

Kies het juiste spoor !

Geachte leden van College en Raad van Castricum,

Met het onderstaande hoop ik u te helpen om een weerbarstig dossier tot een goed einde te brengen. Door een nieuwe invalshoek te kiezen. Door de verantwoordelijkheid voor het oplossen van het "probleem Beverwijkerstraatweg " neer te leggen bij belangrijke veroorzakers daarvan, de NS en ProRail. Op basis van argumenten die tot nu toe nog niet of nauwelijks aan de orde zijn geweest. De oplossing van het probleem zou een combinatie moeten zijn van het door velen gedragen Leefbaar Verkeersplan van de Fietsersbond, aangevuld met maatregelen voor de langere termijn van NS en ProRail zelf.

Een probleem dat al jarenlang aanwezig is, maar nu in een stroomversnelling is gekomen door een brief van ProRail van 26 juni 2020. In deze brief wordt een Ontwerp Tracé Besluit (OTB) aangekondigd dat past in het kader van hun Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Volgens deze brief zijn voor de lange termijn maatregelen nodig bij de spoorwegovergang, omdat er meer treinen gaan rijden. In deze brief staat ook : *"Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen van opheffen of sterk verkeersluw maken van de overweg in combinatie met ongelijkvloerse oplossingen voor het wegverkeer "*. Er bestaan dus blijkbaar meerdere oplossingsrichtingen, waarbij ProRail ook aanbiedt om middels een samenwerkingsovereenkomst te helpen bij het zoeken.

Slagvaardig heeft u het projectteam Integraal Verkeersplan Castricum gevraagd een aantal scenario's uit te werken. In eerste instantie werden van de ca. 20 eerder genoemde opties daarbij slechts drie scenario's onderzocht. Deze scenario's gaan, vreemd genoeg, alleen maar uit van ongelijkvloerse kruisingen; populair gezegd :

- Een westelijke randweg
- Een zuidoostelijke randweg
- Een "randweg middendoor ".

Alle drie oplossingen die zullen leiden tot jarenlange bouwwerkzaamheden, tientallen miljoenen aan kosten en het vernietigen van veiligheid, groenvoorziening en woonplezier. Het is verheugend om te zien dat de Castricumse burgers, belangen- en bewonersgroepen, die zich laten horen, geen van allen het probleem willen oplossen door het naar een andere wijk te verplaatsen. Dit is onder meer kenbaar gemaakt door op 27 oktober jongstleden een gezamenlijke brief te schrijven, ondertekend door 13 verschillende groepen en organisaties. Dus zeggen wij in het belang van bijna alle Castricummers :

**"geen westelijke randweg, geen zuidoostelijke randweg, geen randweg middendoor",
doch een vriendelijke en betaalbare oplossing.**

Niemand van ons kiest voor het NIMBY-gevoel; wel bestaat er een gezamenlijk gevoelde wens om Castricum als geheel mooi, veilig en groen te houden. En natuurlijk willen we meewerken aan een oplossing voor de problemen bij het spoor, die niemand ontkent. Gelukkig gaat u binnenkort besluiten om een door Groen Links/D'66/PvdA en Fractie van Schoonhoven ingediende motie aan te nemen. Deze motie wil een 4^e scenario in het onderzoek betrekken : het Leefbaar Verkeersplan van de Fietsersbond Castricum. Dit is een

doordacht plan dat zowel automobilisten als fietsers in hun waarde laat, zonder ingrijpende en dure projecten. Door het beter scheiden van verkeersstromen kan zowel de doorstroming als de veiligheid van verkeersdeelnemers worden verbeterd. Het sterkt mijn vertrouwen dat het – uiteindelijk – goed gaat komen. En toch blijf ik zorgen houden, omdat ook nu nog geluiden klinken dat het een mooi plan is, maar niet genoeg. Ik neem u dus graag mee in kansen en mogelijkheden om te laten zien dat het gelukkig straks ook anders kan, in vier kleine hoofdstukken :

- Het probleem
- De huidige oplossingsrichting
- Een beter alternatief
- Conclusie

Het probleem :

Als er gesproken wordt over het probleem bij de Beverwijkerstraatweg , is dat niet geheel juist. Er spelen eigenlijk 2 problemen :

1. een veiligheidsprobleem, doordat stilstaand verkeer net na de spoorovergang achteropkomend verkeer verhindert door te rijden, met gevaarlijke situaties als gevolg;
2. een verkeersafwikkelingsprobleem, omdat de soms lange dichtligtijden van de spoorbomen zorgen voor files.

