



Hoe blijft Castricum en in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig?

De VCV denkt mee!

De "Vereniging Castricum Veilig" wil graag met ProRail, het ministerie van Infra & Waterstaat, de gemeente Castricum, de Provincie Noord-Holland, Regio Alkmaar en andere belanghebbenden een ontsluitingsweg + tunnel bespreken ter oplossing van het veiligheidsprobleem bij de gelijkvloerse overweg Beverwijkerstraatweg en de bereikbaarheid van de kern van Castricum. Wij noemen ons plan de "**Zuidelijke ontsluitingsweg**".

Inhoud:	blz.
Wie zijn wij?	3
Welke criteria hanteren wij!	3
Voorstel VCV	4
Tracé Zuidelijke ontsluitingsweg	4
Infrastructurele impact	5
Verkeersintensiteit en milieu	5
Wat zijn de voordelen van een zuidelijke ontsluitingsweg	6
Belanghebbenden	7
Gemeente Castricum	
ProRail	
Ministerie van Infra & Waterstaat	
Provincie Noord-Holland	
Toelichting Uitgangspunten	10
Conclusie	12
Verzendlijst.	13

Vereniging Castricum Veilig

www.verenigingcastricumveilig.nl

e-mail: bestuur@verenigingcastricumveilig.nl

Wie zijn wij?

In Castricum is de "Vereniging Castricum Veilig" (VCV) al jaren actief. Zij behartigt de belangen van inwoners en ondernemers voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Castricum en Bakkum.

Onze doelstellingen zijn:

1. Het bevorderen van de totstandkoming van een evenwichtige wegenstructuur die selectieve overbelasting van de bestaande wegenstructuur zal opheffen.
2. Het bevorderen van maatregelen ter minimalisering van het externe doorgaande verkeer in woongebieden.
3. Een gedegen participatietraject met bewoners, ondernemers en stakeholders in en rond het dorpscentrum.
4. Brede focus op verkeersstromen in de gemeente Castricum.
5. Integrale aanpak van tijdelijke en structurele oplossingen voor de ontsluiting van het dorp.

Welke criteria hanteren wij?

De indiener van dit plan, de Vereniging Castricum Veilig, gaat uit van de volgende criteria:

1. Verkeersbottlenecks los je niet op door blokkades of eenrichtingsverkeer, maar door het creëren van ontsluitingsmogelijkheden. Dit is een verkeerskundig principe.
2. De lasten van het toenemend wegverkeer en de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) mogen niet eenzijdig worden neergelegd bij inwoners van bepaalde buurten of straten. Plannen voor de aanleg van infrastructuur houden rekening met dit principe.
3. Er is een visie op de verkeersinfrastructuur in Castricum. Omdat er op dit moment geen Gemeentelijke visie is, kunnen plannen hier niet aan worden getoetst. Dit leidt tot willekeur in de plannen.
4. De aanleg/infrastructuur van een zuidelijke ontsluitingsweg heeft een minimale invloed op landschap, natuur, flora en fauna en leidt niet tot een onevenredige overlast. De VCV leden zijn inwoners van Castricum en willen graag de mooie delen van Castricum behouden of slechts minimaal aantasten. Wij willen echter ook dat Castricum bereikbaar blijft op een veilige en goede wijze.
5. Wij streven ernaar om een ontsluitingsweg zoveel als mogelijk te laten lopen langs bestaande weginfrastructuur en een minimale impact te laten hebben op de landelijkheid van Castricum.

Voorstel VCV.

De "Vereniging Castricum Veilig" wil o.a. met de gemeente Castricum, ProRail, Ministerie Infra & Waterstaat, Provincie Noord-Holland, Regio Alkmaar en eventuele andere belanghebbende(n) een ontsluitingsweg + tunnel bespreken ter oplossing van het veiligheidsprobleem Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. Wij noemen ons plan de "**Zuidelijke ontsluitingsweg**".

Een zuidelijke ontsluitingsweg heeft een hoog oplossend vermogen ten aanzien van de veiligheidsproblematiek rond het spoor, verdeelt de toenemende verkeersintensiteit en draagt ook bij aan de bereikbaarheid van Castricum, het realiseren van een autoluwe Dorpsstraat en zelfs aan een autoluw centrum.

