

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32276

Uw kenmerk
2019Z02476

Datum 14 maart 2019
Betreft Beantwoording vragen van het lid Ziengs (VVD) over het
bericht 'Heerhugowaard blij verrast met opstelterrein'

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Ziengs (VVD) over het bericht 'Heerhugowaard blij verrast met opstelterrein' (ingezonden op 8 februari 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht 'Heerhugowaard 'blij verrast' met opstelterrein'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven waarom ProRail teruggekomen is op haar eerdere besluit om een opstelterrein in Uitgeest aan te leggen en in plaats daarvan het opstelterrein in Heerhugowaard aanlegt?

Antwoord 2

In de plannen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voor de corridor Alkmaar-Amsterdam zaten zowel een opstelterrein in Uitgeest als in Heerhugowaard. ProRail heeft een variantenstudie verricht naar de maatregelen die nodig zijn om hoogfrequent spoorvervoer op de corridor Alkmaar-Amsterdam mogelijk te maken. Daaruit bleek dat de kostenraming voor de corridor fors hoger is dan het beschikbare budget. Met name de hogere kostenramingen voor de opstelterreinen Uitgeest en Heerhugowaard waren hier debet aan.

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een programma Behandelen en Opstellen. Uit een landelijke analyse van dit programma bleek begin 2018 dat de opstelbehoefte in de regio Noord-Holland kleiner was dan aanvankelijk was berekend. NS en ProRail hebben vervolgens gekeken naar oplossingen voor het budgetvraagstuk binnen PHS in combinatie met de veranderende opstelbehoefte. Gekeken is naar varianten waarbij de opstelterreinen kleiner gemaakt zouden worden of waarbij

¹ Noordhollands Dagblad, 5 februari 2019, 'Heerhugowaard 'blij verrast' met opstelterrein'
https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190205_86110208/heerhugowaard-blij-verrast-met-opstelterrein?utm_source=google&utm_medium=organic

een van de opstel terreinen zou komen te vervallen. Alleen de variant waarbij het opstel terrein te Uitgeest niet gerealiseerd zou worden, bleek kansrijk om binnen budget te blijven bij het gelijk houden van het projectdoel (een PHS-dienstregeling te gaan rijden). Op basis van deze constatering hebben IenW, ProRail, NS en DB Cargo zich in september 2018 voorgenomen het opstel terrein te Uitgeest niet te gaan realiseren. Dit onder voorbehoud van een impactanalyse om de totaalimpact in beeld te brengen (o.a. geluid en overwegveiligheid). Met de resultaten van deze impactanalyse is eind januari gezamenlijk besloten om het opstel terrein in Uitgeest te laten vervallen. Ook omdat de impact van het beoogde opstel terrein in Uitgeest (qua landschap, weidevogels en de Stelling van Amsterdam) groter was dan de impact van het opstel terrein op bedrijventerrein De Vaandel in Heerhugowaard. Via een zogenaamd corridoroverleg voor de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam is de regio hierbij betrokken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32276

Vraag 3

Is het waar dat er een ministerieel besluit ten grondslag lag aan het opstel terrein bij Uitgeest?

Antwoord 3

In 2015 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met gemeentes en provincie Noord-Holland over verschillende locatieopties voor het opstel terrein voor sprintermaterieel. Op basis van de gevoerde gesprekken heeft de toenmalig staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu begin 2016 aan de provincie Noord-Holland gemeld dat de locatie langs de N203, ten oosten van de A9, is vastgesteld als locatie voor een opstel terrein bij Uitgeest. Dit betrof destijds het zogenaamde besluit voorkeursalternatief. De verschillende voorkeursalternatieven voor de projecten binnen PHS Alkmaar-Amsterdam zijn vervolgens uitgewerkt in voorkeursvarianten. Daarover heeft inmiddels ook besluitvorming plaatsgevonden. De verschillende voorkeursvarianten voor PHS Alkmaar-Amsterdam (waaronder het opstel terrein Heerhugowaard) worden nu verder uitgewerkt in een ontwerp tracé besluit. Na het doorlopen van de tracéwetprocedure neem ik een definitief besluit.

Vraag 4

Is het waar dat het veranderen van de locatie voor het aan te leggen opstel terrein van Uitgeest naar Heerhugowaard een ambtelijk besluit is geweest zonder dat er aanvullend verkeersonderzoek is gedaan?

Antwoord 4

Voor PHS Alkmaar-Amsterdam neem ik een definitief besluit over de te treffen maatregelen met een (ontwerp)tracébesluit. In de periode voorafgaand aan dat besluit vinden conform de MIRT-systematiek steeds afwegingen plaats op bestuurlijk niveau. Daarbij wordt verder getrechterd richting een besluit en wordt nieuwe informatie adaptief meegenomen.

Voor PHS Alkmaar-Amsterdam is een overwegveiligheidsanalyse gedaan die in kaart brengt of de bestaande situaties nog steeds volstaan wanneer er hoogfrequent gereden wordt. Op basis van die analyse is een maatregelenpakket vastgesteld in overleg met de betreffende gemeentes. In de afgelopen maanden is aanvullend onderzoek gedaan om het verschil ten aanzien van de overwegveiligheid in kaart te brengen wanneer het opstel terrein in Uitgeest niet gebouwd zou worden. De uitkomst hiervan is dat de situatie niet significant wijzigt. De extra treinen rijden verdeeld over de dag voor en na de spitsen.

