



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Terinzagelegging en zienswijzen	4
1.2	Plaats van reactienota in de planuitwerkingsfase	5
1.3	Registratie zienswijzen	5
1.4	Opzet van de Nota van Antwoord	5
2	Hoofdpijnen van de zienswijzen	6
2.1	Algemeen beeld van de zienswijzen	6
2.2	Hoofdpijnen van de zienswijzen	6
2.2.1	Beverwijkerstraatweg	6
2.2.2	Treinaantallen	7
2.2.3	Geluid	9
2.2.4	(Plan)Schade	11
3	Beantwoording van de zienswijzen	13

1

Inleiding

1.1

Terinzagelegging en zienswijzen

Deze reactienota bevat de reacties op de zienswijzen over het ontwerptracébesluit (OTB) voor het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Het project PHS Alkmaar – Amsterdam voorziet in aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur bij en in de omgeving van het tracé Alkmaar – Amsterdam.

Hiervoor is overeenkomstig de Tracéwet een tracébesluit (TB) nodig, dat tot stand komt volgens de reguliere Tracéwetprocedure. In het kader van deze procedure is een OTB opgesteld met bijbehorende toelichting en achtergrondrapportages. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat treedt op als bevoegd gezag voor de Tracéwet-procedure.

Het OTB voor het project PHS Alkmaar – Amsterdam heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder (bewoners, bedrijven en overige belangstellenden), een zienswijze indienen bij de Directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In deze Nota van Antwoord kunt u de reactie lezen op de zienswijzen en op welke wijze de zienswijzen, indien van toepassing, aanleiding hebben gegeven voor aanpassingen in het vastgestelde tracébesluit (TB) ten opzichte van het Ontwerptracébesluit (OTB). De Nota van Antwoord wordt afzonderlijk met het TB ter inzage gelegd. Daarnaast zijn de indieners van de zienswijzen afzonderlijk schriftelijk op de hoogte gesteld over de beantwoording.

Op 4 maart 2022 hebben de indieners een voortgangsbericht ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze brief is de stand van zaken van het project toegelicht. Daarnaast is aangegeven dat de beantwoording van zienswijzen meer tijd in beslag nam, omdat in de zienswijzen onderwerpen naar voren kwamen waar een oplossing voor moest worden uitgewerkt.

Op 13 april 2023 is een nieuw voortgangsbericht verzonden over de vorderingen van het tracébesluit. Hierin is opgenomen dat de vaststelling van het tracébesluit is gepland in het vierde kwartaal van 2023.

1.2

Plaats van reactienota in de planuitwerkingsfase

Het project PHS Alkmaar – Amsterdam bevindt zich in de planuitwerkingsfase. Tabel 1 geeft inzicht in de procedurele stappen die in het kader van de planuitwerking doorlopen worden. Stappen 1 tot en met 3 zijn met het publiceren van het TB en de daartoe behorende reactienota afgerond.

Tabel 1. Planuitwerkingsproces

1	Opstellen Ontwerptracébesluit (OTB)
2	Terinzagelegging OTB en mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen
3	Besluit en bekendmaking TB
4	Mogelijkheid om beroep in te dienen op het TB bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

1.3

Registratie zienswijzen

Zienswijzen konden worden ingediend bij de Directie Participatie. In deze reactienota zijn deze binnengekomen zienswijzen op het OTB PHS Alkmaar – Amsterdam behandeld. Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer. Dit registratienummer is vervolgens aangehouden in de reactienota. Dit is ter bescherming van de privacy van de indieners. De indieners van een zienswijze zijn door de Directie Participatie geïnformeerd over het aan hen toegekende registratienummer.

1.4

Opzet van de Nota van Antwoord

In het hiernavolgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) is kort het algemene beeld geschetst van de ingekomen zienswijzen. In dat hoofdstuk wordt vervolgens een toelichting gegeven op thema's die in de zienswijzen veelvuldig terugkomen. In hoofdstuk 3 is vervolgens de individuele reactie van de zienswijzen opgenomen. In dat hoofdstuk is de reactie terug te vinden op basis van het registratienummer dat is opgenomen in de reactie die is ontvangen door de Directie Participatie.

2

Hoofdpijnen van de zienswijzen

Op basis van de ingediende zienswijzen is in dit hoofdstuk een korte beschrijving van het algemene beeld van de zienswijzen opgenomen. Vervolgens is een toelichting opgenomen over de thema's die veelvuldig in de zienswijzen terugkomen. In de beantwoording van de individuele zienswijzen wordt, indien dit voor de beantwoording van toepassing is, naar deze nadere toelichting verwezen.

2.1

Algemeen beeld van de zienswijzen

In totaal zijn bij de Directie Participatie 66 zienswijzen ingediend. Een groot deel van deze zienswijzen heeft betrekking op de overweg Beverwijkerstraatweg. Daarnaast zijn in de zienswijzen veelvuldig zorgen geuit over onder andere de volgende thema's:

- Onduidelijkheid over treinaantallen en dienstregeling;
- Het wettelijk kader en de uitgangspunten van het geluidonderzoek;
- De effectiviteit van het toepassen van raildempers;
- Het ontbreken van metingen ten behoeve van het geluidonderzoek;
- Mogelijke waardedaling van onroerend goed als gevolg van het project.

2.2

Hoofdpijnen van de zienswijzen

Op basis van de ingediende zienswijze is in deze paragraaf een toelichting opgenomen over de thema's die in de zienswijze veelvuldig terugkomen. In de beantwoording van de individuele zienswijzen wordt, indien dit voor de beantwoording van toepassing is, naar deze nadere toelichting verwezen. De reactie op de individuele zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3.

2.2.1 Beverwijkerstraatweg

Indieners stellen dat de verkeersafwikkeling rondom de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg randvoorwaardelijk is voor het tracébesluit en onterecht niet is opgenomen in het (ontwerp)tracébesluit. Indieners stellen tevens dat ERTMS niet als mogelijke oplossing is onderzocht op deze overweg en dat een MER opgesteld dient te worden bij mogelijke oplossingen.

2.2.1.1 Beverwijkerstraatweg in het tracébesluit

De overweg Beverwijkerstraatweg is al vele jaren een knelpunt voor de doorstroming van het verkeer in Castricum. Dit wordt veroorzaakt door de combinatie van druk treinverkeer en druk wegverkeer. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) zijn al diverse studies gedaan om te komen tot een veilige overweg in de huidige situatie. Door het rijden van het toekomstige Programma

Hoofdfrequent Spoorvervoer op het traject Alkmaar – Amsterdam neemt het treinverkeer ter hoogte van de overweg verder toe met twee extra IC's per uur per richting. In het Ontwerptracébesluit PHS Alkmaar – Amsterdam zijn geen maatregelen voor deze overweg opgenomen, maar is verwezen naar de afstemming die het programma LVO heeft met de gemeente Castricum (ic na PHS).

Voor de korte termijn worden er vanuit LVO maatregelen genomen om de overweg veiliger te maken in de huidige situatie. Er worden gelijkvloerse maatregelen bij de overweg genomen in combinatie met lokale verkeerscirculatiemaatregelen. Deze maatregelen worden separaat van het tracébesluit uitgevoerd. Hierover vindt een participatietraject plaats, waarin lokale inbreng mogelijk is.

Om met extra intercity's, de PHS dienstregeling, te kunnen rijden is het nemen van deze korte termijn maatregelen niet voldoende. Er zijn meer ingrijpende maatregelen nodig. ProRail heeft onderzocht of er gelijkvloers een oplossing mogelijk is. Het blijkt niet haalbaar om op deze manier een veilige overweg te realiseren. Ook een significante vermindering van het wegverkeer leidt niet tot een voldoende veilige overweg na de invoering van PHS. Een ongelijkvloerse oplossing, naar verwachting een onderdoorgang, is nodig.

In het bestuurlijk overleg van 1 februari 2023 is tussen de gemeente Castricum, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Alkmaar, het ministerie IenW en ProRail besloten dat de invoering van PHS onverminderd het uitgangspunt is. Voor de lange termijn dient de optie van een ongelijkvloerse oplossing te worden behouden. Een ongelijkvloerse oplossing kan niet op korte termijn gerealiseerd worden. Dit wordt vanwege de lokale effecten via een separate planologische procedure met bijbehorend participatietraject mogelijk gemaakt. Bewoners, ondernemers, maatschappelijk organisaties en andere belanghebbenden zullen hierbij betrokken worden.

Bij de voorbereiding van deze planologische procedure wordt tevens gekeken naar de mogelijk nadelige milieueffecten en wordt beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is.

Tot dat de ongelijkvloerse oplossing gereed is kunnen er niet meer treinen rijden over de overweg (ic 16 reizigerstreinpassages per uur). Een verdere uitleg hierover is opgenomen in paragraaf 1.2 van het tracébesluit in de notie vooraf.

2.2.1.2 Oplossing ERTMS

European Rail Traffic Management System (ERTMS) wordt de Europese standaard voor treinbeveiliging- en besturing. Het systeem komt in Nederland in de plaats van een aantal beveiligingssystemen die nu naast elkaar bestaan. ERTMS wordt de komende jaren op de eerste corridors gerealiseerd. Op dit moment is er nog geen landelijke uitrol volgorde van ERTMS bekend, het is dus onbekend wanneer dit traject van ERTMS zal worden voorzien. Los van deze planning geeft ERTMS onvoldoende oplossend vermogen voor de overwegveiligheid. De tijdswinst die na de invoering van ERTMS ontstaat door het verkorten van dichtligtijden is niet genoeg om tot een veilige overweg te komen met de dienstregeling van PHS. Een ongelijkvloerse oplossing blijft daarmee, ook met invoering van ERTMS, de enige oplossing om na het rijden van de PHS dienstregeling tot een veilige situatie te komen.

2.2.2 Treinaantallen

Zienswijze: Indieners vragen zich af hoeveel treinen er daadwerkelijk meer gaan rijden op het tracé en wanneer.

In tabel 7 en 8 is weergegeven hoeveel reizigerstreinen er gemiddeld per periode (dag, avond of nacht) gaan rijden voor de bestaande en plansituatie op het tracé Amsterdam Alkmaar. De treinaantallen zijn gemiddeld over het jaar en over beide rijrichtingen, en gebaseerd op de realisatiegegevens van 2022 (voor de bestaande situatie) en op de PHS-prognose voor de plansituatie. De waarden in deze tabel geven dus aan hoeveel treinen er **gemiddeld** over het tracé rijden. Het kan dus zijn dat er aan het begin van de nacht meer treinen langsrijden dan later in de nacht.

Tabel 7. Reizigerstreinen huidige dienstregeling per uur per richting

Dag en tijdstip	Amsterdam – Zaandam v.v. #	Zaandam – Uitgeest v.v.	Uitgeest – Alkmaar v.v.	Alkmaar – Heerhugowaard v.v.
Maandag t/m vrijdag (spits)	8 treinen per richting	8 treinen per richting*	8 treinen, per richting	6 treinen, per richting
Maandag t/m vrijdag (overdag buiten spits)	8 treinen per richting	8 treinen per richting	6 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Maandag t/m vrijdag (na 20:00u)	4 treinen per richting	4 treinen per richting	4 treinen, per richting	3 treinen, per richting
Maandag t/m vrijdag (na 23:00u)	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	2 treinen, per richting
Weekend (overdag)	8 treinen, per richting	8 treinen, per richting	6 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Weekend (vroeg en laat)	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	3 treinen, per richting
Weekend (na 23:00u)	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	2 treinen, per richting
# Toelichting Het trajectdeel Amsterdam – Zaandam maakt geen deel uit van het tracébesluit. In de tabel zijn alleen de treinen opgenomen die onderdeel uitmaken van het scopegebied van het tracébesluit. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur vinden plaats in de projecten PHS Amsterdam en PHS Sloterdijk				
* Toelichting 8 treinen per richting: er rijden 8 treinen van Zaandam naar Uitgeest en 8 treinen van Uitgeest naar Zaandam. Totaal 16 per uur				

Tabel 8 geeft de uitgangspunten voor de PHS dienstregeling weer:

Tabel 8. Uitgangspunten reizigerstreinen PHS dienstregeling per uur per richting

Dag en tijdstip	Amsterdam – Zaandam v.v. #	Zaandam – Uitgeest v.v.	Uitgeest – Alkmaar v.v.	Alkmaar – Heerhugowaard v.v.
Maandag t/m vrijdag (spits)	12 treinen, per richting	12 treinen, per richting*	10 treinen, per richting	6 treinen, per richting
Maandag t/m vrijdag (overdag buiten spits)	12 treinen, per richting	12 treinen, per richting	8 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Maandag t/m vrijdag (na 20:00u)	6 treinen, per richting	6 treinen, per richting	6 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Maandag t/m vrijdag (na 23:00u)	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Weekend (overdag)	12 treinen, per richting	12 treinen, per richting	8 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Weekend (vroeg en laat)	6 treinen, per richting	6 treinen, per richting	6 treinen, per richting	4 treinen, per richting
Weekend (na 23:00u)	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting	4 treinen, per richting
# Toelichting Het trajectdeel Amsterdam – Zaandam maakt geen deel uit van het tracébesluit. In de tabel zijn alleen de treinen opgenomen die onderdeel uitmaken van het scopegebied van het tracébesluit. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur vinden plaats in de projecten PHS Amsterdam en PHS Sloterdijk				
* Toelichting 12 treinen per richting: er rijden 12 treinen van Zaandam naar Uitgeest en 12 treinen van Uitgeest naar Zaandam. Totaal 24 per uur				

Aantal goederentreinen

In de huidige situatie is op station Uitgeest een keervoorziening aanwezig voor goederentreinen uit Amsterdam – Westhaven richting Tata-staal en vice versa. Deze keervoorziening is in de huidige situatie geschikt voor treinen van circa 440 meter. In de projectsituatie kunnen goederentreinen rijden van circa 740 meter. Wat betreft de aantallen goederentreinen rijdt er in de huidige situatie per dag gemiddeld door het jaar genomen circa 1 goederentrein. Deze rijdt gebruikelijk in de avond of nacht. In de toekomstige projectsituatie wordt er geen groei van het aantal goederentreinen verwacht. Daarnaast worden bij stremming op de route via Haarlem treinen bijgestuurd via Uitgeest. Ook zijn er perioden van enkele weken (zogenoemde campagnes) waarin er lokaal meer goederenverkeer is. Dit betreft dan circa 5 treinen per dag.

Vanaf Uitgeest richting Alkmaar en verder rijden er geen goederentreinen.

2.2.3 Geluid

2.2.3.1 Wettelijk kader geluid

Indieners vragen zich af in welke gevallen geluidmaatregelen worden getroffen en in welke gevallen niet.

De Wet milieubeheer (Wm) stelt eisen aan de maximale geluidproductie van de spoorweg in de vorm van zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's). Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. De exacte ligging en waarde van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister.

Bij de voorbereiding van een project wordt met een rekenmodel berekend of de situatie na uitvoering van het project binnen de geldende GPP's blijft (binnen de toegestane geluidruimte). Als uit de toets aan de GPP's volgt dat na uitvoering van het project binnen de geldende GPP's gebleven wordt, kan het project zonder verder Akoestisch onderzoek op woningniveau worden uitgevoerd. Als de situatie na uitvoering van het project leidt tot een overschrijding van de GPP's, dan kunnen maatregelen worden getroffen aan de bron van het geluid of in de overdracht zodat de GPP's nageleefd kunnen worden. Als na het treffen van deze maatregelen nog niet kan worden voldaan aan de GPP's, is een wijziging van een of meerdere GPP's mogelijk of noodzakelijk.

Als een GPP gewijzigd wordt, is altijd onderzoek nodig naar het geluid op de woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Hierbij wordt getoetst of de geluidsbelasting op gevoelige bestemmingen de streefwaarde overschrijdt. In het algemeen is de streefwaarde van een geluidgevoelig object gelijk aan de waarde van de geluidsbelasting bij het vastgestelde GPP.

Wanneer uit de geluidberekeningen blijkt dat streefwaarden worden overschreden, moeten maatregelen in beeld worden gebracht waarmee de geluidsbelasting tot onder de streefwaarde kan worden gebracht. De maatregelen die in aanmerking komen zijn raildempers, geluidschermen, geluidswallen en brugmaatregelen. Bij het onderzoek naar maatregelen wordt een zogenoemde doelmatigheidsafweging gemaakt waarin de kosten worden afgezet tegen de geluidreductie. De manier waarop deze doelmatigheidsafweging moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd.

Meer informatie over de GPP's is te vinden op

<https://www.prorail.nl/veelgestelde-vragen/wat-is-een-geluidproductieplafond-gpp>.

Uit het geluidonderzoek is gebleken dat op 135 referentiepunten sprake is van overschrijdingen van het vigerende GPP. Ter hoogte van deze locaties heeft aanvullend Akoestisch onderzoek op woningniveau plaatsgevonden en zijn geluidmaatregelen onderzocht. Ten behoeve van het project zijn geluidmaatregelen in de vorm van raildempers (Heerhugowaard, Alkmaar, Heiloo, Castricum) en geluidschermen (Alkmaar) noodzakelijk. Voor meer informatie over dit onderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 4.2 van de toelichting van het tracébesluit.

2.2.3.2 Meten versus rekenen

Indieners stellen dat er hogere dB's worden gemeten langs het tracé. In het OTB is het aantal dB's berekend zonder dat er metingen zijn gedaan. De metingen die door indieners zijn gedaan verschillen met de berekenende geluidbelasting.

Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In het Reken- en meetvoorschrift 2012 staat beschreven op welke wijze er mag worden gerekend. Ten behoeve van het geluidonderzoek dat is uitgevoerd voor dit project vinden geen metingen plaats op locaties buiten. Geluidonderzoek is gebaseerd middels het gebruik van modellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Het onderzoek wordt met behulp van modelberekeningen verricht om de volgende redenen:

- Het RIVM voert jaarlijks metingen en berekeningen (monitoringsonderzoek) uit om te toetsen of de geluidproductieplafond-berekeningen in overeenstemming zijn met de situatie buiten;
- Toekomstige situaties zijn niet te meten (de toekomstige situatie is immers nog niet aanwezig);
- De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden (zoals weersomstandigheden/verkeersaanbod) zich nooit voordoen. Derhalve zijn deze omstandigheden tijdens een meting niet representatief;
- Metingen zijn zeer intensief en zeer prijzig, dit vanwege de grote aantallen geluidgevoelige objecten in het onderzoeksgebied. Hierdoor is het uitvoeren van metingen praktisch niet uitvoerbaar voor alle objecten, berekeningen met modellen daarentegen wel.

De gehanteerde rekenmodellen zijn voorgeschreven in het Reken- en meetvoorschrift. Deze rekenmodellen zijn onder andere gebaseerd op metingen die voor de gehanteerde treintypes zijn uitgevoerd door het RIVM.

2.2.3.3 Uitgangspunten geluidsmodel

Indieners geven aan vragen te hebben over de uitgangspunten die zijn gehanteerd in het geluidonderzoek.

Om de geluidhinder van het spoorweglawaai te bepalen is voor elke situatie (referentiesituatie 2030 en de voorkeursvariant) een geluidmodel opgesteld en doorerekend conform Standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Voor de geluidmodellering in de eindsituatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De ligging en de hoogte van het spoor ten opzichte van het omliggende gebied;
- Intensiteiten en snelheden van reizigerstreinen en goederentreinen overdag, in de avond en in de nacht (waaronder ook lege reizigerstreinen van en naar opstel terreinen);
- De akoestische eigenschappen (geluiduitstraling) van de bruggen waarover de treinen rijden;
- Bestaande en nieuwe geluidschermen langs het spoor, maar ook objecten zoals kruisende spoorviaducten of naastgelegen geluidswallen of spoortaluds;
- De spoorconstructie zoals het type dwarsliggers (houten dwarsliggers leveren meer geluid dan betonnen dwarsliggers), het type wissels en het aanwezig zijn van voegen in het spoor;
- De bebouwing langs het spoor, die geluid kan tegenhouden en reflecteren;
- De eigenschappen van de bodem in de omgeving (water, asfalt, grasland etc.);
- De mogelijkheid tot het plaatsen van schermen en raildempers.

2.2.3.4 Effectiviteit raildempers

Indieners stellen twijfels te hebben over de effectiviteit van raildempers aangezien deze een beperkte geluidsvermindering bewerkstelligen en alleen in combinatie met geluidschermen effectief kunnen zijn.

