

934343/1081227 BIJLAGE 1: Toelichting bij “projectvoorstel OV-knooppunt Castricum”

Deel A: Knooppunt- en projectinformatie

1. Inleiding

De gemeente Castricum werkt sinds 2014 samen met de provincie Noord-Holland aan knooppuntontwikkeling, in het kader van de pilot Zaancorridor. Deze corridor omvat de OV-knooppunten die langs de spoorlijn tussen Amsterdam en Heerhugowaard liggen. De Zaancorridor is één van de door GS vastgestelde prioritaire corridors. Binnen de Zaancorridor vervult Castricum de rol van toegangspoort naar de duinen en het strand (de zogenaamde “buitenpoort”).

Samen met NS en Prorail en in afstemming met de provincie heeft de gemeente een plan ontwikkeld om de buitenpoortfunctie te verbeteren. Omdat er een tekort is om het project volledig te financieren, is de provincie gevraagd om een financiële bijdrage. In deze notitie worden eerst de kenmerken van de corridor beschreven, vervolgens wordt op knooppuntniveau gekeken naar de opgaven, strategie en ambities met betrekking tot het knooppunt. Daarna wordt ingegaan op de projecten waarvoor een financiële bijdrage wordt gevraagd.

2. Corridorniveau

De knooppunten op de Zaancorridor hebben grote potentie zich verder te ontwikkelen, mede door de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op dit traject. Uiterlijk in 2028 rijden naar verwachting elk uur zes intercity's en twee tot zes sprinters. Dit is het zogenaamde 'spoorboekloos rijden', personentreinen die gaan rijden als metro's. Steden en bedrijven worden zo beter bereikbaar. PHS wordt stap voor stap ingevoerd, zodat er tijd is om sporen, seinen en wissels aan te passen. Castricum is een typisch vertrekstation, van waaruit mensen vooral reizen richting Amsterdam en in mindere mate richting Alkmaar/Heerhugowaard. Als herkomstgebied is het van belang dat de routes vanuit de woonbuurten naar het station op orde zijn.

In ruimtelijke zin is er sprake van een grote diversiteit aan knooppuntmilieus op de Zaancorridor. De grote ruimtelijke ontwikkelingen worden vooral aan de uiteinden gerealiseerd: de regio Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk en regio Krommenie/Assendelft –Amsterdam. Op die locaties is het wenselijk de markt te ondersteunen en waar mogelijk te activeren. Het groene middengebied waar ook Castricum toe behoort wordt slechts in beperkte mate ruimtelijk ontwikkeld. De relatie met de cultuurhistorisch waardevolle landschappen staat in dit deel van de Zaancorridor centraal. Dit gebied kan als recreatiegebied fungeren voor de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en voor Noord-Holland Noord.

3. Knooppuntniveau

3.1 Context

Het stationsgebied in Castricum ligt tussen het dorp aan de oostkant en de duinen en het strand aan de westkant. Het gebied vormt daarmee een duidelijke barrière. Knooppunt Castricum wordt in Maak Plaats! getypeerd als een buitenpoort vanwege haar ligging nabij de duinen en het strand. Buitenpoorten zijn stations die een functie hebben als toegangspoort naar het omringende landschap. Een goede verbinding tussen een station en het landschap zorgt ervoor dat inwoners en toeristen op een aantrekkelijke manier makkelijker in het groen kunnen komen. Dat draagt bij aan een beter gebruik van het openbaar vervoer in de daluren.

