

Eindrapportage Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg te Castricum

Bestuurlijk¹ vastgesteld: 28 september 2023

Auteur: Werkgroep Beverwijkerstraatweg Castricum

1. Aanleiding

De invoering van PHS² Amsterdam – Alkmaar kent enkele knelpunten die door ProRail in samenwerking met regionale en lokale overheden worden aangepakt. Een van deze knelpunten is de spoorwegovergang in de Beverwijkerstraatweg in Castricum. Er zijn in de afgelopen jaren verschillende oplossingen/varianten in beeld gekomen, waarbij zowel de spoorveiligheid als de verkeersveiligheid voor kruisend verkeer een cruciale rol spelen. Het onderwerp raakt voorts aan de belangen van omwonenden en gebruikers van de overgang. De verschillende oplossingen kennen elk hun voor- en tegenstanders.³

Tot februari 2022 is het niet gelukt om alle partijen achter één oplossing te scharen, die ook op bestuurlijk draagvlak kan rekenen bij alle betrokken partijen (ministerie van I&W, provincie Noord-Holland, Regio Alkmaar, gemeente Castricum en ProRail). Daarom hebben de bestuurders een werkgroep ingesteld die moet komen tot een nadere trechtering van vier naar twee varianten. De werkgroep is in april 2022 van start gegaan met deze opdracht.

Van het voorjaar van 2022 tot aan de zomer van 2023 heeft de werkgroep in opdracht van het Bestuurlijk Overleg PHS Castricum Beverwijkerstraatweg een aantal onderzoeken laten uitvoeren en hierover gerapporteerd inzake het knelpunt van een PHS-dienstregeling met de gelijkvloerse spoorwegovergang in de Beverwijkerstraatweg in Castricum. Het verhogen van de treinfrequentie bij een gelijkvloerse overweg blijkt vanuit overwegveiligheid en doorstroming niet mogelijk (bijlage 3, ad 1 en 2). Een oplossing voor dit knelpunt is daarom voorwaardelijk om de PHS dienstregeling op dit tracé te kunnen invoeren. Een haalbare en maakbare oplossing, met voldoende draagvlak en zekerheid, zal in het Tracébesluit PHS Alkmaar Amsterdam worden beschreven.

Leeswijzer

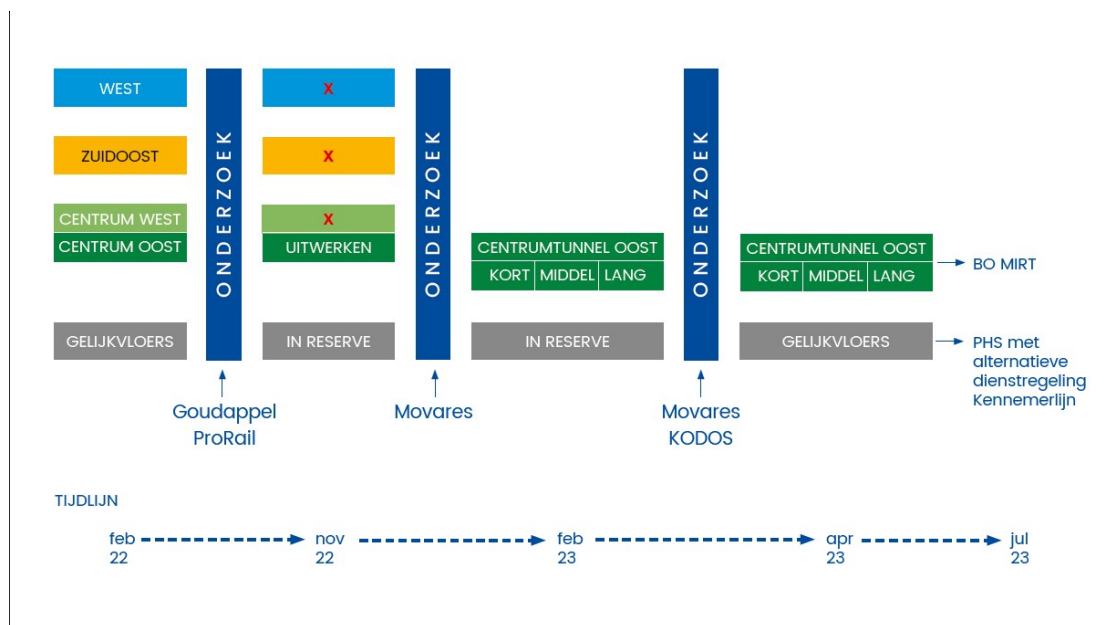
In deze eindrapportage zet de werkgroep de onderzoeken en de resultaten op een rij, in chronologische volgorde om een inzichtelijke, navolgbare verhaallijn te presenteren. In paragraaf 2 wordt toegelicht hoe vier varianten zijn afgewogen op meerdere criteria in de periode van april

¹ Bestuurlijk Overleg bestaat uit vertegenwoordigers van ministerie I&W, provincie Noord-Holland, Regio Alkmaar, gemeente Castricum en ProRail.

² PHS staat voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; om het spoor geschikt te maken voor de huidige én de toekomstige vraag van reizigers- en goederenvervoerders werkt ProRail samen met vervoerders, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan maatregelen om meer personentreinen op drukke trajecten te laten rijden met voldoende ruimte voor het goederenvervoer.