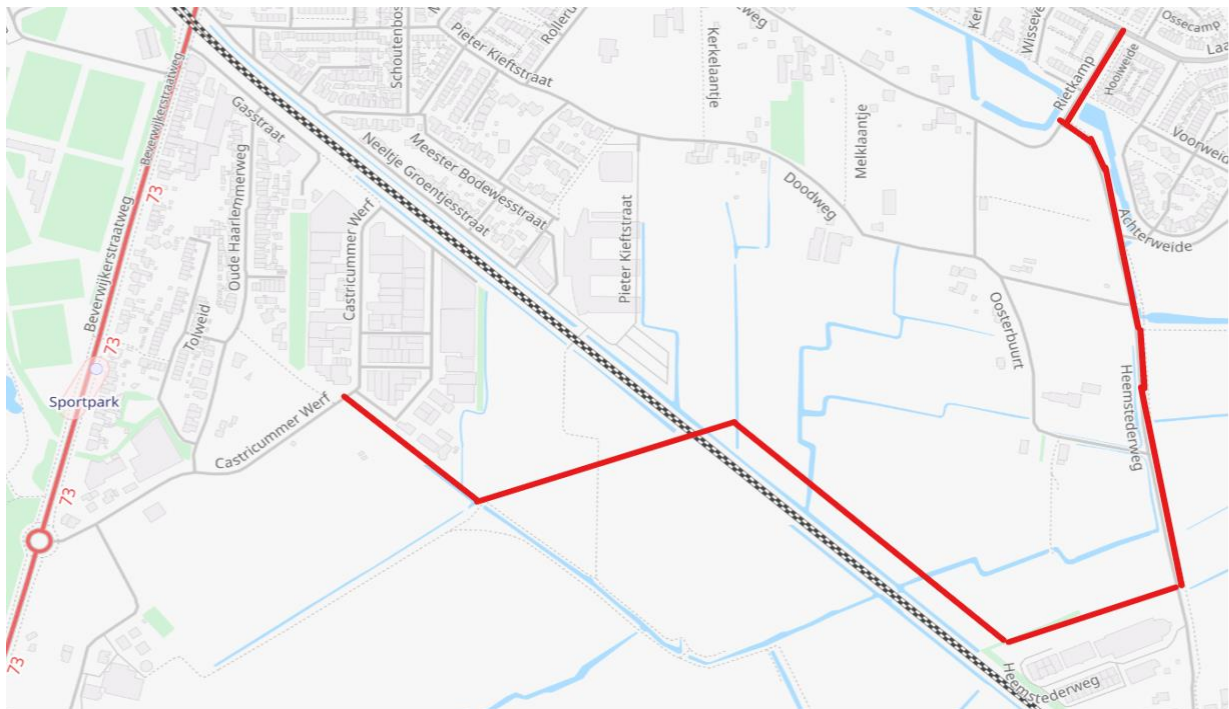
De gelijkvloerse kruising spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg kan behouden blijven. De bereikbaarheid en veiligheid van fietsers en voetgangers die naar de scholen moeten, leden van en naar de sportvereniging "Vitesse'22" en de bezoekers van de begraafplaats "Onderlangs" verbetert.

Ook de bewoners van de nieuwbouwwijken aan de Kramersweg en Puikman kunnen blijvend gebruik maken van de bestaande overweg Beverwijkerstraatweg, Puikman, Kramersweg, Zanderij, Vinkenbaan en vice versa.

Tracé "Zuidelijke ontsluitingsweg".

Aan de zuidkant van Castricum wordt een nieuwe ontsluitingsweg (in rood aangegeven) gerealiseerd.

Schetsontwerp/licging Zuidelijke ontsluitingsweg



De nieuw aan te leggen weg loopt vanaf de Castricummer Werf langs het industrieterrein en sluit aan op de bestaande Heemstederweg. In deze ontsluitingsweg is een tunnel onder de spoorbaan opgenomen.

Het centrum van Castricum is te bereiken via Heemstederweg, Rietkamp, Cieweg, Dokter de Jonghweg en C.F. Smeetslaan. Deze wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. De Cieweg is nu een 50km/uur weg om de snelheid te reduceren kunnen verkeersremmende obstakels worden geplaatst (zie de C.F. Smeetslaan).

