdijk-Amsterdam CS gericht zullen of op Sloterdijk-Lelylaan-Schiphol.

Dienstregeling 2022

Op korte termijn is het van belang dat Castricum zich vooral focust op maatregelen op de korte termijn (LVO-maatregelen) en op de (nieuwe) dienstregeling 2022 waar de NS momenteel aan werkt. De huidige uitwerking daarvoor is overigens een stuk beter dan de eerste voorstel daarvoor. Zo zou het eerste voorstel leiden tot een fikse achteruitgang voor Castricum. In de nieuwe plannen heeft de NS haar eerste voorstel verlaten. Dat ziet er voor Castricum vooralsnog goed uit. Vier keer een IC die in Castricum stopt blijft daarin gehandhaafd. Verder wordt in de voorgenomen (nieuwe) dienstregeling 2022 uitgegaan van verbeterde aansluitingen in Haarlem, Heerhugowaard en Hoorn. Met overigens wel iets minder verbeterde spits IC's op dit traject, dat vooral voor de kop van NH nadelig is.

In lijn met PHS en TBOV

De nieuwe dienstregeling 2022 is verder meer in lijn van PHS en de voorstellen in het kader van het project Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV). Dat is gunstig voor Castricum. Want de kans dat we, door financiële beperkingen om PHS in te voeren, de komende 15 jaar nog vast blijven zitten aan de huidige dienstregelingstructuur, neemt met de dag toe. Daarbij is het overigens wel van belang dat de overstapknooppunt Uitgeest op de korte termijn wordt versterkt, door de aansluiting van het overstappen van de sprinters op de Zaanlijn op de sprinters van Kennemerlijn te verbeteren, in combinatie met aanpassing van de dienstregeling structuur op de Kennemerlijn op de langere termijn.

Binnen 10 jaar een extra ongelijkvloerse kruising?

Uit de op 7 juli 2020 door het College van B&W naar de gemeenteraad van Castricum doorgestuurde brief van ProRail blijkt dat bij invoering van PHS een ongelijkvloerse kruising bij de Beverwijkerstraatweg alsnog nodig is. In de bestuursopdracht voor het IVP 2021 wordt met een extra ongelijkvloerse kruising overigens al rekening mee gehouden. Dat een ongelijkvloers kruising nodig is zal ook worden aangekondigd in het op 23 december 2020 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te publiceren ontwerp-tracébesluit (OTB) voor realisatie van PHS tussen Amsterdam en Alkmaar. Met publicatie van het ontwerp-tracébesluit (OTB) is evenwel nog steeds niet gezegd dat PHS zal worden ingevoerd. Ten eerste wordt het ontwerp-tracébesluit (OTB) gedurende zes weken ter inzage gelegd en kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen. Ten tweede wordt er nog steeds verder gestudeerd in het kader van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040. In het OTB zal vooralsnog wel worden aangekondigd dat de gelijkvloerse kruising zal moeten verdwijnen, maar zal nog niet worden aangegeven wat daarvoor in de plaats komt. Het voornemen is om voor het onderzoek naar een alternatief voor de gelijkvloerse kruising een samenwerkingsovereenkomst (SOK)

te tekenen tussen de gemeente Castricum, de provincie NH, regio Alkmaar, het ministerie van I&W en ProRail.

Een duivels dilemma?

De uitkomst daarvan zou kunnen zijn dat of wordt besloten om door te gaan met de invoering van PHS (6 IC's) of te kiezen voor een van de andere varianten uit het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, zoals 8 IC's en 4 sprinters óf 4 hele snelle IC's, 4 minder snelle IC's en 4 sprinters. Waarbij de sprinters niet verder rijden dan Uitgeest. In beide gevallen zal een ongelijkvloerse kruising ter vervanging van de huidige overweg Beverwijkerstraatweg noodzakelijk zijn. Het lijkt erop dat, hoe je het ook wendt of keert, Castricum steeds dichter voor een duivels dilemma komt te staan. Zo zou aan de ene kant het voorstel van Van Balgooi wel eens onvoldoende kunnen zijn om de bereikbaarheid en veiligheid op de lange termijn te kunnen garanderen. Aan de andere kant zouden ook de twee varianten voor een tunnel ten oosten en westen van het NS-station wel eens onvoldoende voor een structurele oplossing kunnen zijn en/of te veel nadelen kunnen hebben. Naast verdubbeling van het aantal IC's zullen ook nog steeds auto's door Castricum blijven rijden. In dat geval zou wel eens alleen de optie voor een zuidoostelijke randwegweg met een afslag op de CF Smeetslaan en aansluitend op de N203, ook al heeft ook deze variant een groot aantal nadelen, als enige mogelijkheid kunnen overblijven om verder uit te werken.

Herstel en versterking van natuur en landschap

Waarbij het in dat geval uiteraard van groot belang wordt dat Castricum zich niet door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bos in laat sturen met een zo goedkoop mogelijke variant, maar een stevig pakket op het gebied van de inpasbaarheid en herstel en verbetering van natuur en landschap op tafel legt. We hebben tenslotte te maken met een karakteristiek stuk open landschap, een weidevogelgebied, dat met het archeologische monument 'Cronenburg' en het Oerij van grote historische waarde is. Als voorbeeld over hoe de inpasbaarheid door het opstellen van een landschapsplan vormgegeven zou kunnen worden, zou eens moeten worden gekeken hoe in andere gebieden dergelijke inpassingen worden vormgegeven.

Herstel en versterking van spoorzone en dorpshart

Als voorbeeld zou eens gekeken kunnen worden naar de uitwerking van de landschappelijke inpassing van het zgn. Golfbaantracé voor de Verbinding A8-A9. Het betreft een vrijwel eenzelfde soort gebied: zowel wat betreft ondergrond, weidevogelgebied, open landschap als wat betreft archeologische waarde: de Stelling van Amsterdam. Maar dat met een zuidoostelijke randweg in Castricum verschilt omdat de laatste minder breed hoeft te worden aangelegd en waar met minder hoge snelheden zal worden gereden. Zullen we de komende jaren echt voor het duivelse dilemma komen te staan dat er echt geen andere optie is dan een zuidoostelijke westrandweg? Zo ja, dan zal Castricum zich niet moeten laten verrassen. Een dergelijke optie zal niet alleen moeten leiden tot inpasbaarheid, herstel, compensatie en verbetering van natuur en landschap, maar met onder meer de aanleg van langzaam verkeertunnels en herinrichting van de spoorzone ook tot versterking van het dorpshart.

Castricum

15 juli 2020