³ Deze rapportage gaat niet over het parallel lopende proces van de kortetermijnmaatregelen (LVO-pakket). Daarin wordt gezien of verkeersmaatregelen op het onderliggend wegennet van Castricum op korte termijn kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid op de spoorwegovergang in de Beverwijkerstraatweg. Momenteel wordt door de gemeente een participatieproces doorlopen om betrokkenen bij de keuze van deze maatregelen te betrekken.

tot en met oktober 2022). Vervolgens wordt in paragraaf 3 ingegaan op de wijze waarop de variant Centrumtunnel-Oost is doorontwikkeld in drie subvarianten gedurende de periode van november 2022 tot en met januari 2023. Paragraaf 4 gaat in op de follow-up van het onderzoek nadat bleek dat alle ongelijkvloerse varianten stuiten op stikstof en kosten (periode februari – april 2023). Paragraaf 5 toont hoe tot een afronding van de werkzaamheden is gekomen in de periode mei-juni 2023. In figuur 1 treft men een visuele weergave aan van het besluitvormingsproces.



Figuur 1: Flow-chart van het besluitvormingsproces (feb '22 – jul '23)

2. Vergelijking van varianten voor een ongelijkvloerse spoorwegovergang (maart – oktober 2022)

2.1 Bestuurlijke opdracht

Het Bestuurlijk Overleg heeft in februari 2022 de werkgroep Beverwijkerstraatweg Castricum ingesteld met het doel om varianten uit te werken voor een veilige spoorwegovergang in de Beverwijkerstraatweg te Castricum. Doel was om twee varianten te presenteren die haalbaar, maakbaar en financieerbaar zijn (bijlage 3, ad 3). De werkgroep is in april 2022 gestart met de werkzaamheden onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. De werkgroep heeft op basis van het beschikbare voorwerk van de voorafgaande jaren vier varianten geselecteerd die onderling significant verschillen, zodat een goede vergelijking gemaakt kon worden. Tevens heeft de werkgroep aangegeven op grond van welke criteria deze varianten dienden te worden vergeleken.

Vervolgens is een onderzoekspartner geselecteerd voor de extern uit te voeren werkzaamheden. ProRail was de aanbestedende dienst en penvoerder in de richting van deze marktpartij. De combinatie Goudappel en Sweco is gevraagd om voor vier varianten voor de overweg Beverwijkerstraatweg een verkeerskundige variantenanalyse uit te voeren. Ook is de vraag gesteld om op hoofdlijnen belangrijke bevindingen van andere thema's dan verkeer (denk aan milieu en landschap) inzichtelijk te maken. In oktober 2022 heeft Goudappel/Sweco haar conclusies gepresenteerd (bijlage 3, ad 4).

2.2 De vier varianten in de vergelijking

Hieronder worden de vier varianten nader uitgewerkt.

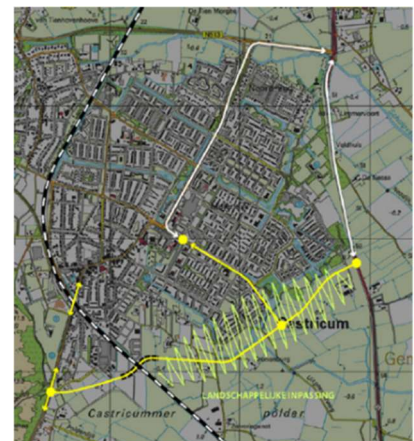
Variant 1. Westelijke Randweg

De variant betreft een omlegging van de verkeersstroom langs de westzijde van Castricum. Het spoor wordt dan gekruist op de bestaande spoorwegovergangen aan de noordwestzijde van Castricum.



Variant 2. Zuidoostelijke Randweg

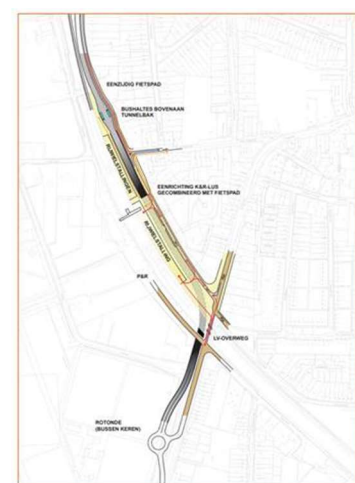
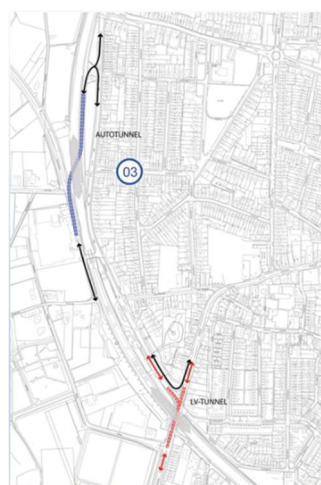
De variant betreft de omlegging van de verkeersstroom naar het zuidoostelijk buitengebied van Castricum, waar de weg kan aansluiten op de provinciale weg (N203). Ontsluiting van verkeer vanuit het dorp v.v. kan dan via de Smeetslaan lopen. Het spoor wordt gekruist met een viaduct buiten de bestaande bebouwde kom.



Variant 3. Centrumtunnel

De variant Centrumtunnel verplaatst het verkeer op de spoorwegovergang in de Beverwijkerstraatweg naar een tunnel onder het treinstation Castricum door. Dat kan zowel aan de westelijke als aan de oostelijke kant van het station, zodat hier twee subvarianten zijn.

Hiernaast links de westelijke subvariant van de Centrumtunnel, en rechts de oostelijke subvariant



Variant 4. Gelijkvloerse variant

De Gelijkvloerse variant bevindt zich op de locatie van de huidige overgang. Deze variant bestaat uit een combinatie van spoorse maatregelen (ProRail) en verkeersmaatregelen (gemeente Castricum) en is een variant zijn die ten opzichte van de ongelijkvloerse varianten zowel in impact als kosten aanzienlijk beter scoort.

