

De Groene Variant

Verlegging spoortracé naar N203

Fons Lute en Henk van der Eng

24 oktober 2021 – versie 2

Inleiding en samenvatting

Met deze notitie willen wij een constructieve inhoudelijke bijdrage leveren aan de discussie die op verschillende niveaus wordt gevoerd over te nemen verkeersmaatregelen. Deze verkeersmaatregelen en de aanleg daarin van infrastructurele voorzieningen vindt plaats in het kader van de voorbereiding van Castricum op de door ProRail voorgenomen introductie van het Programma Hoogfrequent Spoor (hierna: PHS) op het traject Amsterdam/Alkmaar.

Wij presenteren opnieuw variant 17 die wij omvormen tot een echte integrale en structurele oplossing van de voorliggende dilemma's. Centraal staat het verleggen van het huidige spoortracé naar de oostzijde, ten westen van de N203 tussen Uitgeest en Castricum.

In de notitie beargumenteren wij de enorme voordelen die dit ingrijpende plan voor alle stakeholders zal hebben. Het heeft belangrijke voordelen die tot nu toe niet zijn meegenomen.

De kern van De Groene Variant noemen is het kijken door een daadwerkelijke integrale lens. Dat opent de ogen voor een nieuwe mogelijkheden waarin tegenover hoge infrastructurele kosten ook belangrijke opbrengsten ontstaan. Die opbrengsten ontstaan door vrijkomende woningbouwlocaties in samenhang met echt goede verkeersoplossingen die zonder veel meerkosten kunnen worden bereikt. Het dorp hoeft niet op de schop. Alleen het spoor moet anders.

De grootste voordelen van De Groene Variant zijn dat deze de bouw mogelijk maakt van circa 1.600 wooneenheden en die als enige verkeersvariant een structurele oplossing biedt voor de verkeersoverlast in de Bakkummerstraat, het Zanderijgebied, de Ruitersweg en de Dorpsstraat. Dat zulke voordelen in eerdere afwegingen buiten beschouwing zijn gebleven toont al aan hoe weinig integraal de afweging over de gekozen verkeersvarianten tot nu toe is geweest. Het kan en moet beter, vinden wij, vooral ook omdat aanzienlijke meeropbrengsten te behalen zijn.

De belangrijkste voordelen van De Groene Variant zijn de volgende:

- Voorkoming van de doorsnijding van Bakkum en Castricum na invoering van het PHS
- Opheffing van alle gelijkvloerse spoorwegkruisingen
- Structurele verbetering van verkeersdrukverdeling in Bakkum en Castricum
- Realisatie van circa 1.600 woningen op aantrekkelijke locaties
- Een uitermate goed bereikbaar P+R station met transferiumpotentie voor strandverkeer
- Een leefbaar dorpscentrum, zowel in Castricum als in Bakkum
- Goede ontsluiting van de Castricummerwerf met daardoor verhoogde uitbreidingspotentie
- Geen doorsnijding van de zuidoostelijke - en ten noorden van het Zeerijdtijkje gelegen ('natte natuur') natuurgebieden.

De Groene Variant leidt als enige tot financiële en maatschappelijke opbrengsten. Verreweg het belangrijkste voordeel is dat Bakkum en Castricum niet structureel worden gescheiden door de onafwendbare invoering van hoogfrequent spoorweggebruik.

De 4 verkeersvarianten die Castricum onderzoekt

Verkeer is in de Gemeente Castricum als minstens 40 jaar een discussiepunt. De discussie is terugkerend en concentreert zich op het “doorgaande” verkeer door de Dorpsstraat en door woonstraten.

Na de hete aardappel van dure verkeersoplossingen decennia voor zich uit te hebben geschoven, ontkomt Castricum anno 2021 niet aan een ingrijpende beleidskeuze over het verkeer. Dit, niet zozeer omdat de verkeerssituatie volkomen uit de hand dreigt te lopen, maar vanwege het PHS van ProRail. Dat zal na 2030 worden ingevoerd.

Het PHS leidt tot intensiever spoorweggebruik en dat leidt tot het veel vaker gesloten zijn van spoorwegovergangen. Dit zal vooral gaan knellen bij de overgang Beverwijkerstraatweg/Stationsweg.

Het gemeentebestuur is nu ongeveer 10 jaar bezig met het selecteren en uitwerken van verkeersvarianten die bijdragen aan verbetering van de veiligheid van de beruchte spoorwegovergang in relatie tot de te verwachten veranderingen die het PHS zal veroorzaken. Uit 17 verkeersvarianten zijn na een intensieve afweging 3 voorkeursvarianten geselecteerd. Op verzoek van de Fietzersbond is nog een vierde variant toegevoegd. Deze gaat ervan uit dat alle problemen zonder grote infrastructurele maatregelen op te lossen zijn. Wij vinden die toegevoegde variant onrealistisch en laten deze buiten beschouwing. Op dit moment worden modelberekeningen gemaakt die moeten leiden tot het uitspreken van een voorkeur voor één van de 4 varianten.

Optimaliseren van suboptimale situaties

De activiteit die wordt ondernomen om tot een oplossing te komen heeft één zekere uitkomst: invoering van het PHS veroorzaakt een harde grens tussen Bakkum en Castricum.

Hoe hard die grens zal zijn is op dit moment, in juli 2021, nog niet met zekerheid te zeggen.