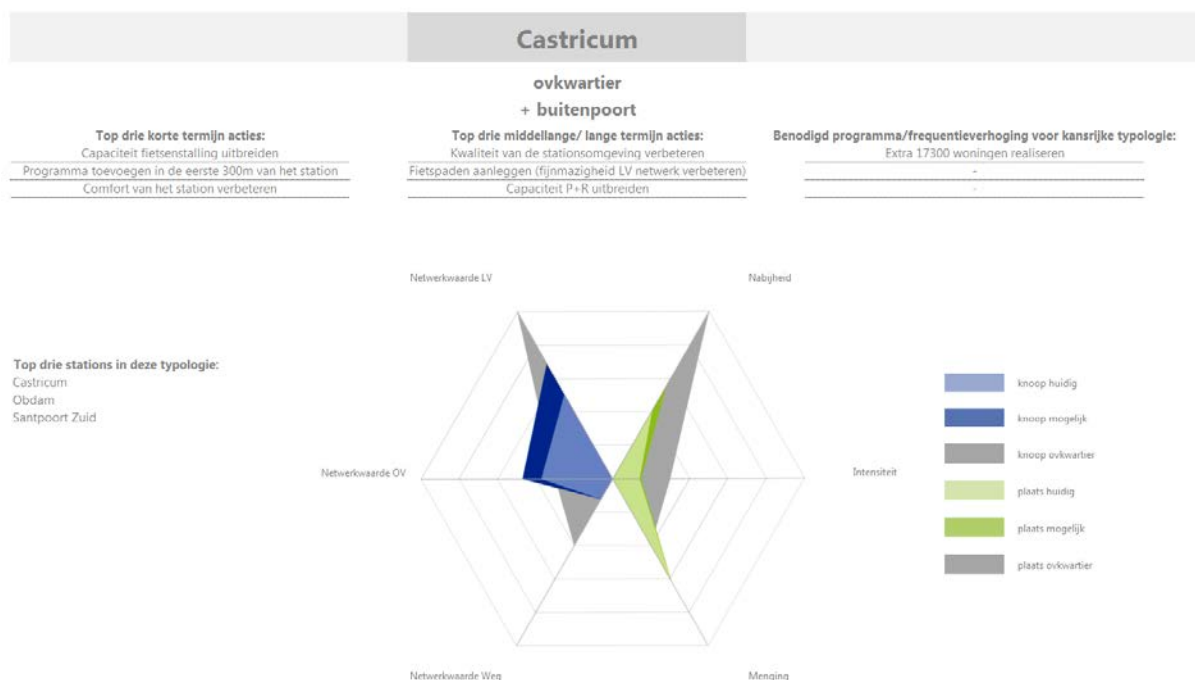
Binnen de MRA is de ontwikkeling van buitenpoorten een speerpunt; in het Actieprogramma Metropolaan Landschap van de MRA vallen buitenpoorten onder opgave 2: benutten en vormgeven van infrastructuurknooppunten in het landschap.

Ten noorden en westen van het station ligt het gebied de Zanderij. Het noordelijke deel van de Zanderij heeft zich ontwikkeld tot een agrarisch gebied (bollenteelt). Het zuidelijke deel (ten westen van het station) is vooral een gebied met stadsrandfuncties (begraafplaats, volkstuinten, sportvelden), enkele bedrijven en een beperkt aantal woningen. Dit gebied oogde onaantrekkelijk en rommelig, maar is in de afgelopen jaren opgeknapt met de bouw van het Huis van Hilde, waarvan het ontwerp aansluit bij de omgeving, de bouw van woningen (plan Duynkant) aan het nieuwe Westerplein en het in lijn met de buitenpoortfunctie vormgeven van de natuur in het gebied (golvend maaiveld, duinbeplanting). Ook zijn op meerdere plekken doorkijkjes van het station naar de duinen gerealiseerd.

De woningbehoefte in Castricum is beperkt en ligt vooral op het accommoderen van de eigen lokale woonbehoefte. Daarnaast is er vraag vanuit de MRA naar hoogwaardige landelijke woonmilieus die hier gerealiseerd kunnen worden. Uitgangspunt is dat nieuwe woningen zoveel mogelijk binnen de invloedssfeer van het stationsgebied worden gerealiseerd. Castricum maakt onderdeel uit van de regio Alkmaar. Er is een RAP opgesteld voor de periode 2016-2020. Een van de afspraken die hierin is gemaakt is dat gemeenten in hun planvorming voorrang geven aan locaties bij knooppunten conform de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het actie- en uitvoeringsprogramma Zaancorridor.

3.2 Opgaven

Het vlindermodel van Castricum laat een onbalans zien: de knoopwaarde (bereikbaarheid) is er groter dan de plaatswaarde (verblijfskwaliteit). Dit betekent dat de focus van projecten zich met name zou moeten richten op het versterken van de plaatswaarde.



Voor station Castricum ligt de belangrijkste opgave in het versterken van de buitenpoortfunctie. Knooppunt Castricum heeft een grote recreatieve potentie die momenteel niet ten volle wordt benut. Het station heeft een onaantrekkelijke en ongestructureerde uitstraling en er missen faciliteiten voor

recreatieve doelgroepen (zoals een wachtruimte of huurfietsen). Ook de aansluiting van het knooppunt op het dorp en de duinen is matig. Dit geldt zowel voor de bewegwijzering als voor de vormgeving van de openbare ruimte. Zo ontbreken duidelijke looproutes vanaf het station naar de duinen en het Huis van Hilde.