Deze problemen zijn mijn inziens niet gelijkwaardig ; veiligheid gaat immers boven alles ! Maar ze kennen deels wel een gemeenschappelijke veroorzaker: de dichtligtijden van de spoorbomen. Eerder is al in het projectteam verondersteld dat een deel van het plan van de Fietsersbond om de veiligheid te verbeteren een goede oplossing is “voor de korte termijn”. Er zal worden gewerkt aan het beperken van rechts-afslaand verkeer naar Dorpsstraat en Schoutenbosch. Volgens mij kan de conclusie “voor de korte termijn” pas worden getrokken, nadat daar relevant onderzoek naar gedaan is. Het zou zo maar kunnen dat het een afdoende maatregel blijkt, samen met een aantal andere maatregelen uit dat plan, gericht op het autolouwer maken van de overweg.

Het bovenstaande is van belang omdat door sommigen wordt verondersteld dat het voor de langere termijn niet voldoende zal zijn, omdat door PHS de spoorbomen langer zullen moeten sluiten. Hoe erg het nu is met de dichtligtijden is onder meer begin 2020 onderzocht door Anno den Bakker en Jacob de Maar van Burgerforum. Gebleken is dat b.v. bij treinen vanuit Alkmaar naar Amsterdam in de meeste gevallen de spoorbomen langer dan twee minuten gesloten zijn, met een maximum van 2 minuten en 33 seconden, terwijl de trein er slechts 15 tot 20 seconden over doet om de overweg te passeren. Een van de redenen daarvan is dat de spoorbomen dichtgaan terwijl de treinen nog stilstaan langs het perron. Zouden er meer treinen gaan stoppen, dan zou dat vaker gaan gebeuren.

De huidige oplossingsrichting :

Vanuit de veronderstelling dat PHS uitsluitend zal zorgdragen voor grotere problemen wordt er nu – in eerste instantie – gewerkt aan drie ongelijkvloerse oplossingen. Oplossingen die er

toe zullen leiden dat langdurig bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden, die negatief zullen werken voor Castricum, voor de burgers, winkeliers etc. Tijdens de bouw, maar ook daarna, omdat nieuw asfalt ongetwijfeld meer doorgaand verkeer zal aantrekken.

Een interessante vraag daarbij is of PHS er in deze vorm wel gaat komen, en zo ja: wanneer?

Corona heeft veel veranderd. Er wordt meer thuisgewerkt en een deel van het onderwijs zal ook in de toekomst digitaal blijven. Extra wegaanleg wordt daarom wellicht ook uit dien hoofde overbodig.

Weliswaar wordt er nu in ieder geval al een 4^e variant onderzocht, maar ik hoorde op 12 november tijdens de raadsvergadering daarover van enkele kanten het geluid doorklinken dat dat voor de langere termijn onvoldoende is. Ik ben ervan overtuigd dat geen van de raadsleden een plan wil dat meer kapotmaakt dan het oplost, maar sommige partijen denken dat het onontkoombaar is. Het is begrijpelijk dat sommigen vanuit ervaringen uit het verleden nog denken dat wegaanleg tijdwinst biedt, maar dat blijkt intussen steeds minder het geval. Bovendien zouden de kosten voor een eventueel geringe tijdwinst gigantisch zijn.

Nog tijdens de raadsinformatieavond van 29 oktober jongstleden werd een vraag over de mogelijkheden tot verbetering van de dichtligtijden door de projectleider ongeveer als volgt beantwoord : we kennen het onderzoek over de dichtligtijden; het is dan ook voorgelegd aan ProRail die ons hebben gemeld dat een substantiële verbetering helaas niet mogelijk is, onder meer door de nabijheid van het perron. Het zijn niet de letterlijke woorden , maar wel de strekking. Ik ben er zeker van dat deze uitspraak door de projectleider naar eer en geweten is gedaan in de volle overtuiging dat ProRail een weg naar een verbetering van de performance op dit gebied uitsluit.

Een beter alternatief :

Maar gelukkig is er hoop; sterker nog , een tot nu toe niet of nauwelijks in de discussie betrokken programma ERTMS, oftewel European Rail Traffic Management System, biedt ook volgens ProRail zelf grote kansen. Op basis van de huidige infrastructuur zijn verbeteringen van de dichtligtijden wellicht niet goed mogelijk maar in de toekomst wel. Gelukkig maar, want daar ligt dan de oplossing. Of liever gezegd een sterke aanvulling op oplossingen uit het plan van de Fietsersbond.