2.3 De criteria voor de onderlinge vergelijking

De werkgroep heeft in overleg met Goudappel/Sweco de criteria voor de onderlinge vergelijking bepaald. Het gaat daarbij om:

- a. Verkeersveiligheid
- b. Bereikbaarheid (lokaal en regionaal)
- c. Leefbaarheid
- d. Maakbaarheid/haalbaarheid

Het beoordelingskader is toegelicht in de rapportage van de onderzoeksbureaus.

2.4 De uitkomst van deze onderzoeken

Variant 1 (Westelijke Randweg) scoort slecht op de verkeersveiligheid op die andere overgangen, met name aan de westzijde van Castricum. Deze variant komt in de directe omgeving van het natuurgebied in de duinen te liggen, waardoor stikstofdepositie in de gebruiksfase en inbreuk op natuurwaarden het tot een onwenselijke variant maken. Voorts zijn geluidreductiemaatregelen nodig. Het voordeel dat deze variant het regionale verkeer grotendeels uit de dorpskern haalt, weegt hiertegen naar de mening van de werkgroep niet op.

Variant 2 (Zuidoostelijke Randweg) scoort slecht op landschappelijke en cultuurhistorische waarden en natuurwaarden. Het doorsnijdt zowel het Bijzonder Provinciaal Landschap, waarbinnen naast landschappelijke en cultuurhistorische waarden ook het habitat voor weidevogels is gelegen en wordt beschermd, als delen van het Natuur Netwerk Nederland. Deze variant scoort voorts slecht op stikstofdepositie in de gebruiksfase. Vanwege de ligging in open gebied zijn ook hier extra kosten voor geluidswering. In deze variant wordt een deel van het verkeer op de overgang in de Beverwijkerstraatweg verlegd naar het buitengebied, en een deel naar de Smeetslaan. Naar de mening van de werkgroep weegt dit niet op tegen genoemde nadelen en extra kosten van deze variant.

Variant 3 (Centrumtunnel met 2 subvarianten: west en oost) scoort beter op stikstofdepositie en ruimtelijk kwaliteit dan de varianten 1 en 2. De westelijke subvariant scoort echter nog steeds onvoldoende op de stikstofdepositie in de gebruiksfase op nabij gelegen natuurgebieden, en valt daarom naar de mening van de werkgroep af. De oostelijke subvariant doet het wat dit betreft beter, mede omdat deze grotendeels het bestaande traject van de huidige overgang volgt. Ook hier kan echter sprake zijn van een overschrijding van de stikstofdepositie op nabijgelegen natuurgebieden. Dit vergt nader onderzoek.

Voor variant 4 (Gelijkvloerse oplossing) heeft ProRail intern meerdere spoorse maatregelen onderzocht, maar er is geen maatregelenpakket mogelijk dat voldoet aan de veiligheidseisen of aan de eisen vanuit capaciteitsmanagement, lees: de dienstregeling. In totaal zijn er 8 verschillende varianten onderzocht. Beoordeling van deze varianten heeft plaatsgevonden op basis van o.a. techniek, capaciteit en veiligheid. De meeste varianten vallen af doordat de dienstregeling niet haalbaar is. Twee varianten lijken haalbaar en passend binnen de

dienstregeling met PHS, maar creëren een nieuw risico vanwege het mogelijk doorschieten van een trein tot op de overweg. Dit risico wordt door de bevoegde autoriteit binnen ProRail (de basis veiligheidsrisicohouder) niet geaccepteerd. Op 21 december 2022 is de afweging van deze varianten technisch toegelicht aan de gemeenteraad van Castricum.

Naast de veiligheidsbeoordeling is de succesvolle invoering van de Gelijkvloerse variant ook afhankelijk van het nemen van maatregelen om een 30% reductie in het verkeersaanbod van gemotoriseerd verkeer in de spitsperiode op de overweg Beverwijkerstraatweg te bereiken. Deze zeer forse reductie van het verkeersaanbod zou een enorme impact hebben op de verkeersafwikkeling in de regio tussen Beverwijk en Heiloo; deze effecten zijn niet onderzocht omdat ze buiten de scope van de opdracht van de werkgroep vallen.

De Gelijkvloerse variant is daarmee niet haalbaar als oplossing bij het huidige en het toekomstig geprognostiseerde verkeersaanbod op de Beverwijkerstraatweg in combinatie met uitbreiding van de dienstregeling na invoering van PHS Amsterdam - Alkmaar, en ook niet toekomstvast vanwege de verwachte toename van autoverkeer.

Op grond van de uitkomsten van het onderzoek besluit het Bestuurlijk Overleg op 3 november 2022:

- de varianten Westelijke Randweg, Zuidoostelijke Randweg en Centrumtunnel-West af te laten vallen vanwege o.a. haalbaarheid en maakbaarheid;
- de Gelijkvloerse variant in reserve te houden maar niet verder uit te werken, omdat er binnen de kaders van PHS en met het huidige en geprognostiseerde verkeersaanbod geen pakket aan maatregelen mogelijk is dat de overwegveiligheid in voldoende mate kan garanderen (bijlage 3, ad 5)

3. Nadere uitwerking variant Centrumtunnel-Oost (november 2022 – januari 2023)

3.1 Bestuurlijke opdracht

Op 3 november 2022 heeft het bestuurlijk overleg de werkgroep opgedragen om de variant Centrumtunnel-Oost verder uit te werken op stikstofdepositie, haalbaarheid, maakbaarheid en financierbaarheid en de resultaten voor te leggen aan het eerstvolgend Bestuurlijk Overleg (1 februari 2023).