Samen met de MRA heeft de provincie Noord-Holland de pilot Buitenpoorten opgezet. Hierin is onderzocht wat nodig is om een buitenpoort als Castricum beter te laten functioneren als toegangspoorten naar het omringende landschap. Geconcludeerd werd dat buitenpoorten moeten voldoen aan de volgende voorwaarden: het landschap van bestemming (of een kleine versie daarvan) moet zichtbaar zijn vanaf het perron, het station sluit direct aan op een pad dat de bezoeker het landschap in leidt en er ligt een horecagelegenheid annex bezoekerscentrum in of bij het station. Daarnaast zijn verblijfskwaliteit en uitstraling van het station randvoorwaardelijk voor een succesvol functioneren als buitenpoort.

Andere opgaven voor knooppunt Castricum zijn het benutten van de bestaande woningbouwmogelijkheden rond het knooppunt en het goed bereikbaar maken per fiets van bestaande en nieuwe woningbouwgebieden (zoals de Nieuwe Strandwal).

Tot slot schiet ook de huidige transferfunctie tekort door het ontbreken van perronliften, een tekort aan fietsparkeerplaatsen (dat naar verwachting nog verder oploopt) en de huidige ontoereikende P+R capaciteit.

3.2 Ambities en strategie

De gemeente wil het station op korte termijn ontwikkelen als volwaardige buitenpoort. Daarnaast wil de gemeente meer sturen op het vergroten c.q. bewaken van de ruimtelijke kwaliteit van de gebieden die grenzen aan het stationsgebied, met name de Zanderij.

Korte termijn

Als eerste prioriteit pakt de gemeente het stationsgebied aan. De uitvoering daarvan start, mits de financiering geregeld wordt, in 2018.

Daarnaast gaat de gemeente verder verdichten rond het station. De gemeente gaat tot 2025 in totaal 430 woningen realiseren binnen 10 fietsminuten van het station. Ook is er een woningbouwplan in ontwikkeling voor het braakliggende terrein aan de Puikman, naast de spoorlijn, en voor de inmiddels leegstaande locatie van fabrikant Kaptein Kaas. Voor deze laatste locatie moet nog overeenstemming gevonden worden met de grondeigenaren rond de voormalige kaasfabriek om versnippering tegen te gaan.

De herontwikkeling van de Zanderij is grotendeels een lange termijn doel. Een deel van het gebied is echter in bezit van PWN, die dat deel op korte termijn in oorspronkelijke staat wil herstellen tot een natuurlandschap met lage duinen dat aansluit bij het duingebied erachter. Ook heeft PWN plannen voor een uitzichttoren op de Papenberg. Dit past in de doelstelling van PWN om met voorzieningen in de binnenduintrand de recreatiedruk in het achterliggende duingebied te verminderen. De toren zal naar verwachting begin 2019 gereed zijn.

Ook wil de gemeente de bestaande fiets- en voetgangersverbindingen tussen het stationsgebied en duingebied verbeteren. Daarbij wordt onder andere gedacht aan een doorgaande fietsverbinding via de locatie Kaptein Kaas naar het PWN natuurgebied.

Tot slot werkt de gemeente in de komende jaren aan de uitvoering van het Actie- en Uitvoeringsprogramma Zaancorridor dat door het College van Castricum in 2016 is vastgesteld. Het

gaat hier om diverse acties die de bereikbaarheid van en de verblijfskwaliteit op en rond het station verbeteren.

Middellange/lange termijn

Voor de langere termijn wil de gemeente ervoor zorgen dat het rommelige Zanderij Noord gebied wordt opgeknapt. Voor de Zanderij Zuid is al in 2012 een kadernota opgesteld. Op basis hiervan werd het eerder genoemde 'Huis van Hilde' er gevestigd en is plan Duynkant gerealiseerd. De ontwikkelingen en discussies van de afgelopen jaren vormden voor de gemeente de aanleiding om ook voor de Zanderij Noord een kadernota op te stellen. Die geeft aan hoe er omgegaan moet worden met initiatieven die nu en in de toekomst afkomen op de Zanderij Noord. Het doel is om langs vrijwillige weg de transitie van agrarisch bollengebied een geleidelijke transformatie naar natuur met recreatief medegebruik (wandelen, fietsen) op termijn tot stand te brengen die aansluit op het aanliggende duinengebied en een impuls geeft aan de recreatie in het gebied. De kadernota wordt dit jaar met verschillende belanghebbende partijen besproken.