Het tracé loopt door agrarische gronden, landelijk gebied en/of bijzonder provinciaal landschap maar vermijdt door de tracékeuze kwetsbare gebieden zoals cultureel erfgoed. Er is geen sprake van Natura 2000 gebied of Natuurnetwerk Nederland.

Het is mogelijk de weg iets langer te laten doorlopen aan de zuidelijke kant van het spoor. Deze keuze is aan de ontwerpers bijvoorbeeld vanwege specifieke omstandigheden.

Voor de veiligheid van fietsers moet er langs de zuidelijke ontsluitingsweg een vrij liggend fietspad komen. Dit is er ook al voor een deel van de bestaande route. Er bestaat ook een mogelijkheid om een fietspad aan te leggen vanaf de tunnel langs de spoorlijn richting het Bonhoeffer College.

Een voordeel van dit extra fietspad is; dat het aanbod van fietsers (scholieren) rond de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg daalt en de veiligheid toeneemt.

Infrastructurele impact.

Een zuidelijke ontsluitingsweg laat een verkeerskundig aantrekkelijk beeld zien. De bereikbaarheid van de kern, het oostelijk- en zuidelijk deel van Castricum zoals Albertshoeve, Molendijk en Noord-End verbetert. Bewoners van de Verzetsheldenbuurt en het centrum krijgen een keuze uit twee opties om hun woning te bereiken. De verkeersdruk op specifieke bestaande wegen wordt lager.

Verkeersintensiteit en milieu.

In het plan richten wij ons er op om de verkeersintensiteit op de Beverwijkerstraatweg overgang met minimaal 30% te verminderen waardoor de overweg Beverwijkerstraatweg binnen de veiligheidsmarges komt te liggen en er een veiligere overweg ontstaat. Mede door de vermindering van het aantal verkeersbewegingen op en rond de overgang Beverwijkerstraatweg zal de Dorpsstraat een meer autoluwe straat worden.

Door de aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsweg zal de verkeersintensiteit op de Stationsweg, Mient en Ruitersweg sterk afnemen. Waardoor ook de kern van Castricum meer autoluw zal worden. Bewoners van de dorpskern en de Verzetsheldenbuurt hoeven geen kilometers om te rijden om bij de winkels en bij hun woonhuis te komen. Wij gaan ervan uit dat er ten opzichte van andere plannen geen verslechtering van de stikstofdepositie, fijnstof en luchtvervuiling plaatsvindt. Het gevolg is dat de veiligheid en leefbaarheid toeneemt.

Wij verwachten niet dat de ontsluitingsweg een verkeer aanzuigende werking heeft voor doorgaand verkeer. Dit verkeer zal de N203 als voorkeursoptie hebben. Ook is al bekend dat een groot deel van het verkeersaanbod uit Castricum zelf komt of Castricum als bestemming heeft.

Wat zijn de voordelen van een zuidelijke ontsluitingsweg.

- Het verkeersaanbod kan zich veel beter spreiden over Castricum.
- Er ontstaat minder sluipverkeer in woongebieden.
- De gemeente Castricum geeft zelf aan dat: **"Castricum aan de grenzen van capaciteit van het wegennet zit"**. Een ontsluitingsweg levert een bijdrage aan de oplossing hiervan.
- De gelijkvloerse kruising overgang Beverwijkerstraatweg kan behouden blijven.
- De bereikbaarheid van het NS-station blijft gehandhaafd.
- De bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers en voetgangers die naar de scholen moeten, leden van en naar de sportvereniging "Vitesse'22" en de bezoekers van de begraafplaats "Onderlangs" is gewaarborgd of verbeterd door een dalend verkeersaanbod.
- De wijken van Castricum en Bakkum blijven bereikbaar voor inwoners.
- Het verkeersaanbod aan Stationweg, Mient en Ruijterweg wordt kleiner en deze wegen worden veiliger. Ook in straten zoals de Torenstraat, de Verlegde Overtoom en Breedeweg neemt het sluipverkeer, wat nu ook al aanzienlijk is, af.
- De maatregelen in het kader van de korte termijn zoals éénrichtingsverkeer in delen van het dorp zijn minder of niet meer noodzakelijk.
- Sluipverkeer door het dorpshart als gevolg van de korte termijn maatregelen zal verdwijnen.
- Infrastructurele ontvruchting voor het bereikbaar houden van het bedrijventerrein Castricummerwerf en de sportvelden is niet noodzakelijk.
-
- De belevingswaarde van het centrum blijft behouden. Een zeer ontvruchtende Centrumtunnel is niet nodig.
- De Dorpsstraat wordt meer autoluw en het fietsverkeer wordt veiliger. De Dorpsstraat is en blijft een hoofdfietsroute en een regionale doorfietsroute.