Een recent rapport van Arcadis inventariseert de dichtligtijden van de spoorwegovergangen.

De verstrekte informatie is echter niet eenduidig, zodat op dit moment nog geen betrouwbare uitspraak kan worden gedaan over de ernst van de harde grens die zal ontstaan. Uit het onderzoek blijkt echter wel dat het gelijkvloerse kruispunt Beverwijkerstraatweg met geen enkele aanvullende maatregel veilig valt te maken en dat of gesloten of ongelijkvloers moet worden gemaakt als beide randweg varianten komen te vervallen.

Er wordt nu volop gewerkt aan het verkeerskundig uitwerken van 4 varianten om te komen tot een integrale aanpak van de lokale verkeersproblematiek, die door het PHS verder zal verslechteren. Centraal staat het vinden van een oplossing voor de spoorwegovergang bij de Beverwijkerstraatweg.

Het gemeenschappelijke kenmerk van 16 van de 17 onderzochte varianten is dat zij geen oplossing bieden aan de doorsnijding door het PHS van Bakkum en Castricum.

Dat betekent dat géén van de 4 gekozen voorkeursvarianten na uitvoering tot een optimale situatie voor Castricum en Bakkum zal leiden. De spoorweg kan misschien wel veiliger worden gepasseerd, maar de doorsnijding van beide kernen blijft onopgelost. Het PHS creëert daarom een structureel probleem. Zo koerst het ingezette proces aan, op het selecteren van de minst suboptimale variant uit de 4 geselecteerde voorkeursvarianten. Beter dan “zeer matig tot slecht” zal de oplossing niet worden.

Eerdere afwegingen over variant 17

In het keuzeprocess is variant 17 al snel afgefallen. Deze variant gaat uit van het verleggen van het spoortracé naar de oostzijde van Castricum tussen Limmen en Uitgeest langs de huidige N203.

Variant 17 is afgefallen en dat is opmerkelijk. Want variant 17 scoorde zeer hoog op de criteria voor spoorinfrastructuur en op de verkeerskundige aspecten. Sterker nog: de variant behaalde op deze belangrijke criteria zelfs de hoogste scores ten opzichte van alle andere 16 varianten.

In tabel 1 laten wij het betreffende onderdeel van de scorelijst zien. Het toont de scores van de 4 voorkeursvarianten met rechts daarvan de scores van variant 17. De conclusie lijkt ons duidelijk.

Tabel 1 - Keuzematrix voorkeursvarianten inclusief variant 17

Varianten	Oost 2	West 3	Rondweg 15 16		Trace 17
weginfrastructuur					
barrièrewerking spoorbaan, infra	2	2	2	2	1
barrièrewerking weginfrastructuur	4	3	2	3	3
fysieke inpasbaarheid in bestaande wegen/infra	2	2	3	4	
inpasbaarheid infrastructuur in het dorp	4	1	4	3	
spoorinfrastructuur					
kwetsbaarheid+ beschikbaarheid = overwegen	2	2	2	2	1
sluitingstijden overweg Beverwijkerstraatweg	1	1	1	1	1
inpasbaarheid perrons, rechtstand	..	..	..	..	1
hinder treinverkeer, faseerbaarheid spoorbaan	2	1	2	1	1
verkeerskundige aspecten					
functionaliteit verkeersinfrastructuur lokaal	4	4	2	3	1
functionaliteit verkeersinfrastructuur regionaal	2	2	1	2	1
doorstroming Beverwijkerstraatweg	1	1	2	1	1
bereikbaarheid Dorpsstraat per auto	3	3	4	3	1
bereikbaarheid station K+R	4	1	2	1	
bereikbaarheid rijwielstallingen oostzijde	2	1	2	1	
bereikbaarheid rijwielstallingen westzijde	2	3	2	3	
bereikbaarheid P&R-terrein	2	2	2	2	
inpasbaarheid lokale en regionale OV-lijnen	4	4	1	5	
sluipverkeer door centrum	4	4	2	4	1

Variant 17 viel af doordat deze slecht scoorde op de bestuurlijke aspecten en op het financiële aspect. Tracé verlegging is bestuurlijk lastig, doordat het niet strookt met vigerend beleid en het kan stuiten op ruimtelijke bezwaren of knelpunten. Financieel scoorde variant 17 slecht, doordat het de verreweg de duurste variant bleek te zijn.

Integraal afwegen binnen een begreind kader

Door de selectie van varianten uit 2013 en uit februari 2020, na het vaststellen van de bestuursopdracht door de gemeenteraad, werd tot onderzoek van 3 (later uitgebreid tot 4) varianten besloten.

Deze keuze leek op het eerste gezicht gedegen omdat op 720 aspecten is gescoord.

Een belangrijk manco van deze integrale benadering is echter dat mogelijke baten of opbrengsten van de varianten buiten beeld zijn gebleven. In grote lijnen is dat geen bezwaar, omdat in 16 van de 17 varianten er geen op geld waardeerbare opbrengsten te behalen waren. De financiële gevolgen bleven zodoende beperkt tot “wat kost het?”.

Hierdoor is variant 17, ondanks de hoogste score op de belangrijkste aspecten terzijde geschoven. Ten onrechte vinden wij, want verlegging van het spoorweg tracé opent mogelijkheden voor woningbouw en overige vastgoedclaims/opties. Enerzijds op de locatie van het huidige tracé en anderzijds rondom het nieuw te bouwen NS station.