Deze opdracht is gesplitst in twee opdrachten aan marktpartijen, waarbij ProRail wederom optrad als penvoerder namens de partijen in de werkgroep:

- a. Nader onderzoek naar de problematiek van stikstofdepositie (aanlegfase en gebruiksfase), mede omdat uit de meeste recente onderzoeken van GC/Sweco blijkt dat ook kleine verschuivingen van verkeer in de richting van de duinen leiden tot grotere depositie van stikstof aldaar. Dit onderzoek is opgedragen aan Goudappel en Sweco.
- b. Nader onderzoek naar de inpassing, de maakbaarheid en de haalbaarheid van de variant. Daarbij wordt ook gekeken naar het precieze verloop van het tracé, mede met het oog op de ruimtelijke kwaliteit van het stationsplein van Castricum. Het onderzoek vindt plaats op een abstractieniveau, dat voldoende is om een indicatieve doorrekening van de kosten te maken. Dit onderzoek is opgedragen aan Movares. Dat geldt ook voor de stikstofeffecten in de bouwfase (gekoppeld aan een analyse van het bouwproces).

Het laatste deel van de opdracht betreft de financierbaarheid van deze variant. Dat is opgedragen aan de kostenexperts van ProRail.

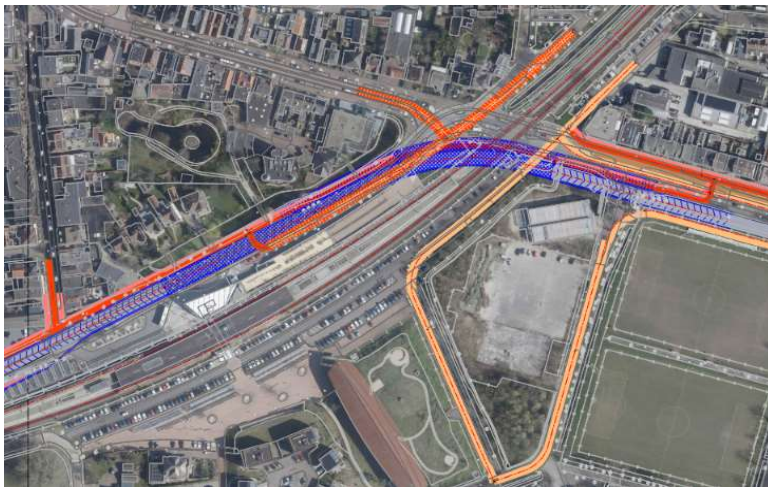
3.2 De uitwerking van drie subvarianten van de Centrumtunnel-Oost

In overleg met de werkgroep heeft Movares drie subvarianten van de Centrumtunnel-Oost voorgesteld, die onderling zodanig verschillen dat een goede vergelijking mogelijk is.

Subvariant a. De lange tunnel

De lange tunnel, figuur 1, heeft een gesloten gedeelte van 245m. Auto's zijn pas op de Mient ten westen van de Burgemeester Mooijstraat uit de open tunnelbak. De fietsers kunnen eerder, namelijk ter hoogte van het park, uit de tunnelbak.

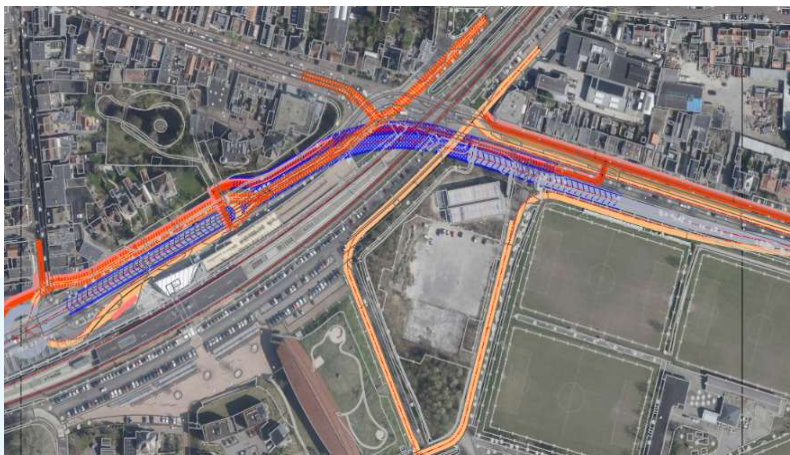
Voor autoverkeer vanuit het zuiden richting de Verzetsheldenbuurt betekent dit dat deze buurt alleen bereikbaar is via een omrijdroute om het Centrum heen. Daar staat tegenover dat deze subvariant de beste mogelijkheden biedt om een goede kwalitatieve inpassing ter hoogte van het station te realiseren.



Figuur 1: Schetsontwerp lange tunnel

Subvariant b. De middellange tunnel

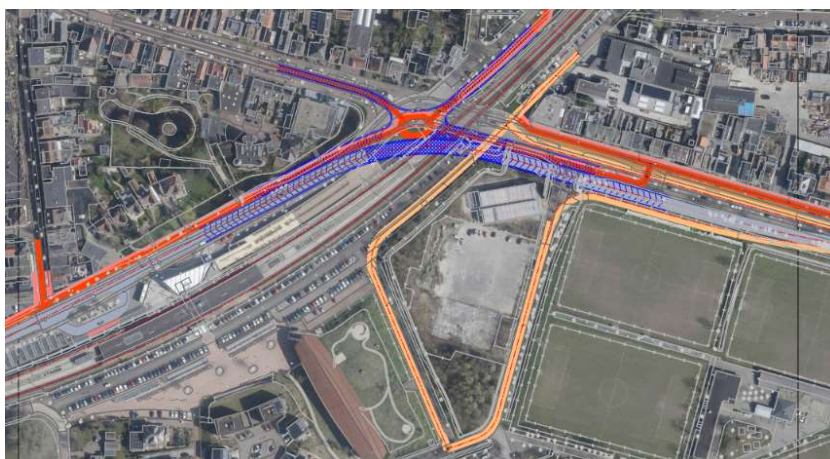
De middellange tunnel, figuur 2, heeft een gesloten gedeelte van 180m. Auto's komen ter hoogte van de ingang van het park uit de overdekte tunnelbak en kunnen ter hoogte van de Burgemeester Mooijstraat gaan uitwisselen met het onderliggend wegennet van Castricum. Als er ter hoogte van de Burgemeester Mooijstraat een rotonde komt, kan het autoverkeer in oostelijke richting (ventweg buiten de tunnelbak) mogelijk worden gemaakt. Voorts is deze subvariant gunstig voor het OV busvervoer, omdat deze subvariant geen significante impact heeft op de dienstregeling. Fietsers komen op hetzelfde punt uit de tunnel als in subvariant a. Deze oplossing heeft een grotere impact op de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein, omdat het open deel van de tunnelbak zich ter hoogte van het station bevindt.