Uit de berekeningen volgt dat raildempers zorgen voor een reductie van ongeveer 2 tot 3 dB. De effectiviteit van raildempers (d.w.z. de hoeveelheid geluid dat wordt gedempt) is opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Deze geluidreductie is gebaseerd op metingen. Het is wettelijk voorgeschreven dat in de berekeningen gerekend dient te worden volgens het RMG2012 en daarmee dus ook gerekend wordt met de correctietermen (= effectiviteit raildempers geluid) voor raildempers. Op de locaties waar alleen raildempers worden gerealiseerd is de overschrijding van de geluidproductieplafonds minder dan 3 dB. Het realiseren van enkel raildempers is op deze locaties zorgt ervoor dat de geluidsbelasting onder de wettelijke norm komt en is financieel doelmatig.

2.2.4 (Plan)Schade

Indieners stellen dat er sprake zou kunnen zijn van waardevermindering in verband met onder andere de toenemende geluidsoverlast.

Het is mogelijk om een verzoek tot bestuursrechtelijke schadevergoeding in te dienen wanneer men schade ondervindt door het project PHS Alkmaar – Amsterdam of bijbehorende werken. Bestuursrechtelijke schadevergoeding betreft schadevergoeding op grond van rechtmatig genomen besluiten door bestuursorganen en rechtmatige uitvoeringshandelingen. Hierbij worden de volgende schades onderscheiden:

– *Schade in relatie tot aankoop of onteigening;*

Wanneer objecten of percelen verworven worden, is er sprake van volledige schadeloosstelling. Het uitgangspunt hierbij is dat de rechthebbende voor en na de aankoop of onteigening in een gelijkwaardige vermogens of inkomenspositie dient te verkeren.

– *Schade als gevolg van het tracébesluit (nadeelcompensatie);*

Burgers, bedrijven en rechtspersonen die niet betrokken zijn bij de verwerving van objecten en percelen kunnen nadeel ondervinden van de maatregelen aan de sporen en de maatregelen in verband met de aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van de spoorweg. De Tracéwet ziet toe op schade die het gevolg is van het Tracébesluit Alkmaar – Amsterdam en rechtmatig genomen maatregelen of besluiten die hieruit voortvloeien, voor zover deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Verzoeken om schadevergoeding in deze gevallen worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de ‘Beleidsregelnadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2019’.

– *Behandeling verzoeken om nadeelcompensatie;*

Deze verzoeken kunnen na bekendmaking van het Tracébesluit Alkmaar – Amsterdam worden ingediend. Pas na het onherroepelijk worden van het besluit ontstaat het recht op schadevergoeding. De beslissing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is een besluit als bedoeld in artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht en is vatbaar voor bezwaar en beroep bij de bestuursrechter. ProRail is door de minister gemandateerd om namens de minister een besluit te nemen op deze verzoeken.

Dit verzoek kan gericht worden aan:

ProRail

t.a.v Directeur Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed (LJV)

Postbus 2038

3500 GA Utrecht

– *Schade bij verlegging van kabels en leidingen (K&L);*

Kabel en leidingbeheerders die als gevolg van de uitvoering van dit project kabels en leidingen moeten verleggen en/of aanpassen kunnen een verzoek tot schadevergoeding indienen. Er zijn verschillende schaderegelingen die afhankelijk van de rechtspositie van toepassing zijn:

- Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten Rijkswaterstaatwerken en spoorwegwerken 1999 (NKL 1999). Dit is een beleidsregeling voor beheerders van kabels en leidingen die gecompenseerd willen voor verlegging binnen het beheergebied van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De regeling heeft alleen betrekking op K&L die onder één van de categorieën van de Belemmeringenwet Privaatrecht vallen;
- Telecommunicatiewet. Deze wet bevat een schaderegeling voor verleggingen van telecomkabels die onder de reikwijdte van de Telecommunicatiewet vallen;
- Overeenkomst inzake verleggingen van K&L buiten het beheersgebied (Overeenkomst 1999). De Overeenkomst 1999 is gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, EnergieNed, Vewin en Velin, waarin afspraken zijn gemaakt over vergoeding van kosten van verlegging die veroorzaakt worden door of namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De werking van de Overeenkomst strekt zich uit tot die infrastructurele projecten, die door de minister en/of ProRail worden uitgevoerd met betrekking tot K&L waarop een erkenning van openbaar belang als bedoeld in de Belemmeringenwet Privaatrecht van toepassing is.

– *Civielrechtelijke schadevergoeding*

De hierboven beschreven schadevergoedingen hebben geen betrekking op schade veroorzaakt door onrechtmatige gedragingen. Hiermee wordt bedoeld zaakschade (of bouwschade) aan bijvoorbeeld opstallen als gevolg van uitvoerende werkzaamheden zoals bemaling of heiwerkzaamheden. In voorkomende gevallen kan er op grond van het civiele recht grond zijn voor een schadevergoeding. Daarbij zal steeds de vraag moeten worden gesteld waardoor de schade is veroorzaakt.

3

Beantwoording van de zienswijzen

Hieronder is een overzicht opgenomen van de beantwoording van alle ingediende zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit. Alle indieners van de zienswijzen worden daarnaast persoonlijk schriftelijk op de hoogte gesteld over de beantwoording van de door hen ingediende zienswijze.

79650160

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is tegen het plaatsen van de geluidswal bij diens woning omdat indiener bang is dat de geluidswal een negatief effect heeft voor vogels en de heg in de tuin. Indiener is tevens van mening dat de geluidwal ontsierend is en onderhoud van de heg bemoeilijkt.	Op de locatie van de spoorwegovergang Westerweg te Limmen zal als gevolg van dit tracébesluit geen geluidscherm worden geplaatst. Dit is een wijziging ten opzichte van het OTB.

79671580

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener informeert of het realiseren van een nieuw station tussen Heerhugowaard en Schagen is overwogen en of dit te combineren is met het nieuw te realiseren opstelsterrein. Dit uit overweging om de N242 te ontlasten.	Het tracébesluit maakt maatregelen mogelijk om het traject geschikt te maken voor een frequentieverhoging. Of een nieuw station verder op de lijn haalbaar is, is hiervoor niet noodzakelijk en daarom niet onderzocht.
2	Indiener geeft aan dat uit een collectief een gebiedsvisie is opgesteld, en verzoekt kennis te nemen van deze gebiedsvisie en deze bij in het OTB te betrekken.	De gebiedsvisie energie Alton heeft betrekking op het (te ontwikkelen) glastuinbouwgebied in de nabije omgeving van het opstelsterrein. Het opstelsterrein ligt naast het gebied waar deze visie betrekking op heeft, waardoor er geen directe raakvlakken zijn.

79684669

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verwacht een toename van geluidsoverlast door de hogere treinfrequentie.	Om de mogelijke geluidseffecten van een hogere treinfrequentie te berekenen is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Hierin worden de benodigde maatregelen als gevolg van het project beschreven. Na het treffen van de geluidmaatregelen die zijn opgenomen in het tracébesluit bedraagt de geluidbelasting op uw woning 56 dB en blijft de waarde onder het geluidproductieplafond. Ten gevolge van de aan te leggen raildempers neemt de gemiddelde geluidsbelasting af ten opzichte van de huidige situatie.
2	Indiener stelt dat de te realiseren hogere treinfrequentie niet nodig is doordat de groeiprognoze niet meer actueel is vanwege Corona. Daarnaast stelt indiener dat de treinfrequentie niet noodzakelijk is omdat buiten de spits niemand gebruikt maakt van de trein.	Corona heeft inderdaad gezorgd voor een vertraging van de groei waardoor de groeiprognozes zijn bijgesteld. De NS verwacht in 2025 weer op het niveau van 2019 te zijn. Ook de bijgestelde prognoses in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 laten in de toekomst nog steeds een hoge bezetting zien voor 2040 op deze verbinding. De voorgenomen maatregelen zijn daarmee nog steeds nodig om de verwachte groei op te kunnen vangen.

79936968

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener woont in de omgeving van het emplacement Alkmaar Zuid en ervaart al jaren geluidoverlast. Veelvuldig overleg hierover met ProRail heeft niet geleid tot resultaat. Indiener geeft daarbij aan dat de geluidsoverlast door de hogere treinfrequentie zal toenemen en verzoekt tot het nemen van geluidsreducerende maatregelen bij het emplacement.	Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning van de indiener geen geluidproductieplafonds worden overschreden. Daarom worden er geen maatregelen getroffen op deze locatie. Voor het optreden van booggeluid bestaat geen toetsingskader of wetgeving. Desalniettemin wordt booggeluid zoveel als mogelijk voorkomen door het toepassen van een Stationair Conditionerings Systeem (SCS). In Alkmaar staan nagenoeg alle wissels onder invloed van een SCS en ook de spoorboog in Alkmaar is voorzien van een SCS. Vanwege de aanpassing van het emplacement wordt er aanvullend op de bestaande SCS'en voor 3 verbindingen een SCS toegepast (55B, 57 en 77B/81A). Daarnaast wordt vanwege de aanpassing van het emplacement een geluidscherm gerealiseerd aan de binnenzijde van de spoorboog. Ook voor het doorgaande treinverkeer is in de spoorboog een geluidscherm voorzien om te kunnen voldoen aan de regels uit de Wet milieubeheer. Beide geluidschermen worden niet geplaatst om het booggeluid te reduceren maar zullen hier wel aan bijdragen. Met de bestaande en aanvullende SCS'en en geluidschermen wordt een structurele oplossing geboden voor het booggeluid. Dit is opgenomen in het besluit in artikel 9 'Geluidbeperkende maatregelen' en de toelichting in paragraaf 4.3.3. emplacement Alkmaar.
2	Indiener stelt dat door de hogere treinfrequentie fijnstof zal toenemen. Dit wordt volgens indiener veroorzaakt door het rangeren en remmen.	Voor dit tracébesluit is een deelrapport Lucht toegevoegd, waarin de effecten voor luchtkwaliteit zijn beschreven. Er worden op basis van dit TB enkel elektrische reizigerstreinen toegevoegd. Het spoor is maar voor een heel klein deel verantwoordelijk voor de totale fijnstofconcentratie (en luchtverontreiniging in het algemeen) op een locatie. Daarnaast bevinden de fijnstofconcentraties zich in het gehele onderzoeksgebied ruim onder de grenswaarden. Het klopt dat hogere treinfrequenties over het algemeen leiden tot een iets hogere uitstoot van fijnstof. Bij elektrisch materieel is dit vooral een gevolg van slijtageprocessen (bijvoorbeeld bij remmen). Echter, het effect hiervan op de fijnstofconcentraties zal uitermate klein zijn.
3	Indiener stelt dat de RUD NHN tegelijkertijd controlerende partij, vergunningverlener en klachtenbehandelaar is. Indiener stelt dat hierdoor klachten niet onpartijdig worden behandeld.	Hoewel het geen verband houdt met het TB merken wij ten overvloede op dat de RUD NHN (inmiddels Omgevingsdienst Noord-Holland Noord) inderdaad verantwoordelijk is voor zowel het verlenen van de vergunning, het controleren van de naleving daarvan als ook het behandelen van klachten. Dit is voor alle gemeenten in Nederland op dezelfde manier geregeld, waarbij de omgevingsdienst door gemeenten gemandateerd is voor deze taken. Echter gaat het hierbij altijd om verschillende afdelingen, waarbij iedere afdeling verantwoordelijk is voor een andere taak. Het verlenen van vergunningen gebeurt door een andere afdeling dan het toezicht, de handhaving en de klachtenafhandeling. De controle is altijd gebaseerd op vergunningen of wettelijke eisen. Er kan dan ook niet gehandhaafd worden als er geen wetgeving of vergunning aan ten grondslag ligt. Daarbij wordt er van overheidsinstellingen verwacht te allen tijde onpartijdig de taken uit te voeren.

79936968

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
4	Indiener heeft de volgende eisen: – het treffen van aanvullende geluidmaatregelen in de vorm van raildempers en schermen in het gebied van het emplacement Alkmaar Zuid; – Een structurele oplossing voor het booggeluid; – Een onderzoek naar fijnstof voor het remmen van treinen; – Transparantie en onafhankelijke naleving van de geluidsoverlast door fysieke metingen op cruciale punten voor langere tijd en dus niet op basis van modellen en berekeningen.	Voor het optreden van booggeluid bestaat geen toetsingskader of wetgeving. Desalniettemin wordt booggeluid zoveel als mogelijk voorkomen door het toepassen van een Stationair Conditionerings Systeem (SCS). In Alkmaar staan nagenoeg alle wissels onder invloed van een SCS en ook de spoorboog in Alkmaar is voorzien van een SCS. Vanwege de aanpassing van het emplacement wordt er aanvullend op de bestaande SCS'en voor 3 verbindingen een SCS toegepast (55B, 57 en 77B/81A). Daarnaast wordt vanwege de aanpassing van het emplacement een geluidsschermbaan gerealiseerd aan de binnenzijde van de spoorboog. Ook voor het doorgaande treinverkeer is in de spoorboog een geluidsschermbaan voorzien om te kunnen voldoen aan de regels uit de Wet milieubeheer. Beide geluidsschermen worden niet formeel geplaatst om booggeluid te reduceren maar doen dit uiteraard wel. Met de bestaande en aanvullende SCS'en en geluidsschermen wordt een structurele oplossing geboden voor het booggeluid. Spooraanpassingsprojecten worden beoordeeld op basis van berekeningen. Aanpassingen in de toekomst zijn namelijk nog niet te meten (zie ook par. 2.2.3.2 Nota van Antwoord). De mogelijke effecten voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het deelrapport Lucht. Het spoor is voor een heel klein deel verantwoordelijk voor de totale fijnstofconcentratie (en luchtverontreiniging in het algemeen) op een locatie. De fijnstofconcentraties bevinden zich in het gehele onderzoeksgebied ruim onder de grenswaarden. Het klopt dat hogere treinfrequenties over het algemeen leiden tot een iets hogere uitstoot van fijnstof. Bij elektrisch materieel is dit vooral een gevolg van slijtageprocessen (bijvoorbeeld bij remmen). Echter, het effect hiervan op de fijnstofconcentraties zal uitermate klein zijn.

79988511

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt overlast te ervaren van booggeluid aan de zuidzijde van station Alkmaar. Veelvuldig overleg hierover met ProRail heeft niet geleid tot resultaat. Indiener geeft daarbij aan dat de geluidsoverlast door de hogere treinfrequentie zal toenemen. Indiener maakt zich hier zorgen over.	Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning van de indiener geen geluidproductieplafonds worden overschreden. Daarom worden er geen maatregelen getroffen op deze locatie. Voor het optreden van booggeluid bestaat geen toetsingskader of wetgeving. Desalniettemin wordt booggeluid zoveel als mogelijk voorkomen door het toepassen van een Stationair Conditionerings Systeem (SCS). In Alkmaar staan nagenoeg alle wissels onder invloed van een SCS en ook de spoorboog in Alkmaar is voorzien van een SCS. Vanwege de aanpassing van het emplacement wordt er aanvullend op de bestaande SCS'en voor 3 verbindingen een SCS toegepast (55B, 57 en 77B/81A). Dit is toegevoegd aan de geluidbeperkende maatregelen in artikel 9 van het besluit. Daarnaast wordt vanwege de aanpassing van het emplacement een geluidsschermbaan gerealiseerd aan de binnenzijde van de spoorboog. Ook voor het doorgaande treinverkeer is in de spoorboog een geluidsschermbaan voorzien om te kunnen voldoen aan de regels uit de Wet milieubeheer. Beide geluidsschermen worden niet formeel geplaatst om booggeluid te reduceren maar doen dit uiteraard wel. Met de bestaande en aanvullende SCS'en en geluidsschermen wordt een structurele oplossing geboden voor het booggeluid ter hoogte van de woning van de indiener.

79988511

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
2	Indiener stelt dat de geluidsberekeningen zonder metingen niet representatief zijn voor de geluidsoverlast op locatie en verzoekt tot Akoestisch onderzoek op locatie.	Ten behoeve van het geluidonderzoek dat is uitgevoerd voor dit project vinden geen metingen plaats op locaties buiten. Geluidonderzoek is gebaseerd middels het gebruik van modellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In hoofdstuk 2.2.3.2 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom er ten behoeve van het geluidonderzoek geen metingen worden verricht. Het RIVM voert jaarlijks wel meting en berekeningen (monitoringsonderzoek) uit om te toetsen of de geluidproductieplafondberekeningen in overeenstemming zijn met de situatie buiten.

80088244

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg en Guisweg onderdeel behoort te zijn van het OTB en niet slechts als raakvlakproject.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. In paragraaf 1.5 van de toelichting van het tracébesluit wordt ingegaan op de overgang bij de Guisweg.
2	Indiener stelt dat het onduidelijk is hoe raakvlakproject Beverwijkerstraatweg wordt gefinancierd. In tegenstelling tot het project Guisweg waar wel aanvullend budget beschikbaar is en de planstudie inmiddels is gestart. Voor de Beverwijkerstraatweg is dit nog geheel onduidelijk.	De maatregelen aan de overweg op de Beverwijkerstraatweg en de financiering hiervan zijn geen onderdeel van dit tracébesluit.
3	Indiener stelt dat het project moet anticiperen op de toekomst als beschreven in Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Hierin is een variant opgenomen om te gaan rijden met 4 sprinters en 8 intercity's.	De dienstregeling wordt elk jaar door NS vastgesteld en kan ook zonder tracébesluit worden gewijzigd, mits de capaciteit op spoor en stations toereikend is. Het klopt dat voor de lange termijn ook andere dienstregelingsmodellen worden onderzocht (voor na PHS), waaronder het rijden met 4 sprinters en 8 intercity's. Hier zijn echter nog geen besluiten over genomen. Voor dit tracébesluit is het doel om met de ombouw van station Uitgeest en de aanpassingen van de sporenlayout, het mogelijk te maken om in de toekomst met meer treinen te gaan rijden tussen Alkmaar en Amsterdam. Het uitgangspunt in dit besluit is een dienstregeling van 6 sprinters en 6 intercity's.

80099575

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt het geluidscherm ter hoogte van Runxputteweg door te trekken tot aan diens woning daar ze geluidshinder ondervinden. Indiener vindt het onduidelijk waarom het scherm niet is doorgetrokken omdat hun woning dichterbij het spoor staat dan de burens.	Om de mogelijke geluidseffecten van het project te berekenen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Uit dit geluidonderzoek blijkt dat ter hoogte van uw woning de geluidproductieplafonds als gevolg van het project worden overschreden. Omdat er sprake is van een overschrijding, is onderzoek gedaan naar maatregelen. Op het spoor ter hoogte van uw woning worden raildempers geplaatst. Na plaatsing van deze raildempers is er op de genoemde locatie geen sprake van een overschrijding. Een geluidscherm is daarom niet noodzakelijk.

80331098

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat, op basis van uitgevoerde studies, een ongelijkvloerse kruising de enige juiste oplossing is om met de toename door PHS een veilige situatie te kunnen bewerkstelligen.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
2	Indiener stelt dat de oplossing en de financiering van de Beverwijkerstraatweg onderdeel van het besluit moeten zijn vanwege de randvoorwaardelijkheid.	De maatregelen aan de overweg op de Beverwijkerstraatweg en de financiering hiervan zijn geen onderdeel van dit tracébesluit. In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg.
3	Frequentieverhoging (conform PHS) kan volgens indiener niet plaatsvinden, omdat er geen structurele oplossing is voor de Beverwijkerstraatweg. De ILT zal toetsen of alle maatregelen conform de opgestelde risicoanalyse zijn uitgevoerd.	Dat is correct. Totdat er een ongelijkvloerse oplossing is gerealiseerd op de Beverwijkerstraatweg kan er geen frequentie verhoging plaatsvinden op deze overweg.
4	Particuliere overweg 075/054.657 ontbreekt in het OTB. Indiener is van mening dat onderzocht moet worden of de overweg kan worden opgeheven. De maatregel moet worden toegevoegd aan het Besluit.	In het tracébesluit zijn maatregelen opgenomen die nodig zijn om PHS mogelijk te maken. Uit onderzoek van ProRail blijkt dat deze overweg wordt opgeheven. Dit is tevens opgenomen in het tracébesluit in artikel 1 tabel is een overzicht opgenomen met maatregelen aan overwegen. Hierin is opgenomen dat de Particuliere overweg (Neeltje Groentjesstraat) wordt opgeheven.
5	Indiener verzoekt om een prognose voor de toekomst te geven voor goederentreinen op het keerspoor.	In hoofdstuk 1.3 van de toelichting van het tracébesluit worden de uitgangspunten voor goederentreinen beschreven. Per dag keert er nu en in de toekomst circa 1 trein in Uitgeest. Daarnaast worden bij stremming op de route via Haarlem treinen bijgestuurd via Uitgeest. Ook zijn er perioden van enkele weken (zogenoemde campagnes) waarin er lokaal meer goederenverkeer is. Dit betreft dan circa 5 treinen per dag. Verder rijden er geen goederentreinen op deze corridor.
6	Indiener stelt dat niet onderbouwd is waarom de keervoorziening niet op het emplacement Uitgeest kan, terwijl het om 1 trein per dag gaat. Vanwege de negatieve effecten van het keerspoor, moet de noodzaak onderbouwd worden.	Het behouden van de keervoorziening op het emplacement Uitgeest is niet mogelijk, omdat er op het emplacement onvoldoende lengte is om een goederentrein van 740 meter te kunnen laten keren. Zelfs als er voldoende ruimte wordt gemaakt, verstoort dit de dienstregeling van de reizigerstrein. Wanneer er een goederentrein op het emplacement moet keren betekent dit dat er 30 tot 60 minuten geen reizigerstreinen kunnen rijden richting Uitgeest. Dat is niet acceptabel.
7	Indiener stelt dat niet onderbouwd is waarom het bufferspoor van 300 meter niet ingezet kan worden voor kerende goederentreinen en waarom een lengte van 740 meter niet toereikend is.	Het toekomstig Europese goederenspoornetwerk gaat uit van treinen van maximaal 740 meter. In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. In verband met veiligheidssystemen, de aansluiting op het huidige spoor en de omloopvoorzieningen (wissels) van de locomotief, is om met de goederentrein te kunnen keren een lengte van 1 kilometer noodzakelijk. Het bufferspoor van 300 meter kan niet ingezet worden als goederenkeerspoor, omdat deze te kort is. Daarnaast ligt het bufferspoor aan de verkeerde kant van het doorgaande spoor om ingezet te kunnen worden als keervoorziening.
9	Indiener stelt dat niet is onderbouwd waarom het goederenkeerspoor zo ver van bestaande spoor (11 meter) wordt aangelegd. De ontwerpvoorschriften spoor (OVS) staan een kleinere afstand toe.	Het goederen spoor ligt op 11 meter omdat daarmee voorkomen wordt dat het bestaande spoor ondergraven en buiten dienst genomen moet worden om een voldoende dragend zandbaan voor het nieuwe spoor aan te leggen. Het bestaande spoor zou daarvoor langere tijd buiten dienst moeten omdat de stabiliteit dan aangetast zou worden. Alternatief zou een tijdelijke damwand kunnen zijn langs het bestaande spoor, maar ook daarvoor zal het spoor vaak of lang buiten dienst moeten worden gesteld. Het plaatsen van tijdelijke damwanden kost enkele miljoenen.