De criteria waren bovendien ook onvolledig als het gaat om de doorsnijding van Bakkum en Castricum. De bewustwording van de consequenties daarvan was maar matig ontwikkeld en het telde destijds niet mee. Daarom was het verminderen of zelfs het opheffen van die doorsnijding in dit selectieproces helemaal geen criterium.

Met de kennis van 2021 zou de selectie waarschijnlijk heel anders plaatsvinden. Invoering van het PHS heeft tal van ongewenste sociaal-maatschappelijke gevolgen. Zo is het voorzieningenniveau in Bakkum ontoereikend om het gebied als zelfvoorzienende kern te laten functioneren. Na de ontwikkeling van Nieuw Koningsduin als woongebied, dat in 2013 nog in ontwikkeling was, is dit een nog groter probleem dan het daarvóór al was.

De combinatie van PHS met een westelijke ontsluitingsweg (het plan “Van Balgoot”) zal de barrière tussen Bakkum en Castricum alleen nog maar versterken.

De ernst van het PHS

In het PHS zal de frequentie van het treinverkeer door Castricum flink toenemen. Als het gaat om een frequentie van 20 tot 24 treinen per uur, dan betekent het dat er elke 3 á 2,5 minuten uit tegengestelde richtingen een trein zal passeren. Bij dichtligtijden van 1,5 minuut per trein is een spoorwegovergang dan minstens de helft van de tijd gesloten. De situatie Beverwijkerstraatweg is dan nog veel erger. De dichtligtijden zijn daar langer en dus zijn de spoorwegovergangen daar ook langer dicht dan elders. Het is hierom dat wij spreken over doorsnijding van Bakkum en Castricum.

PHS noopt tot het isoleren van huizen langs de spoorlijn ten gevolge van geluidsoverlast, het maken van geluidschermen en het veroorzaakt trillingen. In de Groene variant komen die te vervallen.

Dat de gevolgen van het PHS in de publieke opinie niet sterk leven, vloeit waarschijnlijk voort uit het beperkte voorstellingsvermogen voor dergelijke veranderingen. Wij hebben dit eerder gezien met de aankondiging van de 6^e baan bij Schiphol. Slechts enkelen zagen het probleem hiervan en hebben in de politiek aandacht gevraagd voor de gevolgen. Toen de baan er was liepen de inwoners van Castricum massaal te hoop. Met PHS kan hetzelfde gebeuren.

In het bijzonder voor jonge kinderen die meerdere keren per dag de spoorlijn passeren over gelijkvloerse kruisingen is het PHS levensgevaarlijk. Scholen, hockey club, voetbalclub, atletiekvereniging en overige sportverenigingen liggen aan de verkeerde kant van de spoorlijn. In referentieprojecten van het PHS wordt een ongevallen prognose tabel vermeld waarbij kinderen van 8+ als grote risico factor worden genoemd. Denkend aan Vitesse’22, de Cunera School, de Mixed Hockey Club Castricum en het Clusius College, zal invoering van het PHS in de gemeente Castricum sterk bijdragen aan de verkeersonveiligheid voor de jeugd.

Gelukkig biedt De Groene Variant een effectieve en structurele oplossing voor deze problemen. Het breidt variant 17 uit tot een model met integraal sluitende maatregelen en beleidsopties.

De Groene Variant

In essentie bepleit De Groene Variant dat het spoortracé wordt verlegd naar de oostzijde van Castricum. Deze ingrijpende infrastructurele aanpassing heeft belangrijke voordelen:

1. Bebouwing vrijvallende oppervlakten

- Vanaf de Stationsweg tot aan de Van Haerlemlaan ontstaat ruimte voor woonbebouwing
- Ook nabij een nieuw NS station aan de oostzijde is woningbouw mogelijk
- Het levert een belangrijke bijdrage aan oplossen van woonbehoeften in de gemeente
- De doorsnijding van Bakkum en Castricum is definitief van de baan
- Op termijn mogelijkheden tot het her ontwikkelen van het 'industrie terrein' rond de Stetweg

2. Herziening lokale hoofdwegenstructuur

- Het vervallen van de huidige spoorlijn lost een belangrijk verkeersknelpunt op
- Alle gelijkvloerse kruisingen met de spoorlijn komen te vervallen
- Eenvoudiger om de oostelijke woongebieden aan te sluiten op de Beverwijkerstraatweg
- Op het huidige spoortracé kan tussen de Vinkenbaan en de Van Haerlemlaan een weg worden aangelegd zoals de Mient om daarmee de Bakkummerstraat, de Kleibroek en de Ruiterweg structureel te ontlasten

3. Functionaliteitverhoging NS Station

- Het verplaatsen van het NS station naar de oostzijde verbetert de bereikbaarheid vanuit Limmen, Castricum en Akersloot
- Een goede busdienst naar de dorpskern van Castricum waarborgt de bereikbaarheid
- Er kan aan de oostzijde een betere P+R functionaliteit worden bereikt
- Deze functionaliteit kan dienen als transferium naar het strand op drukke dagen

Figuur 1 – Schetsmatige weergave van de tracé wisseling



De Groene Variant is zowel ingrijpend als in hoge mate oplossend. De introductie van het PHS noopt tot “out of the box” denken over mogelijkheden om de verkeersinfrastructuur rondom Castricum en Bakkum te verbeteren.