- De bewoners van de nieuwbouwwijken aan de Kramersweg en Puikman kunnen blijvend gebruik maken van de bestaande overweg Beverwijkerstraatweg, Puikman, Kramersweg, Zanderij, Vinkenbaan en vice versa.

Belanghebbenden.

Gemeente Castricum

In de periode 2021 tot 2024 is er veel discussie geweest over verschillende verkeersvarianten die de gepercipieerde veiligheidsproblematiek rond de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg moesten oplossen.

In het raadsbesluit van 8 februari 2024 is door de raad een optie opgenomen om de gelijkvloerse kruising aan de Beverwijkerstraatweg voor de lange termijn open te houden. De gemeenteraad heeft ook unaniem de laatste nog op de tafel liggende variant, een tunnel onder het spoor uitmondend op diverse mogelijke plekken op de stationsweg, naar de prullenbak verwezen. De tunnel zou ontwrichtend zijn, de kosten zijn heel hoog, er is een grote stikstof depositie en er is ook heel weinig ruimte.

Dit betekent overigens niet dat er geen tunnel zou kunnen komen. Het bestuur van de gemeente Castricum blijft in gesprek met een brede groep stakeholders en het is nog mogelijk dat om diverse redenen alsnog een tunnelvoorstel wordt bedacht. Het is zelfs ook nog mogelijk dat door hogere krachten alsnog worden besloten tot een tunnel, zonder medewerking uit Castricum, zeker als de financieringsbottleneck door externe partijen wordt opgelost.

Ter tafel ligt nog een voorstel om de oplossing te zoeken in aanpassingen aan de lijnvoering op de Kennemerlijn. Door een alternatieve lijnvoering zou de frequentie van het treinverkeer lager kunnen zijn. Ook dit voorstel is medio maart 2024 niet omarmd door de dagelijks bestuur of gemeenteraad. Er zijn op dit moment dus geen plannen. Er moet alleen wel iets worden gedaan om Castricum bereikbaar te houden!

De invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is echter, met behoud van de gelijkvloerse kruising bij de overgang Beverwijkerstraatweg, op basis van de huidige onderzoeken en de interpretatie daarvan volgens de partijen niet mogelijk omdat de overwegveiligheid en doorstroming van de overgang Beverwijkerstraatweg verslechtert en daarmee de veiligheid.

ProRail

In de "Eindrapportage Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg te Castricum" van ProRail, vastgesteld op 28 september 2023, is aangegeven dat; men de gelijkvloerse variant in reserve houdt maar niet verder uitwerkt, omdat er binnen de kaders van PHS en met het huidige en geprognostiseerde verkeersaanbod geen pakket aan maatregelen mogelijk is dat de overwegveiligheid, op de overgang Beverwijkerstraatweg in voldoende mate kan

garanderen. ProRail gaat wel, volgens onze informatie, in 2024 flitscamera's bij de overgang Beverwijkerstraatweg plaatsen.

Voordat ProRail verder kan met het realiseren van een tracé zoals dat wij voorstellen, *De Zuidelijke ontsluitingsweg*, zal er eerst financiële dekking gevonden moeten worden. Pas dan kan het ontwerp starten en er moet ook een oplossing voor stikstof gevonden worden. Bij het ontwerp wil ProRail zeker de omgeving betrekken.