80331098

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
10	Indiener stelt dat niet is onderbouwd waarom naast het goederenkeerspoor een onderhoudsberm is opgenomen. Deze is er in de huidige situatie ook niet.	Een onderhoudsstrook naast het goederenkeerspoor is noodzakelijk om onderhoud te kunnen plegen aan de spoorbaan en de watergangen. Daarnaast fungeert deze strook ook als steunberm om de spoorbaan stabiel te houden en verzakkingen te voorkomen. Conform de huidige ontwerpvoorschriften dient een dergelijke berm hier te worden aangelegd.
11	Indiener stelt dat niet is onderbouwd waarom de watergang naast het goederenkeerspoor breder is dan de huidige watergang.	Om het nieuwe spoor aan te kunnen leggen moeten de aanwezige watergangen gedempt worden. Deze gedempte watergangen moeten gecompenseerd worden volgens de eisen van het waterschap. Hierdoor is sprake van een minimale diepte en breedte voor nieuwe watergangen en moet binnen het peilgebied (gebied met eenzelfde waterstand) van de huidige watergang gecompenseerd worden. Door deze eisen worden de watergangen breder dan de bestaande watergangen. Meer informatie over watercompensatie is te vinden in het deelrapport Water.
12	Indiener stelt dat uit de realisatiecijfers 2020 blijkt dat er gevaarlijke stoffen zijn vervoerd op de relatie Beverwijk – Uitgeest – Amsterdam (7 ketelwagens categorie C3). Hieruit blijkt dat vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan en daadwerkelijk plaatsvindt. Het keren van een trein met gevaarlijke stoffen is een verhoogd risico. Indiener stelt dat in het EV rapport hiervan de onderbouwing van het PR/GR en PAG ontbreekt.	Het klopt dat er over het gehele jaar 2020 in totaal 7 ketelwagens met stofcategorie C3 zijn geregistreerd in de realisatiecijfers. In het deelrapport Externe Veiligheid (Bijlage 10 bij het OTB) wordt niet ontkend dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen op deze route plaatsvindt. Wel wordt gesteld dat deze route in het Basisnet wordt aangemerkt als 'Overige hoofdspoorweg', waar geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt (paragraaf 3.2 van het deelrapport Externe Veiligheid). Daarnaast wordt in hetzelfde deelrapport benoemd dat het plan geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen faciliteert (paragraaf 3.1). Het aantal van 7 KWE van stofcategorie C over het gehele jaar 2020 is dusdanig laag dat er geen sprake is van structureel vervoer. Met een dergelijk laag aantal wordt het PR en GR plafond van 0, dat geldt voor Basisnet spoorwegen met classificatie 'Overige hoofdspoorwegen', niet overschreden. Daarnaast zorgt dit aantal ook niet voor een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Daarvoor zijn meer dan 3.500 ketelwagenequivalenten (KWE) per jaar voor nodig.
13	Indiener stelt dat in het OTB niet is geborgd dat er bij indienststelling van de PHS-dienstregeling geen SGM-materieel of ander meer trillingen producerend materieel rijdt.	Het SGM-materieel dat op dit spoortracé reed is sinds 2021 door NS uitgefaseerd en vervangen door nieuwe sprinters. Deze veroorzaken minder trillingen. Op dit moment zijn er geen bestemmingen voor goederentreinen boven Uitgeest. Boven Uitgeest rijden dan ook geen goederentreinen. Op het tracé vanuit Amsterdam Westhaven richting Uitgeest is slechts incidenteel sprake van goederentreinen. Door dit tracébesluit verandert dit niet.
14	Indiener stelt dat geen zekerheid wordt geboden dat de maatregelen omtrent verlichting in het NNN-gebied ook daadwerkelijk worden getroffen.	De maatregelen, zoals geadviseerd in het rapport natuur, zijn opgenomen in de besluittekst in artikel 11 van het tracébesluit en hiermee ook uitgevoerd. Het gaat om de volgende maatregelen: Het looppad langs het goederenkeerspoor wordt alleen verlicht bij gebruik. De lichtmasten langs het goederenkeerspoor worden maximaal 4 meter hoog (in afwijking op artikel 4 lid 5) en er wordt gewerkt met gerichte verlichting die niet uitstraalt naar de omgeving. Het plaatsen van 'spikes' of gelijkwaardige maatregelen op de lichtmasten ter voorkoming van predatoren.
15	Indiener geeft aan dat het onduidelijk is of in de geluidberekeningen rekening is gehouden met het nieuwe keerspoor bij Uitgeest. Daarnaast ontbreekt de motivering van de relatief grote onderschrijding van de geldende geluidsnormen ter hoogte van het station.	In het GPP onderzoek wordt de geluidbelasting berekend op het doorgaand spoor. Hierin is het goederenkeerspoor opgenomen (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2006:AV1795 die een vergelijkbare casus behandelt). De bijdrage van dit keerspoor is gering, omdat de geluidproductie van het reizigersverkeer daar groter is. Deze activiteit past binnen de heersende geluidsnorm, oftewel de geluidproductie blijft lager dan het GPP.

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
16	Indiener stelt dat de rekenpunten in de berekende geluidbelastingen in Bijlage VII van het Akoestisch onderzoek niet herleidbaar zijn. Afbeeldingen met weergave van de rekenposities ontbreken. Het is hierdoor niet goed mogelijk om te herleiden op welke gevels de geluidbelastingen berekend zijn. Een goede beoordeling van de uitkomsten van het onderzoek is hierdoor niet mogelijk.	De rekenpunten zijn als bijlage bij het deelrapport Geluid (Bijlage 2 bij de toelichting van het tracébesluit) toegevoegd.
17	Indiener vraagt of de prognose met zichtjaar 2030 voldoende robuust is, zodat niet kort na vaststelling en uitvoering van het project de geluidproductieplafonds overschreden worden en er aanvullende geluidmaatregelen moeten worden onderzocht/getroffen?	Deze prognose sluiten aan op de beoogde PHS dienstregeling. Mocht in de toekomst toch besloten worden tot een andere dienstregeling, dan zal deze vooraf moeten worden getoetst aan de geluidproductieplafonds. Ook vanuit de jaarlijkse monitoring van de geluidproductieplafonds (nalevingsonderzoek en bijbehorend verslag) kan blijken of nog voldaan wordt aan de geluidproductieplafonds. Verwacht wordt dat een andere dienstregeling niet snel zal leiden tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds, omdat in het TB voor al het reizigersmaterieel is gerekend met materieel in een zwaardere categorie (categorie 8). In de werkelijkheid zal een deel van het reizigersmaterieel stiller zijn dan de categorie waarmee is gerekend. Op basis van het Reken- en Meetvoorschrift 2012 – dat recent is gewijzigd – mag dit deel van het reizigersmaterieel worden ondergebracht onder een stillere categorie (categorie 12). Bij de jaarlijkse monitoring zal dit ook worden gedaan.
18	Indiener stelt dat het geluidrapport niet volledig is omdat de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting van weg en spoor bij de twee objecten aan Beverwijkerstraatweg niet is vermeld. Hierdoor is het niet mogelijk om te beoordelen of het niveau acceptabel is.	De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt voor beide objecten 58 dB. Deze belasting is dusdanig laag dat railverkeer bij cumulatie in ieder geval niet zorgt voor een onacceptabel geluidniveau. Ter hoogte van de objecten aan de Beverwijkerstraatweg zijn de maatgevende geluidbronnen het railverkeerslawaai en het wegverkeer ten gevolge van de Beverwijkerstraatweg. Ter plaatse zijn geluidschermen tussen de objecten en de Beverwijkerstraatweg niet mogelijk. Tevens is geluidreducerend asfalt ter plaatse van de nabijgelegen afslagen (Puikman en Gasstraat) niet mogelijk vanwege wringend verkeer. Ter hoogte van de overweg is ook geen geluidreducerend asfalt mogelijk. Hierdoor is geluidreducerend asfalt voor de resterende knelpunten geen effectieve maatregel. Dat betekent dat ook na het beschouwen van cumulatie geen maatregel voor dit cluster kan worden getroffen. Dit is beschreven in het Akoestisch onderzoek in paragraaf 5.4. De geluidbelasting vanwege railverkeer bedraagt in de toekomstige plansituatie 58 dB. Deze geluidbelasting zal er niet voor zorgen dat de gecumuleerde geluidbelasting zal toenemen tot een onacceptabel niveau.
19	Indiener stelt dat het OTB niet beschrijft op welke stations wel en niet wordt gestopt. Indiener geeft aan belang te hechten aan het blijven stoppen van intercity's in Castricum en Heiloo in de toekomst na PHS.	De dienstregeling wordt elk jaar door NS vastgesteld en kan ook zonder tracébesluit worden gewijzigd, mits de capaciteit op spoor en stations toereikend is. Voor dit tracébesluit is het doel om met de ombouw van station Uitgeest en de aanpassingen van de sporenlayout, het mogelijk te maken om in de toekomst met meer treinen te gaan rijden tussen Alkmaar en Amsterdam. De prognose voor PHS Alkmaar – Amsterdam is dat intercitytreinen net als in de huidige situatie niet in Uitgeest, maar wel in Heiloo en Castricum stoppen.
20	Sinds de besluitvorming over invoering van PHS op de corridor Alkmaar – Amsterdam is oplossing van het knelpunt Beverwijkerstraatweg steeds randvoorwaardelijk geweest. De indiener concludeert dat de scope waar binnen de oplossing valt, verschoven is van PHS (ongelijkvloerse en gelijkvloerse maatregelen) naar LVO (gelijkvloerse maatregelen).	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg. De korte termijn maatregelen worden door LVO gerealiseerd. De lange termijn maatregelen volgen in een separate planologisch procedure. In het tracébesluit wordt niet uitgegaan van gerealiseerde maatregelen aan de overweg op de Beverwijkerstraatweg.

80331098

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
21	Indiener stelt dat in het OTB niet is onderbouwd waarom er geen goederentreinen rijden op Uitgeest – Castricum e.v.	Station Uitgeest wordt in de huidige situatie gebruikt door goederentreinen om te keren en vervolgens verder te rijden richting Tata Steel In IJmuiden. Dit is de enige goederentrein die vanuit Amsterdam Westhaven richting Uitgeest rijdt. Deze goederentrein keert in de nieuwe situatie op het nieuw aan te leggen goederenkeerspoor. De goederentrein rijdt dus tot dit goederenkeerspoor om vervolgens weer terug te rijden richting Beverwijk. Vanaf Uitgeest naar Castricum en verder rijden dan ook geen goederentreinen en dit wordt ook niet verwacht.

80374168

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat de overwegen uit het NABO project in het Heilooërbos onderdeel dienen te zijn van het tracébesluit, omdat de overwegmaatregelen noodzakelijk zijn voor de PHS-dienstregeling. Indiener wenst de volgende voorkeursvarianten onderdeel te maken van het tracébesluit: – opheffen particuliere overweg Westergang en ontsluiting van woningen/bedrijven aan de westzijde van het spoor achterlangs richting Alkmaar; – aanleg volwaardige fietsonderdoorgang t.h.v. Verlengde Kuillaan en ontsluiting van woning/bedrijf aan westzijde van het spoor achterlangs richting Alkmaar (i.c.m. een fietsverbinding); – aanleg van voetgangersonderdoorgang t.h.v. Stetlaan.	Binnen het tracébesluit zijn maatregelen opgenomen die nodig zijn om de overwegveiligheid te garanderen na invoering van de PHS dienstregeling. Deze maatregelen zijn te vinden in artikel 1 van het tracébesluit. De maatregelen die op deze overwegen voorzien zijn vanuit het NABO-programma, en de relatie met project PHS Alkmaar – Amsterdam zijn beschreven in paragraaf 1.5 van de toelichting van het tracébesluit.
2	Indiener stelt dat aanpassingen aan de overweg Kerkelaan/ Belieslaan zijn gebaseerd op ideeën uit 2019. Recent heeft het college een nieuw ontwerp vastgesteld en een risicoanalyse hiervan ingediend bij ProRail. Indiener verzoekt om dit nieuwe ontwerp op te nemen in het tracébesluit. Dit ontwerp betreft het vervangen van de zigzaghekken door voetpadahobs waarbij een in twee richtingen te berijden fietspad op de overweg (zoals dit in het OTB zit) is komen te vervallen.	De gemeente heeft een alternatief ontwerp ingediend. Dit ontwerp is door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ProRail akkoord bevonden. Het nieuwe ontwerp is in het tracébesluit opgenomen.
3	De in het OTB opgenomen aanpassingen voor de overweg Stationsweg/overpad zijn gebaseerd op ideeën uit 2019. De gemeente heeft inmiddels geconcludeerd dat de in de risicoanalyse voorgestelde maatregelen niet zullen leiden tot het juiste gebruik van het overpad en dat deze juist een negatief effect hebben op de veiligheid. De gemeente Heiloo voert momenteel onderzoek uit naar welke maatregelen noodzakelijk zijn en verzoekt om in samenwerking de resultaten uit dit onderzoek in het OTB op te nemen	De gemeente is bezig met een gebiedsvisie voor het stationsgebied en is hierover in gesprek met de omgeving. De maatregelen in het tracébesluit zijn afgestemd met de gemeente. Indien de visie van de gemeente voor het stationsgebied later leidt tot een ander ontwerp met dezelfde veiligheid, dan kan dat ontwerp worden uitgevoerd op grond en onder de voorwaarden van artikel 1.3 van dit tracébesluit.
4	Het toekomstbeeld OV 2040 beschrijft de stap na PHS, waarbij scenario's in beeld zijn waarin de intercity's niet meer stoppen in Heiloo en Castricum. Indiener geeft aan belang te hechten aan het blijven stoppen van intercity's in Castricum en Heiloo in de toekomst na PHS.	De dienstregeling wordt elk jaar door NS vastgesteld en kan ook zonder tracébesluit worden gewijzigd, mits de capaciteit op spoor en stations toereikend is. Het klopt dat voor de lange termijn ook andere dienstregelingsmodellen worden onderzocht (voor na PHS), maar daar zijn nog geen besluiten over genomen. Voor dit tracébesluit is het doel om met de ombouw van station Uitgeest en de aanpassingen van de sporenlayout, het mogelijk te maken om in de toekomst de PHS dienstregeling te gaan rijden tussen Alkmaar en Amsterdam. De PHS dienstregeling is dat intercitytreinen, net als in de huidige situatie, niet in Uitgeest, maar wel in Heiloo en Castricum stoppen.

80379938

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan belang te hechten aan het verkorten van de dichtligtijden van spoorwegovergangen Beverwijkerstraatweg, Oranjelaan en nadrukkelijk Ruiterweg.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. De Oranjeweg wordt in het kader van dit project niet aangepast. De dichtligtijden van deze overweg vormt voor overwegveiligheid geen belemmering. Op de Vinkebaan – Ruiterweg worden wel maatregelen genomen. Het gaat om het verkorten van de aankondiging, het plaatsen van aftellers op station Castricum en het finetunen van de stop-door-schakeling.

80434933

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat overweg Beverwijkerstraatweg onderdeel dient te zijn van het OTB. Indiener heeft daarbij de voorkeur voor de oplossing van de Fietzersbond. Een oplossing met een Oostelijke randweg zal een negatief effect hebben op het vogelweidegebied. Indiener heeft daar ernstig bezwaar tegen.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
2	Indiener wenst een alternatief tracé voor het keerspoor, omdat het keerspoor nabij Uitgeest een weidevogelgebied aantast in het OTB. Indiener wenst inspraak als er besluiten genomen worden.	Om op deze corridor de PHS dienstregeling te faciliteren wordt met dit besluit een deel van het weidevogelgebied aangetast. Op de corridor moeten kruisende treinen in Uitgeest ontvlecht worden. Dit geldt ook voor de kerende goederentreinen richting Velsen en vice versa. Voor deze kerende treinen is daarbij niet voldoende ruimte binnen station Uitgeest. Een alternatief om het keerspoor noordelijker langs de corridor te leggen leidt tot extra hinder in de woonkernen langs de corridor en voor extra trein-kilometers en een verminderde capaciteit van het spoor. Om deze negatieve effecten zo klein mogelijk te houden is de locatie aan de westzijde van Uitgeest de meest logische. Een ander alternatief is om aan de oostkant van Uitgeest een aansluiting te maken door middel van een nieuwe spoorboog in de driehoek van Assum en de Stelling van Amsterdam. Dit alternatief is qua inpassing niet gewenst door de ligging van de A9 en het ruimtebeslag op Natuurnetwerk Nederland en Unesco Werelderfgoed. Daarom is gekozen voor de ligging van het keerspoor zoals opgenomen in het tracébesluit.

80436414, 80437086, 80437847, 80437980, 80437995, 80438006, 80438582, 80450410, 80450582, 80450980, 80453088, 80466934, 80467504, 80467921

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat een oplossing voor spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg geen raakvlakproject is, maar randvoorwaardelijk voor het tracébesluit.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg
2	Indiener stelt dat afhankelijk van de te kiezen oplossing voor de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg een MER-procedure noodzakelijk kan zijn vanwege de milieueffecten.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
3	Indiener is verbaasd dat ERTMS niet als oplossingsrichting wordt onderzocht, nadrukkelijk voor de situatie rondom de overgang Beverwijkerstraatweg.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.

80436414, 80437086, 80437847, 80437980, 80437995, 80438006, 80438582, 80450410, 80450582, 80450980, 80453088, 80466934, 80467504, 80467921

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
4	Indiener geeft aan dat onduidelijk is wie de regie heeft en dat er een adequate oplossing moet komen voor de vaststelling.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. In de paragraaf wordt verwezen naar het bestuurlijk overleg tussen de gemeente Castricum, de provincie Noord-Holland, de stadsregio Alkmaar, het ministerie IenW en ProRail. Deze partijen nemen de regie voor de ongelijkvloerse oplossing Beverwijkerstraatweg.