Figuur 2: Schetsontwerp middellange tunnel

Subvariant c. De korte tunnel

De korte tunnel, figuur 3, heeft een gesloten gedeelte van 90m. Auto's komen ter hoogte van het restaurant op de hoek van de Dorpsstraat en de Stationsweg uit de overdekte tunnelbak. Auto's zijn ter hoogte van de oostelijke zijde van het stationsgebouw volledig uit de tunnelbak, maar kunnen niet keren. Ook in deze subvariant betekent dit voor autoverkeer vanuit het zuiden richting de Verzetsheldenbuurt, dat deze buurt alleen bereikbaar is via een omrijdroute om het Centrum heen. De busroute is vergelijkbaar met de huidige situatie. Fietzers komen in de korte tunnel op een 'ondergrondse' fietsrotonde, waar zij zowel naar de Schoutenbosch, als de Dorpsstraat, als de Stationsweg kunnen doorrijden. Deze oplossing respecteert de doorgaande fietsroute, maar voegt wel extra tunnelmonden toe richting Schoutenbosch en Dorpsstraat. Het achterwege laten van de fietsrotonde is een optimalisatie die goedkoper is; fietsverkeer kan dan pas ter hoogte van het park uit de tunnel rijden en (net als bij de andere varianten) gebruik maken van de Burgemeester Mooijlaan⁴.



Figuur 3: Schetsontwerp korte tunnel

3.3 De onderlinge vergelijking van de subvarianten

a. Maakbaarheid, haalbaarheid en inpasbaarheid

In bijlage 3, ad 6, treft u de conclusies van Movares aan over de drie subvarianten op basis van de criteria maakbaarheid, haalbaarheid en inpasbaarheid. In de beoordelingsmatrix (bijlage 3, ad 7) zijn de verschillen tussen de subvarianten opgenomen. De afweging van inpasbaarheid is op de tweede pagina van deze matrix nader uitgewerkt. De subvarianten scoren verschillend op een aantal uitgangspunten rond verkeersontsluiting, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid.

De lange variant scoort het best op ruimtelijke kwaliteit (voorplein station). Daar staat echter tegenover dat de impact op de omgeving (denk aan bijv. ruimtebeslag), met name voor woningen en bedrijven aan de Stationsweg, groot is.

De middellange variant springt er op de meeste beschouwde aspecten niet gunstiger uit dan de andere twee subvarianten. Vanwege de ligging van de open tunnel voor het station is de verstoring van de ruimtelijke kwaliteit van het Stationsplein bij deze subvariant het grootst. Ontsluiting van de Verzetsheldenbuurt is bij deze subvariant gunstiger dan bij de andere

⁴ Aandachtspunt bij alle subvarianten is een mogelijke toekomstige inrichting van de Burgemeester Mooijlaan als winkelwandelgebied, waarbij fietsers niet welkom zijn in deze winkelstraat. Het tracé van de doorgaande fietsroute vergt dan extra aandacht.

subvarianten.

De korte variant scoort het best op het aspect inpassing, met name op bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid (mede afhankelijk van het wel/niet toepassen van een verdiepte fietsrotonde). Met betrekking tot verkeersveiligheid is de oversteek voor het station een punt van aandacht (vergelijkbaar met de huidige situatie, maar dan met meer auto's).

De afdronk is desalniettemin dat alle drie subvarianten haalbaar, maakbaar en inpasbaar zijn en dat alle varianten specifieke voor- en nadelen hebben.

b. Stikstofdepositie

In bijlage 3, ad 8, wordt ook de stikstofdepositie in de bouwfase aangegeven. In bijlage 3, ad 9, treft u het rapport van Goudappel inzake de verkeersintensiteiten en de gevolgen voor stikstofdepositie in de gebruiksfase aan.

De verwachting rond stikstofdepositie laat overschrijdingen zien voor de bouwfase en de gebruiksfase. Door de tunnel wordt in de gebruiksfase een deel van de uitstoot verplaatst richting kwetsbare gebieden. Het direct naast de locatie gelegen N2000 gebied *Noordhollands Duinreservaat* is reeds overbelast op stikstof. Een kleine toename van autoverkeer leidt al tot overschrijdingen⁵. Bovendien zal een deel van het verkeer binnen Castricum langer onderweg zijn om de bestemming te bereiken (en dus meer stikstof uitstoten). Ook zal het vervangen van de huidige overweg met haar lange dichtligtijden door een tunnel leiden tot een verkeer aantrekkend effect. Movares heeft de Aerius berekeningen gedaan voor de korte tunnel. De andere subvarianten hebben een nog slechter effect, omdat ze meer verkeer richting duingebied verplaatsen dan in de korte-tunnelvariant al het geval is; daarom is in deze fase afgezien van volledige berekeningen voor alle drie subvarianten.