Tevens wil de gemeente op termijn het dorp (Burgemeester Mooijstraat/Dorpsstraat) beter aansluiten op het station, o.a. door een vermindering van de barrière Stationsweg via bijv. "shared space" en het betrekken van de groene ruimte van de 'Tuin van Kapitein Rommel' bij het Stationsplein.

4. Projectomschrijving

In 2014 gaf ProRail aan perronliften te willen plaatsen op station Castricum, in het kader van het Programma Toegankelijkheid van het ministerie van I&W. ProRail heeft daarop de gemeente gevraagd of ze extra wensen had die gelijktijdig met de liften konden worden gerealiseerd. De gemeente heeft daarop aangegeven van de gelegenheid gebruik te willen maken om het station verder op te knappen tot buitenpoort. Beide partijen hebben vervolgens, samen met NS, een plan ontwikkeld. Ook de provincie is daar in haar expertrol bij betrokken. In dit plan krijgt het gehele station een upgrade zodat het aansluit bij de behoeften van een buitenpoort. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het plaatsen van drie liften in de perrontunnel om de perrons toegankelijk te maken voor mindervaliden. Eén aan de dorpszijde, één op het perron en één aan de duinzijde, inclusief bouwkundige aanpassingen aan de perrontunnel. Voor dit deel is ProRail financieel verantwoordelijk.
2. Het opwaarderen van de huidige perrontunnel tot een meer volwaardige verbinding tussen het dorp en de duinen en richting de bushaltes. Dit gebeurt door vervanging van de verouderde wand- en vloerbekleding en verlichting. Tevens worden de trappen aan beide zijden van de tunnel verbreed zodat voor zowel treinreizigers als overige voetgangers (eventueel met de fiets aan de hand) een prettige en ongehinderde doorgang naar beide gebieden ontstaat.
De trap aan dorpszijde, die in de huidige situatie een hoek maakt en zich afwendt van de Burgemeester Mooijstraat/het dorpscentrum, wordt zo gelegd dat een rechtstreekse route richting het dorp en de bushaltes gecreëerd wordt.
3. Vervanging van de kiosk, bloemenwinkel en reizigersvoorzieningen. Het huidige oude stationsgebouw met daarin de trap naar de tunnel, het loket en de bloemenstal wordt gesloopt. Hierdoor wordt verblijfsruimte gecreëerd en krijgt het station een opener en gastvrijere uitstraling. In plaats daarvan komt op het perron een kiosk met daarin een loket. De bloemenzaak wordt nieuw gebouwd aan de huidige fietsenstalling.

4. Een deel van de openbare ruimte wordt ingericht als pleintje en overkapt zodat reizigers daaronder kunnen schuilen en wachten op de bus en auto.

Deel B: Toetsing en advies financiële aanvraag Castricum

In deze bijlage wordt het verzoek van de gemeente Castricum om een financiële bijdrage achtereenvolgens getoetst aan een aantal criteria: aan de opgaven die er zijn voor het knooppunt, aan de doelstellingen van het programma OV-knooppunten, aan de urgentie/prioriteiten en tot slot aan de randvoorwaarden. Daarnaast wordt gekeken of er andere subsidiemogelijkheden zijn.

1.1 Opgaven en doelstellingen

De belangrijkste opgave voor station Castricum ligt in het versterken van de buitenpoortfunctie. Dat komt neer op het realiseren c.q. versterken van de kenmerken, waaraan een buitenpoort bij voorkeur zou moeten voldoen. In het kader van de pilot Buitenpoorten is een aantal kenmerken geformuleerd.

Kenmerken buitenpoort:

1. Het landschap van bestemming (of een klein stuk daarvan) moet zichtbaar zijn vanaf het perron;
2. Het station sluit direct aan op een pad dat de bezoeker het landschap inleidt;
3. Er ligt een horecagelegenheid annex bezoekerscentrum in of bij het station;
4. Verblijfskwaliteit en uitstraling van het station passen bij een buitenpoortfunctie.

Daarnaast heeft het programma OV-knooppunten doelstellingen, die we willen bereiken door (onder andere) het verstrekken van een financiële bijdrage.