80438357

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat de intensiteit van verkeer op de overwegen hoog is en dat het gevaar door PHS zal toenemen. De indiener geeft aan dat prognoses van treinongevallen op de gelijkvloerse kruisingen en de ernst hiervan na invoering van PHS ontbreekt in het OTB.	Doordat PHS Alkmaar – Amsterdam voorziet in een toename van treinen is een risicoanalyse overwegveiligheid uitgevoerd (zie Bijlage 12). Deze is niet gebaseerd op prognoses van treinongevallen, maar beoordeelt de overwegveiligheid op het gehele baanvak en of de overwegveiligheid niet verslechtert. Dit volgt uit de Derde Kadernota Railveiligheid. In de risicoanalyse overwegveiligheid zijn diverse overwegmaatregelen beschreven, die zijn opgenomen in het tracébesluit.
2	De spoorlijn vormt met de huidige intensiteit aan treinverkeer al een gevaarlijke barrière voor alle verkeer. De indiener vreest dat door de invoering van PHS het sportcomplex onbereikbaar wordt met mogelijk ledenverlies.	In paragraaf 2.2.1. van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg. Aanvullend merken wij op dat er niet meer reizigerstreinen gaan rijden over de overweg Beverwijkerstraatweg, tot het moment dat een ongelijkvloerse oplossing, naar verwachting een onderdoorgang, is gerealiseerd. Voor deze ongelijkvloerse oplossing wordt een eigen planologische procedure doorlopen, met een participatie traject. Hierin worden alle belangen afgewogen, zoals ook de bereikbaarheid van het sportcomplex.
3	Indiener mist prioriteit voor ongelijkvloerse spoorwegkruisingen in Castricum en Bakkum en vindt ongelijkvloerse kruisingen randvoorwaardelijk voor het tracébesluit.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg. In de risicoanalyse overwegveiligheid worden de maatregelen op de andere overwegen in het gebied afgewogen. Er zijn, buiten de Beverwijkerstraatweg geen ongelijkvloerse maatregelen voorzien.
4	Indiener geeft aan dat het alternatieve tracé van de spoorlijn langs de N203 niet als mogelijk alternatief is onderzocht en dat hier ook geen MKBA voor is gedaan. Indiener verzoekt dit nog te doen.	De doelstelling van Programma Hoogfrequent Spoor is het realiseren van een frequentieverhoging tussen Alkmaar en Amsterdam. In het tracébesluit staan de maatregelen beschreven die hiervoor nodig zijn. De PHS dienstregeling dient op de bestaande infrastructuur Alkmaar – Amsterdam gerealiseerd te worden. Het realiseren van een alternatief tracé langs de N203 is niet noodzakelijk om de beoogde PHS dienstregeling te kunnen realiseren en is daarom niet onderzocht.
5	Indiener verwacht dat de maatregelen voor PHS in Castricum conform de integrale afweging van de Omgevingswet 2021 gedaan worden, in het bijzonder de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.	Voor dit besluit is de Tracéwet het wettelijk kader. Daarbij worden alle relevante omgevingsaspecten betrokken. In het spoorontwerp en het tracébesluit is rekening gehouden met de inpassing van het ontwerp in de omgeving en de raakvlakken met omliggende projecten. Voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving is onder andere onderzoek gedaan naar de effecten van het project op natuur, water, cultuurhistorie, geluid en trillingen. Waar nodig zijn in het tracébesluit maatregelen opgenomen om effecten op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te mitigeren. Deze effecten en maatregelen zijn terug te vinden in hoofdstuk 4 van de toelichting van het tracébesluit.

80475251

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Uitgangspunt bij onderzoeken is geweest dat een deel van het materieel dat nu nog wordt ingezet op het spoor, uiterlijk in 2028 is vervangen door nieuwer materieel. Het is onduidelijk hoe wordt geborgd dat het oude materieel ook daadwerkelijk vervangen gaat worden. Indiener verzoekt dit in het OTB te waarborgen.	Het type materieel dat op het spoor rijdt, wordt niet geborgd in het tracébesluit. In de onderliggende onderzoeken naar trillingen en geluid is gerekend met nieuwe sprinters, de oude SMG sprinters rijden inmiddels niet meer.
2	Indiener vraagt om te verduidelijken wat het effect is van het wel of niet vervangen van het materieel op de onderzoeken (geluid en trillingen). Daarnaast vraagt indiener of aan de normen van geluid en trillingen kan worden voldaan wanneer het materieel niet vervangen kan worden.	De sprinters zijn inmiddels vervangen door nieuwe sprinters. Hiervan is uitgegaan in de onderzoeken.
3	Indiener vraagt waarom in het tracébesluit geen rekening is gehouden met ontwikkelingen langs het spoor voor onder meer overwegen. Met name de ontwikkelingen Alkmaars Kanaal (bouw van 15.000 woningen tot aan 2040) uit de Omgevingsvisie en de ontwikkelingen rond beide stations. Indiener verzoekt om met alle relevante ontwikkelingen langs het spoor rekening te houden of inzichtelijk te maken op welke wijze er rekening mee is gehouden.	In het tracébesluit is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. In paragraaf 1.5 van de toelichting, relatie met andere projecten, is aangegeven welke projecten neegenomen zijn.
4	In een eerdere conceptversie van het OTB was er binnen de gemeente Alkmaar sprake van een overschrijding van 29 referentiepunten. In het huidige OTB zijn dit nog maar 23 referentiepunten. Indiener verzoekt te verduidelijken wat de oorzaak is van dit verschil en verzoekt de 6 ontbrekende overschrijdingen op te nemen in het OTB.	In een eerdere conceptrapportage is bij de geluidberekeningen voor de brug over het Noordhollandsch kanaal nog uitgegaan van een rekenkundige brugtoeslag zoals deze was opgenomen in het geluidregister. Naar aanleiding van de geconstateerde overschrijdingen van de geluidproductieplafonds ter hoogte van deze brug hebben er metingen aan en bij de brug plaatsgevonden. In het TB is gerekend met de gemeten (feitelijke) brugtoeslag.
5	Indiener verzoekt in Bijlage 2 van het besluit een locatie overzicht (kaart) op te nemen van de referentiepunten die worden aangepast door dit OTB.	De referentiepunten zijn als bijlage bij het deelrapport Geluid (Bijlage 2 bij de toelichting van het tracébesluit) toegevoegd.
6	Indiener verwacht een toename van verkeer op de spoorwegovergang Schinkelwaard door ontwikkelingen bij station Noord. Indiener verzoekt om rekening te houden met de ontwikkelingen en waar nodig is samenwerking tot verbetermaatregelen te komen.	Het tracébesluit gaat uit van de risicoanalyse overwegveiligheid 2019. Indien de ontwikkelingen bij station noord leiden tot andere inzichten, dan staan het ministerie en ProRail open voor samenwerking om alternatieve oplossingen uit te werken.
7	Indiener geeft aan dat de risicoanalyse voor de overweg Helderseweg lijkt te zijn gebaseerd op onjuiste verkeersgegevens. Daarnaast zijn de uitkomsten uit het aanvullend onderzoek van Goudappel Coffeng over de dichtligtijden niet terug te vinden in het OTB. Gemeente Alkmaar verzoekt ProRail om de analyse voor de overweg Helderseweg en Noorderkade te baseren op de juiste verkeersgegevens en bij de maatregelen in het OTB rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen.	Het tracébesluit gaat uit van de risicoanalyse overwegveiligheid 2019. De analyse door Goudappel leidt niet tot nieuwe maatregelen en maakt daarom ook geen onderdeel uit van het tracébesluit. ProRail is op dit moment reeds in overleg met de gemeente Alkmaar over een ongelijkvloerse kruising op de Helderseweg.
8	Indiener verzoekt om in samenwerking met de gemeente Alkmaar mogelijke toekomstbestendige maatregelen te onderzoeken, waarbij de voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising de voorkeur van de gemeente heeft.	ProRail is op dit moment reeds in overleg met de gemeente Alkmaar over een ongelijkvloerse kruising op de Helderseweg.
9	Indiener stelt dat voor de overweg Noorderkade nader onderzoek naar overwegveiligheid en dichtligtijden noodzakelijk is, omdat het onderzoek uitgaat van een afname in plaats van een toename van verkeersbewegingen op de overweg, in tegenstelling tot het geldende verkeersmodel. Verzoekt wordt dit onderzoek te actualiseren en te baseren op het verkeersmodel regio Alkmaar om tot de juiste maatregelen te komen.	Het tracébesluit gaat uit van de risicoanalyse overwegveiligheid 2019. Indien gebiedsontwikkelingen leiden tot andere inzichten, dan staan het ministerie en ProRail open voor samenwerking om alternatieve oplossingen uit te werken.

80475251

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
10	Indiener verzoekt om in geluidsrapport de invoergegevens inzichtelijk te maken, figuren op te nemen waarop de locaties van de geluidsberekeningen op de gevels zijn weergegeven en inzichtelijk te maken welke relevante geluidgevoelige bestemmingen in de berekeningen zijn meegenomen (bestaande bestemmingen en autonome ontwikkelingen). Daarnaast verzoekt indiener om eventuele niet genomen geluidgevoelige bestemmingen (autonome ontwikkelingen) alsnog mee te nemen in de berekeningen.	De gevraagde informatie is als bijlage bij het deelrapport Geluid (Bijlage 2 bij de toelichting van het tracébesluit) toegevoegd.
11	In een eerdere concept versie van het geluidrapport, bleken binnen de gemeente Alkmaar ook maatregelen noodzakelijk voor de clusters Stationsweg en Bannewaard. Beide clusters zijn gelegen nabij de stalen brug over het Noord-Hollandsch kanaal en komen niet meer terug in het OTB. Indiener vermoedt dat dit komt doordat voor de stalen brug over het Noord-Hollandsch kanaal gebruik gemaakt is van een door adviesbureau M+P gemeten brugtoeslag. Omdat deze gemeten brugtoeslag gunstiger is dan de brugtoeslag zoals opgenomen in het geluidregister, zou uit de berekeningen blijken dat er geen GPP overschrijdingen zijn. Dit is echter niet na te gaan vanwege het ontbreken van de invoergegevens.	Het klopt dat bij de GPP berekeningen voor het gepubliceerde OTB gebruik is gemaakt van de gegevens uit een brugmeting. De invoergegevens die in het geluidmodel voor deze brug zijn gehanteerd zijn terug te vinden paragraaf 4.7 van het deelrapport Geluid. Omdat de gemeten waarden lager zijn dan de brugtoeslag die in het geluidregister zijn opgenomen is er op deze locatie inderdaad geen sprake van een overschrijding van de geluid-productieplafonds.
12	Het is voor indiener onduidelijk of de gewijzigde brugtoeslag met het vaststellen van het OTB in het geluidregister opgenomen gaat worden. Indiener vraagt of de brugtoeslag in het register foutief is, of dat de brug stiller is geworden en wenst verduidelijking en eventueel herstel op dit punt.	De gewijzigde brugtoeslag wordt met het vaststellen van het tracébesluit niet opgenomen in het geluidregister. Dit komt omdat de geluidproductieplafonds op deze locatie niet worden overschreden en ook niet gewijzigd hoeven te worden. In paragraaf 5.2 van het deelrapport Geluid zijn de gebieden aangegeven waarbinnen het geluidregister wordt aangepast met het tracébesluit. De geluidproductieplafonds moeten door ProRail jaarlijks worden gemonitord. Dit wordt ook wel de naleving van de GPP's genoemd. Bij deze jaarlijkse berekeningen worden de metingen van de brugtoeslag die zijn gedaan wel toegepast.
13	Op korte afstand van station Alkmaar (aan de Wognumsebuurt) en op Overstad zijn bedrijven gevestigd die (mogelijk) gebruik maken van trillingsgevoelige apparatuur. Deze bedrijven zijn niet meegenomen in het trillingsonderzoek. Aangezien de gebruikte gegevens niet inzichtelijk zijn is het voor indiener onduidelijk of alle relevante bedrijven zijn meegenomen in het onderzoek	Conform paragraaf 3.4 van het trillingsonderzoek is alleen gekeken naar een kans op verstoring van trillingsgevoelige apparatuur in de buurt van locaties waar sprake is van een toename van de trillingen. In de buurt van station Alkmaar is geen sprake van een toename van de maximale trillingen als gevolg van het project. Van verstoring van trillingsgevoelige apparatuur als gevolg van het project is daarom geen sprake.
14	Binnen de gemeente Alkmaar zijn op drie locaties trillingsmetingen uitgevoerd. Onduidelijk is waarom voor deze locaties is gekozen en niet voor andere (of meer) locaties zoals in de nabijheid van de stalen spoorbrug.	Bij de keuze van meetlocaties is vooral gekeken naar een representatieve spreiding langs het tracé. Dit is voornamelijk gedaan op basis van de bodemopbouw. De metingen moeten worden uitgevoerd op locaties waar geen verstorende bronnen (zoals wissels, overwegen of kunstwerken) zijn. Op deze manier kan de bronsterkte van de trillingen en uitdemping van de trillingen met de daarbij behorende afstand bepaald worden. De invloeden die voor extra trillingen zorgen, zoals wissels, overwegen en kunstwerken zijn in het rekenmodel meegenomen op basis van metingen. Het toevoegen van extra meetlocaties heeft, gezien de variatie in bodemopbouw, geen grote meerwaarde en zal daarom nauwelijks leiden tot een nauwkeuriger rekenmodel.
15	Onduidelijk is of alle relevante geluidgevoelige bestemmingen zijn meegenomen in het trillingsonderzoek. Dit betreft reeds gerealiseerde geluidgevoelige bestemmingen, geluidgevoelige functies in procedure en/of in aanbouw en geluidgevoelige bestemmingen die planologisch reeds mogelijk zijn maar (nog) niet gerealiseerd zijn. Voorbeeld hiervan is Hertog Aalbrechtweg 1. In het bestemmingsplan is hier een gemengde bestemming opgenomen met de mogelijkheid voor zorgen onderwijsfuncties. Daarnaast vindt op deze locatie een herontwikkeling plaats naar onder andere woningbouw.	In het tracébesluit is een lijst opgenomen met een verwijzing naar de autonome ontwikkelingen. De Hertog Aalbrechtweg 1 is hierin opgenomen, en meegenomen in de onderzoeken. Ten overvloede merken wij op dat ProRail op 12 juli 2021 een zienswijze heeft ingediend ten aanzien van het bestemmingsplan de Hertog Aalbrechtweg 1, waarin een verzoek is gedaan om rekening te houden met de uitgangspunten van het ontwerp-tracébesluit.

80481970

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	De indiener geeft aan het niet eens te zijn met de overwegmaatregelen en daarmee omleiding van fietsers op de stationsweg, waardoor de winkels aan de oostzijde van het spoor minder goed bereikbaar zijn.	Het nemen van maatregelen op de Spoorwegovergang Stationsweg is noodzakelijk om de veiligheid te kunnen garanderen. In de huidige situatie is de overweg al afgesloten voor fietsers. De aanpassing van de stationsweg betreft slechts de herinrichting van het voetgangersgebied, waarmee deze onaantrekkelijk voor fietsers wordt gemaakt. Het tracébesluit voorziet verder in de minimaal nodige maatregelen op overweg Zeeweg. Deze zijn afgestemd met de gemeente.
2	De indiener stelt dat zij niet gehoord zijn bij het opstellen van de plannen rondom de overweg stationsweg en wil graag in gesprek hierover.	De gemeente is bezig met een gebiedsvisie voor het stationsgebied en is hierover in gesprek met de omgeving. De maatregelen in het tracébesluit zijn afgestemd met de gemeente. Hier zijn geen aparte informatieavonden over geweest. Indien de visie van de gemeente voor het stationsgebied later leidt tot een ander ontwerp met dezelfde veiligheid, dan kan dat ontwerp worden uitgevoerd op grond van artikel 1.3 van dit tracébesluit.

80505049

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Het Anna van Renesseplein is ongeschikt als bouwterrein en de gemeente wil hier bovendien zelf gaan bouwen. In de omgeving zijn verschillende alternatieve locaties die geschikt zijn als werkterrein ten zuiden en direct grenzend aan het spoor. Dit is onvoldoende onderzocht en indiener verzoekt tot een gezamenlijke keuze.	Ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden aan het station is in overleg met de gemeente een alternatief werkterrein gevonden ter hoogte van de afrit van de A9 op de N203. Met dit alternatieve werkterrein is het niet langer noodzakelijk om het gehele Anne van Renesseplein in Uitgeest als bouwlocatie in te richten. In het tracébesluit is dit werkterrein dan ook verkleind. Een deel van het plein is in het tracébesluit nog wel aangewezen als werkterrein. Dit is noodzakelijk om de fietsenstallingen aan de Kleiszijde te kunnen verplaatsen. De exacte inrichting van het werkterrein wordt ten tijde van de uitvoering door de uitvoerend aannemer nader met de gemeente en de omgeving afgestemd. Deze terreinen worden na de uitvoering opgeheven en vervallen terug naar hun eerdere bestemming.
2	Indiener verzoekt om een prognose voor de toekomst te geven voor goederentreinen op het keerspoor.	In hoofdstuk 1.3 van de toelichting van het tracébesluit worden de uitgangspunten voor goederentreinen beschreven. Per dag keert er nu en in de toekomst circa 1 trein in Uitgeest. Daarnaast worden bij stremming op de route via Haarlem treinen bijgestuurd via Uitgeest. Ook zijn er perioden van enkele weken (zogenoemde campagnes) waarin er lokaal meer goederenverkeer is. Dit betreft dan circa 5 treinen per dag. Verder rijden er geen goederentreinen op deze corridor.
3	In het OTB is niet onderbouwd waarom (de locatie van) het bufferspoor niet ingezet kan worden voor kerende goederentreinen. Indiener verzoekt om deze onderbouwing toe te voegen in het OTB.	Het toekomstig Europese goederenspoornetwerk gaat uit van treinen van maximaal 740 meter. In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. In verband met veiligheidssystemen, de aansluiting op het huidige spoor en de omloopvoorzieningen van de locomotief, is om met de goederentrein te kunnen keren een lengte van 1 kilometer noodzakelijk. Het bufferspoor kan niet ingezet worden als goederenkeerspoor omdat deze te kort is om te kunnen keren. Daarnaast ligt het bufferspoor aan de verkeerde kant van het doorgaande spoor om ingezet te kunnen worden als keervoorziening. In paragraaf 1.2.4 is in de paragraaf 'besluiten huidige maatregelen' een onderbouwing opgenomen.

80505049

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
4	Indiener stelt dat niet onderbouwd is waarom het bufferspoor van 300 meter niet ingezet kan worden voor kerende goederentreinen en waarom een lengte van 740 meter niet toereikend is.	Het toekomstig Europese goederenspoornetwerk gaat uit van treinen van maximaal 740 meter. In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. In verband met veiligheidssystemen, de aansluiting op het huidige spoor en de omloopvoorzieningen van de locomotief, is om met de goederentrein te kunnen keren een lengte van 1 kilometer noodzakelijk. Het bufferspoor van 300 meter kan niet ingezet worden als goederenkeerspoor, omdat deze te kort is. Daarnaast ligt het bufferspoor aan de verkeerde kant van het doorgaande spoor om ingezet te kunnen worden als keervoorziening.
5	Indiener stelt dat niet is onderbouwd waarom het goederenkeerspoor zo ver van bestaande spoor (11 meter) wordt aangelegd. De ontwerpvoorschriften spoor (OVS) staan een kleinere afstand toe.	Het goederen spoor ligt op 11 meter omdat daarmee voorkomen wordt dat het bestaande spoor ondergraven moet worden om een voldoende dragend zandbaan voor het nieuwe spoor aan te leggen. Het bestaande spoor zou daarvoor langere tijd buiten dienst moeten omdat de stabiliteit dan aangetast zou worden. Alternatief zou een damwand kunnen zijn lang het bestaande spoor, maar ook daarvoor zal het vaak of lang buiten dienst moeten en de kosten daarvoor staan niet in verhouding tot de grotere afstand die gekozen is.
6	Indiener stelt dat in het OTB niet is onderbouwd waarom naast het goederenkeerspoor een onderhoudsberm is opgenomen. Deze is er in de huidige situatie ook niet.	De onderhoudsstrook, zoals opgenomen in het ontwerp, is noodzakelijk om onderhoud aan de spoorbaan en watergangen te kunnen uitvoeren. Daarnaast fungeert deze strook als steunberm om de spoorbaan stabiel te houden en verzakking te voorkomen.
7	Indiener stelt dat in het OTB niet is onderbouwd waarom de watergang naast het goederenkeerspoor breder is dan de huidige watergang. Een verband met watercompensatie is niet onderbouwd.	Om het nieuwe spoor aan te kunnen leggen moeten de aanwezige watergangen gedempt worden. Deze gedempte watergangen moeten gecompenseerd worden volgens de eisen van het waterschap. Hierdoor is sprake van een minimale diepte en breedte voor nieuwe watergangen en moet binnen het peilgebied (gebied met eenzelfde waterstand) van de huidige watergang gecompenseerd worden. Door deze eisen worden de watergangen breder dan de bestaande watergangen. Meer informatie over watercompensatie is te vinden in het deelrapport Water.
8	Uit de realisatiecijfers 2020 blijkt dat er wel gevaarlijke stoffen zijn vervoerd op de relatie Beverwijk – Uitgeest – Amsterdam (7 ketelwagens categorie C3). Hieruit blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan en ook daadwerkelijk plaatsvindt. Het keren van een trein met gevaarlijke stoffen is een verhoogd risico. Indiener stelt dat in het EV rapport hiervan de onderbouwing van het PR/GR en PAG ontbreekt.	Het klopt dat er over het gehele jaar 2020 in totaal 7 ketelwagens met stofcategorie C3 zijn geregistreerd in de realisatiecijfers. In het deelrapport Externe Veiligheid (Bijlage 10 bij het OTB) wordt niet ontkend dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen op deze route plaatsvindt. Wel wordt gesteld dat deze route in het Basisnet wordt aangemerkt als 'Overige hoofdspoorweg', waar geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen over plaatsvindt (paragraaf 3.2 van het deelrapport Externe Veiligheid). Daarnaast wordt in hetzelfde deelrapport benoemd dat het plan geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen faciliteert (paragraaf 3.1). Het aantal van 7 KWE van stofcategorie C over het gehele jaar 2020 is dusdanig laag dat er geen sprake is van structureel vervoer. Met een dergelijk laag aantal wordt het PR en GR plafond van 0, dat geldt voor Basisnet spoorwegen met classificatie 'Overige hoofdspoorwegen', niet overschreden. Daarnaast zorgt dit aantal ook niet voor een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Daarvoor zijn meer dan 3.500 ketelwagenequivalenten (KWE) per jaar voor nodig.
9	Indiener stelt dat in het OTB niet is geborgd dat er bij indienststelling van de PHS-dienstregeling geen SGM-materieel of ander meer trillingen producerend materieel rijdt. Daarnaast stelt indiener dat in het OTB niet is onderbouwd waarom er geen goederentreinen rijden op Uitgeest – Castricum e.v.	Het SGM-materieel dat op dit spoortracé reed is sinds 2021 door NS uitgefaseerd en vervangen door nieuwe sprinters. Deze veroorzaken minder trillingen. Op dit moment zijn er geen bestemmingen voor goederentreinen boven Uitgeest. Boven Uitgeest rijden dan ook geen goederentreinen. Op het tracé vanuit Amsterdam Westhaven richting Uitgeest is slechts incidenteel sprake van goederentreinen. Door dit tracébesluit verandert dit niet.