De "Vereniging Castricum Veilig", de inwoners en ondernemers van Castricum, nodigen ProRail uit met hen een deugdelijk participatietraject te laten plaatsvinden. Het dorpsbelang, de veiligheid, leefbaarheid en zeker de bereikbaarheid van woningen en winkels, de natuur en het aanzien van de omgeving onder andere rond de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg is voor de inwoners van Castricum een belangrijk gegeven.

Ministerie van Infra & Waterstaat

Vanuit het ministerie is besloten (het tracé besluit is genomen) om op den duur volledig conform het Programma Hoogfrequent Spoor/PHS) te gaan rijden tussen Amsterdam en Alkmaar. De ontwikkelingen rondom het spoor staan echter niet stil. Het PHS op het traject Amsterdam-Alkmaar wordt toch echt ingevoerd en daarmee zal de treinfrequentie toenemen. De spoorbomen op de overgang Beverwijkerstraatweg zullen naar verwachting in de toekomst een groter deel van de tijd gesloten blijven alsook de andere vier gelijkvloerse kruisingen in Castricum. Dat laatste wordt nog wel eens vergeten.

Provincie Noord-Holland

De gedeputeerden staten van de Provincie Noord-Holland ziet de gemeente Castricum als een belangrijk Openbaar Vervoer (OV) punt, voor zowel lijnbussen als intercitytreinen. Veel inwoners van naast gelegen plaatsen maken gebruik van station Castricum om naar hun werk te gaan. Om dit punt en het station met parkeerplaatsen bereikbaar te behouden is een goede infrastructuur een vereiste.

Toelichting Uitgangspunten

Uitgangspunten zijn:

- a. Verkeersveiligheid
- b. Bereikbaarheid (lokaal en regionaal)
- c. Leefbaarheid
- d. Maakbaarheid/haalbaarheid
- e. Verkeerseffecten bouwfase
- f. Conclusie

Deze uitgangspunten zijn vergeleken met de "Multicriteriamatrix" die als bijlage "AAd.4 Rapport Goudappel" is opgenomen in het "Eindrapportage Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg te Castricum".

A. Verkeersveiligheid

1. Pas op de voorgestelde ontsluitingsweg ook een 30Km/uur zone toe. Op de Castricummerwerf, Heemstederweg en Rietkamp geldt ook al een 30 km/uur zone. Dit garandeert de veiligheid voor het aanwezige verkeer.
2. Het effect op de verkeersveiligheid op en nabij de overweg Beverwijkerstraatweg is gunstig mede door het plaatsen van flitscamera's voor gemotoriseerd verkeer. De veiligheid van de overstekende fietsers en voetgangers kan gewaarborgd worden door het toepassen van valhekken. De verkeersdruk op de spoorwegovergang neemt af door een ontsluitingsweg. Door de afname van de verkeersdruk neemt de veiligheid toe.
3. In de zuidelijke ontsluitingsweg variant is er geen sprake van een verschuivingseffect van potentiële verkeersonveiligheid naar andere overwegen. De verkeersdruk op de overweg Vinkebaan neemt af en de verkeersdruk op de overweg Oranjelaan neemt beperkt toe. Deze laatste toename zorgt gezien de hoogte van de totale verkeersdruk niet voor problemen.
4. De nieuw aan te leggen zuidelijke ontsluitingsweg biedt kans om de verkeersveilig en de *huidige infrastructuur* vorm te geven. De ontsluitingsweg sluit aan bij Duurzaam- en Veiligheid in de zin dat een deel van het gemotoriseerd verkeer, inkomend en uitgaand, naar de rand van Castricum wordt verplaatst. De verkeersdruk op de Rietkamp, Cieweg en Dokter de Jonghweg zal toenemen.
5. De wegen onder punt 4) kunnen een toename van verkeer aan. De zuidelijke ontsluitingsweg zorgt daarnaast voor 30% minder doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern van Castricum en zal voornamelijk bestaan uit

bestemmingsverkeer. De verkeersintensiteit op de Stationsweg, Mient en Ruitersweg neemt af.