De angel in de al minstens 40 jaar durende verkeersdiscussie zit in de aanwezigheid van de spoorweg die de gemeente doorsnijdt. De Groene Variant rijkt een oplossing aan die een win-win situatie creëert door verschillende beleidsmatige wensen efficiënt te combineren.

Het is de sleutel tot het ombuigen van een te maken keuze uit suboptimale varianten naar een keuze die leidt tot een planologisch, verkeerskundig en maatschappelijk optimum. Daarom is De Groene Variant voor de samenwerkende overheden een interessant model om uit de huidige impasse te komen.

Opbrengsten in zicht

De Groene Variant kan voor de betrokken overheden tot een win-win situatie leiden doordat er synergievoordelen te behalen zijn:

- De leefbaarheid in de kernen van Bakkum en Castricum wordt verbeterd
- Castricum draagt actief bij aan het verhogen van de woningbouwproductie in lijn met de Woondeal en het Masterplan Wonen van de provincie Noord-Holland
- Castricum krijgt een unieke kans om te bouwen voor groepen die nu buiten de boot vallen, zoals jongeren en ouderen
- De vrijvallende bouwgrond is grotendeels in handen van de overheden en zij halen opbrengst uit het uitgeven van bouwgrond waar weinig verwervingskosten en lage(re) kosten van woonrijp maken tegenover staan. Dit zal de financiering van de plankosten kunnen verlichten
- Benodigde gronden in handen van natuurorganisaties kunnen worden geruild met het oude spoortracé tussen Castricum en Uitgeest
- Hierdoor ontstaat een groter aaneengesloten natuurgebied ten westen van de N203 en spoortracé
- De Castricummerwerf kan via de oostzijde van Castricum naar het noorden worden ontsloten

Ruimte voor woningbouw

De opbrengsten die de Groene Variant kan leveren worden behaald door het vrijkomende spoortracé geheel of gedeeltelijk te gebruiken voor woningbouw. Ook kan ter hoogte van het nieuw te realiseren NS station aan de oostzijde woningbouw worden gerealiseerd.

Wij denken dat het vrijkomende spoortracé de mogelijkheid geeft om zo’n 1.600 wooneenheden te realiseren.

Wij onderscheiden 8 deelgebieden in Castricum die een relatie hebben met de huidige weg- en spoorinfrastructuur. Door omlegging van het spoortracé ontstaan daar mogelijkheden voor woningbouw. Per deelgebied is via een quick scan geïnventariseerd wat de bebouwingsmogelijkheid is. Bij het berekenen van de mogelijke opbrengsten baseren wij ons op uitgangspunten die in de stedenbouw en in de grondexploitatie gebruikelijk zijn.

De woningdifferentiatie is een onderwerp waarover het Gemeentebestuur wensen zal moeten formuleren en keuzen zal moeten maken. Het gaat daarbij vooral om de woningtypen en de per deelgebied te hanteren woningdichtheid. In onze quick scan berekenen wij de opbrengst aan de hand van keuzen die wij voor de betreffende deelgebieden realistisch vinden.

Uit onze analyse van de mogelijkheden in de 8 deelgebieden blijkt de volgende potentie voor woningbouw:

Tabel 2 – Deelgebieden - omvang en woningbouwpotentie

Plan	Gebied	m2	% Koop	Woon- eenh.	Prijs VON Koop	Stichtings- kosten Huur
		135.800		1568		
1	Zeeweg Zuid	20.000	50%	200	€ 275.000	€ 190.000
2	Oranjelaan / 1e Groenelaan	9.000	100%	34	€ 550.000	
3	1e Groenelaan / Vinkenbaan	11.000	100%	41	€ 550.000	
4	Zanderijweg / Mient	20.000	100%	200	€ 412.500	
5	Mient / Stationsweg	10.000	70%	125	€ 330.000	€ 228.000
6	Westerplein	5.800	50%	73	€ 330.000	€ 228.000
7	Gasstraat / N. Groentjesstraat	10.000	70%	63	€ 330.000	€ 228.000
8	Locatie station oostzijde	50.000	50%	833	€ 330.000	€ 228.000

Voor elk van de deelgebieden hebben wij waar dat mogelijk is op basis van realistische ruimtelijke uitgangspunten gekozen voor invulling door woningbouw. Daarbij houden wij rekening met het realiseren van huurwoningen, vooral in deelgebieden waar iets hogere woningdichtheid mogelijk is.

Zo komen wij aan een programma waarin circa 1.600 wooneenheden kunnen worden gerealiseerd. De helft van dit aantal wordt aan de oostzijde rondom het nieuwe station gepland. Hiervoor is de aanname dat het voor woningbouw beschikbare gebied zich ook uitstrekt ten oosten van de N203. Wij denken dat daar mogelijkheden voor zijn. Uiteraard is dit een keuze die door de politiek moet worden genomen.

Andere keuzen zullen uiteraard invloed hebben op het aantal te realiseren wooneenheden.

Voor de opbrengsten gaan wij uit van bouwkostennormen incl. BTW voor luxe nieuwbouwwoningen in de koopsector (€ 2.750/m²), die wij voor de huurwoningen met 30% verlagen (€ 1.900/m²). Toegepast op de gekozen woningdifferentiatie leidt het tot de opbrengsten in de tabel hieronder.