80505049

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
10	Indiener stelt dat geen zekerheid wordt geboden dat de maatregelen omtrent verlichting in het NNN-gebied ook daadwerkelijk worden getroffen.	De maatregelen, zoals geadviseerd in het rapport natuur, zijn opgenomen in de besluittekst in artikel 11 van het tracébesluit en hiermee ook uitgevoerd. Het gaat om de volgende maatregelen: – Het looppad langs het goederenkeerspoor wordt alleen verlicht bij gebruik. – De lichtmasten langs het goederenkeerspoor worden maximaal 4 meter hoog (in afwijking op artikel 4 lid 5) en er wordt gewerkt met gerichte verlichting die niet uitstraalt naar de omgeving. – Het plaatsen van ‘spikes’ of gelijkwaardige maatregelen op de lichtmasten ter voorkoming van predatoren.
11	Indiener vraagt of er in het geluidonderzoek rekening is gehouden met het nieuwe keerspoor in het gewijzigde spoorontwerp (versie 2.9). Verder is de reden voor het relatief hoge overschrijding van de vigerende GPP's ter hoogte van het station niet verklaard.	In het GPP onderzoek wordt de geluidbelasting berekend op het doorgaand spoor. In het geluidsmodel voor doorgaand spoorverkeer is de goederentrein daarom opgenomen tot het punt waar de trein het keerspoor oprijdt. Het goederenkeerspoor zelf is geen doorgaand spoor en valt daarmee buiten de scope van het GPP onderzoek. Het geluid van een goederentrein is nagenoeg gelijk aan het geluid van de overige treinen die ter plaatse met hogere snelheid rijden. Daarom is er in de geluidberekeningen geen rekening gehouden met het nieuwe keerspoor bij Uitgeest. De overschrijding bij het station is dusdanig groot dat de bijdrage van de goederentreinen die met lage snelheid rijden niet zorgt voor een overschrijding van de GPP's. Dat is reden waarom er niet verklaard en gemotiveerd is of deze overschrijding toelaatbaar is. Mocht in de toekomst blijken (op basis van nalevingsonderzoek dat jaarlijks wordt uitgevoerd) dat de GPP's toch worden overschreden, dan wordt t.z.t. onderzocht of maatregelen noodzakelijk zijn of dat het GPP dient te worden gewijzigd. Echter is dit op basis van het bovenstaande niet de verwachting.
12	Indiener stelt dat de rekenpunten in de berekende geluidbelastingen in Bijlage VII van het Akoestisch onderzoek niet herleidbaar zijn. Afbeeldingen met weergave van de rekenposities ontbreken. Het is hierdoor niet goed mogelijk om te herleiden op welke gevels de geluidbelastingen berekend zijn. Een goede beoordeling van de uitkomsten van het onderzoek is hierdoor niet mogelijk.	De rekenpunten zijn als bijlage bij het deelrapport Geluid (Bijlage 2 bij de toelichting van het tracébesluit) toegevoegd.
13	Indiener vraagt of de prognose met zichtjaar 2030 voldoende robuust is, zodat niet kort na vaststelling en uitvoering van het project de geluidproductieplafonds overschreden worden en er aanvullende geluidmaatregelen moeten worden onderzocht/getroffen?	De prognoses sluiten aan op de beoogde PHS dienstregeling en zijn robuust voor 2030. Mocht in de toekomst toch besloten worden tot een andere dienstregeling, dan zal deze vooraf moeten worden getoetst aan de geluidproductieplafonds. Ook vanuit de jaarlijkse monitoring van de geluidproductieplafonds (nalevingsonderzoek en bijbehorend verslag) kan blijken of nog voldaan wordt aan de geluidproductieplafonds. Verwacht wordt dat een andere dienstregeling niet snel zal leiden tot een overschrijding van de geluidproductieplafonds omdat in het OTB voor al het reizigersmaterieel is gerekend met materieel in een zwaardere categorie (categorie 8). In de werkelijkheid zal een deel van het reizigersmaterieel stiller zijn dan de categorie waarmee is gerekend. Op basis van het Reken- en Meetvoorschrift 2012 – dat recent is gewijzigd – mag dit deel van het reizigersmaterieel worden ondergebracht onder een stillere categorie (categorie 12). Bij de jaarlijkse monitoring zal dit ook worden gedaan.
14	In het Akoestisch onderzoek behorende bij het tracébesluit is de reactie van de omgevingsdienst over piekgeluiden niet verwerkt. Piekgeluiden kunnen voor grote overlast zorgen en geluidreducerende maatregelen zijn niet uit te sluiten.	In het Akoestisch onderzoek is inderdaad een analyse van het maximale geluidniveau gemaakt op basis van de circulaire Piek (Akoestisch onderzoek: hoofdstuk 4). Echter is ook het maximale geluidniveau berekend en getoetst aan de reeds vergunde grenswaarden voor het maximale geluidniveau (Akoestisch onderzoek: hoofdstuk 5). Hieruit volgt dat de grenswaarde uit de bestaande vergunning niet worden overschreden. De aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt voor 1 januari 2024 ingediend. Hierin is de reactie van de Omgevingsdienst verwerkt.

80505049

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
15	Indiener geeft aan graag in overleg te gaan om de natuurcompensatie binnen de gemeentegrenzen te realiseren.	Er vindt zes wekelijks overleg plaats met de gemeente Uitgeest, waarin de inpassing van het tracébesluit wordt besproken. Hierin is de inpassing van het gebied in de driehoek van Assem besproken.
16	Indiener vindt de locatie van het onderstation niet acceptabel verzoekt om gezamenlijk vervolgonderzoek te doen naar stedenbouwkundige inpassing. Indiener verzoekt daarnaast om voor de traverse rekening te houden met een afwijkend wegprofiel voor de N203.	Er is, ten opzichte van het Ontwerptracébesluit, in overleg met de gemeente een nieuwe locatie voor het onderstation gevonden. Het nieuwe ontwerp van het onderstation is opgenomen in het tracébesluit. Ook is een steunpunt van de traverse aangepast zodat er meer ruimte is voor een mogelijk nieuw profiel van de N203.
17	In het inpassingsplan wordt op pagina 14 gesteld dat de ruimtelijke effecten als gevolg van de komst van het onderstation en de GSM-R mast niet kunnen worden weggenomen. Indiener wenst een nadere onderbouwing van dit punt. Daarnaast wenst indiener dat de initiatiefnemer met een goede oplossing komt voor het transformatorstation Liander en de stedenbouwkundig opzet van het gebied.	Naar aanleiding van deze zienswijze is de positie van het onderstation aangepast, zodat de gebouwen in dit gebied in dezelfde richting staan. Dit draagt bij aan een betere, meer uniforme stedenbouwkundige opzet. Voor wat betreft de antennemast geldt dat deze vanwege onderhoud en beschikbaarheid op eigen grond moet komen. Door de gekozen locatie bij het onderstation zal deze goed zichtbaar zijn. Dit effect kan niet geheel worden weggenomen. Wat de plannen voor het transformatorstation van Liander zijn, is iets waar de eigenaar zelf over gaat.

80547137

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	De trein speelt een belangrijke rol in de duurzame mobiliteitsvisie en bereikbaarheid van de regio. Om de vervoersgroei duurzaam op te vangen willen we dat er meer treinen doorrijden naar station Heerhugowaard. Indiener verzoekt om deze reden een keurvoorziening voor treinen te faciliteren op de Vaandel.	Het keren van treinen is mogelijk op het nieuw te realiseren opstelterrein de Vaandel in Heerhugowaard.
2	Indiener stelt dat de maatregelen voor deze overweg in het OTB opgenomen dienen te worden inclusief financiering, de regio Alkmaar wil bijdragen aan een oplossing.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg. De maatregelen aan de overweg op de Beverwijkerstraatweg zijn en de financiering geen onderdeel van dit tracébesluit. Er vindt bestuurlijk overleg plaats over de maatregelen op de Beverwijkerstraatweg in Castricum, waaraan de regio Alkmaar deelneemt.

80563052

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vertegenwoordigd vijf omwonenden van spoorwegovergang Westerweg Limmen. Indiener is tegen de plaatsing van het geluidsscherm op locatie en stelt dat het niet overlast zal wegnemen. Indiener verwacht verlies van uitzicht en woongenot en het gevoel dat het dorp zich afkeert. Ook vreest indiener windoverlast en geluidsoverlast door weerkaatsing van weggeluid. In een woning is een dove gevel aanwezig. Volgens indiener zullen de maatregelen niet opwegen tegen de kosten.	Op de locatie van de spoorwegovergang Westerweg te Limmen zal via dit tracébesluit geen geluidsscherm worden geplaatst. Dit is een wijziging ten opzichte van het OTB. Nabij de Westerweg vindt wel een geluidssanering plaats via het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

80566309

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener tekent bezwaar aan tegen het voorgestelde gebruik van het Anna van Renesseplein in Uitgeest als bouwlocatie. Verwezen wordt naar de zienswijze van de Gemeente Uitgeest.	Ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden aan het station is een alternatief werkterrein gevonden ter hoogte van de afrit van de A9 op de N203. Met dit alternatieve werkterrein is het niet langer noodzakelijk om het gehele Anne van Renesseplein in Uitgeest als bouwlocatie in te richten. In het tracébesluit is dit werkterrein dan ook verkleind. Een deel van het plein is in het tracébesluit nog wel aangewezen als werkterrein. Dit is noodzakelijk om de fietsenstallingen aan de Kleiszijde te kunnen verplaatsen. De exacte inrichting van het werkterrein wordt ten tijde van de uitvoering door de uitvoerend aannemer nader met de gemeente en de omgeving afgestemd.

80566795

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt of er op het opstelterrein in Heerhugowaard in de toekomst niet meer dan 6 treinen geparkeerd worden zoals aangegeven op de informatieavond. De lengte van de opstelsporen nodigt uit tot meer dan 6 treinstellen.	Op het opstelterrein in Heerhugowaard worden 6 opstelsporen voor reizigerstreinen van ruim 340 meter aangelegd. Aangezien de lengte van een trein afhankelijk is van het aantal treinstellen dat aan elkaar is gekoppeld, kan het aantal treinen variëren. Dat er 6 treinen zouden staan is nooit het uitgangspunt geweest. Wat mogelijk verwarrend is, is de beoogde dienstregeling met 6 intercity's per uur op de lijn Amsterdam – Alkmaar, deze worden niet allemaal opgesteld in Heerhugowaard.
2	Indiener constateert dat er in eerste instantie sprake is van 12 extra treinbewegingen in rusttijd (late avond en vroege ochtend) langs de woningen in Heerhugowaard, Sint Pancras en Alkmaar Noord.	Op basis van het aantal lege treinstellen dat opgesteld kan worden verwachten wij dat het aantal extra passages in de ochtend circa 17, in de avond circa 10 en in de late avond circa 8 zal zijn.
3	Indiener heeft twijfels bij het geluidrapport. Er zijn geen geluidmetingen gedaan dicht bij de woningen en bij verschillende windrichtingen. Indiener geeft aan dat de extra treinen voor meer overlast gaan zorgen en verwacht dat raildempers de geluidoverlast niet gaat oplossen.	Ten behoeve van het geluidonderzoek dat is uitgevoerd voor dit project vinden geen metingen plaats op locaties buiten. Geluidonderzoek is gebaseerd middels het gebruik van modellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In hoofdstuk 2.2.3.2 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom er ten behoeve van het geluidonderzoek geen metingen worden verricht.
4	Indiener stelt de oplossing voor om de treinen op halve snelheid langs de woningen te laten rijden. Hiermee zal een reductie op de geluidsoverlast van 50% plaatsvinden	Het voorstel om treinen langzamer te rijden op locaties waar woningen staan zou betekenen dat er op grote delen van het tracé langzaam gereden moet worden. Dit heeft grote gevolgen voor de reistijd en de dienstregeling. Dit past niet binnen de doelstelling van het tracébesluit. De akoestische effecten op de omgeving zijn onderzocht, de doelmatige maatregelen zijn opgenomen in artikel 9 van het tracébesluit. Met deze maatregelen voldoen wij aan de geldende wetgeving. In het deelrapport Geluid in Bijlage 5 zijn de gehanteerde snelheidsprofielen terug te vinden.

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	De toename van treinen geeft een totaal andere beleving van wonen aan het spoor qua geluid en fijnstof. Dit zal na de intensivering erger worden. Indiener geeft aan dat het plan (OTB) onvoldoende concreet zicht geeft op de aanpassingen en het gebruik van het spoor en wat daarbij de gevolgen zijn voor de toename van geluid, fijnstof, trillingen, toename algehele drukte en tijdpad.	De geluidseffecten van het project zijn onderzocht in het deelrapport Geluid. Hierin is weergegeven hoeveel de over- en onderschrijding per referentiepunt bedraagt, ten opzichte van de geldende geluidsgrens (geluidproductieplafonds). Ter hoogte van de woning van de indiener bedraagt de ruimte onder het geluidproductieplafond 0.5 dB. De mogelijke effecten voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het deelrapport Lucht. Het spoor is voor een heel klein deel verantwoordelijk voor de totale fijnstofconcentratie (en luchtverontreiniging in het algemeen) op een locatie. De fijnstofconcentraties bevinden zich in het gehele onderzoeksgebied ruim onder de grenswaarden. Het klopt dat hogere treinfrequenties over het algemeen leiden tot een iets hogere uitstoot van fijnstof. Bij dieseltreinen is dit vooral een gevolg van de aandrijving (dieselmotor) en bij elektrisch materieel is dit vooral een gevolg van slijtageprocessen (bijvoorbeeld bij remmen). Echter, het effect hiervan op de fijnstofconcentraties en NO ₂ -concentraties zal uitermate klein zijn. Ten aanzien van de trillingen geldt dat deze inderdaad beperkt zullen toenemen als gevolg van het plan. Er is geen sprake van (een toename van) goederentreinen. De toename van de trillingen is beperkt en voldoet aan de eisen uit het beoordelingskader, de Bts: er is geen sprake van een voelbare toename van de trillingen. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen van treinverkeer ook in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden.
2	Indiener geeft aan dat uit eerder onderzoek (1987) is berekend dat de geluidbelasting op diens woning 65,4 dB bedroeg en niet 66 dB en dat daarom nu geen geluidmaatregelen worden genomen. Indiener heeft twijfels over dit onderzoek aangezien deze niet uitgaan van metingen maar berekeningen. Daarnaast gaat het onderzoek uit van voorgevelbelasting en niet van de achterzijde van een woning. Indiener verzoekt het geluidonderzoek te baseren op metingen op de locatie.	Uit het geluidonderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning van de indiener een overschrijding van 0.5 dB van het vigerende geluidproductieplafond (geluidgrenzen) is berekend. In dat geval is een nader onderzoek op woningniveau conform de geldende wetgeving niet nodig. Dit is dan ook de reden dat er niet op de gevel van de woning is gerekend. Het geluidonderzoek voor de toekomstige situatie kan alleen maar plaatsvinden op basis van berekeningen omdat de toekomstige situatie op dit moment nog niet gereden wordt. In hoofdstuk 2.2 van het algemene deel van de Nota van Antwoord wordt en nadere toelichting gegeven waarom geluidberekeningen zijn gebaseerd op modellen in plaats van metingen op locatie. De woning van indiener betreft geen saneringswoning. De gemeente Heiloo heeft recent een saneringsbesluit genomen waarin nagenoeg alle saneringssituaties binnen de gemeente zijn opgelost. Omdat aan de overzijde (Land van Maat 23 t/m 30 en Dirk Bakkerhof 10) wel sprake was van saneringsobjecten worden i.h.k.v. dat project wel raildempers geplaatst (km 46,730 tot km, 46,830). Dit is geen onderdeel van het TB PHS Alkmaar – Amsterdam.
3	Indiener vreest voor afname van het woonwelzijn door het verplaatsen van het opstel terrein van Uitgeest naar Heerhugowaard vanwege extra treinbewegingen, met name in de stille uren (nacht en ochtend).	Meer algemene informatie over het aantal treinen voor het tracé is te vinden in de toelichting paragraaf 1.3 van het tracébesluit. In het algemene deel van deze nota is gedetailleerde informatie over treinaantallen opgenomen voor etmaalperiodes per treinsoort, per uur en per verbinding. Hier staan de aantallen voor de huidige en de plansituatie die gebruikt zijn voor de rapporten geluid en trillingen. In het Akoestisch onderzoek en het trillingenonderzoek is rekening gehouden met de leeg materieelritten die gaan plaatsvinden naar het nieuwe opstel terrein in Heerhugowaard. De resultaten en maatregelen zijn daarop afgestemd. Daarnaast is aan het tracébesluit in Bijlage 9 het inpassingsplan en landschapsplan toegevoegd waarin de aansluiting op de omgeving wordt toegelicht.

80567215

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
4	Indiener verzoekt concrete informatie voor zijn woonlocatie. Indiener verzoekt Om geluidmetingen op locatie te verrichten in plaats van berekeningen met gemiddelden. Indiener verzoekt om participatie ook in praktijk te brengen	Ten behoeve van het geluidonderzoek dat is uitgevoerd voor dit project vinden geen metingen plaats op locaties buiten. Geluid-onderzoek is gebaseerd middels het gebruik van modellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In hoofdstuk 2.2.3.2 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom er ten behoeve van het geluidonderzoek geen metingen worden verricht.