Doelstellingen:

1. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
2. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
3. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
4. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Door de plannen van de gemeente wordt het stationsgebied een prettiger plek om als reiziger over te stappen of te verblijven. Aan de dorpszijde ontstaat meer ruimte voor de reiziger. Een deel hiervan wordt overkapt zodat de treinreiziger beschut kan wachten op bus en auto.

De nieuwe trappen liggen in een rechte lijn in het verlengde van de tunnel. Door het directe doorzicht ontstaat een groter gevoel van sociale veiligheid en een betere routing van voetgangers richting het dorp en de bus (kenmerk 4/doelstelling 2/doelstelling 4).

Aan de zijde van het spoor komt een glazen achterwand, waardoor er rechtstreeks zicht ontstaat op de duinen en het Huis van Hilde. In de huidige situatie kijkt de reiziger nog tegen een gebouw/muur aan (kenmerk 1).

1.2 Urgentie/prioriteiten

Een ander criterium is de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan een bestuurlijke, beleids- of gebiedsprioriteit:

1. de mate waarin het knooppunt ligt in een door GS vastgestelde prioritaire corridor;
2. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan urgente opgaven van de MRA, zoals:

- a. het benutten van investeringen in het spoor (PHS);
 - b. bijdragen aan een integrale mobiliteitsopgave (Mirt NowA, Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Mirt Oostkant Amsterdam);
 - c. de ontwikkeling van buitenpoorten (Metropolitaan Landschap);
 - d. het verbeteren van de first en last mile (Mirt Stedelijke Bereikbaarheid);
3. de mate waarin het knooppunt prioriteit heeft binnen de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven;
 4. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het streven om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland rond OV-knooppunten te bouwen;
 5. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het oplossen van een gebiedsgebonden urgentie (bijvoorbeeld de saneringsproblematiek in Zaanstad);
 6. de mate waarin een project de mogelijkheid biedt een (eenmalige) kans te verzilveren.

Knooppunt Castricum ligt op een prioritaire corridor, de Zaancorridor. Binnen de Zaancorridor is Castricum geen prioritair knooppunt als het gaat om de bijdrage aan PHS/het aantal instappers. Als buitenpoort heeft Castricum echter wel een grote ontwikkelpotentie. Daarnaast is er sprake van een eenmalige kans om aan te haken bij geplande werkzaamheden/investeringen (het installeren van perronliften) van ProRail. Deze werkzaamheden vinden dit jaar plaats en door hierbij aan te sluiten kunnen de gemeente en de provincie voor relatief geringe kosten een aanzienlijke verbetering bewerkstelligen.

1.3 Financiële toetsing en andere subsidiemogelijkheden

1.3.1 Kostenraming ProRail

De kostenraming van ProRail is getoetst door de planeconoom van de provincie. Door de gemeente Castricum, met goedkeuring van ProRail, zijn de financieel relevante documenten vertrouwelijk aan de provincie beschikbaar gesteld. Momenteel loopt namelijk de aanbesteding voor de in deze memo omschreven werkzaamheden. Om een “level playing field” te garanderen is het noodzakelijk dat de mededingende partijen niet op de hoogte zijn van de geraamde projectkosten. Deze worden daarom niet in dit document vermeld.

De begroting van de werkzaamheden laat een realistisch beeld zien. De algemene indruk is dat de raming inhoudelijk goed en gedetailleerd is opgezet. De werkzaamheden zijn niet bijzonder complex van aard.

Geconcludeerd kan worden dat het project niet doorgang kan vinden zonder een bijdrage van de provincie.

Er bestaat een klein risico bestaat dat de kosten stijgen tussen het moment van raming en het verstrekken van de subsidie. De belangrijkste (externe) invloeden hierbij zijn:

- Prijsontwikkeling (inflatie e.d.)
- Gevolgen van wijzigingen van beleid en wet- en regelgeving
- Extreme marktontwikkelingen (marktspanning).

Aangezien de werkzaamheden bij een positief GS-besluit starten in augustus a.s. is de kans hierop klein en kan geconcludeerd worden dat de risico's in belangrijke mate beheersbaar zijn.

Er is mogelijk sprake kan zijn van synergievoordelen op basis van de omvang van het werk. Indien er sprake is van een aanbestedingsvoordeel op het totaalbedrag, zal het bedrag naar rato worden verminderd overeenkomstig de kostenverdeling op basis van de huidige kostenraming.