B. Bereikbaarheid (lokaal en regionaal)

1. Door de aanleg van de Zuidelijke ontsluitingsweg ontstaat er een extra toegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer naar de kern- en het oostelijk- en zuidelijk deel van Castricum. Het winkelcentrum "Geesterduin" en het noordelijkdeel van Castricum zijn via brede wegen te bereiken. Doordat de bestaande route via Puikman, Kramersweg, Zanderij, Vinkenbaan vice versa gehandhaafd blijft is het westelijk deel van Castricum en Bakkum nog steeds goed te bereiken.
2. Door de ontsluitingsweg zal de verkeersintensiteit op de Beverwijkerstraatweg afnemen. De OV lijnbussen van en naar Heemskerk/Beverwijk en het langzaam verkeer kunnen blijven gebruikmaken van de huidige overgang Beverwijkerstraatweg.
3. De bereikbaarheid van het station voor langzaam- en gemotoriseerd verkeer hoeft niet te wijzigen. Omdat het station aan beide zijden van het spoor goed is te bereiken.
4. De zuidelijke ontsluitingsweg biedt robuustheid voor toekomstige ontwikkelingen en trends.

C. Leefbaarheid

1. De zuidelijke ontsluitingsweg heeft tot gevolg dat een deel (minimaal 30%) van de huidige verkeersstromen zich van het duingebied afwendt voordat de verkeersstromen het dorp binnen komen. Hierdoor ontstaat er een verlaging van de stikstofdepositie ten gunste van de duingebieden en de bewoners van de Beverwijkerstraatweg. Wat de gevolgen zijn van de verkeerstoename op de Castricummer Werf en de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg zal moeten worden onderzocht.
2. Een onderzoek naar de stikstofdepositie in de bouw- en gebruiksfase is van belang maar wij verwachten dat impact voor het duingebied zal dalen. Ook moet worden beoordeeld of er zeer gevoelige diersoorten aanwezig zijn in het weidevogelgebied of dat er alleen soorten aanwezig zijn die de extra depositie zouden kunnen verdragen.
3. De zuidelijke ontsluitingsweg zorgt voor een vermindering van de geluidsbelasting op de Beverwijkerstraatweg, Stationsweg, Mient en Ruitersweg in Castricum. Daarentegen zorgt deze variant voor een mogelijke toename van de geluidsbelasting op de Rietkamp, Cieweg en Dokter de Jonghweg. Beoordeeld moet worden of er maatregelen aan de bron nodig zijn om de geluidsniveaus te verlagen wanneer voorkeursgrenswaarden worden overschreden. In welke mate dit aan de orde is zal moeten blijken uit akoestisch onderzoek.

4. Bijzonder provinciaal landschap (BPL). Het tracé van de voorgestelde route ligt in een gebied wat is aangeduid als Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit is een specifiek landschappelijk beschermingsregime voor Noord-Holland. Andere meer dwingende regimes zijn bijvoorbeeld natuurnetwerk Nederland of Natura 2000. Er zal moeten worden onderzocht welke ecologische, landschappelijke, weidevogelgebied of aardkundige waarden aanwezig en van belang zijn in het BPL Noord-Kennermerland, in het bijzonder in het gebied waar het voorgestelde tracé doorheen loopt.

D. Maakbaarheid/haalbaarheid

1. De zuidelijke ontsluitingsweg is deels ingrijpend, maar fysiek goed realiseerbaar en bouwkundig sneller en makkelijker aan te leggen dan een ontwrichtende centrumtunnel. De ontsluitingsroute zorgt voor een goede verkeersverdeling van het gemotoriseerde verkeer over Castricum. Er is minder doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern van Castricum. In het centrum zullen voorgestelde kortetermijnmaatregelen in de kern van Castricum niet meer noodzakelijk zijn. De bereikbaarheid van alle ondernemers (winkels) is gewaarborgd. Zoals met alle voorgestelde routes liggen er barrières vanuit stikstofdepositie en (landschappelijke) kwaliteiten en natuurwaarden. De daadwerkelijke realiseerbaarheid van de ontsluitingsweg moet worden aangetoond met onderzoeken.
3. Met betrekking tot haalbaarheid/draagvlak van de zuidelijke ontsluitingsweg wordt ingeschat dat er mogelijk weerstand is tegen deze ontsluitingsweg, maar de veiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid van de inwoners in en om de oude dorpskern en het oostelijk- en zuidelijk deel van Castricum is hiermee wel gewaarborgd.
4. De geschatte investeringen voor de aanleg kunnen worden ingeschat als 'laag' ten opzichte van de drie tunnelvarianten onder overgang Beverwijkerstraatweg. Het oplossend vermogen van de route lijkt echter op dit punt veel hoger te zijn. Nader onderzoek moet dit aantonen.