Tabel 3 – Bandbreedte woningaantallen en opbrengstwaarde per deelgebied

Plan	Gebied	m2	FSI	Type	Bruto m2	Nieuwbouw- waarde
		135.800				€ 479.115.000
1	Zeeweg Zuid	20.000	1,00	MGW	100	€ 46.500.000
2	Oranjelaan / 1e Groenelaan	9.000	0,75	EGW	200	€ 18.562.500
3	1e Groenelaan / Vinkenbaan	11.000	0,75	EGW	200	€ 22.687.500
4	Zanderijweg / Mient	20.000	1,50	MGW	150	€ 82.500.000
5	Mient / Stationsweg	10.000	1,50	MGW	120	€ 37.425.000
6	Westerplein	5.800	1,50	MGW	120	€ 20.227.500
7	Gasstraat / N. Groentjesstraat	10.000	0,75	EGW	120	€ 18.712.500
8	Locatie station oostzijde	50.000	2,00	MGW	120	€ 232.500.000

De woningopbrengst, gepresenteerd als de verkoopwaarde van alle te realiseren woningen, kan oplopen tot circa € 480 miljoen.

In 6 van de 8 deelgebieden zijn bovendien meeropbrengsten te realiseren doordat minder uitgaven nodig zijn dan in normale ontwikkelgebieden. Dat levert geld op doordat minder hoeft te worden uitgegeven dan wat als kostenbudget vanuit de grondkosten beschikbaar is.

Het huidige spoortracé biedt plaats aan 535 woningen, ofwel 35% van het totaal (deelgebieden 2 t/m 7). Hier zijn belangrijke kostenvoordelen te behalen, omdat deze gronden reeds in eigendom zijn van de samenwerkingspartners. Dat vermindert de verwervingskosten. Daarnaast hoeft in deze zes deelgebieden minder infrastructuur (verharding, riolering, groen) te worden aangelegd dan gebruikelijk, doordat de deelgebieden al heel dicht tegen bestaande woongebieden aanliggen. Hierdoor kan o.a. de bestaande wegenstructuur en het openbaar groen worden gebruikt.

Deze besparingen zorgen voor financiële ruimte voor de samenwerkingspartners (met name voor de Gemeente, de Provincie en ProRail) die de hogere kosten van De Groene Variant kunnen helpen dekken. Wij becijferen het grondkostenvoordeel op ca. € 30 miljoen. De besparingen kunnen worden benut om andere infrastructurele voorzieningen te bekostigen die in deze Groene Variant nodig zijn.

Optimaliseren van woningbouw, wegenstructuur en openbaar groen in Bakkum

In sommige deelgebieden moet een keuze worden gemaakt tussen woningbouw en versterken van de (hoofd)wegenstructuur.

Nieuw wegvak tussen Bakkum en Castricum

Zo is het gebied tussen de Schelgeest en de Van Haerlemlaan een interessante woningbouwlocatie. Maar het biedt ook een mogelijkheid om een kleinschalige gebiedsontsluitingsweg aan te leggen, in een uitvoering vergelijkbaar aan het wegprofiel van de Mient.

Zo'n ontsluitingsweg verlost Bakkum en het Zanderijgebied van sluipverkeer en ontlast ook de Kleibroek en de Ruitersweg. Het is uniek in het oplossen van de verkeersproblematiek in Bakkum.

In De Groene Variant is de aanleg van deze ontsluitingsweg in de berekeningen opgenomen. Een praktisch voordeel van het benutten van het spoortracé voor een de aanleg van een stukje wijkontsluitingsweg is dat de kosten hiervan waarschijnlijk laag zullen zijn. Het tracé is ingeklonken en aan de zijde van de Lindenlaan zijn al geluidwerende voorzieningen aanwezig.

Dit plan doorkruist een uitspraak van de Gemeenteraad dat het plantsoen aan de Vondelstraat gehandhaafd moet worden en dus geen functiewisseling toelaat.

Wij realiseren ons dat dit gevoelig ligt maar wij slaan ook een brug naar een recent aangekondigd plan om de ingang naar de duinen te laten beginnen vanaf de spoorwegovergang bij de Vinkenbaan. Zo zal een groot nieuw openbaar groen gebied ontstaan. Dat maakt handhaven van de groenbuffers aan de Vondelstraat en de Schelgeest minder noodzakelijk. Wandelaars kunnen immers 200 meter verder een veel groter groengebied benaderen.

Mede daarom hebben wij woningbouw als mogelijkheid opgenomen in de deelgebieden 2 en 3.

Aansluiting Van Haerlemlaan op de Zeeweg

Het Zeewegviaduct in Bakkum verliest zijn functie en kan verwijderd worden. Dat biedt de mogelijkheid om de Van Haerlemlaan ter hoogte van het viaduct op maaiveldniveau te verbinden. Daardoor kan de verkeersdruk op het noordelijke deel van de Van Oldebarneveldtweg en op een groot deel van de Van Haerlemlaan worden ontlast.

Bakkum wordt zodoende een rustig woongebied dat niet langer gehinderd wordt door niet-bestemmingsverkeer. In het gebied dat hierdoor ontstaat een zeer aantrekkelijke locatie voor woningbouw. Volgens onze conservatieve berekening biedt het de ruimte voor het realiseren van 200 woningen.