1.3.2 Andere subsidiemogelijkheden

Er heeft een check plaatsgevonden van eventuele andere subsidiemogelijkheden. De meest voor de hand liggende alternatieve budgetten om naar te kijken bij OV-knooppunten zijn de Uitvoeringsregeling Kleine Infra (voorheen BDU) en een eventueel fietsbudget. Vanwege de aard van de werkzaamheden zijn hier geen mogelijkheden.

Ook binnen de sectoren Groen en Regionale Economie en Erfgoed is gekeken maar bleken er geen mogelijkheden voor dit project.

1.4 Randvoorwaarden

Aan een financiële bijdrage van de provincie voor OV-knooppunten worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De bijdrage van de provincie is maximaal 50% van de kosten van het totale publieke pakket aan maatregelen binnen een gebiedsontwikkeling:

De bijdrage van de provincie is € 500.000,-, de geraamde projectkosten bedragen een veelvoud daarvan. Het voldoet derhalve aan deze eis.

2. Er zijn geen reguliere alternatieve financieringsmogelijkheden (subsidies en regelingen);

De quick scan van alternatieve financieringsmogelijkheden (zie bij 2.) heeft uitgewezen dat daar geen mogelijkheden zijn.

3. Het past binnen de regels van het TWIN-H project stedelijke vernieuwing rond OV-knooppunten en de wet- en regelgeving t.a.v. staatssteun.

Het past binnen TWIN-beleidskader stedelijke vernieuwing uit 2010. Daarin wordt onder andere gesteld dat:

De middelen bedoeld zijn voor OV-knooppunten en kunnen worden ingezet ten behoeve van:

- Functiemenging - wonen/ werken /voorzieningen. Verschillende functies genereren op verschillende tijden beweging in de openbare ruimte. Van belang is dat er op ieder tijdstip van de dag activiteiten zijn. Met voldoende activiteiten en beweging op straat ontstaat een gevoel van veiligheid en daardoor leefbaarheid;
- Goede (reizigers) voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Deze voorzieningen dienen bij voorkeur te worden geïntegreerd in de gebouwde omgeving door te stapelen (fietsenflat, parkeergarage) of door meervoudig grondgebruik;
- Fysieke investeringen die veiligheid creëren, bijv. gerelateerd aan (auto)verkeer op straat
- Goed functionerende en overzichtelijk ingedeelde openbare ruimte.

De sector Subsidies en Inkoop van de provincie heeft de aanvraag daarnaast getoetst aan de regels rondom staatssteun, en geconcludeerd dat daarvan geen sprake is.

4. Het effect van de investering moet binnen 5 jaar zichtbaar zijn.

De werkzaamheden starten in 2018 en zijn in 2019 afgerond.

5. Het gaat niet om een bijdrage aan een spoorse doorsnijding of andere spoorse zaken;

De voetgangerstunnel is een bestaande spoorse doorsnijding, die bedoeld is om reizigers naar de perrons te leiden. Maar het is niet deze functie die de provincie met een financiële bijdrage versterkt. De provincie draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van deze tunnel, zodat het knooppunt de rol van buitenpoort beter kan vervullen. Het gaat dan om een bijdrage aan het aanbrengen van luifels die de route tussen dorp en duin markeren, betere verlichting, bewegwijzering en een tunnelinrichting die aansluit op het thema recreatie, conform de suggesties die zijn gedaan in het kader van de pilot Buitenpoorten.

2. Advies

Geadviseerd wordt akkoord te gaan met een financiële bijdrage aan knooppunt Castricum, om de volgende redenen:

- Knooppunt Castricum heeft een aanzienlijke recreatieve potentie, die in de huidige situatie met een onaantrekkelijk stationsgebied, een tekortschietende bewegwijzering, ontbrekende voorzieningen en een slechte aansluiting op de recreatieve infrastructuur, niet wordt benut.
- Het gehele project draagt in belangrijke mate bij aan het behalen van de belangrijkste opgave voor Castricum, het versterken van de buitenpoortfunctie, en levert een bijdrage aan het behalen van meerdere programmadoelstellingen.
- Het ontwikkelen van buitenpoorten is niet alleen een doelstelling van de provincie, maar ook regionaal een speerpunt, doordat het onderdeel uitmaakt van het actieprogramma Metropolaan Landschap (MRA).
- Door de al geplande reguliere werkzaamheden van ProRail doet zich nu een eenmalige kans voor om met een relatief geringe investering het project uit te breiden en zo een groot resultaat te behalen voor knooppuntontwikkeling.
- De subsidieaanvraag voldoet aan de voorwaarden.