Voor de bouwphase is gekeken of het volledig afsluiten van de Beverwijkerstraatweg voor autoverkeer, voldoende compensatie biedt voor de inzet van bouwmaterieel voor de tunnel. Dit is beschouwd op basis van een globaal verkeersmodel. Hieruit wordt zichtbaar dat het verkeer een aantal kilometers naar het oosten wordt verplaatst. Verwacht wordt dat dit onvoldoende is om het stikstofeffect op het duingebied te reduceren. Een dergelijke omleiding leidt tot extra verkeer aan de noordzijde van Castricum zodat vervolgens daar een overschrijding wordt verwacht.

Voor zowel de bouw- als gebruiksfase is verdiepend onderzoek naar stikstof nodig. Wel is reeds duidelijk dat een tunnel alleen mogelijk is als een Voortoets en Passende Beoordeling aantonen dat er geen significante gevolgen zijn voor de omliggende N2000 gebieden en deze voldoende kunnen worden gemitigeerd. Verwacht wordt dat een ADC toets nodig is voor deze tunnel. Een dergelijk onderzoek is tijdrovend en heeft op dit moment, met de landelijke onzekerheid rondom de stikstofaanpak en de normering, een onzekere uitkomst.

c. Kosten

Het criterium kosten is onderzocht door ProRail. De voorlopige raming van de totale kosten gaat liggen boven de 100 miljoen €. Deze raming heeft een bandbreedte van 30% (P85), is inclusief BTW en prijspeil 2022 (bijlage 3, ad 10).

⁵ De bouw van de korte variant leidt reeds tot een toename van stikstofdepositie op 8 Natura 2000-gebieden, waarbij de toename op 6 gebieden groter is dan 0,1 Mol per hectare per jaar.

3.4 De uitkomst van deze onderzoeken

Samenvattend constateert de werkgroep eind januari 2023 dat er geen subvariant er gunstig uitspringt als alle criteria van maakbaarheid, haalbaarheid en inpasbaarheid in de beoordelingsmatrix gelijkelijk relevant zijn. De kosten van de aanleg van een Centrumtunnel-Oost zijn hoog, zelfs in de korte subvariant. De stikstofdepositie levert in alle varianten voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase een aanzienlijk probleem op dat met nader te bepalen maatwerk moet worden opgelost. Met name dit aspect van de beoordeling van de Centrumtunnel-Oost baart zorgen voor de doorlooptijd. De werkgroep rapporteert haar bevindingen op 1 februari aan het Bestuurlijk Overleg.

Het Bestuurlijk Overleg besluit op 1 februari 2023 dat:

1. de invoering van PHS onverminderd het uitgangspunt is. Voor de lange termijn dient de optie van de Centrumtunnel Oost te worden behouden, maar voor nu staan de conclusies op stikstof en financiering in de weg aan opname in het Tracébesluit.
2. als tussenstap moet worden gekeken naar een of meer alternatieve dienstregelingen op het baanvak Amsterdam-Alkmaar; NS en ProRail zijn daarvoor aan zet. (Bijlage 3, ad 11).

4. Vervolgonderzoek variant Centrumtunnel-Oost (februari – april 2023)

4.1 Bestuurlijke opdracht

Het Bestuurlijk Overleg heeft op 1 februari 2023 op basis van de tweede tussenrapportage van de werkgroep de opdracht verlengd met de volgende inhoud:

- a. Onderzoek een of meerdere alternatieve dienstregeling(en) voor personenvervoer per spoor in de regio Noord-Holland;
 - b. Laat een second opinion uitvoeren op de kostenraming van ProRail en Movares voor de subvarianten van de Centrumtunnel-Oost;
 - c. Onderzoek optimalisaties voor de subvarianten van de Centrumtunnel-Oost;
 - d. Draag zorg voor een gezamenlijk verhaal voor communicatie en informatievoorziening.
- Deze opdracht is door de werkgroep uitgevoerd in de periode tussen 1 februari en 19 april 2023.

4.2 Het onderzoek naar een alternatieve dienstregeling in de regio

ProRail is in samenwerking met het ministerie van I&W en de NS gestart met het onderzoek naar alternatieve lijnvoeringen op het baanvak Amsterdam – Alkmaar. Deze lijnvoeringen moeten zoveel als mogelijk PHS faciliteren maar ook het huidige aantal van 16 treinpassages per uur over de overweg Beverwijkerstraatweg handhaven zolang er nog geen ongelijkvloerse oplossing is. Dit onderzoek omvat alternatieven die ook andere lijnen (Haarlem – Hoorn) en regio's (zoals Kennemerland) treffen en de zorgvuldigheid vergt dat provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam, Vervoersregio Amsterdam en betreffende gemeenten worden betrokken. Er zijn verschillende mogelijkheden geïnventariseerd, die al werkende weg zijn teruggebracht tot drie mogelijke varianten. De haalbaarheid daarvan is voldoende om door te zetten met het Tracébesluit voor de invoering van PHS op het traject Amsterdam – Alkmaar.

4.3 Het vervolgonderzoek van de subvarianten van de Centrumtunnel-Oost

- a. Second opinion op de kostenraming (bijlage 3, ad 12)

In de werkgroep is besloten de second opinion op de kostenraming van ProRail en Movares te laten uitvoeren door KODOS. Het onderzoek van KODOS is namens de werkgroep begeleid vanuit ProRail en de provincie Noord-Holland. Het advies van KODOS is om de raming naar

boven aan te passen. Voor het doorvoeren van bezuinigingen is wel ruimte, maar dan zullen er keuzes gemaakt moeten worden welke vast komen te liggen in een kostennota. Kostenbesparingen vallen samen met een zeer sobere uitstraling met minimale voorzieningen en die kunnen op gespannen voet staan met het ambitieniveau dat de gemeente Castricum normaal nastreeft bij een vernieuwing van de omgeving van het station met de aanliggende wegen.