80568000

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat het voor de gewone burger moeilijk is om een weg te vinden in de onvoorstelbare hoeveelheid data, laat staan duidelijke antwoorden te vinden op de vragen. Rapporten zijn onleesbaar, niet goed te downloaden via het Platform Participatie. Daarnaast is de website van het geluidregister niet bereikbaar en het informatienr. van Platform Participatie niet 24/7 bereikbaar.	Het is begrijpelijk dat de hoeveelheid specialistische informatie lastig te doorgronden is. Bij het aanpassen van een spoortraject is er sprake van veel milieuaspecten die van belang zijn voor de omgeving, dit vertaalt zich helaas in een grote hoeveelheid rapporten. Het doel van deze rapporten is in ieder geval om een zorgvuldige afweging te kunnen maken op basis van milieu wetgeving en beleid, gericht op het beschermen van het leefmilieu voor omwonenden. Deze verschillende aspecten worden tot in detail uitgewerkt door specialisten en vervolgens door ProRail en gemeenten beoordeeld. Om deze reden maakt ProRail een zo goed mogelijke publieksvriendelijke selectie van de aangeboden informatie. Die is gegeven via een digitale informatieavond, nieuwsbrief, website, interactieve pdf, video, films. Op de informatieavond en via de website is de gelegenheid gegeven om vragen te stellen, die door onze specialisten zijn beantwoord. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u deze aan ProRail stellen. Onze specialisten zullen uw vragen beantwoorden.
2	Indiener wil dat er duidelijk antwoord gegeven wordt op de frequentie en de tijdstippen waarop de extra treinen langs diens woning gaan rijden. Volgens eigen berekeningen van de indiener ziet de werkelijkheid er veel ongunstiger uit dan werd beweerd (namelijk 37,5 meer treinen in plaats van de genoemde 12 tijdens de informatieavond). De extra treinen kunnen een grote aanslag op de nachtrust betekenen.	Meer algemene informatie over het aantal treinen voor het tracé is te vinden in de toelichting paragraaf 1.3 van het tracébesluit. In het algemene deel van deze nota is gedetailleerde informatie over treinaantallen opgenomen voor dagperiodes per treinsoort, per uur en per verbinding.
3	Indiener wenst een nadere toelichting over de werking van raildempers. Tijdens de informatieavond werd gesteld dat de geluidreductie die mensen ervaren als 10 dB kan worden beschouwd. Op Wikipedia staat dat raildempers vooral effectief zijn in combinatie met andere geluidmaatregelen en de reductie nauwelijks waarneembaar is (namelijk 3dB). Indiener vraagt zich af wat nu waar is.	Een raildemper reduceert afhankelijk van de situatie geen 10 maar ongeveer 2 tot 3 dB. Een reductie van 10 dB met alleen raildempers is niet mogelijk, daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig. De effectiviteit voor een spoor met raildempers is vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Dit is vastgelegd in zogenaamde 'correctietermen'. Deze correcties zijn bij het opstellen van het Reken- meetvoorschrift mede bepaald op basis van metingen naar de effectiviteit van raildempers. In hoofdstuk 2.2.3.4. van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de effectiviteit van raildempers.
4	Indiener stelt dat ook de invloed van remmende treinen op de werking van raildempers moet worden meegenomen in het OTB. De tabel in het rapport 'Akoestisch onderzoek sanering railverkeer 2012' maakt duidelijk dat de invloed van remmende treinen van invloed is op de effectiviteit van raildempers. Indiener vreest de raildempers op het traject ter hoogte van de Magnoliaaan in sint Pancras niet de beloofde 3 dB zullen halen. Nader onderzoek moet uitwijzen of extra maatregelen noodzakelijk zijn.	Uit de geluidberekeningen volgt dat raildempers zorgen voor een reductie van ongeveer 2 tot 3dB. De effectiviteit van raildempers (d.w.z. de hoeveelheid geluid dat wordt gedempt) is wettelijk vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Deze geluidreductie is gebaseerd op metingen. Het is wettelijk voorgeschreven dat in de berekeningen gerekend dient te worden volgens het RMG2012 en daarmee dus ook gerekend wordt met de correctietermen (= effectiviteit raildempers geluid) voor raildempers.

80568000

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
5	Indiener stelt dat er voldoende reductiepunten zijn om geluidschermen te kunnen toepassen en verzoekt de maatregelen in het geluidonderzoek te heroverwegen.	De geluidbelasting op een referentiepunt is vastgesteld op basis van het gebruik in het verleden of op basis van een geluidbelasting die is vastgesteld op basis van een besluit. Deze waarde is niet gekoppeld aan een maximum geluidbelasting. In de GPP toets is vastgesteld of een GPP wordt overschreden. Wanneer dit het geval is, is nader onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Indien maatregelen financieel doelmatig zijn, worden maatregelen getroffen om de geluidbelasting op de woning terug te brengen tot bij voorkeur de waarde onder het maximale niveau. Onder doelmatige maatregelen verstaan we maatregelen waarvan de kosten per woning met een overschrijding niet hoger zijn dan het richtbedrag voor maatregelen (zoals gehanteerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). De woning van de indiener is gelegen binnen het cluster Spirealaan. Voor dit cluster zijn raildempers over 674 meter dubbelspoor doelmatig bevonden. Met de toepassing van raildempers worden de toenames al weggenomen waardoor een schermmaatregel niet nodig is. In de afweging van maatregelen gaat allereerst de voorkeur uit naar raildempers alvorens naar schermen te kijken. Aangezien geluidschermen ook impact hebben op de omgeving/het landschap en raildempers een bijkomend voordeel hebben dat de geluidreductie aan beide zijden van het spoor optreedt. Daarnaast is het ook niet mogelijk een geluidscherm voor het gehele cluster te plaatsen binnen het beschikbare aantal reductiepunten (50.200). Voor een 1 meter hoog geluidscherm over de volledige clusterlengte is 55.942 maatregelpunten benodigd. De afweging van maatregelen is terug te vinden in Bijlage 8 behorend bij het deelrapport Geluid.
6	Indiener heeft zelf metingen verricht en heeft bij zijn achtergevel een waarde van 78 dB gemeten. Indiener nodigt ProRail uit om met metingen de berekeningen en modellen te toetsen. Deze zijn voor de burger namelijk niet inzichtelijk en te controleren.	In het geluidsonderzoek vinden geen specifieke metingen plaats. In het Akoestisch onderzoek worden modellen gebruikt. Deze modellen worden wel gecontroleerd door middel van metingen. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In hoofdstuk 2.2.3.2 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom er ten behoeve van het geluidonderzoek geen metingen worden verricht.
7	Indiener verzoekt om de keuze van stillere treinstellen en maatregelen m.b.t. de snelheid, remmen en accelereren in het tracébesluit op te nemen.	Het SGM-materieel dat op dit spoortracé reed is sinds 2021 door NS uitgefaseerd en vervangen door nieuwe sprinters. Deze veroorzaken minder trillingen en geluid. Voor het berekenen van de effecten en het bepalen van de maatregelen wordt uitgegaan van de nieuwe sprinters. De optrek- en remprofielen van dit materieel zijn opgenomen in de geluid- en trillingsmodellen waarmee de effecten zijn berekend. In deze onderzoeken wordt uitgegaan van 'worst-case' optrek- en remprofielen.
8	Indiener verzoekt om aandacht te besteden aan reflectie van bedrijfsgebouwen aan de overzijde in verdere onderzoeken naar aanvullende maatregelen.	In de berekeningen is rekening gehouden met de huidige staat van gebouwen en bodemabsorptie (o.a. groenstroken en grasvelden). Er is op dit moment geen aanleiding voor nader onderzoek. Modelinformatie is terug te vinden in het deelrapport Geluid, Bijlage 6. Hierin is onder andere de bebouwing incl. hoogte terug te vinden waarmee rekening is gehouden en ook de reflecterende en absorberende bodemgebieden. In de berekeningen is rekening gehouden met een gevelreflectie van 0,8 (80% wordt gereflecteerd, 20% geabsorbeerd).

80568000

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
9	Indiener mist visie en maatregelen in het OTB om iets te doen aan de geluidsbelasting van de spoorbrug. De dreun van een trein op de brug heeft een cumulatief effect op de geluidsbelasting van de woningen.	Voor de aanpak van het geluid van spoorbruggen wordt overal in Nederland dezelfde methode gebruikt. Er is daarbij een verschil tussen stalen bruggen, die veel meer geluid produceren en betonnen bruggen. Stalen bruggen leiden eerder tot overschrijdingen en krijgen daarom een toeslag in het geluidsmodel. De dreun op de brug is ook hier meegenomen in de berekeningen en beoordeling van de geluidbelasting door toepassing van een zogenoemde brugtoeslag. De geluidbelasting veroorzaakt door het spoor op de brug wordt dus verhoogd met een toeslag behorend bij de brug. Geluidmaatregelen worden vervolgens bepaald op basis van een doelmatigheidsafweging. De uitwerking van dit doelmatigheidscriterium is opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Bij de toepassing van het doelmatigheidscriterium wordt bepaald hoe hoog de kosten van de mogelijke maatregelen zijn en of deze passen binnen het beschikbare budget dat hiervoor beschikbaar is. De hoogte van de kosten van de mogelijke maatregelen wordt bepaald door maatregel-punten. Het beschikbare budget wordt bepaald door reductie-punten (bepaald door de hoogte van de geluidbelasting van alle objecten in een cluster). Aan objecten met een geluidbelasting groter dan 55 dB worden reductiepunten toegekend conform het Besluit geluid milieubeheer (Bijlage 1). Voor een uitgebreide toelichting op deze wettelijke rekenmethodiek wordt verwezen naar Bijlage 1 (hoofdstuk I.4.6) van de het deelrapport Geluid. Bij de stalen spoorbrug over de Ringvaart (cluster Westerdijk) zijn onvoldoende reductiepunten beschikbaar om een brugmaatregel te realiseren (de kosten voor een brugmaatregel past niet binnen het berekende beschikbare budget). Een brugmaatregel is dan ook geen doelmatige maatregel.

80568101

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat er geen MKBA is uitgevoerd waarin de alternatieven onderzocht zijn, zoals een tracé langs de N203. Indiener geeft aan dat de effecten op natuur, milieu, leefbaarheid onderzocht moeten worden in een MKBA.	Een variant met een nieuw tracé langs de N203 is niet beschouwd in een MKBA, omdat deze niet kansrijk is.
2	Indiener geeft aan dat de leefbaarheid in Castricum ernstig wordt aangetast door invoering van PHS, omdat meer intercity's niet in Castricum stoppen en op grote snelheid overwegen passeren. Tevens geeft indiener aan dat een prognose betreft treinongevallen op gelijkvloerse kruisingen ontbreekt in het OTB.	Doordat PHS Alkmaar – Amsterdam voorziet in een toename van treinen is een risicoanalyse overwegveiligheid uitgevoerd (zie Bijlage 12). Deze is niet gebaseerd op prognoses van treinongevallen, maar beoordeelt de overwegveiligheid op het gehele baanvak of de overwegveiligheid niet verslechterd. Dit volgt uit de Derde Kadernota Railveiligheid. In de risicoanalyse overwegveiligheid zijn diverse overwegmaatregelen beschreven, die zijn opgenomen in het tracébesluit. In paragraaf 2.2.1. van de Nota van Antwoord wordt verder ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
3	Indiener geeft aan dat de leefbaarheid in Castricum ernstig wordt aangetast door barrièrewerking van geluidschermen en verwacht overlast van geluidsisolerende maatregelen aan huizen.	De geluidmaatregelen in Castricum bestaan enkel uit raildempers. Voor meer informatie over de effectiviteit van raildempers wordt verwezen naar hoofdstuk 2.2.3.4 van de Nota van Antwoord. Er zijn na de plaatsing van raildempers geen maatregelen aan de woning nodig.
4	Indiener geeft aan dat de leefbaarheid van Castricum in ernstige mate wordt aangetast omdat de spoorlijn een barrière voor verkeer vormt. Indiener verwacht dat de doorstroming verder bemoeilijkt wordt als de overwegen 45 minuten per uur gesloten zijn. Indiener wenst ongelijkvloerse kruisingen als oplossing.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.

80568101

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
5	Indiener geeft aan dat alleen met de bril van het ministerie gekeken wordt en dat een multidisciplinaire en integrale visie op de gevolgen van PHS en een alternatieve planvorming voor Castricum ontbreekt. Tevens geeft de indiener niet bij inspraak te zijn betrokken.	Het ministerie, ProRail, de gemeente Castricum, de provincie Noord Holland en de regio Alkmaar hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar de effecten van PHS op de omgeving. Uit deze studie bleken randwegvarianten niet haalbaar. Voor de Beverwijkerstraatweg blijkt een ongelijkvloerse oplossing noodzakelijk. Hierover zijn diverse openbare (raads)informatieavonden georganiseerd door de gemeente Castricum in samenwerking met bovengenoemde partijen. Zie paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord voor een toelichting over de uitwerking van de maatregel op de overweg Beverwijkerstraatweg.
6	Indiener wenst het alternatief tracé N203 onderzocht te zien, vanwege o.a. het opheffen van overwegen, mogelijkheden voor nieuwbouw en vergroten van de leefbaarheid. Indiener geeft aan dat participatie noodzakelijk is.	De doelstelling van het Programma Hoogfrequent Spoor is het faciliteren van hoogfrequent spoorvervoer tussen Alkmaar en Amsterdam. Om dit mogelijk te maken wordt op een aantal locaties de infrastructuur aangepast om de capaciteitsknelpunten op effectieve wijze weg te nemen. Het realiseren van een alternatief tracé langs de N203 is niet noodzakelijk voor de frequentieverhoging en past daarom niet bij de programmadoelstelling. Daarbij komt dat het realiseren van een alternatieve spoorverbinding een compleet nieuw project zou zijn, dat vele jaren aan planstudie en uitwerking in beslag zal nemen, los van de eventuele haalbaarheid van de financiering daarvan.

80587374, 80587447

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan te vrezen voor geluidsoverlast. Indiener geeft aan dat volgens eigen berekening 45 meer treinen per dag gaan rijden in plaats van 12 treinen die tijdens de informatieavond zijn genoemd. Indiener verzoekt om de maatregelen te heroverwegen. Indiener vreest dat de toepassing van raildempers onvoldoende is.	In hoofdstuk 2.2.2 van de Nota van Antwoord is een overzicht opgenomen van de treinaantallen. De berekeningen in het Akoestisch onderzoek laten zien dat raildempers ter hoogte van de woning van indiener zorgen voor een geluidsvermindering van 2 tot 3 dB. Dit zorgt ervoor dat de geluidbelasting op de woning wordt verminderd tot de waarde van 57 dB (zie Bijlage VII Akoestisch onderzoek). Met deze maatregelen is geen sprake van een overschrijding van het geluidproductieplafond. De effectiviteit voor een spoor met raildempers is vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). In hoofdstuk 2.2.3.4 van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de effectiviteit van raildempers. Meer algemene informatie over het aantal treinen voor het tracé is te vinden in de toelichting paragraaf 1.3 van het tracébesluit.
2	Indiener vreest waardevermindering van de woning door geluidsoverlast.	Indien u van mening bent dat u schade ondervindt door dit besluit, kunt u een schadeverzoek indienen. U leest hierover meer in de nadere toelichting in hoofdstuk 2.2.4 van de Nota van Antwoord of in paragraaf 2.8.3 van het tracébesluit.

80589538

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat het groot openbaar belang voor het aantasten van het NNNgebied in het OTB niet is aangetoond.	De tekst is in het tracébesluit in paragraaf 4.5.2.1 aangevuld met de volgende onderbouwing: De bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de Randstad en de regio Alkmaar is van nationaal en regionaal belang. Het aantal treinreizigers zal op deze spoorverbinding de komende jaren fors toenemen. Om deze groei te faciliteren heeft het ministerie van Infrastructuur en waterstaat het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) opgezet. Het spoortraject tussen Alkmaar en Amsterdam is in PHS aangewezen als één van de spoorverbindingen waarop de capaciteit vergroot moet worden en de infrastructuur wordt aangepast om aan de toekomstige vraag te kunnen voorzien.
2	Indiener stelt dat in het OTB niet is aangetoond dat er geen reële of aanvaardbare alternatieven zijn.	De tekst in het tracébesluit is aangevuld met de volgende onderbouwing: Rekening houdend met toekomstige lengte van goederentreinen in Europa is bij de aanleg van het goederenkeerspoor in Uitgeest een nuttige spoorlengte van 740 meter aangehouden. In paragraaf 4.5.2.1 is onderstaande toelichting toegevoegd. Om op deze corridor de PHS dienstregeling te faciliteren wordt met dit besluit een deel van het weidevogelgebied aangetast. Op de corridor moeten kruisende treinen in Uitgeest ontvlecht worden. Dit geldt ook voor de kerende goederentreinen richting Velsen en vice versa. Voor deze kerende treinen is daarbij niet voldoende ruimte binnen station Uitgeest. Een alternatief om het keerspoor noordelijker langs de corridor te leggen leidt tot extra hinder in de woonkernen langs de corridor en voor extra trein-kilometers en een verminderde capaciteit van het spoor. Om deze negatieve effecten zo klein mogelijk te houden is de locatie aan de westzijde van Uitgeest de meest logische. Een ander alternatief is om aan de oostkant van Uitgeest een aansluiting te maken door middel van een nieuwe spoorboog in de driehoek van Assum en de Stelling van Amsterdam. Dit alternatief heeft een is qua inpassing niet gewenst door de ligging van de A9 en het ruimtebeslag op Natuurnetwerk Nederland en Unesco Werelderfgoed. Daarom is gekozen voor de ligging van het keerspoor zoals opgenomen in het tracébesluit.
3	De indiener wenst alternatieve manieren van natuurcompensatie moeten worden gekozen in plaats van financiële compensatie, als groot openbaar belang wordt aangetoond.	In overleg met de Provincie Noord Holland is geconcludeerd dat er geen geschikte percelen zijn voor deze compensatie. Om deze reden is afgesproken dat de natuurcompensatie financieel wordt afgewikkeld.

80593646

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is het niet eens met de afsluiting van de stationsovergang voor fietsers in Heiloo. In de nieuwe situatie moeten fietsers via een onlogische route omrijden en bestaat de nieuwe verbinding tussen de Zeeweg en de stationsweg uit twee scherpe bochten kort na elkaar. De nieuwe situatie heeft tot gevolg dat de fietsers extra bewegingen moeten maken. Dit zorgt voor een onveiligere situatie, zeker voor de oudere fietser.	De gemeente is bezig met een gebiedsvisie voor het stationsgebied en is hierover in gesprek met de omgeving. De maatregelen in het tracébesluit zijn afgestemd met de gemeente. Hier zijn geen aparte informatieavonden over geweest. Indien de visie van de gemeente voor het stationsgebied later leidt tot een ander ontwerp met dezelfde veiligheid, dan kan dat ontwerp worden uitgevoerd op grond van artikel 1.3 van dit tracébesluit.
2	Indiener verzoekt de volgende alternatieven voor het overpad bij het station Heiloo te overwegen: – Aanbrengen van een hek om fietser en voetgangers te scheiden. – Voetgangersdeel afsluiten met dubbele overwegbomen zodat beide sporen onafhankelijk zijn dicht te leggen. – Voor fietsers afsluiten met enkele bomen zodat er geen fietsers opgesloten kunnen raken tussen de overwegbomen. – Aanbrengen anti-loopmat om te voorkomen dat fietsers/voetgangers toch oversteken. – Onderdoorgang van het fietspad voor doorgaand fietsverkeer. – Onderdoorgang naar de perrons. – Een fietsenstalling in de garage bij de Vomar met een onderdoorgang naar het station. – Een extra uitgang op het zuidelijk deel van het station om de drukte op de overweg te verminderen.	– In de huidige situatie sluiten de overwegbomen ook onafhankelijk. – Het afsluiten van fietsers met enkele bomen leidt ertoe dat fietsers gebruik gaan maken van het voetpad omdat daar de bomen nog open staan, waarbij zij de voetgangers extra gaan hinderen. – Anti-loopmatten worden toegepast om te voorkomen dat personen zich langs het spoor begeven. Het toepassen van anti-loopmatten op deze overweg leidt niet tot een veiligere oplossing. – Aanpassingen die leiden tot de aanleg van een onderdoorgang of een traverse zijn niet kosteneffectief. De voorgestelde maatregelen in het tracébesluit zijn voldoende voor het garanderen van de overwegveiligheid na het invoeren van de PHS dienstregeling. De extra uitgang op het zuidelijk deel van het station kan niet gelijkvloers worden aangelegd, omdat hiermee een nieuwe overweg wordt gecreëerd. De overwegveiligheid wordt hiermee verslechterd.
3	Indiener ziet graag dat het aanwezige hek bij de meest noordelijke, niet publiek toegankelijke, overgang in het Heilooërbos naar de oostkant van de overgang wordt verplaatst.	In paragraaf 1.5 van de toelichting van het tracébesluit wordt ingegaan op de aanpassingen aan de overwegen in het kader van het NABO-programma, en de minimale maatregelen die zijn opgenomen in het tracébesluit. Het verzoek van indiener tot het verplaatsen van het hek is doorgegeven aan het NABO-programma.
4	Indiener stelt voor om de overgang bij de Kuillaan te vervangen door een fiets/wandelonderdoorgang. Het fietspad kan aansluiten op de geprojecteerde fietsroute richting Bergen.	Vanuit het tracébesluit wordt er op deze overweg een mini-ahob geplaatst. Dat is de minimale maatregel die nodig is om de veiligheid op de overweg te garanderen na de invoering van de PHS dienstregeling. De gemeente Heiloo in samenwerking met ProRail en Natuurmonumenten werken aan een plan om deze overweg op te heffen. Hiervoor wordt een aparte procedure, inclusief participatietraject gevolgd.
5	Indiener stelt voor om de overgang bij de Stetlaan te vervangen door een wandelonderdoorgang, gecombineerd met bovengenoemde onderdoorgang zorgt deze ervoor dat Landgoed Nijenburg zijn recreatieve functie en beleving behoud en niet in tweeën gedeeld wordt door de spoorweg.	Het NABO-programma van ProRail gaat op locatie overgang Stetlaan een voetgangersverbinding realiseren. Deze voetgangersverbinding is geen onderdeel van de scope PHS Alkmaar – Amsterdam. In paragraaf 1.5 van de toelichting van het tracébesluit wordt er uitleg gegeven over de planologische inpassing van de voetgangersverbinding.