E. Verkeerseffecten bouwfase

1. De (indicatieve) effecten voor de bouwfase van één van de drie varianten op de plaats van de overgang Beverwijkerstraatweg zijn inzichtelijk gemaakt. In de modelberekening vindt er logischerwijs een (zeer) grote verschuiving van verkeer plaats naar de routes Tolweg – Jacoba van Beierenlaan in Heemskerk, de N203 en de Soomerwegh – Zeeweg in Castricum.
2. Boven omschreven effecten zijn voor het bouwen van de tunnel in de zuidelijke ontsluitingsweg niet tot zeer beperkt van toepassing. Deze tunnel kan op een vergelijkbare wijze, als de enkele jaren geleden aangebrachte tunnel op de Vennewatersweg te Heiloo, worden gebouwd en geplaatst. Er

kan n.l. een afgesloten bouwplaats worden aangelegd die alleen voor het bouwverkeer toegankelijke is. Hierdoor is een duidelijke kostenreductie mogelijk.

Conclusie

De zuidelijke ontsluitingsweg doet verkeerskundig op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaar, wat een ontsluitingsweg moet doen en laat ook voor Castricum als geheel op die aspecten 'een mooi beeld' zien.

De zuidelijke ontsluitingsweg maakt het mogelijk, gezien de grotere afstand tot het Natura 2000-gebied en de daarmee samenhangende lagere stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied, om de invoering van PHS in de toekomst (2035) te realiseren.

Inhoudelijk gezien is de zuidelijke ontsluitingsweg vanuit 'bereikbaarheid' en 'veiligheid' voor Castricum als geheel logisch, aantrekkelijk en biedt veel voordelen. De verkeerskundige effecten op de Rietkamp, Cieweg en Dokter de Jonghweg en de omgeving Castricummer Werf zijn in dat licht acceptabel. Naar de stikstofdepositie in de aanlegfase en in de gebruiksfase alsmede de effecten op de landschappelijk kwaliteit, weidegebied en agrarische grond is onderzoek noodzakelijk.

Tot slot verwachten wij dat de bouwkosten voor de spoortunnel in de zuidelijke ontsluitingsweg mogelijk beduidend lager zullen zijn dan de kosten die moeten worden gemaakt om één van de drie tunnelvarianten op de plaats van de overgang op de Beverwijkerstraatweg te realiseren.

Kostenberekening in 2022 zijn voor de nu geopperde korte-, middel- en lange tunnel op die locatie variëren tussen de € 114 miljoen en 125 miljoen euro.

Kortom nog een goed argument om de zuidelijke ontsluitingsweg die wij onder de aandacht brengen, goed te onderzoeken op haalbaarheid.

Wij hopen en verwachten daarom een open discussie met bewoners, belanghebbenden en overheden. Laten we samen werken aan een bereikbaar en veilig Castricum. Dat het nodig is om iets te doen en te denken in kansen staat voor ons vast!

Verzendlijst.

Jeroen Olthof (provincie Noord-Holland),	J.olthof@pnh.nl
Jan Wijkhuizen (provincie Noord-Holland),	J.wijkhuizen@pnh.nl
Bonny Donders (IenW),	B.donders@miniew.nl
Paul Bolt (IenW),	P.bolt@miniew.nl
Harro Homan (ProRail),	H.homan@prorail.nl
Marloes van Diermen (ProRail)	M.vdiermen@prorail.nl
Roel van Bladel (ProRail),	R,vbladel@prorail.nl
Nico van Ginkel (Regio Alkmaar),	Nico,vginkel@alkmaar.nl
Nils Langedijk (Regio Alkmaar),	N.langedijk@alkmaar.nl
Valentijn Brouwer (gemeente Castricum)	ValentijnBrouwer@debuch.nl
Rob Jongenburger (gemeente Castricum)	RobJongenburger@debuch.nl