b. Mogelijke optimalisaties (bijlage 3, ad 13)

De werkgroep heeft aan Movares gevraagd mogelijke optimalisaties in de drie subvarianten van de Centrumtunnel-Oost in kaart te brengen. Deze zijn besproken met de werkgroep en samengevat in een visueel overzicht. In het overzicht is voor elke mogelijke optimalisatie aangegeven voor welke subvariant deze relevant is en wat de bandbreedte is van de mogelijke kostenbesparing. Daarbij is ook aangegeven onder welke voorwaarden een optimalisatie mogelijk is, alsmede welke gevolgen deze optimalisaties hebben voor de bereikbaarheid van bestemmingen. Enkele optimalisaties leiden namelijk tot functionaliteitsverlies in verbindingen of in ruimtelijke kwaliteit. Niet alle optimalisaties zijn bij elkaar te voegen tot één nieuw ontwerp van een subvariant van de Centrumtunnel-Oost.

Voor zover mogelijk, gezien de beschikbare tijd en fase waarin het project zich bevindt, is de besparing van een optimalisatie doorgerekend. Deze raming (van ProRail rekening houdende met de aanbevelingen van KODOS) heeft een bandbreedte van 30% (P85), is inclusief BTW en prijspeil 2022. Omdat niet alle optimalisaties gezamenlijk mogelijk zijn, is het niet zinvol de totale mogelijke besparing van de optimalisaties te berekenen. Hiervoor moet het geoptimaliseerde ontwerp integraal worden uitgewerkt en vervolgens doorgerekend. Dat is ook het advies van KODOS.

Nadere beschouwing van de optimalisaties leert dat een aantal optimalisaties relatief neutraal zijn voor de impact op ruimtelijke kwaliteit of verkeerscirculatie. Deze leveren voor de goedkoopste subvariant (korte tunnel) samen een mogelijke besparing op van 26-37 miljoen Euro (bandbreedte) ten opzichte van de KODOS-berekening. De overige optimalisaties kunnen additioneel 15-30 miljoen Euro extra opleveren, maar daar staat functionaliteits- en/of kwaliteitsverlies tegenover. Daarover zullen de bestuurlijke partijen met elkaar in gesprek moeten gaan. Daarbij gaat het vooral om de gemeente Castricum (vanwege de impact op de ruimtelijke kwaliteit en de verkeerscirculatie, het effect op het onderliggend wegennet en de relatie met de ontwikkeling van het terrein aan de Puikmanlaan en de bereikbaarheid van de P+R Castricum voor auto's) en om de provincie Noord-Holland (vanwege de ingreep in het Regionaal Fietsnetwerk Noord-Holland aan de noordzijde van het spoor).

4.4 Gezamenlijke communicatie en informatievoorziening

De werkgroep heeft met de voorliggende eindrapportage over de gehele periode van haar werkzaamheden een samenhangend en chronologisch verhaal geschreven. Daarbij hoort de gezamenlijke communicatieboodschap.

4.5 Bestuurlijke conclusies

Het Bestuurlijk Overleg besluit op 19 april 2023 op basis van de rapportage van de werkgroep dat -gezien de uitkomsten van de onderzoeken- de Centrumtunnel Oost voor de langere termijn als optie dient te worden vastgehouden, maar vooralsnog de stikstofproblematiek en de kosten een keuze voor deze variant in de weg staan. Voorts dient het onderzoek naar de alternatieve dienstregeling te worden voortgezet in nauw overleg met de grotere kring van belanghebbenden

in dit deel van de provincie Noord-Holland. Het Bestuurlijk Overleg wil voor de zomer nogmaals bijeenkomen om de voortgang te volgen. (bijlage 3, ad 14).

5. Afronding vergelijking Gelijkvloerse overgang en Centrumtunnel-Oost (mei - juni 2023)

5.1 Bestuurlijke opdracht

Op 19 april 2023 verleent het Bestuurlijk Overleg een nieuwe opdracht aan de werkgroep:

a. Vat de uitkomsten van de onderzoeken van het afgelopen jaar samen in een inzichtelijke rapportage waarin in samenhang aandacht wordt besteed aan:

- de onmogelijkheid van een gelijkvloerse kruising mét invoering PHS,
- de mogelijkheid van een gelijkvloerse kruising met PHS én een mogelijke alternatieve dienstregeling tussen Uitgeest en Alkmaar, en
- de uitkomsten van het onderzoek naar een ongelijkvloerse oplossing door middel van een geoptimaliseerde variant Centrumtunnel-Oost;

b. Bereid een procesvoorstel voor dat zicht biedt op het traject richting BO MIRT.

c. Bereid een gezamenlijk verhaal voor communicatie en informatievoorziening over de tunnel en de alternatieve dienstregeling, richting omgeving en in het bijzonder de Raad in Castricum.

5.2 Toekomst Centrumtunnel-Oost

Het BO heeft op 1 februari jl. besloten om de variant Centrumtunnel-Oost als optie voor de langere termijn vast te houden. Thans zijn aan u een aantal optimalisaties van de verschillende subvarianten voorgelegd die nader onderzoek en overleg vergen, ook binnen de gemeente Castricum en de provincie Noord-Holland. De werkgroep is naar onze mening niet het geëigende vehikel voor het vervolg en ziet voor zichzelf geen verdere rol weggelegd. Aanbevolen wordt het knelpunt Beverwijkerstraatweg onder te brengen in het reguliere MIRT-proces. Op termijn kan vanuit het BO-MIRT opdracht worden gegeven aan ProRail om tot een reguliere MIRT-aanpak te komen. (bijlage 4)

5.3 De voortgang van het stikstofdossier is mede van invloed op het vervolg

Het kunnen realiseren van een veilige spoorwegovergang in Castricum is in belangrijke mate afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier. Daarbij ligt het voortouw primair bij het rijk en bij de provincie. Op dit moment vindt in de provinciehuizen een wisseling van Gedeputeerde Staten plaats, waardoor de uitvoering van de Provinciale programma's voor landelijk gebied enigszins stagneren. Deze problematiek raakt geheel bouwend Nederland en raakt zowel de nieuwbouw van woningen als de realisatie van infrastructuur. Vooral nog is het onduidelijk op welke wijze deze impasse wordt doorbroken en realisatie van woningen en infra weer aan de orde kan zijn.

