

ONS KENMERK D855812

INLICHTINGEN BIJ Pim Broersen
TELEFOON +31640786563

DATUM 16 april 2025
BIJLAGEN -

ONDERWERP Beantwoording artikel 51 vragen over saneren NABO's Heilooërbos

Geachte fractie van GBH,

Op 24 januari jl. heeft uw fractie schriftelijke vragen gesteld over het raadsvoorstel met betrekking tot het saneren van de Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) in het Heilooërbos, in het kader van artikel 51 van het Reglement van Orde van de Gemeenteraad van Heiloo. Hierbij ontvangt u de schriftelijke reactie van het college op deze vragen.

1. Blijkbaar dateren de gesprekken over de NABO's van voor 2022 en zijn diverse partijen actief betrokken blijkens de intentieovereenkomst uit 2022 punt I. Waarom zijn de Historische Vereniging Heiloo, de Vogelwerkgroep Alkmaar en andere milieu- en cultuurhistorische belangenorganisaties niet toen reeds betrokken in het participatie/inspraaktraject ? Graag uw motivatie.

Antwoord:

ProRail (als spoorbeheerder, aanvrager en medefinancier), Natuurmonumenten (als eigenaar en beheerder van het gebied) en gemeente Heiloo (als vergunningverlener en medefinancier) zijn in zekere mate 'beslissingsbevoegd' binnen dit project. Gezamenlijk hebben deze partijen gekeken naar verschillende oplossingsrichtingen. Daar is een voorkeursvariant uit voort gekomen en is de gezamenlijke intentie uitgesproken om deze variant nader te onderzoeken en uit te werken. Uw raad heeft op 28 februari 2022 positief besloten over de budgetaanvraag om de voorkeursvariant nader uit te werken.

Vervolgens hebben we ruimte geboden aan direct omwonenden en verschillende belangenorganisaties om mee te denken bij de verdere uitwerking van de plannen. Daarbij zijn verschillende gesprekken gevoerd met o.a. Historische Vereniging Heiloo, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Natuurmonumenten zelf, Erfgoed Vereniging Heemschut, Vogelwerkgroep Alkmaar en de Stichting Heilloze Weg. Op basis van deze gesprekken zijn tal van aanpassingen doorgevoerd om tegemoet te komen aan verschillende wensen en ideeën. Op die manier hebben de verschillende belangen en wensen die in dit gebied spelen op een zorgvuldige manier ingepast in het project.

Ook heeft in 2024 een drukbezochte informatie-avond plaatsgevonden, waar alle belanghebbenden en raadsleden voor uitgenodigd waren.

2. Per wanneer hebben de Gemeente Heiloo/ProRail bovengenoemde organisaties voor het eerst betrokken?

Antwoord:

De eerste gesprekken met de Historische Vereniging Heiloo en Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed dateren van de eerste helft van 2022.

3. Blijkens de intentieovereenkomst punt F was toen reeds besloten om 1 van de 3 bestaande NABO's op te heffen. Op wiens initiatief berust dit besluit? Gemeentebelangen Heiloo ontvangt graag een kopie van dit (college?) besluit.

Antwoord:

ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voeren het zogenaamde NABO-programma uit. De onbeveiligde overwegen brengen namelijk gevaarlijke situaties met zich mee. Binnen het NABO-programma worden 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's aangepakt, waaronder de drie in het Heilooërbos. ProRail kijkt daarbij naar de maaswijdte van de verschillende spoorwegovergangen in het gebied, dit met het oog op de bereikbaarheid. Op basis daarvan zou ProRail aanvankelijk 2 van de 3 overwegen afsluiten. Gemeente Heiloo en Natuurmonumenten hebben daarop gezamenlijk het standpunt ingenomen dat er 2 overwegen beschikbaar moeten blijven t.b.v. de eenheid van en recreatieve functies binnen het landgoed (voorwaarde Natuurmonumenten), waarbij er één van de twee overwegen toegankelijk moet worden voor fietsers ten behoeve van een directere fietsverbinding richting de westrand van Alkmaar en in het verlengde daarvan Bergen (wens gemeente Heiloo). Dit is in de uiteindelijke intentieovereenkomst opgenomen.

Het standpunt voor een fietsverbinding is later ook door Provincie Noord-Holland ondersteund, getuige de subsidiereservering van € 2.200.000 die in het vooruitzicht is gesteld. ProRail heeft hiermee ingestemd.