Een korte uitleg:

De huidige aansturing van o.a. de dichtligtijden van spoorbomen is gebaseerd op relaistechiek (1954) en ATB ofwel Automatische Trein Beïnvloeding (uit ca.1962). Oude en steeds storingsgevoeliger systemen, nog daterend uit vijftiger en zestiger jaren en grotendeels analoog. Niet goed in staat om de treinpassages specifiek te regelen, omdat het gebaseerd is op baanvakken en niet op adequate informatie uit de treincabine zelf. Daardoor is nauwelijks maatwerk mogelijk. En is is het dus nu nog mogelijk dat een trein nog staat te wachten aan het perron, terwijl de spoorbomen onnodig lang dicht zijn.

In de komende jaren wordt echter volgens het nu voorliggende plan een sterk verbeterd systeem uitgerold in Nederland : ERTMS. Een operatie die in eerste instantie ca 2,3 miljard gaat kosten en naar verwachting zal worden uitgevoerd vanaf 2024.

“ ERTMS werkt volledig digitaal en geeft van minuut tot minuut aan waar een trein zich bevindt en wanneer er een trein passeert op een overweg . Vanwege de kortere dichtligtijden neemt hierdoor de kans op ongelukken bij overwegen af. Ook rood seinpassages zullen af gaan nemen. Twee belangrijke verbeteringen “.

Ik verzin dit niet zelf. Het zijn de hooggespannen verwachtingen van ProRail zelf.

Conclusie :

Er zijn er maar heel weinig in Castricum die zitten te wachten op het stukmaken van zoveel moois in Castricum : niet in het westen, niet in het zuidoosten en niet in het middendeel. Langdurig op de schop om uiteindelijk uit te monden in een weg die meer verkeer zal aantrekken. Wij willen dat niet, maar ongetwijfeld u als raadslid ook niet. Ik kan mij niet voorstellen dat u daarvoor als partij verantwoordelijk wilt zijn. En denkt u ook eens aan de torenhoge kosten in een gemeente die het toch al moeilijk heeft om de begroting sluitend te krijgen.

Ik vraag u derhalve met klem :

- Lees over de oplossingsmogelijkheden van ERTMS. U mag en kunt mijn inziens niet beslissen zonder dat;
- Stop met de drie thans voorliggende scenario's omdat ze meer stukmaken dan oplossen, waarschijnlijk niet nodig zijn, heel veel geld kosten en hinder en schade veroorzaken;
- Omarm voor “de korte termijn “ het plan van de Fietzersbond, gedragen door 13 organisaties, om de veiligheid en de doorstroming op en rond de spoorwegovergang te verbeteren;
- Redigeer de samenwerkingsovereenkomst met ProRail zodanig, dat samengewerkt wordt op basis van de mogelijkheden die ERTMS biedt voor de langere termijnoplossing;
- Kijk kritisch naar het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) dat op 23 december wereldkundig wordt gemaakt. En dien eventueel uw zienswijze in als u denkt dat het niet past.

Een van de uitdagingen zal zijn om probleem (PHS) en oplossing (ERTMS) beter te matchen. De sleutel daartoe ligt bij ProRail zelf. PHS wordt namelijk misschien ingevoerd vanaf 2028 maar wellicht ook later vanwege Corona, terwijl de uitrol van ERTMS in deze regio volgens het thans bestaande “ uitrolscenario “ voorzien is in 2034. Maar ook dat zou nog kunnen veranderen , afhankelijk van het aanbestedingstraject. Veel onzekerheid dus nog over invoeringsdatum en uiteindelijke vormgeving. Wat mij overigens in het huidige uitrolscenario bevreemdt is dat een belangrijk deel is voorzien vòòr 2030 maar dat het hier - op een van de drukste tracés van Nederland – pas in 2034 zal plaatsvinden. Maar wellicht heeft ProRail hier een passend antwoord op. Ik zou zeggen dat minimaal 3 van de 4 door hen daarbij gehanteerde criteria zouden moeten pleiten voor versnelde invoering in deze regio .

Als u ze dat vraagt , kunt u ze wellicht ook vragen waarom in de brief van 26 juni en daarna uitsluitend het probleem (PHS) wordt benoemd en niet de weg naar een oplossing (ERTMS).

Stel de goede vragen en laten we daarna de handen ineenslaan op weg naar het goede spoor.

Ik wens u – namens heel veel Castricumers – heel veel sterkte en wijsheid.

Met vriendelijke groet,

Hans Maarten Parigger.