Voordelen van De Groene Variant

De Groene Variant is het enige verkeersmodel dat zulke grote en maatschappelijk betekenisvolle voordelen biedt. Het is ook het enige verkeersmodel dat financiële opbrengsten biedt waar ook de samenwerkende overheden en ProRail profijt van hebben. Tabel 4 vat dit samen.

Tabel 4 – Vergelijking met de 4 voorkeursvarianten en variant 17

De Groene Variant						
Castricum, beoordeling varianten						
Varianten	Verlengde oostvariant	West variant	Ringweg oost	Ringweg west	Verlegging spoortracé	Verlegging spoortracé
	Oost 2	West 3	Rondweg 15	16	Trace 17	Groene Variant
financiële aspecten	4	4	4	4	5	2
aanlegkosten (€ Mio) - schatting 2021 (FL)	€ 37	€ 30	€ 54	€ 45	€ 115	€ 135
haalbare opbrengst woningbouw	€ -	€ -	€ -	€ -	?	€ 540
mogelijke grondkostenbesparing gemeente						€ 37
aantal te realiseren wooneenheden	0	0	0	0	?	1.800

Bij eerdere afwegingen is variant 17 afgefallen doordat de selectiecriteria hoofdzakelijk gericht waren op de verkeerskundige aspecten. Wij tonen aan dat de uitwerking van variant 17 in De Groene Variant tot een volkomen ander beeld leidt.

De Groene Variant verdient naar onze mening het predicaat “Groen” omdat het in de beoordelings-tabel op ruime afstand van alle andere varianten de meeste groene scores behaalt.

Onze berekeningen geven ons bevestiging dat ook op de financiële aspecten een groene score aan De Groene Variant moet worden toegewezen. Dit, dankzij de hoge opbrengsten die deze variant als enige behaalt. De kosten van deze variant zijn ook hoog, maar zij worden ruimschoots gecompenseerd. Bijlage 1 toont de volledige scorematrix, waaraan wij De Groene Variant toevoegen.

Natuurlijk zal er geld geleend moeten worden om alle infrastructurele voorzieningen te kunnen financieren. Wanneer de huidige lage renteniveaus voortduren kan dit tegen lage kosten gebeuren.

Samengevat heeft De Groene Variant belangrijke voordelen boven alle andere varianten:

- Voorkoming van de doorsnijding van Bakkum en Castricum na invoering van het PHS
- Opheffing van alle gelijkvloerse spoorwegkruisingen
- Structurele verbetering van verkeersdrukverdeling in Bakkum en Castricum
- Realisatie van 1.600 wooneenheden op aantrekkelijke locaties, geschikt voor specifieke doelgroepen
- Veel betere bereikbaarheid van het nieuwe station voor inwoners van Limmen en Akersloot
- Een uitermate goed bereikbaar P+R station met transferiumpotentie voor strandverkeer
- Een leefbaar dorpscentrum met meer omzetpotentie, zowel in Castricum als in Bakkum
- Mogelijkheden om te bouwen voor jongeren en ouderen
- Mogelijkheid tot betere ontsluiting van de Castricummerwerf naar het oosten en daardoor meer mogelijkheden om het succes ervan te vergroten door uitbreiding
- Goed bereikbare sportlocaties aan de duinrand zonder verkeersonveiligheid
- Een veel hogere belevingswaarde van Castricum en Bakkum als de “Poort naar de Duinen”

In de onderstaande SWOT analyse van De Groene Variant plaatsen wij de kenmerken in een breder perspectief.

Figuur 2 – SWOT analyse De Groene Variant



Conclusie

Het is belangrijk dat Castricum zich met ProRail en andere overheden buigt over oplossingen die gevonden moeten worden om de nadelen te verzachten die zullen ontstaan na invoering van het PHS. Een tot nu toe zeer beperkt afwegingskader heeft tot gevolg dat de geselecteerde varianten niet tot goede uitkomsten zullen leiden. Wellicht lossen zij partieel verkeersproblemen op, maar daar blijft het dan bij.

De Groene Variant die wij in deze notitie presenteren is zeer ingrijpend en heeft ook de hoogst mogelijke voordelen. Wij hebben beiden in het kader van de inspraak om het ontwerpbesluit voor de invoering van het PHS gewezen op het belang van het opnieuw beoordelen van de eerder afgewezen variant 17.

Met De Groene Variant gaan wij veel verder dan variant 17 en daardoor bieden wij uitzicht op nog veel grotere voordelen dan die met variant 17 te bereiken zouden zijn.

De Groene Variant is als enige variant optimaal en heeft alles in zich om aan de samenwerkingspartners belangrijke win-win voordelen te bieden.

Castricum en Bakkum verdienen dat De Groene Variant in heroverweging wordt genomen.

Veel Castricumse organisaties, partijen en inwoners hebben immers met hun zienswijze van 11 april 2021 aangegeven zich tegen het OTB van het ministerie van infrastructuur en Waterstaat te verzetten. De Groene Variant levert de onderbouwing voor hun stelling dat verleggen van het spoorweg tracé verreweg de beste oplossing biedt.