4. De intentieovereenkomst uit 2022 artikel 4 lid 3, was toen reeds besloten om 2 van de 3 bestaande NABO's te vervangen door ongelijkvloerse overgangen. Op wiens initiatief berust dit besluit? Gemeentebelangen Heiloo ontvangt graag een kopie van dit (college?) besluit.

Antwoord:

Zie beantwoording vraag 3.

5. Zijn er nog meer voorkeursvarianten op dat moment voorafgaand aan de intentieovereenkomst in overweging genomen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Er zijn tal van varianten overwogen t.b.v. de spoorkruisingen. Daarnaast zijn ook verschillende opties afgewogen voor wat betreft de ontsluitingsweg richting de Aert de Gelderlaan in Alkmaar. De afwegingen die in het verleden zijn gemaakt zijn in twee documenten uitgeschreven, deze zijn o.a. als bijlagen bij het raadsvoorstel gevoegd dat op 9 december 2024 in de raadscommissie is besproken en op 27 januari 2025 in uw gemeenteraad is behandeld.

6. Is de gekozen dure voorkeursvariant voorgelegd aan de Gemeenteraad van Heiloo? Zo ja, wanneer? Wij ontvangen graag een kopie van het betreffende document. Zo nee, waarom niet? Er wordt een verplichting van meer dan 100.000 euro aangegaan (budgetrecht).

Antwoord:

Op 28 februari 2022 heeft uw raad positief besloten over de budgetaanvraag om de in het betreffende raadsvoorstel beschreven voorkeursoplossing nader uit te werken. Vervolgens heeft uw raad op 27 januari 2025 budget beschikbaar gesteld voor de realisatie van de uitgewerkte oplossingsrichting.

7. Gelet op de punten H en K in de intentieovereenkomst, welke en hoe groot zijn de financiële risico's die de gemeente Heiloo loopt met dit gehele project? Graag een specificatie met daarbij een indicatie van de omvang van het financiële risico.

Antwoord:

Gemeente loopt binnen dit project geen financiële risico's. De financiële bijdrage van de gemeente staat vast. Met ProRail is afgesproken dat risico's die mogelijk optreden voor rekening van ProRail komen. Dit wordt in een realisatieovereenkomst definitief vastgesteld.

8. In de intentieovereenkomst artikel 2 wordt gesproken van een Realisatieovereenkomst. Is deze voorgelegd aan de Gemeenteraad van Heiloo? Zo ja, wanneer? Wij ontvangen graag een kopie van het betreffende document. Zo nee, waarom niet? Er wordt een verplichting van meer dan 100.000 euro aangegaan.

Antwoord:

De realisatieovereenkomst wordt vastgesteld nadat blijkt dat er voldoende dekking bestaat voor de geraamde kosten. De realisatieovereenkomst wordt ter kennisgeving aan uw raad toegestuurd, en naar verwachting dit jaar vastgesteld.

9. Naast de werkzaamheden zelf wordt in de intentieovereenkomst artikel 5 lid 5 ook gesproken over opslagterreinen. Waar komen deze opslagterreinen, voor hoe lang en welk oppervlak hebben deze?

Antwoord:

Dit onderdeel wordt op een later moment uitgewerkt waarbij het uiteindelijk ook aan de aannemer is om te bepalen wat het benodigd oppervlak is en voor hoe lang. Uiteraard binnen de eisen van het nog op te stellen aanbestedingsdossier. Voordat kan worden overgegaan tot daadwerkelijke realisatie en gronden in gebruik kunnen worden genomen o.a. ten behoeve van opslag moet de aannemer hier overigens een vergunning voor aanvragen bij de gemeente.

10. In de Memo Variantenafweging van Prorail pagina 17 staat dat de gevolgen van fiets- en voetgangerstunnel etc. voor “het landschap en de cultuurhistorie belangrijke aandachtspunten zijn. Deze worden in een vervolgfase nader onderzocht”. En “Ook wordt nader onderzoek uitgevoerd naar de aantasting van natuurwaarden en hoe dit gecompenseerd kan worden”. Ergo, dit alles is nu dus in het geheel nog niet onderzocht. Onbekend is wat de lange termijn effecten op landschap, cultuurhistorie, natuur en milieu zijn van zowel de aanleg (werkzaamheden, opslag, aan/afvoer materieel, etc) en het gebruik (verstoring, geluid, licht, uitstoot, etc). Waarom zijn deze gevolgen in het geheel niet meegewogen? Gemeentebelangen Heiloo wil eerst deze gevolgen in kaart gebracht zien, zodat deze meegewogen kunnen worden bij het al dan niet ter beschikking stellen van budget. De Memo Variantenafweging dateert van mei 2022. Vervolgens is nader onderzoek uitgevoerd met betrekking ecologie, natuurwaarden en de cultuurhistorische waarden.