Aangezien de spits op deze corridor maatgevend is voor de overwegveiligheid (meeste treinen en meeste kruisende verkeer) brengt het besluit geen gewijzigd inzicht ten aanzien van overwegveiligheid: met de verschillende voorziene maatregelen is de veiligheid op orde. In het aanvullende onderzoek zat geen nadere verkeersanalyse. Op verzoek van drie gemeenten vindt nu aanvullend verkeersonderzoek plaats voor de lokale aansluitende wegen, zodat zij dit kunnen benutten voor de informatievoorziening aan inwoners en als wegbeheerder.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32276

Vraag 5

Kunt u aangeven wat voor gevolgen de verdere invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft voor het regionale spoor en de leefomgeving van de gebieden die aan deze corridors komen te liggen?

Antwoord 5

Met PHS krijgen de regio Alkmaar en de regio Zaanstreek een hoogwaardige treinverbinding met Amsterdam. De ambities van de regionale overheden om (fors) te verdichten rondom stations, wordt hiermee gefaciliteerd en gestimuleerd. Dit is goed voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied. Uiteraard hebben meer reizigerstreinen ook effecten op de leefomgeving, zoals geluid en meer passages over overwegen. Hiervoor worden passende maatregelen getroffen, die worden opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit. Dit Ontwerp Tracébesluit wordt komend jaar opgesteld op basis van onder andere effectstudies op de leefomgeving.

Vraag 6

Kunt u aangeven hoe PHS niet tot onevenredig lange dichtligtijden van spoorbomen zal leiden?

Antwoord 6

Er is geen sprake van onevenredig lange dichtligtijden door PHS. Het programma PHS is in 2010 vastgesteld met nadrukkelijke steun van alle betrokken provincies en gemeenten, omdat hoogfrequent treinvervoer in ieders belang is. Dat meer treinen tot langere dichtligtijden leidt, is altijd bekend geweest. Het effect is echter niet onevenredig groot.

Vraag 7

Kunt u de gevolgen voor de lokale verkeerssituaties in kaart brengen, nu duidelijk is dat door de invoer van PHS in de gemeenten Zaanstad, Castricum, Heiloo en Alkmaar de dichtligtijden van spoorbomen sterk toe zullen nemen?

Antwoord 7

Binnen het Landelijk Programma Overwegen (LVO), het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) en PHS Alkmaar-Amsterdam worden reeds (de noodzakelijke) maatregelen getroffen om de veiligheid op overwegen te verbeteren. Er is met een gewijzigd beeld over de opstel terreinen geen sprake van toename van het veiligheidsrisico op de overwegen. De dichtligtijden kunnen toenemen, maar uit de analyse blijkt dat dit niet leidt tot een verhoging van het veiligheidsrisico. Zoals ik in het antwoord op vraag 4 heb toegelicht wordt momenteel op verzoek van drie gemeenten aanvullend verkeersonderzoek gedaan, zodat zij dit kunnen benutten voor de informatievoorziening aan inwoners en als wegbeheerder.

Vraag 8

Kunt u aangeven of er in bepaalde situaties een ongelijkvloerse kruising gewenst is? Zo ja, wiens verantwoordelijkheid is de aanleg van een ongelijkvloerse kruising?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32276

Antwoord 8

Op basis van de eerder genoemde overwegveiligheidsanalyse is voor een groot aantal overwegen op de corridor PHS Alkmaar-Amsterdam reeds besloten maatregelen te treffen om de veiligheid te waarborgen. Hierover zijn afspraken gemaakt met de betreffende wegbeheerders. Voor de overwegen Guisweg in Zaandam en voor de Beverwijkerstraatweg in Castricum is een verbetering van de doorstroming nodig. Voor beide overwegen is een oplossing in beeld. In Zaandam betreft dit een ongelijkvloerse kruising in samenhang met de herontwikkeling van het wegenknooppunt. De financiering hiervoor is nog niet volledig rond. Daarover vinden gesprekken plaats in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn². In Castricum betreft dit een gelijkvloerse oplossing waarbij diverse maatregelen worden genomen om de doorstroming te bevorderen en de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren. Dit is onderdeel van het LVO. Het LVO werkt op basis van cofinanciering. Het LVO heeft het maatregelpakket positief beoordeeld en verzoekt de gemeente om cofinanciering op de vervolgstudie. Ik ga er vanuit dat de gemeente Castricum de aanpak van deze overweg voortvarend oppakt.

In z'n algemeenheid kan de noodzaak van een ongelijkvloerse kruising zowel voortkomen uit de toenemende hoeveelheid treinen als de toenemende hoeveelheid wegverkeer. De verantwoordelijkheid hiervoor is divers en dat maakt een kostenverdeling ook divers. Zo wordt bijvoorbeeld naar een gezamenlijke aanpak voor de Guisweg in Zaandam gekeken en wordt de onderdoorgang Vennewatersweg in Heiloo door ProRail aangelegd in opdracht van de gemeente Heiloo.

Vraag 9

Is er een plan van aanpak opgesteld door ProRail om de overweg in Castricum op de Beverwijksestraatweg bereikbaar te houden, nu er dagelijks 32 extra (lege) treinen voorbij zullen komen?

Antwoord 9

In de huidige dienstregeling rijden al 26 lege treinen tussen Uitgeest en Alkmaar. De inschatting is dat dit aantal door het genomen besluit over opstelrein Uitgeest met zeven treinen toeneemt. Deze treinen rijden voor de ochtendspits en na de avondspits. De vanuit LVO vastgestelde oplossing voor de Beverwijkerstraatweg voorziet in verschillende maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Deze maatregelen voldoen op het drukste moment in de spits en dus ook daarbuiten. Het is daarom belangrijk dat deze aanpassingen worden doorgevoerd.

² Afsprakenlijst bestuurlijke Overleggen MIRT, Kamerstuk 35000-A nr. 78 d.d. 22 november 2018

Vraag 10

Kunt u deze vragen zo snel mogelijk, doch uiterlijk voor het algemeen overleg spoor van 28 maart 2019, beantwoorden?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 10

Ja.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32276

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer