

PHS-corridor Alkmaar – Amsterdam

Opstellen Sprintermaterieel Uitgeest

23 september 2015
Jan Bosman
(Projectmanager ProRail)



Inhoud presentatie

Inleiding

Heritage Impact Assessment (HIA) door Land-ID

Statement of Conservation (SOC)

Besluitvormingsproces en vervolg

Inleiding

Wat is PHS ?

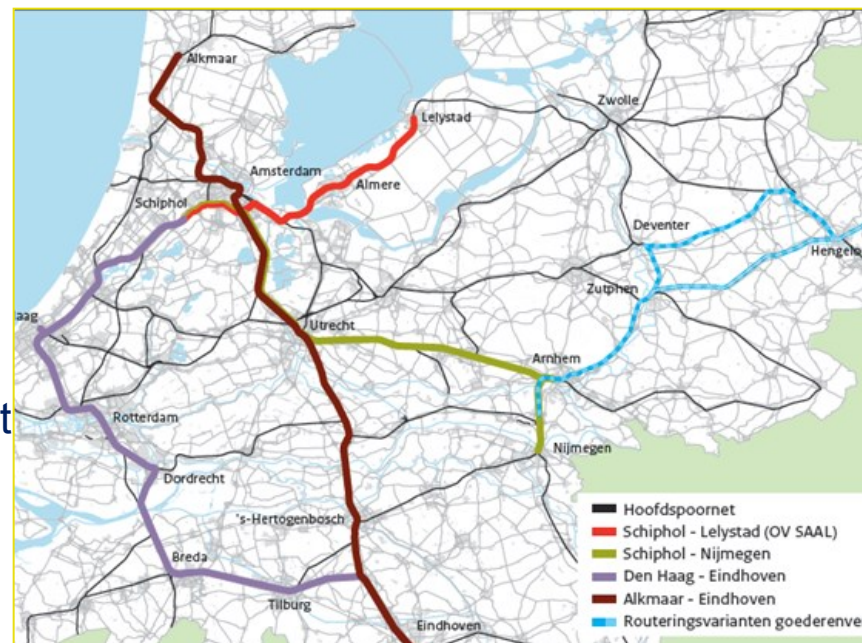
- Spoorboekloos reizen op drukke verbindingen: elke 10 minuten een trein (6 IC's, 6 sprinters);
- Ruimte op het spoor door goederenvervoer zoveel mogelijk via de Betuweroute;
- Voorkeursbeslissing 2010: €4,5 miljard.

Waarom PHS?

- PHS is nodig om verwachte groei spoorvervoer (personen en goederen) tot 2028 in goede banen te leiden en de kwaliteit te verbeteren;
- Maatregelen om bestaand spoor intensiever te benutten en gericht uit te breiden.

Maatregelen

- Extra infrastructuur, waar nodig;
- Overige maatregelen (transfer, veiligheid, emplacementen, onderhoud).



Locatiekeuze Opstelterrein Sprinters



	Uitgeest 1C	Heemskerk 1E	Castricum Noord	Castricum Zuid
Spoorlogistiek en duurzaamheid	Directe aansluiting	Directe aansluiting	In- en uitvoegen	In- en uitvoegen
Leefmilieu (geluid, licht en uitzicht)	Kooghuis + rangeren	afstand > 800 m tot Breedweer + geen schermen	Beperkte overlast + hoog scherm	Maximaal vergunbare waarde
Natuur en Water	Weidevogels	Weidevogels	Agrarisch gebied	Agrarisch gebied
Ruimtelijke inpassing & cultuurhistorie	Huiskavel boerenbedrijf + monument	Open landelijk gebied	Huiskavels + College	Grenzend aan bedrijventerrein
Kosten (bouw + exploitatie + onderhoud)	37 mln / 0 mln / 1,8 mln	34 mln / 0 mln / 1,6 mln	35 mln / 3,5 mln / 2,9 mln	35 mln / 3,5 mln / 2,9 mln
	Uitgeest Driehoek	Uitgeest N203	Beverwijk/Velsen Wijckerpoort	Beverwijk/Velsen de Scheg
Spoorlogistiek en duurzaamheid	Keren	Keren	Keren + ander baanvak	Keren + ander baanvak
Leefmilieu (geluid en licht overlast)	Keren + opstellen treinen	Kerende treinen + opstellen achter A9	Keren + rijden + opstellen	Keren + rijden + opstellen
Natuur en Water	EHS + waterhuishouding	Weinig verstoring	Bestaand bebouwd gebied	Waterhuishouding
Ruimtelijke inpassing & cultuurhistorie	Geen monumenten + zorgvuldig inpasbaar	Stelling A'dam, afstand > 1km + nabij N203/A9 en A8/A9	Spoordoeleinde/ Transitiegebied	Tussen spoor en snelweg
Kosten (bouw + exploitatie + onderhoud)	40 mln / 1,2 mln / 3,2 mln	41 mln / 1,8 mln / 2,9 mln	49 mln / 8 mln / 3,4 mln	55 mln / 8 mln / 3,4 mln

Bestuurlijk Overleg

28 januari 2015:

- Alle partijen onderschrijven het belang van het UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam.
- De vijf gemeenten hebben de voorkeur uitgesproken voor de locatie N203.
- Voor de locatie N203 geldt de nadrukkelijke voorwaarde dat een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd dient te worden.
- De provincie heeft ingestemd met vervolgonderzoek naar deze locatie in samenspraak met het project 'Verbinding A8-A9'.

Proces

- 28 januari 2015: Bestuurlijk Overleg stelt dat een HIA noodzakelijk is;
- februari: oprichten begeleidingsgroep met OC&W, RCE, IenM, provincie Noord-Holland, gemeente Uitgeest, ProRail en Project A8/A9;
- maart: vaststellen startnotities HIA;
- april: opstellen Plan van Aanpak door Land-ID;
- mei: delen aanpak en uitgangssituatie met belangengroepeeringsen;
- juni: onderzoeken oplossingsrichtingen binnen HIA;
- september: terugkoppelen resultaten;
- oktober: vrijgave HIA en SOC;
- november: advies van ICOMOS / Unesco;
- december: besluitvorming in een Bestuurlijk Overleg;

Heritage Impact Assessment (HIA)

- Presentatie door Land-ID

Statement Of Conservation (SOC)

Inhoudsopgave

- Inleiding;
- Beschrijving Stelling van Amsterdam;
- Beschrijving Opstel terrein;
- Conclusie HIA;
- Verzoek aan Unesco/ ICOMOS.

SOC, beschrijving opstelterrein

- Invoering PHS (6 i.p.v. 4 treinen per uur) leidt tot een nog groter tekort aan opstelcapaciteit;
- Bij Uitgeest is behoefte aan opstelterrein voor ca. 10 treinen van 220 meter;
- De druk op de ruimte in deze omgeving is groot;
- Locatie-onderzoek heeft geleid tot 8 mogelijke locaties voor een opstelterrein;
- Belangengroeperingen en gemeenten hebben aangegeven dat:
 - De 7 andere locaties leiden tot onacceptabele overlast voor mens en milieu;
 - Locaties in het groene gebied tussen Uitgeest, Heemskerk en Castricum leiden tot aantasting van weidevogelgebieden en cultuurhistorie;
 - Locatie N203 door bundeling met A9 en N203 leidt tot geringe impact.

SOC, Verzoek aan ICOMOS

- Is het HIA-onderzoek inhoudelijk voldoende?
- Deelt u de conclusies voor het opstelterrein?
- Deelt u de conclusies van de combinaties?
- Welke combinaties acht u acceptabel?
- Heeft u aanvullende opmerkingen die het risico minimaliseren?
- Op welke wijze wilt u betrokken worden bij de uitwerking?

Vervolgproces

- oktober: afronden, vrijgave en versturen stukken naar ICOMOS,
- oktober: kopie beschikbaar via projectsite (prorail.nl).
- november: advies ICOMOS
- december: bestuurlijke meningsvorming
- voor de Kerst: besluitvorming in een Bestuurlijk Overleg tussen Rijk (IenM/ OC&W), Provincie Noord-Holland en Gemeenten (Uitgeest/ Heemskerk/ Castricum/ Beverwijk/ Velsen)
- Vervolg: verdere planuitwerking om in 2019 te komen tot Ontwerp Tracébesluit (OTB).