Antwoord:

Er heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden voor dit project. Hierbij zijn de effecten van zowel de werkzaamheden (korte termijn) als de eindsituatie (lange termijn) op beschermde soorten en beschermde gebieden beoordeeld. Naar aanleiding van het onderzoek is een activiteitenplan opgesteld waarin mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen die uitgevoerd zullen worden voorafgaand en tijdens de werkzaamheden ten behoeve van soortenbescherming. Voor het uitvoeren van het project middels dit activiteitenplan is een omgevingsvergunning Flora & fauna-activiteit aangevraagd bij de provincie Noord-Holland.

Tot slot is bij de aanvraag van de omgevingsvergunning BOPA en Rijksmonument gekeken naar de effecten van dit project op het landschap, cultuurhistorie en natuur. Meer informatie hierover is te vinden in de bijlagen bij de aanvraag. Hierin is o.a. te vinden: een natuurtoets, een memo over het Natuurnetwerk Nederland, een memo over Bijzonder Provinciaal Landschap, Stikstofonderzoek en cultuurhistorisch onderzoek.

11. Uit onze bronnen blijkt dat ProRail de blijvende aantasting van het Heilooer Bos financieel gaat compenseren, dus niet in natuur elders in Heiloo. In een compensatieovereenkomst wordt vastgelegd dat het compensatiegeld in de Reserve

Groen van de provincie wordt gestort. Er is slechts een streven om natuur te realiseren. Hoe groot is het gebied dat blijvend aangetast wordt in hectare cq. gecompenseerd moet worden?

Antwoord:

De exacte financiële compensatie wordt momenteel nog uitgewerkt. Zodra de bijbehorende overeenkomst akkoord bevonden is door het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland), kunnen dergelijke gegevens gedeeld worden.

12. In de stukken staat ook dat Prorail/Natuurmonumenten/Gemeente Heiloo niet hebben onderzocht wat het aantal gebruikers van de overgangen nu is en in de toekomst zal zijn. Waarom zijn is deze informatie in het geheel niet meegewogen?

Antwoord:

Er zijn geen verkeersmodellen voor handen om in te schatten hoeveel fietsers in de toekomst gebruik gaan maken van een nieuwe fietsverbinding. Wel staat vast dat provincie Noord-Holland deze verbinding als waardevolle en welkome aanvulling ziet op het regionale fietsnetwerk en dat ook gemeente al lang de wens heeft om een dergelijke fietsverbinding te realiseren.

13. Er is tot op heden geen beeldkwaliteitsplan. Wanneer wordt dit aan de gemeenteraad toegezonden? Gemeentebelangen Heiloo wil ook deze informatie, zodat deze meegewogen kan worden bij het al dan niet ter beschikking stellen van budget.

Antwoord:

In het raadsvoorstel dat op 9 december in de raadscommissie is besproken en op 27 januari in uw gemeenteraad is behandeld is benoemd dat het beeldkwaliteitsplan in een later stadium aan uw raad wordt voorgelegd. De verwachting is het beeldkwaliteitsplan in 2025 aan uw gemeenteraad wordt voorgelegd.

14. In de intentieovereenkomst artikel 7 lid 10 staat een overzicht van de kosten en welke contractpartij deze voor zijn rekening neemt. Gemeentebelangen Heiloo ontvangt graag hetzelfde overzicht met de meest actuele bedragen/verdeling.

Antwoord:

In het raadsvoorstel dat op 9 december in de raadscommissie is besproken en op 27 januari in uw gemeenteraad is behandeld wordt op pagina 8 ingegaan op deze vraag. In het kader van aanbesteding kunnen we op dit moment nog geen exacte kosteninschatting geven. Het werk moet immers nog op de markt worden gezet om een aannemer te selecteren. De totale investeringskosten voor het project worden ingeschat ergens tussen de 5 en 15 miljoen euro. Gemeente Heiloo heeft inmiddels besloten om een vast budget van € 745.806 beschikbaar te stellen. Daarnaast heeft Provincie Noord-Holland een subsidie gereserveerd t.b.v. de fietsverbinding tussen Heiloo en de westrand van Alkmaar van € 2.200.000. De overige kosten (zijnde het grootste deel de

totale investering) wordt door ProRail bijgedragen vanuit het NABO-programma en vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor.

15. Voor de financiering van het geheel wordt gebruikt gemaakt van een aantal subsidies vanuit verschillende overheidsbudgetten. Gemeentebelangen Heiloo ontvangt graag een overzicht van alle (!) subsidies die in het geding zijn met daarbij vermeld om welk subsidiepotje van wie het gaat, of de subsidie definitief is goedgekeurd/toegekend en welke deadline er geldt voor het aanspraak maken op die subsidie.

Antwoord:

Alleen provincie Noord-Holland heeft een subsidie gereserveerd van € 2.200.000 vanuit de subsidieregeling "Bijdrage Uitvoering Verkeers- en Vervoersregelingen". Deze dient t.z.t. nog wel formeel te worden aangevraagd.

16. Voor de financiering van een deel van het geheel (onder meer de fietspaden) wordt gebruikt gemaakt van het Groenfonds waarin elke koper van Zuiderloo en Zandzoom 2917,- euro stort. Wat is de motivatie en rechtvaardiging om deze wijken/kopers voor het nieuwe asfalt door het groen te laten opdraaien?

Antwoord:

In het raadsvoorstel dat op 9 december in de raadscommissie is besproken en op 27 januari in uw gemeenteraad is behandeld wordt op pagina 6 en 7 expliciet ingegaan op deze vraag.

17. Klopt het dat indien er geen extra recreatiemogelijkheden –in plaats van extra groen- worden gecreëerd, er op basis van jurisprudentie geen nieuwbouw in Zandzoom en Zuiderloo mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. In het raadsvoorstel dat op 9 december in de raadscommissie is besproken en op 27 januari in uw gemeenteraad is behandeld wordt het volgende vermeld:

"In maart 2014 is de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (O.N.S.) gesloten tussen de gemeenten Heiloo, Castricum en Alkmaar en de provincie Noord-Holland. Daaraan gekoppeld is het Programma Nieuwe Strandwal dat bestaat uit de vier deelprogramma's Wonen, Groen, Bedrijventerrein en Aansluiting A9. Het doel van het totale programma is het zorgen voor behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. De aanleg van nieuwbouwwoningen (om te voorzien in lokale en regionale woningbehoefte) moet daarbij o.a. gepaard gaan met de realisatie van projecten op het gebied van bereikbaarheid, bedrijvigheid, natuur, landschap en recreatie.

De financiering van het deelprogramma Groen vindt plaats in de vorm van een Groenfonds, gekoppeld aan de realisatie van woningen in het plangebied. Dit Groenfonds is als bestemmingsreserve ondergebracht in de Bovenwijkse

Voorzieningen. Op 7 oktober 2019 heeft de Raad de “Nota Bovenwijkse Voorzieningen” vastgesteld. Daarin is vastgelegd op welke manier de kosten voor Bovenwijkse Voorzieningen kunnen worden verhaald op de ontwikkellocaties. Onderdeel van de “Nota Bovenwijkse voorzieningen” is een lijst met indicatieve groenprojecten, behorend tot het deelprogramma Groen. In deze lijst worden o.a. de volgende projecten benoemd:

- *“Verbinding Noorderneg – Bergen”. Hierbij gaat het om een verbinding tussen het gebied ten noordwesten van de Omloop en de noordelijk gelegen gemeente Bergen.*
- *“Bewaken van de spoorwegovergang Kraaienlaan/Stetlaan t.b.v. fiets-wandelverkeer”.*

Met het realiseren van een voetgangersbrug of –tunnel bij de Kraaienlaan/Stetlaan wordt expliciet invulling gegeven aan het “bewaken van de spoorwegovergang Kraaienlaan/Stetlaan t.b.v. fiets-wandelverkeer”. De fiets- en voetgangerstunnel aan de noordzijde van het Heilooërbos levert bovendien een flinke kwaliteitswinst, zowel met betrekking tot veiligheid(sgevoel), toegankelijkheid en beleving. Fietsers wordt een veilige, directe en landschappelijk fraaie fietsroute route richting de westrand van Alkmaar en Bergen geboden. Op die manier geven we invulling aan het groenproject “Verbinding Noorderneg – Bergen”. Daarnaast ontstaat voor fietsers de unieke mogelijkheid om het landgoed beter te kunnen beleven zonder het gebied wezenlijk aan te tasten. Terwijl wandelaars voldoende mogelijkheden behouden om op veilige wijze te voorzien in de recreatieve behoefte en wensen om het gebied te kunnen blijven beleven.

Door realisatie van de uitgewerkte oplossingsrichting snijdt het mes voor Heiloo dan ook aan twee kanten. Met de investeringen van ProRail, provinciale subsidies en de investering van de gemeente Heiloo wordt niet alleen een grote bijdrage geleverd aan de verbetering van de veiligheid rond de spoorwegovergangen in het Heilooërbos. Ook realiseren we op die manier een aantal projecten uit het deelprogramma Groen van de O.N.S en wordt bijgedragen aan de ‘actieve recreatie’ en ‘beleving en toegankelijkheid van het landschap en natuur’ in en rond Heiloo.”

18. Ook al is het geen variant die is meegenomen in de algehele afweging, is het voor de beeldvorming en onze afweging relevant te weten hoe duur een variant is die bestaat uit het beveiligen van de huidige 3 en een variant bestaande uit de voorgestelde 2 nieuwe spoorwegovergangen met spoorbomen, bellen en lichten. Graag ontvangen wij een indicatie van de kosten van deze 2 varianten.

Antwoord:

In het raadsvoorstel dat op 9 december in de raadscommissie is besproken en op 27 januari in uw gemeenteraad is behandeld wordt het volgende vermeldt:

“Aan de hand van de uitgangspunten die door de verschillende partijen zijn gesteld is gezocht naar een door alle partijen gedragen oplossingsrichting. Een belangrijk uitgangspunt voor ProRail luidt “geen overweg is de beste overweg”. Dit betekent dat ProRail eerst kijkt of het mogelijk is om een overweg te saneren of deze te vervangen

voor een ongelijkvloerse overweg (een brug of tunnel). Alleen als blijkt dat deze opties écht niet mogelijk zijn wordt pas nagedacht over een gelijkvloerse oplossing met slagbomen, licht- en geluidssignalen.”

Op basis van het proces tot heden blijkt dat oplossing in de vorm van sanering en/of vervanging voor een ongelijkvloerse overweg wél mogelijk is. Er is dan ook geen enkele aanleiding om gelijkvloerse oplossingen in de vorm van spoorbomen, bellen en lichten te onderzoeken.

Overigens is in januari 2025 een indicatief beeld gegeven van de gevraagde kosten als antwoord op technische vragen van het CDA.

19. Tot slot; in artikel 5 lid 6 van de intentieovereenkomst staat dat indien de uitvoering niet kan plaatsvinden op de aanvankelijk overeengekomen wijze “Partijen in overleg treden en onderzoek gaan doen naar een oplossingsrichting zodat aan de opdracht van het ministerie van IenW kan worden voldaan”. Waarom voldoet een spoorovergang met slagbomen, bellen en lichten –een overgang zoals alle andere overgangen in Heiloo en zoals ook passend binnen het beleid van ProRail getuige hun website en uitvoering in onder meer Diepenveen- niet? Graag een juridische onderbouwing.

Antwoord:

ProRail heeft als doelstelling om het aantal verkeersdoden, maar ook het aantal storingen, op en rond het spoor zoveel mogelijk terug te brengen. Ook al verlaagt het aanbrengen van beveiliging het risico op incidenten en storingen. Het blijft een risicolocatie waar mensen de kruising kunnen oversteken op het moment dat een trein komt aangereden en een storingsgevoelige locatie. Het feit dat er in de toekomst steeds meer treinen gaan rijden tussen Alkmaar en Heiloo leidt er toe bewaakte overwegen steeds vaker en langer gesloten zullen zijn. Langere wachttijden leiden er in de praktijk toe dat gebruikers van gelijkvloerse overwegen meer risico's gaan nemen bij het oversteken. De meeste dodelijke slachtoffers vallen op actief beveiligde overwegen in Nederland. Ook de impact van een storing neemt toe door intensivering van het treinverkeer. De doelstellingen van ProRail worden het beste behaald door gelijkvloerse spoorwegovergang te saneren waar dat mogelijk is. In Heiloo worden daar goede kansen toe gezien.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo



J. van den Beij-Veenstra
secretaris



M. ten Bruggencate
burgemeester