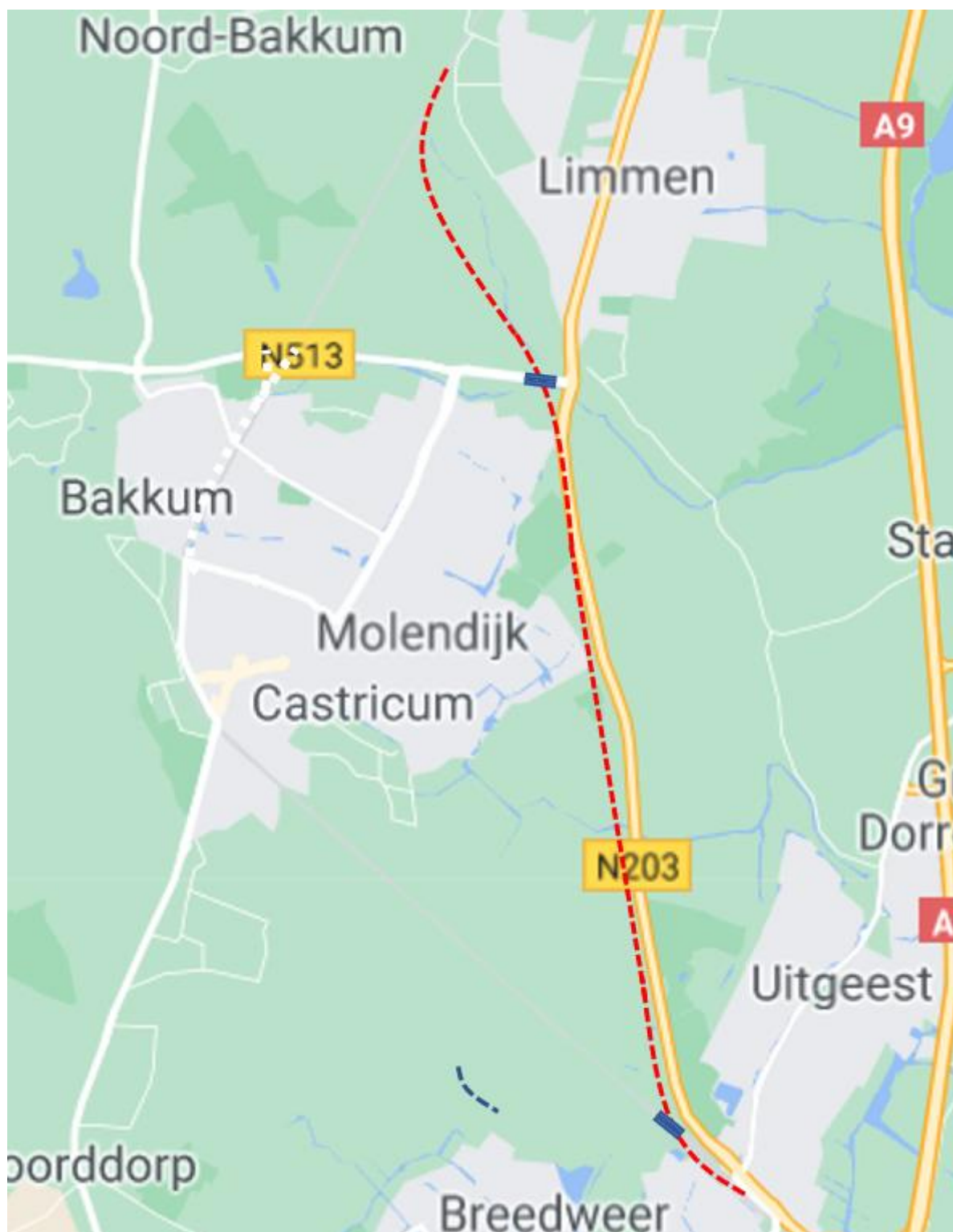
Bijlage 1 – Beoordelingsmatrix verkeersvarianten Castricum