80596614

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Liander geeft aan dat huidig perceel 3957 gebruikt gaat worden voor toekomstige uitbreiding. Indien dit vanwege het huidige gebruik als parkeerterrein niet wenselijk is, dan is het naastgelegen perceel, 8681 nodig t.b.v. uitbreiding.	Er is, ten opzichte van het Ontwerp-tracébesluit, een nieuw ontwerp opgesteld van het onderstation, uitgaande van het eigendom van de percelen. In dit nieuwe ontwerp wordt er geen gebruik gemaakt van perceel 3957. Het nieuwe ontwerp is opgenomen in het tracébesluit.
2	Liander geeft aan dat verkopen van de percelen in eigendom niet mogelijk is en verzoekt het tracébesluit hierop aan te passen.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 1 van deze zienswijze.

80600821

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is van mening dat voor PHS de veiligheid van overgangen niet gericht moet zijn op doorstroming van het autoverkeer maar op de veiligheid van de spoorovergangen zelf.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
2	Indiener stelt dat maatregelen voor de Beverwijkerstraatweg randvoorwaardelijk zijn voor PHS en niet kunnen worden aangemerkt als raakvlakproject.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg.
3	Indiener pleit voor de variant van de Fietzersbond in plaats van een ongelijkvloerse kruising. Deze variant behelst het verbeteren van de veiligheid van de spoorwegovergang en deze onaantrekkelijk te maken voor autoverkeer.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 1 van deze zienswijze.
4	Indiener verbaast zich dat de denktank Integraal Verkeersplan niet wordt genoemd in het OTB onder afstemming met betrokken burgers en maatschappelijke organisaties.	In het participatieoverzicht in hoofdstuk 2.3 is een overzicht gegeven van een groot aantal partijen die hebben geparticipeerd in het kader van PHS Alkmaar – Amsterdam. Daarnaast is er een ambtelijke werkgroep van de gemeente Castricum waarmee zowel de denktank als ProRail aan tafel zit vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Er vindt intern wel afstemming plaats tussen PHS en LVO, maar de participatie in het kader van LVO maakt geen onderdeel uit van het overzicht in het tracébesluit.
5	De indiener zou graag meer focus zien op veiligheid voor langzaam verkeer in plaats van doorstroming voor de auto binnen de bebouwde kom.	Wij ondersteunen de aandacht voor verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.

80600861

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vindt een keurvoorziening voor treinen op de Vaandel noodzakelijk vanwege de strategische ligging aan de rand van het daily urban system van de MRA.	Het keren van treinen is mogelijk op het nieuw te realiseren opstelterrein de Vaandel in Heerhugowaard.
2	De indiener pleit uit veiligheidsoogpunt, maar ook om de relaties in het Stationsgebied te versterken, voor een ongelijkvloerse kruising van het spoor ter hoogte van de Stationsweg.	Uit de overwegveiligheidsanalyse voor PHS is een onderdoorgang voor deze overweg niet noodzakelijk. De gemeente heeft echter wel plannen voor ontwikkeling van dit gebied, waaronder ook een onderdoorgang ter hoogte van de Zuidtangent en de Stationsweg. Het ministerie van IenW en ProRail zijn betrokken bij het spoorse gedeelte van deze plannen.
3	Indiener vraagt om in het definitieve tracébesluit en bij het uitwerken van maatregelen rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen rondom station Heerhugowaard, waaronder Westpoort en de Scheg.	Op 16 mei 2023 heeft ProRail een zienswijze ingediend ten aanzien van het bestemmingsplan de Scheg, waarin een verzoek is gedaan om rekening te houden met de uitgangspunten van het ontwerp-tracébesluit. In het bestemmingsplan de Scheg is rekening gehouden met deze uitgangspunten.
4	Indiener verzoekt dat er op een duurzame, circulaire en klimaatadaptieve wijze wordt gewerkt bij de aanleg van het opstelterrein en de dienstgebouwen en wenst betrokken te worden bij de vormgeving.	De gemeente is nauw betrokken geweest bij de duurzaamheids-sessies van het project. Hierin zijn kansen onderzocht en zoveel mogelijk overgenomen. Zo zal er onder meer spoor worden hergebruikt indien mogelijk en zal de watergang naast het opstelterrein breder worden opgezet.
5	Indiener merkt op dat ten behoeve van de aanleg van de spoor-onderdoorgang in het Stationsgebied er gevolgen zijn voor het watersysteem in de polder Heerhugowaard. In de komende 2 jaar zal op locatie 3: DAF STUW, op het industrieterrein De Zandhorst een nieuw gemaal worden gerealiseerd voor de polder Heerhugowaard met daarbij de realisatie van een oost-west verbinding in de waterstructuur van de polder Heerhugowaard die aansluit op het nieuwe gemaal.	Het plan waar de gemeente op doelt is bij ons bekend. Binnen het opstelterrein wordt de huidige hoofdwatergang ‘verlegd’ naar de oostzijde van het aan te leggen opstelterrein. De waterhuishoudkundige functie van deze watergang zal daarbij niet wijzigen. Het realiseren van het gemaal heeft verder geen gevolgen voor de waterhuishouding binnen het projectgebied van het tracébesluit.

80601171

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vreest dat de raildempers onvoldoende zijn voor het bereiken van een aanvaardbaar geluidsniveau en verzoekt tot heroverweging van deze maatregelen.	Geluidmaatregelen worden bepaald op basis van een financiële doelmatigheidsafweging. Dit houdt in dat een maatregel effectief moet zijn als oplossing en tegelijkertijd maatschappelijk verantwoorde kosten moet hebben. Als bijvoorbeeld een geluidscherm hetzelfde effect heeft als raildempers, maar hogere kosten met zich meebrengt, wordt gekozen voor raildempers. De manier waarop deze doelmatigheidsafweging moet worden uitgevoerd is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer (Wm artikel 11.29 lid 4). Voor een uitgebreide toelichting op deze wettelijke rekenmethodiek wordt verwezen naar Bijlage 1 (hoofdstuk I.4.6) van de het deelrapport Geluid. De berekeningen laten zien dat raildempers ter hoogte van de woning van de indiener zorgen voor een geluidsvermindering van ongeveer 2 tot 3 dB. Dit zorgt ervoor dat de geluidbelasting op de woning wordt verminderd tot de waarde van 56 dB (zie Bijlage VII Akoestisch onderzoek). Met deze maatregelen is geen sprake van een overschrijding van het geluidproductieplafond. De effectiviteit voor een spoor met raildempers is vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) waarbij wordt uitgegaan van -3 dB. Dit is vastgelegd in zogenaamde 'correctietermen'. Deze correcties zijn bij het opstellen van het Reken- meetvoorschrift mede bepaald op basis van metingen naar de effectiviteit van raildempers. In hoofdstuk 2.2.3.4 van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de effectiviteit van raildempers.

80601727

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt bezwaar tegen het verder beveiligen van overgang Kuillaan 44.92 met bellen vanwege geluidsoverlast en daarmee waardevermindering van de woning.	Ten behoeve van het tracébesluit wordt de overweg Kuillaan voorzien van een mini-ahob. De maatregel heeft een geluid en lichtwaarschuwing. De maatregelen op deze overweg vanuit het NABO-programma zijn beschreven in 1.5 van de toelichting van het tracébesluit. In paragraaf 2.2.4 van de Nota van Antwoord staat beschreven waar u terecht kunt als u van mening bent schade te ondervinden van project PHS Alkmaar – Amsterdam.
2	Indiener stelt teleurgesteld te zijn in het gebrek aan geluidsreducerende maatregelen ter hoogte van het Heilooërbos in verband met de stilte en beleving van de natuur. Indiener stelt voor raildempers te plaatsen.	Ten behoeve van het tracébesluit is onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten op beschermde natuurgebieden. Dit onderzoek is opgenomen in het deelrapport Natuur. Het Heilooërbos is aangewezen als provinciaal beschermd natuurgebied (NNN). Op grond van provinciale regelgeving is nader onderzoek naar de geluideffecten op dit natuurgebied niet noodzakelijk, omdat het project geen fysiek ruimtebeslag heeft op dit gebied. Ter plaatse van het Heilooërbos heeft in het kader van de Wet milieubeheer wel geluidonderzoek plaatsgevonden. Langs het gehele tracé is onderzocht of door het project de geldende geluidgrenzen (geluidproductieplafonds) worden overschreden. Uit dit onderzoek is gebleken dat ter plaatse van het Heilooërbos geen geluidproductieplafonds overschreden. Omdat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden worden er geen raildempers op deze locatie aangebracht.
3	Indiener heeft voorkeur voor het ongewijzigd laten van de overweg indien afsluiten van de overweg niet lukt.	De overwegen in het Heilooërbos moeten volgens de analyse van zowel PHS als het NABO-overwegenprogramma beter beveiligd worden om de veiligheidssituatie voor de toekomst te verbeteren. Niets doen is daarmee geen optie voor deze overwegen.

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
4	Indiener stelt dat er geen geluidsmetingen en trillingsmetingen op locatie van woning zijn uitgevoerd en dat er slechts met theoretische modellen wordt gewerkt.	In het geluidsonderzoek vinden geen specifieke metingen plaats. In het Akoestisch onderzoek worden modellen gebruikt. Deze modellen worden wel gecontroleerd door middel van metingen. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In hoofdstuk 2.2.3.2 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom er ten behoeve van het geluidsonderzoek geen metingen worden verricht. Op grond van het deelrapport Trillingen, Bijlage 3, blijkt dat er geen noodzaak is op trillingsmetingen uit te voeren aan de woning.
5	Indiener verwijst in zienswijze naar punten uit een brief van december 2018 aan de gemeenteraad. Hierin draagt indiener alternatieven aan voor de overweg om geluidoverlast van bellen te voorkomen.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 1 van deze zienswijze.
6	Indiener verwijst in zienswijze naar punten uit een brief van maart 2018 aan de gemeenteraad meegestuurd: – Er dient een kosten-baten analyse uitgevoerd te worden voor de waarde van de enkele minuten reistijdwinst versus de schade aan de gezondheid van de bewoners; – Indiener geeft aan hinder te ondervinden van trillingen en verzoekt met nieuw materieel te gaan rijden, de snelheid te verminderen en de huidige situatie van 12 treinen per uur te handhaven; – Indiener geeft aan ernstig verstoord te worden tijdens de slaap door geluid en trillingen; – Indiener geeft aan dat de waarde van diens huis zal verminderen; – Indiener vraagt wat er gebeurt met de overweg naast diens woning.	Indiener verwijst naar de brief die indiener richting de gemeenteraad ter kennisgeving heeft toegezonden. Wij nemen dit ook ter kennisgeving aan, maar reageren wel inhoudelijk: – Voor PHS is een MKBA uitgevoerd op programmaniveau. Hierin zijn zowel de baten als de kosten en de externe effecten meegenomen. De positieve resultaten hiervan zijn terug te lezen in de voorkeursbeslissing van het kabinet uit 2010. – T.a.v. de trillingen geldt dat deze inderdaad iets zullen toenemen als gevolg van het plan, zoals te zien is in het deelrapport Trillingen in Bijlage 3. De toename van de trillingen is beperkt en voldoet aan de eisen uit het beoordelingskader, de Bts: er is geen sprake van een voelbare toename van de trillingen. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen van treinverkeer ook in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. – T.a.v. de verstoring tijdens de slaap als gevolg van geluid en trillingen is beoordeeld in de onderzoeken. Voor een uitgebreide toelichting over de onderzoeksmethode wordt verwezen naar Bijlage 1 van het deelrapport Geluid. – Indien indiener van mening is schade te ondervinden door project PHS Alkmaar – Amsterdam kan er een verzoek worden ingediend tot bestuursrechtelijke schadevergoeding (zie paragraaf 2.2.4 van de Nota van Antwoord voor meer informatie); – De overweg naast het huis van de indiener huis wordt in het kader van PHS Alkmaar – Amsterdam beveiligd met een mini-ahob. De gemeente Heiloo is voornemens deze overweg op te heffen. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://www.heiloo.nl/plannen-en-projecten/veilige-spoorovergangen-heilooërbos

80603117

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is bezorgd over de toename van het aantal treinen met 45 per dag en verwacht hier – met name 's nachts geluidshinder van te gaan ondervinden. Indiener vraagt of tussen 23:00 en 07:00 géén treinen gaan rijden.	Meer algemene informatie over het aantal treinen voor het tracé is te vinden in de toelichting paragraaf 1.3 van het tracébesluit. In het algemene deel van deze nota is gedetailleerde informatie over treinaantallen opgenomen voor dagperiodes per treinsoort, per uur en per verbinding.
2	Indiener maakt bezwaar tegen meer geluidsoverlast en vraagt of ter hoogte van diens woning een geluidscherm kan worden geplaatst.	Om de mogelijke geluidseffecten van het project te berekenen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Uit dit geluidonderzoek blijkt dat ter hoogte van de woning van de indiener de geluidproductie-plafonds worden overschreden. Omdat er sprake is van een overschrijding is onderzoek gedaan naar maatregelen. Op het spoor ter hoogte van de woning van de indiener worden raildempers geplaatst. Uit de geluidberekeningen met raildempers blijkt dat er op de woning van de indiener geen sprake meer is van een geluidtoename. Dit is weergegeven in Bijlage VII van het geluidsrapport. Met raildempers neemt in het geluid op de woning met 2 tot 3 dB af. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting op de woning van de indiener 58 dB in de projectsituatie bedraagt de geluidbelasting 56 dB. Geluidmaatregelen moeten worden bepaald op basis van een doelmatigheidsafweging. De manier waarop deze doelmatigheidsafweging moet worden uitgevoerd is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer (Wm artikel 11.29 lid 4). Voor een uitgebreide toelichting op deze wettelijke rekenmethodiek wordt verwezen naar Bijlage 1 (hoofdstuk I.4.6) van de het deelrapport Geluid. Het realiseren van geluidschermen ter hoogte van de woning van de indiener is niet doelmatig gebleken. Voor meer informatie over de wijze waarop geluidonderzoek wordt uitgevoerd wordt verwezen naar Hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.

80603865

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener heeft een pro forma zienswijze ingediend. Er is geen aanvullende zienswijze ontvangen.	Deze zienswijze is pro forma ingediend. Indiener is in de gelegenheid gesteld om de zienswijze aan te vullen. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

80604315

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat te vrezen voor geluidoverlast. Indiener geeft aan dat volgens eigen berekening 45 meer treinen per dag gaan rijden in plaats van 12 treinen die tijdens de informatieavond zijn genoemd.	Meer algemene informatie over het aantal treinen voor het tracé is te vinden in de toelichting paragraaf 1.3 van het tracébesluit. In het algemene deel van deze nota is gedetailleerde informatie over treinaantallen opgenomen voor dagperiodes per treinsoort, per uur en per verbinding. Hier staan de aantallen voor de huidige en de plansituatie die gebruikt zijn voor de rapporten geluid en trillingen.
2	Indiener verzoekt om de maatregelen te heroverwegen. Indiener vreest dat de toepassing van raildempers onvoldoende is. Indiener vreest een waardevermindering van woning.	Geluidmaatregelen worden bepaald op basis van een financiële doelmatigheidsafweging. Dit houdt in dat een maatregel effectief moet zijn als oplossing en tegelijkertijd maatschappelijk verantwoord. Kosten moet hebben. Als bijvoorbeeld een geluidscherm hetzelfde effect heeft als raildempers, maar hogere kosten met zich meebrengt, wordt gekozen voor raildempers. De manier waarop deze doelmatigheidsafweging moet worden uitgevoerd is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer (Wm artikel 11.29 lid 4). Voor een uitgebreide toelichting op deze wettelijke rekenmethodiek wordt verwezen naar Bijlage 1 (hoofdstuk I.4.6) van de het deelrapport Geluid. De berekeningen laten zien dat raildempers ter hoogte van uw woning zorgen voor een geluidsvermindering van ongeveer 2 tot 3 dB. Dit zorgt ervoor dat de geluidbelasting op de woning wordt verminderd tot de waarde van 56 dB (zie Bijlage VII Akoestisch onderzoek). Met deze maatregelen is geen sprake van een overschrijding van het geluidproductieplafond. De effectiviteit voor een spoor met raildempers is vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Dit is vastgelegd in zogenaamde 'correctietermen'. Deze correcties zijn bij het opstellen van het Reken- meetvoorschrift mede bepaald op basis van metingen naar de effectiviteit van raildempers. In hoofdstuk 2.2.3.4. van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de effectiviteit van raildempers. Indien u van mening bent dat u schade ondervindt door dit besluit, kunt u een schadeverzoek indienen. U leest hierover meer in de nadere toelichting in hoofdstuk 2.2.4 van de Nota van Antwoord of in paragraaf 2.8.3 van het tracébesluit.

80604327

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener namens Comité WestrouteNee stelt dat door PHS de veiligheid op spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg verder onder druk komt te staan. Indiener stelt dat de overgang Beverwijkerstraatweg randvoorwaardelijk is en onderdeel moet zijn van het OTB. Indiener is van mening dat een regionale aanpak nodig is gericht op een vermindering van verkeer op deze overgang, in combinatie met verbetering van de infrastructuur op de A22/A9, N203 en de N513. Indiener verwijst hiervoor naar het 'Leefbaar verkeersplan' van de Fietzersbond.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg
2	Indiener geeft aan dat de Castricumse denktank in het OTB niet wordt genoemd in het hoofdstuk participatie en dat er in vier maanden tijd geen inhoudelijke informatie met deze denktank is gedeeld.	In het participatieoverzicht in hoofdstuk 2.3 is een overzicht gegeven van een groot aantal partijen die hebben geparticipeerd in het kader van PHS Alkmaar – Amsterdam. Daarnaast is er een ambtelijke werkgroep van de gemeente Castricum waarmee zowel de denktank als ProRail aan tafel zit vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Er vindt intern wel afstemming plaats tussen PHS en LVO, maar de participatie in het kader van LVO maakt geen onderdeel uit van het overzicht in het tracébesluit.

80612811

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat de overwegen in het Heilooerbos geen raakvlakprojecten zijn, maar opgenomen moeten worden in het tracébesluit. Indiener geeft aan dat de verantwoordelijkheid bij PHS ligt en dat PHS niet verder kan als het NABO-programma stagneert. Indiener geeft aan dat er voor de drie NABO's een voorkeurvariant is. Indiener stelt voor om deze samen met Prorail, Provincie Noord Holland, gemeente Alkmaar en de gemeente Heiloo uit te werken en onderdeel te maken de tracéwet-procedure.	Binnen het tracébesluit worden de minimale maatregelen genomen die nodig zijn om de overwegveiligheid te garanderen. Deze maatregelen zijn te vinden in artikel 1 van het besluit tracébesluit. De maatregelen die op deze overwegen voorzien zijn vanuit het NABO-programma, en de relatie met project PHS Alkmaar – Amsterdam zijn beschreven in paragraaf 1.5 van de toelichting van het tracébesluit.
2	Indiener verzoekt om de plannen voor de Kerkelaan/Belieslaan in het OTB aan te passen en geen tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Kerkelaan/Belieslaan in de plannen op te nemen.	De gemeente heeft een alternatief ontwerp ingediend. Dit ontwerp is door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Prorail akkoord bevonden. Het nieuwe ontwerp is in het tracébesluit opgenomen.
3	Indiener verzoekt de volgende aanpassingen door te voeren in het OTB: tabel 1 op blz 10: OW05 Heiloo Kerkelaan/Belieslaan 45.85te schrappen tekst: uitbreiden overweg met tweerichtingenfietspad noordzijde. – Aanleg tweerichtingenfietspad noordzijde Kerkelaan.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 2 van deze zienswijze.
4	Indiener verzoekt om volgende aan te passen in het OTB: Tabel 9 op blz. 72: te schrappen tekst: Uitbreiden overweg met tweerichtingenfietspad noordzijde. Aanleg tweerichtingenfietspad noordzijde Kerkelaan	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 2 van deze zienswijze.
5	Indiener verzoekt om volgende aan te passen in het OTB: Blz. 74: te schrappen tekst in omschrijving maatregelen, en opnemen omschrijving van het nieuwe plan Om de veiligheid op deze overweg te verbeteren wordt de overweg uitgebreid met een in twee richtingen te berijden fietspad en wordt een tweerichtingenfietspad aangelegd aan de noordzijde van de Kerkelaan.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 2 van deze zienswijze.