5.4 Toekomst alternatieve dienstregeling in de regio

Het moment van invoering van de hoogfrequente dienstregeling hangt af van het tijdig beschikbaar komen van de infrastructuur uit het TB. Aangezien de ongelijkvloerse kruising in de Beverwijkerstraatweg nu onzeker is, kan er in het TB niet van worden uitgegaan. Voor het TB moet een oplossing gevonden worden in de dienstregeling waarbij de overwegveiligheid ter plaatse niet verslechtert. Dit wordt bereikt door het aantal treinpassages per uur (16) over de overweg niet uit te breiden. Het uitgangspunt is de 6 intercity's tussen Amsterdam en Alkmaar

mogelijk te maken. Daarvoor moet tot het moment dat de tunnel in de Beverwijkerstraatweg is gerealiseerd, ruimte in de dienstregeling gevonden worden op de Kennemerlijn.

Het streven op dit moment is niet één dienstregeling te selecteren, maar om meerdere mogelijke, haalbare lijnvoeringsmodellen over te houden die (indien de ongelijkvloerse kruising er niet tijdig is) gebruikt worden voor op de Kennemerlijn. Het Directeurenoverleg PHS (IenW, NS en ProRail) bespreekt eind juni de mogelijke lijnvoeringsmodellen als basis voor een (mogelijk toekomstige) dienstregeling. Tot de zomer zijn er vanuit het project gesprekken met de betrokken regionale partijen (MRA, VRA, provincie en gemeenten) gericht op bestuurlijk draagvlak voor de lijnvoeringsmodellen. Ook kunnen hierbij eventuele voorkeuren of bezwaren tegen varianten meegegeven worden. Een keuze tussen de overblijvende varianten wordt nog niet gemaakt. (bijlage 3, ad 15).

In het belang van een tijdig (najaar 2023) Tracébesluit PHS Alkmaar – Amsterdam vragen IenW, ProRail en NS van de betrokken regionale overheden om steun (draagvlak) voor de richtinggevende lijnvoeringsmodellen en uw medewerking bij de uitwerking hiervan, op het moment dat dit nodig wordt.

Het bestuurlijk draagvlak voor een oplossing Castricum Beverwijkerstraatweg i.r.t. Kennemerlijn dient voor de publicatie van het TB bereikt te zijn. De lijnvoeringsmodellen voor de Kennemerlijn moeten op een zo groot mogelijk draagvlak van betrokken overheden kunnen rekenen, op basis waarvan het IenW, de NS en ProRail - in lijn met governance PHS - de uiteindelijke oplossing bepalen (het besluit nemen).

5.5. Communicatieboodschap

Een werkgroep communicatie van ProRail en Gemeente Castricum werkt momenteel samen aan de communicatieboodschap. De kernboodschap wordt gevormd door de redeneerlijn voor het BO-MIRT (zie bijlage 4). De kernboodschap luidt dan:

ProRail werkt, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (ook wel PHS genoemd). Het doel van het project is om op de drukste spoorlijnen in Nederland meer reizigerstreinen te laten rijden.

Er is dringend behoefte aan meer woningen, ook in Alkmaar en omstreken. Om het wonen in Noord-Holland aantrekkelijk te houden is o.a. een goede verbinding met Amsterdam per trein nodig en daar draagt dit project aan bij. Voor deze treinverbinding tussen Alkmaar en Amsterdam zijn verschillende oplossingen bedacht. De spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg in Castricum speelt hier een belangrijke rol in. Deze overgang is op dit moment al erg druk en meer treinen leiden tot een onacceptabele, onveilige situatie. We kunnen dit niet oplossen met maatregelen aan de weg of het spoor. De enige oplossing zodat het wegverkeer niet meer hoeft te kruisen met het spoor is een tunnel.

We hebben gekeken of een tunnel mogelijk is. Dit kan, maar is een lastige klus omdat er weinig ruimte is rondom het station en de overweg. De kosten zijn dan ook hoog. Er komt bij de aanleg en het gebruik van een tunnel stikstof vrij en dat heeft een slechte uitwerking op de duinen bij Castricum. Voor wij verder kunnen met de tunnel zal er eerst financiering gevonden moeten worden. Pas dan kan het ontwerp starten en er moet een oplossing voor stikstof gevonden worden. Bij het ontwerp gaan wij zeker de omgeving betrekken.

Wij willen vanaf 2030 meer treinen laten rijden tussen Uitgeest en Alkmaar. Als de tunnel er dan niet is, zal een tijdelijke oplossing worden gekozen. Wij voeren dan zes Intercity's in - per uur per richting - tussen Uitgeest en Alkmaar en laten minder treinen rijden op de lijn

tussen Haarlem en Hoorn. Er blijven dan voorlopig evenveel treinen de overweg bij Castricum passeren. Door de verdeling op de spoorlijnen anders te maken kunnen we alsnog grotendeels een verbeterde dienstregeling aanbieden aan de reiziger.

Bij deze rapportage behoren veel bijlagen, die voor het algemeen publiek ter beschikking worden gesteld. Het eindrapport wordt verspreid; de bijlagen kunnen worden opgevraagd door belangstellenden.

++++