Castricum, beoordeling varianten

	Verlengde oostvariant	West variant	Ringweg oost	Ringweg west	Verlegging spoortracé	Verlegging spoortracé
Varianten	Oost 2	West 3	Rondweg 15	16	Trace 17	Groene Variant
weginfrastructuur						
barrièrewerking spoorbaan, infra	2	2	2	2	1	1
barrièrewerking weginfrastructuur	4	3	2	3	3	1
fysieke inpasbaarheid in bestaande wegen/infra	2	2	3	4		2
inpasbaarheid infrastructuur in het dorp	4	1	4	3		1
spoorinfrastructuur						
kwetsbaarheid+ beschikbaarheid = overwegen	2	2	2	2	1	1
sluitingstijden overweg Beverwijkerstraatweg	1	1	1	1	1	1
inpasbaarheid perrons, rechtstand	..	..	..	..	1	1
hinder treinverkeer, faseerbaarheid spoorbaan	2	1	2	1	1	1
verkeerskundige aspecten						
functionaliteit verkeersinfrastructuur lokaal	4	4	2	3	1	1
functionaliteit verkeersinfrastructuur regionaal	2	2	1	2	1	1
doorstroming Beverwijkerstraatweg	1	1	2	1	1	1
bereikbaarheid Dorpsstraat per auto	3	3	4	3	1	1
bereikbaarheid station K+R	4	1	2	1		1
bereikbaarheid rijwielstallingen oostzijde	2	1	2	1		
bereikbaarheid rijwielstallingen westzijde	2	3	2	3		
bereikbaarheid P&R-terrein	2	2	2	2		1
inpasbaarheid lokale en regionale OV-lijnen	4	4	1	5		
sluipverkeer door centrum	4	4	2	4	1	1
stedebouwkundige aspecten						
relatie station - centrum	3	1	2	1	4	3
relatie station - duinen	2	2	2	2		3
ruimtelijke inpasbaarheid infrastructuur oostzijde	5	1	3	1		1
ruimtelijke inpasbaarheid infrastructuur westzijde	2	4	..	4		
relatie met Archeologisch Info Centrum (AIC)	2	2	2	2	5	3
visuele relatie dorp-duin	3	3	2	3	1	1
verbetering leefbaarheid centrum	3	2	1	2		1
stationsomgeving						
kwaliteit verblijfsgebied station	2	1	2	1		2
ligging station in haar invloedsgebied	2	2	2	2	2	2
mogelijkheden uitbreiding P&R-terrein	2	5	2	5	1	1
mogelijkheden inpassing busstation	3	1	2	1	1	1
inpasbaarheid lopend project rijwielstalling	1	1	1	1		
milieu						
leefbaarheid	3	2	2	2	2	2
indicatieve geluidsoverlast	3	2	2	2	2	2
landschappelijk, ecologisch, cultuurhistorisch	2	3	4	4	5	1
bestuurlijk						
conform beleid gemeente	..	..	5	5	..	..
conform beleid Provincie	2	5	5	5	5	5
conform Rijksbeleid	2	2	..	2	5	5
maatschappelijke haalbaarheid	3	2	5	4	5	1
haalbaarheid realisatie 2018 (PHS)	2	2	3	3	5	1
overig						
verkeersveiligheid	3	2	2	2	3	1
sociale veiligheid	3	2	2	2	3	2
financiële aspecten						
aanlegkosten (€ mln) - schatting 2021 (FL)	€ 37	€ 30	€ 54	€ 45	€ 115	€ 150
haalbare opbrengst woningbouw (€ mln)	€ -	€ -	€ -	€ -	?	€ 479
mogelijke grondkostenbesparing gemeente (€ mln)						€ 29
aantal te realiseren wooneenheden	0	0	0	0	?	1.568

NB: De Groene Variant is toegevoegd en van scores voorzien door Lute en Van der Eng

Bijlage 2 – Schets oostelijke ligging spoortracé en weg Vinkebaan/Van Haerlemlaan



Bijlage 3 – gehanteerd normenkader

I – Grondkosten uitgesplitst naar kostendrager

Plan	Gebied	m2	GSI	L	FSI	Type	Bruto m2	% Koop	Woon-eenh.
		135.800							1568
1	Zeeweg Zuid	20.000	0,50	2	1,00	MGW	100	50%	200
2	Oranjelaan / 1e Groenelaan	9.000	0,75	1	0,75	EGW	200	100%	34
3	1e Groenelaan / Vinkenbaan	11.000	0,75	1	0,75	EGW	200	100%	41
4	Zanderijweg / Mient	20.000	0,75	2	1,50	MGW	150	100%	200
5	Mient / Stationsweg	10.000	0,75	3	1,50	MGW	120	70%	125
6	Westerplein	5.800	0,75	3	1,50	MGW	120	50%	73
7	Gasstraat / N. Groentjesstraat	10.000	0,60	2	0,75	EGW	120	70%	63
8	Locatie station oostzijde	50.000	0,50	3	2,00	MGW	120	50%	833

	Gemiddeld	Westzijde
Grondproductiekosten per m2	100,0%	54,0%
Verwerving	30,0%	10,0%
Bouwrijp maken	20,0%	15,0%
Woonrijp maken	14,0%	14,0%
Bovenplanse voorz. + hoofdinfra	3,0%	1,0%
Plankosten	13,0%	5,0%
Rente	12,0%	3,0%
Onvoorzien/risico	6,5%	5,0%
Overig	1,5%	1,0%

II – Uitgangspunten stichtingskosten VON en aandeel van grondkosten

	Prijs per m2 incl. BTW	% Grondkosten
Prijs per m2 luxe nieuwbouw	€ 2.750	32%
Prijs per m2 (sociale) huur	€ 1.900	25%
Besparing grondkosten westzijde		46%

III – Opbrengstberekening deelgebieden

Plan	Gebied	m2	% Koop	Woon-eenh.	Nieuwbouw-waarde	Voordeel Grondkosten
		135.800		1568	€ 479.115.000	€ 28.754.370
1	Zeeweg Zuid	20.000	50%	200	€ 46.500.000	€ -
2	Oranjelaan / 1e Groenelaan	9.000	100%	34	€ 18.562.500	€ 2.732.400
3	1e Groenelaan / Vinkenbaan	11.000	100%	41	€ 22.687.500	€ 3.339.600
4	Zanderijweg / Mient	20.000	100%	200	€ 82.500.000	€ 12.144.000
5	Mient / Stationsweg	10.000	70%	125	€ 37.425.000	€ 5.164.650
6	Westerplein	5.800	50%	73	€ 20.227.500	€ 2.791.395
7	Gasstraat / N. Groentjesstraat	10.000	70%	63	€ 18.712.500	€ 2.582.325
8	Locatie station oostzijde	50.000	50%	833	€ 232.500.000	€ -