80615577

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt de overweg op de Beverwijkerstraatweg op te nemen in het tracébesluit.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg
2	Indiener verzoekt het Ministerie de denktank en werkgroep Beverwijkerstraatweg te betrekken bij het uitwerken van maatregelen.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.

80617520

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener twijfelt over de effectiviteit van raildempers en heeft voorkeur voor een geluidscherm.	Uit de geluidberekeningen volgt dat raildempers zorgen voor een reductie van ongeveer 2 tot 3dB. De effectiviteit van raildempers (d.w.z. de hoeveelheid geluid dat wordt gedempt) is wettelijk vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Deze geluidreductie is gebaseerd op metingen. Het is wettelijk voorgeschreven dat in de berekeningen gerekend dient te worden volgens het RMG2012 en daarmee dus ook gerekend wordt met de correctietermen (= effectiviteit raildempers geluid) voor raildempers.

80622015

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is verbaasd dat ERTMS niet als oplossingsrichting wordt onderzocht, nadrukkelijk voor de situatie rondom de overgang Beverwijkerstraatweg.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
2	Indiener stelt dat een oplossing voor spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg geen raakvlakproject is, maar randvoorwaardelijk voor het tracébesluit.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg.
3	Indiener geeft aan dat onduidelijk is wie de regie heeft en dat er een adequate oplossing moet komen voor de vaststelling.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg.
4	Indiener stelt dat afhankelijk van de te kiezen oplossing voor de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg een MER-procedure noodzakelijk kan zijn vanwege de milieueffecten.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 1 van deze zienswijze.

80625042

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt uit het de rapporten op dat er per etmaal 45 extra treinen gaan rijden tussen Alkmaar en Schagen. Indiener vreest dat er 's nachts meer treinen gaan rijden, waardoor de nachtrust verstoord wordt. Indiener wenst duidelijkheid over de tijdstippen waarop de treinen gaan rijden.	Meer algemene informatie over het aantal treinen voor het tracé is te vinden in de toelichting paragraaf 1.3 van het tracébesluit. In het algemene deel van deze nota is gedetailleerde informatie over treinaantallen opgenomen voor dagperiodes per treinsoort, per uur en per verbinding.
2	De indiener twijfelt aan de effectiviteit van raildempers en wenst aanvullende maatregelen zoals geluidschermen.	Uit de geluidberekeningen volgt dat raildempers zorgen voor een reductie van ongeveer 2 tot 3dB op de woning. De effectiviteit van raildempers (d.w.z. de hoeveelheid geluid dat wordt gedempt) is wettelijk vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Deze geluidreductie is gebaseerd op metingen. Het is wettelijk voorgeschreven dat in de berekeningen gerekend dient te worden volgens het RMG2012 en daarmee dus ook gerekend wordt met de correctietermen (= effectiviteit raildempers geluid) voor raildempers.
3	Indiener heeft zelf metingen verricht en heeft bij zijn achtergevel een waarde van 80 dB gemeten. Indiener nodigt ProRail uit om te meten en te komen met passende maatregelen.	In het geluidsonderzoek vinden geen specifieke metingen plaats. In het Akoestisch onderzoek worden modellen gebruikt. Deze modellen worden wel gecontroleerd door middel van metingen. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. In hoofdstuk 2.2.3.2 van de Nota van Antwoord is een uitgebreide toelichting opgenomen waarom er ten behoeve van het geluidonderzoek geen metingen worden verricht.
4	Indiener geeft aan dat diens woning minder waard wordt door het project PHS Alkmaar – Amsterdam en dat in het OTB geen aandacht aan compensatie besteed is.	Indien u van mening bent dat u schade ondervindt door dit besluit, kunt u een schadeverzoek indienen. U leest hierover meer in de nadere toelichting in hoofdstuk 2.2.4 van de Nota van Antwoord of in paragraaf 2.8.3 van het tracébesluit.

80625065

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat de uitbreiding van 16 naar 20 treinen per uur, voor extra wachttijden en een onveilige situatie op de overweg tussen zijn percelen zorgt.	Op de genoemde overweg wordt overwegbeveiliging geïnstalleerd in de vorm van automatische overwegbomen. Op dit moment zijn dergelijke veiligheidsmaatregelen nog niet aanwezig. De aanpassing van de overweg is noodzakelijk om een veilige overgang te creëren na de invoering van de PHS dienstregeling. Door toename van het aantal treinen zal er vaker gewacht moeten worden bij de overweg. In de huidige situatie dient dat door de gebruiker zelf ingeschat te worden waardoor de wachttijd willekeurig zal zijn. Soms zal men onnodig lang wachten en soms gevaarlijk kort. Om de veiligheid te verbeteren en de wachttijd altijd te laten voldoen wordt op de genoemde overweg een overwegbeveiliging geïnstalleerd in de vorm van automatische overwegbomen. Op dit moment zijn dergelijke veiligheidsmaatregelen nog niet aanwezig. De aanpassing van de overweg is noodzakelijk om een veilige overgang te creëren na de invoering van de PHS dienstregeling.
2	De indiener geeft aan dat de oversteektijd op de overweg op eigen terrein afneemt door het project waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.	Het klopt dat de overweg vaker dicht zal liggen, maar met de beveiligingsmaatregelen is duidelijker wanneer de overweg gesloten is en hoeft niet op zicht overgestoken te worden. De oversteektijd is de tijd die nodig en beschikbaar is om van de ene naar de andere kant van het spoor te komen op moment dat de overweginstallatie geactiveerd wordt. Hiervoor zijn normen die gehanteerd worden en daarbij is een aantal seconden ruimere marge gehanteerd gezien het gebruik van de overweg.
3	Indiener geeft aan dat er nog geen gesprekken zijn gevoerd over het opheffen van de overweg en eventuele grondruil terwijl dit wel in de stukken bij het OTB wordt genoemd als oplossingsrichting.	ProRail is in overleg met indiener (en zijn adviseur) en daarbij worden diverse oplossingsrichtingen besproken. Een onderdoorgang voor vee en landbouwmachines is ook een besproken optie, maar is vanwege de hoge kosten als niet realiseerbaar beoordeeld.
4	De indiener geeft aan dat de mini-ahob zorgt voor grote wachttijden en dat er te weinig tijd is om het vee over te laten steken. Indiener vreest voor gevaarlijke situaties met overstekende koeien en vindt dit risico voor zichzelf en NS onaanvaardbaar. Indiener geeft aan dat zijn land aan de zuidzijde van het spoor nog maar beperkt gebruikt kan worden.	Op de genoemde overweg wordt een overwegbeveiliging geïnstalleerd in de vorm van automatische overwegbomen. Op dit moment zijn dergelijke veiligheidsmaatregelen nog niet aanwezig. De wachttijd per keer dat de overweg gesloten is zal niet toenemen door de aanpassing op de overweg. Wel zal de overweg vaker per uur gesloten zijn dan in de huidige situatie na invoering van de PHS dienstregeling. Echter is ook in de huidige situatie de hoge snelheid van treinen in relatie tot de beperkte snelheid van overstekende koeien een potentieel gevaarlijke situatie.
5	Indiener geeft aan dat het goederenwachtspoor leidt tot een onoverzichtelijke situatie, waardoor de overweg nog gevaarlijker wordt.	De betreffende overweg naast het goederenkeerspoor zal worden beveiligd met overwegbomen en lampen. De overweg sluit op het moment dat treinen (waaronder de goederentrein) de overweg naderen, waardoor altijd duidelijk is of het spoor veilig kan worden overgestoken. De veiligheid op de overweg neemt daarmee toe.
6	De indiener stelt voor de overweg op te heffen middels grondruil, of een onderdoorgang voor vee en landbouwmachines.	Het is voor het rijden van de PHS dienstregeling nodig dat er veiligheidsmaatregelen worden getroffen op de overweg. ProRail is in gesprek met de eigenaar van naastgelegen gronden. Er worden diverse oplossingsrichtingen besproken. Een onderdoorgang voor vee en landbouwmachines is ook besproken, maar vanwege de hoge kosten als niet realiseerbaar beoordeeld.

80625065

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
7	Indiener stelt voor om het goederenwachtspoor te verplaatsen naar Heerhugowaard of tussen Uitgeest en Castricum waardoor meer ruimte ontstaat voor een onderdoorgang.	De goederentrein keert in de huidige situatie op het emplacement Uitgeest. Om hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen is gekozen om het nieuwe goederenwachtspoor zo dicht mogelijk op het bestaande emplacement te realiseren. Hierdoor hoeft de goederentrein niet verder te rijden dan Uitgeest waardoor hinder op de omgeving boven Uitgeest wordt voorkomen. Bij het bepalen van de nieuwe locatie voor het goederenwachtspoor zijn verschillende opties bekeken. Deze opties zijn vanwege het gebrek aan ruimte of technische mogelijkheden echter afgefallen. Zo is bijvoorbeeld aan de andere zijde van het emplacement (zuidzijde) onvoldoende ruimte om een spoorboog richting Beverwijk tussen het spoor en de snelweg te kunnen realiseren.

80630711, 80632817, 80634604, 80636350

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt bevestiging dat 'maatwerk' inhoudt dat flexibele capaciteit over de dag voor ad-hoc goederentreinen wordt gegarandeerd.	Er is geen goederenpad in de capaciteitsverdeling opgenomen. Voor iedere goederentrein zal apart een pad moeten worden aangevraagd en gecreëerd. Daarom zullen deze treinen vaak in de avond en nacht rijden. In ieder geval buiten de spits. In paragraaf 2.2.2 van deze nota wordt ingegaan op de treinaantallen.

80633803

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat er in het OTB geen capaciteit is voorzien voor spoorgoederenvervoer binnen de PHS Alkmaar – Amsterdam dienstregeling.	ProRail stelt – op grond van het besluit capaciteitsverdeling – als onderdeel van het verdelen van de jaardienst de hoeveelheid paden vast voor goederenverkeer en besloten personenvervoer die beschikbaar worden gesteld in de ad hoc fase. Dit houdt onder meer in dat van alle aangeboden goederenpaden, waarvan de capaciteit niet is aangevraagd door een vervoerder, wordt beoordeeld welk volume daadwerkelijk beschikbaar komt voor goederenvervoer in de ad hoc-fase. Dit volume (en daarmee de capaciteit) wordt jaarlijks bepaald door ProRail Capaciteitsverdeling tijdens het verdelen van de jaardienst. In PHS zijn op verbindingen waar conform de vastgestelde vervoerprognoses sprake is van minder dan 5 goederentreinen per dag per richting maatwerkoplossingen gedefinieerd, dat geldt ook voor deze corridor. Dit betekent dat er geen extra infrastructuur wordt aangelegd in het geval er onvoldoende capaciteit is voor enkele goederentreinen per dag. ProRail kan op grond van wetgeving niet garanderen hoe een maatwerkoplossing (configuratie van infra en reizigerspatroonpaden) uiteindelijk in de capaciteitsverdeling zal worden opgenomen. ProRail herkent dat bij het huidige proces van capaciteitsverdeling knelpunten kunnen ontstaan om te voldoen aan de actuele (markt-) vraag naar een grotere flexibiliteit van het goederenvervoer. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt hoe te komen tot een aangepast proces dat hier beter aan tegemoet komt.
2	Indiener geeft aan dat maatwerk geen borging van capaciteit betekent.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 1 van deze zienswijze.
3	Indiener geeft aan dat maatwerk nog niet geborgd is in het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur en dat deze basis voor het tracébesluit daarmee ontbreekt.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar punt 1 van deze zienswijze.

80634090

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan het onacceptabel te vinden dat het Anna van Renesseplein als bouwlocatie gebruikt wordt.	Ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden aan het station is een alternatief werkterrein gevonden ter hoogte van de afrit van de A9 op de N203. Met dit alternatieve werkterrein is het niet langer noodzakelijk om het gehele Anne van Renesseplein in Uitgeest als bouwlocatie in te richten. In het tracébesluit is dit werkterrein dan ook verkleind. Een deel van het plein is in het tracébesluit nog wel aangewezen als werkterrein. Dit is noodzakelijk om de fietsenstallingen aan de Kleiszijde te kunnen verplaatsen. De exacte inrichting van het werkterrein wordt ten tijde van de uitvoering door de uitvoerend aannemer nader met de gemeente en de omgeving afgestemd.

80635043

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener wenst dat gezien het aantal verkeersslachtoffers in Castricum de afgelopen jaren, wordt verwacht dat de veiligheid van fietsers extra aandacht krijgt.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
2	Indiener is verrast dat de aanpak van de overweg Beverwijkerstraatweg niet als 'randvoorwaardelijk' in het OTB is opgenomen. Vanuit het projectteam LVO is vaak benadrukt dat de aanpak van overweg Beverwijkerstraatweg 'randvoorwaardelijk' is voor PHS Alkmaar – Amsterdam. Dat werd ondersteund door de brief van de Regiodirecteur ProRail Randstad – Noord van 26 juni 2020. In het OTB blijft het beperkt tot een gezamenlijke aanpak voor een lange termijnoplossing te komen om de overwegsituatie structureel te verbeteren.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg
3	Indiener wil meer duidelijkheid over de urgentie en de randvoorwaardelijkheid van een langetermijnoplossing voor de Beverwijkerstraatweg.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 2 van deze zienswijze.
4	Indiener wil meer duidelijkheid over de aanpak van de overwegsituatie bij de Beverwijkerstraatweg. Indiener meent dat een aanpak van de overwegsituatie niet ten koste mag gaan van natuur en leefbaarheid in de omgeving noch van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 1 van deze zienswijze.
5	Indiener verwacht een gezamenlijke aanpak, burgerparticipatie (maatschappelijke denktank) en lokale democratische kaderstelling en controle. Indiener vraagt om het betrekken van regio IJmond. Indiener verwacht een oplossing die niet alleen gericht is op autodoorstroming, zoals het leefbaar verkeersplan.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 1 van deze zienswijze.
6	Indiener is van mening dat de fietspaden op de overweg Vinkebaan niet breed genoeg zijn.	Uit de overwegveiligheidsanalyse die is uitgevoerd voor dit project blijkt dat er op deze overweg een aantal maatregelen nodig zijn: het verkorten van de aankondiging, het plaatsen van een afteller op station Castricum en het finetunen van de stop-doorschakeling. Deze maatregelen zijn ook beschreven in artikel 1 van het tracébesluit. Andere aanpassingen ten behoeve van de overwegveiligheid zijn niet noodzakelijk voor dit tracébesluit. Voor vragen of suggesties over het onderliggende wegennet kunt u terecht bij de gemeente Castricum.
7	Indiener ziet graag maatregelen genoemd in het OTB om de dichtliggende van de Beverwijkerstraatweg te verbeteren en de fietspaden te verbreden. Indiener verwacht een verbetering van het eerder gepresenteerde LVO plan.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 1 van deze zienswijze.

80635043

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
8	Indiener ziet graag dat fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer op de Kramersweg te Castricum.	De gemeente is als beheerder van de openbare weg verantwoordelijk voor verkeersbesluiten en aanpassingen aan de weg. Alleen als de maatregel voor de overwegveiligheid noodzakelijk is, wordt deze in overleg met de gemeente ook opgenomen in het tracébesluit. Uit de overwegveiligheidsanalyse blijkt dat hier alleen maatregelen nodig zijn om de dichtligtijd van de overweg te verkorten. Of het aanpassen van de voorrangssituatie bijdraagt aan de overwegveiligheid zal beoordeeld moeten worden, het mag in ieder geval niet leiden tot stilstaand verkeer op de overweg. Een verzoek tot wijziging van de wegingdeling kan bij de gemeente worden gedaan.
9	Indiener is van mening dat de fietspaden op de overweg Oranjelaan niet breed genoeg zijn.	Uit de overwegveiligheidsanalyse die is uitgevoerd voor dit project blijkt dat hier op dit moment geen aanvullende maatregelen nodig zijn om de overwegveiligheid te verbeteren. Er is daarmee geen sprake van een nieuw ontwerp voor de overweg die getoetst wordt aan de CROW-richtlijn.
10	Indiener vindt dat de Westerweg te Limmen veiliger dient te worden voor fietsers en voetgangers.	Uit de overwegveiligheidsanalyse die is uitgevoerd voor dit project blijkt dat hier op dit moment geen aanvullende maatregelen nodig zijn om de overwegveiligheid te verbeteren. Er is daarmee geen sprake van een nieuw ontwerp voor de overweg die getoetst wordt aan de CROW-richtlijn.

80635525

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt aandacht voor de situatie rondom de fietsonderdoorgang bij station Uitgeest. Indiener vraagt aandacht voor de bocht aan de zuidzijde van de onderdoorgang en draagt verbeterpunten aan voor de fietspaden langs het station.	In de fietsonderdoorgang onder station Uitgeest worden binnen dit project alleen de perronopgangen verwijderd en wordt de tunnelwand tegelijkertijd opgeknapt en van een modern uiterlijk voorzien. De constructie van de fietsonderdoorgang en de aansluitende verkeerssituatie blijven zoveel mogelijk gelijk aan de huidige situatie.
2	Indiener vraagt of in het OTB rekening is gehouden met het Verkeersplan Uitgeest 2016. Hierin zijn tussen Castricum en Uitgeest extra verbindingen opgenomen die dicht op het spoor liggen.	In het Verkeersplan Uitgeest 2016 is een plan opgenomen om een fietsroute te realiseren tussen Uitgeest en Castricum. Dit fietspad zal direct naast het tracé komen te liggen. Het tracébesluit maakt deze ontwikkeling niet onmogelijk, omdat er op dit deel van het tracé geen verbreding van het spoor plaatsvindt. Er is dus geen fysiek raakvlak tussen tracébesluit en het Verkeersplan Uitgeest 2016.

80635915

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan het onacceptabel te vinden dat het Anna van Renesseplein als bouwlocatie gebruikt wordt.	Ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden aan het station is een alternatief werkterrein gevonden ter hoogte van de afrit van de A9 op de N203. Met dit alternatieve werkterrein is het niet langer noodzakelijk om het gehele Anne van Renesseplein in Uitgeest als bouwlocatie in te richten. In het Tracébesluit is dit werkterrein dan ook verkleind. Een deel van het plein is in het tracébesluit nog wel aangewezen als werkterrein. Dit is noodzakelijk om de fietsenstallingen aan de Kleiszijde te kunnen verplaatsen. De exacte inrichting van het werkterrein wordt ten tijde van de uitvoering door de uitvoerend aannemer nader met de gemeente en de omgeving afgestemd.

80635952

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	De indiener geeft aan afstand te doen van de oplossingsrichtingen van BenW voor de Beverwijkerstraatweg en geeft aan dat er andere maatregelen dan een ongelijkvloerse kruising denkbaar zijn die autoverkeer ontmoedigen en waarmee het knelpunt Beverwijkerstraatweg kleiner zal worden.	In paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord wordt ingegaan op de spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg.
2	Indiener geeft aan dat ERTMS als onderdeel van de oplossing voor de Beverwijkerstraatweg in het OTB niet is onderzocht	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de reactie bij punt 1 van deze zienswijze.

80712353

Nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat er plannen zijn om de dienstregeling aan te passen waarbij Uitgeest een intercitystation wordt en Heiloo en Castricum deze functie verliezen. Indiener is van mening dat PHS Alkmaar – Amsterdam dit mogelijk maakt, maar dat de gevolgen niet onderzocht zijn.	De dienstregeling wordt elk jaar door NS vastgesteld en kan ook zonder tracébesluit worden gewijzigd, mits de capaciteit op spoor en stations toereikend is. Het klopt dat voor de lange termijn ook andere dienstregelingsmodellen worden onderzocht (voor na PHS), maar daar zijn nog geen besluiten over genomen. Voor dit tracébesluit is het doel om met de ombouw van station Uitgeest en de aanpassingen van de sporenlayout, het mogelijk te maken om in de toekomst de PHS dienstregeling te gaan rijden tussen Alkmaar en Amsterdam. De PHS dienstregeling is dat intercitytreinen, net als in de huidige situatie, niet in Uitgeest, maar wel in Heiloo en Castricum stoppen.
2	Indiener stelt dat aanpassingen aan de overweg Beverwijkerstraatweg onterecht niet in het OTB zijn opgenomen. Zonder maatregelen kan PHS volgens indiener niet rijden.	In paragraaf 1.5 van het tracébesluit wordt ingegaan op de relatie tussen de overweg Beverwijkerstraatweg en het project PHS Alkmaar – Amsterdam. Tevens wordt in paragraaf 2.2.1 van de Nota van Antwoord dieper ingegaan op de oplossing Beverwijkerstraatweg

Colofon

Titel:

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Alkmaar – Amsterdam

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het Ontwerptracébesluit

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Datum:

November 2023

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

November 2023