


 Schriftelijke vragen ex artikel 55 Reglement van orde  
 voor de raadsvergaderingen (RvO)

Datum indiening **5 september 2018**  
 Volgnummer  
 Registratienummer **Bij18-526**

---

**Onderwerp**
**Zuidtangent met spooronderdoorgang (spoortunnel)**


---

**Aan het College,**
***Inleiding***

Op 28 november 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het raadsbesluit 'oplossing en kredietvoting Zuidtangent met spooronderdoorgang (RB2017092)'.

Op 31 augustus jongstleden verscheen in het Noord-Hollands Dagblad een artikel met titel 'nog dit jaar stappen in tunnelplan'. Hierin werd een opsomming van het verleden beschreven en waar we nu staan. Het valt op dat de gemeente Heerhugowaard aangeeft moeite te hebben met het OV knooppuntenvraagstuk. Het wordt beschouwd als een ingewikkelde kwestie.

N.a.v. bovenstaande hebben wij namens de fracties D66, PvdA, GroenLinks en Nederland Duurzaam de volgende vragen:

*Er zijn al wat gemeenten die i.v.m. hun eigen ontwikkeling binnen het samenwerkingsverband van De Zaancorridor een voordracht Middelen programma OV-knooppunten bij de provincie Noord-Holland hebben ingediend. Vorig jaar waren dat Castricum, Uitgeest, Zaanstad en Heerhugowaard. De ene slechts met een bedrag, de ander met een totaal plan.*

1. Kunt u aangeven hoeveel en welke gemeentes in het samenwerkingsverband De Zaancorridor inmiddels een (volledige) subsidievraag in het kader van ondersteuning OV-knooppuntenontwikkeling bij de provincie Noord-Holland hebben ingediend, en voor welk bedrag?

**Het college is niet betrokken geweest bij het artikel van NHD van 31 augustus. Knooppuntontwikkelingen in Noord-Holland verschillen onderling van elkaar; dat levert een complexiteit op in het afstemmen van provinciale, regionale en lokale agenda's en doelstellingen. Dáárom is nu juist de Zaancorridor-samenwerking zo belangrijk. Daarbij bevinden knooppuntontwikkelingen zich in verschillende ontwikkelingsstadia en de complexiteit loopt uiteen van integrale langjarige gebiedsontwikkelingen zoals in Heerhugowaard tot en met eenvoudigere projectontwikkelingen met een korte doorlooptijd. We werken met diverse gemeenten, provincie en spoorpartijen samen aan de ontwikkeling van De Zaancorridor. En er zijn nog meer knooppunten in Noord-Holland. Op basis van besluitvorming in GS kan geconcludeerd worden dat**

**gemeente Castricum een aanvraag voor een provinciale bijdrage in hun knooppuntontwikkeling heeft ingediend bij GS. Deze is in juni dit jaar toegekend door gedeputeerde staten en ter kennisgeving aan provinciale staten gestuurd.**

2. In hoeverre komen deze plannen en/of uitwerkingen van deze andere gemeentes overéén met de mogelijke subsidieaanvraag vanuit de gemeente Heerhugowaard. Gaarne uitleg a.u.b.

**De aanvraag van gemeente Castricum lijkt volgens onze informatie geenszins op die van de gemeente Heerhugowaard. Knooppuntontwikkelingen in Noord-Holland verschillen onderling van elkaar. De aanvraag van de gemeente Castricum betreft een bouwproject binnen hun knooppuntontwikkeling waar voorafgaand aan hun aanvraag al voorbereidend werk voor was gedaan. De aanvraag van de gemeente Heerhugowaard betreft een bijdrage in onze openbare ruimte, door onder andere betere verbindingen in de deur-tot-deur reis en een aantrekkelijke plek om te verblijven, te wonen, werken en leren. De oplossing voor de Zuidtangent en een beter functionerende en aantrekkelijke openbare ruimte koppelen wij bovendien aan de vele marktinitiatieven die zich momenteel aandienen. Naast de aanpak van de openbare ruimte zijn een hogere intensiteit en meer menging van functies namelijk belangrijke opgaven voor ons knooppunt.**

*We zijn bijna een jaar verder na het besluit uit november 2017. De raadsleden zijn er vanuit gegaan dat bij instemming van het raadsbesluit (zie 1<sup>e</sup> alinea) het College al volledig klaar was om haar aanvraag in te dienen. Navraag bij de provincie Noord-Holland geeft aan dat de gemeente Heerhugowaard haar huiswerk nog steeds niet ingeleverd heeft. Dit gegeven wordt door diverse Heerhugowaardse ondernemers, die recentelijk een gesprek met de diverse ambtenaren van de provincie Noord-Holland hebben gehad, bevestigd. Het zogenaamde vliegwiel staat even stil.*

**U constateert een aantal zaken waar wij op in gaan. In dezelfde maand van het raadsbesluit over de oplossingsrichting voor de hoofdwegenstructuur en de kredietvoting, besloten provinciale staten over de provinciale uitgangspunten en de procesgang voor mogelijke toekomstige bijdragen voor knooppuntontwikkeling.**

**Ons inziens staat het vliegwiel geenszins stil. Het raadsbesluit over de hoofdwegenstructuur én de daaraan voorafgaande inloopavond die het college samen met de klankbordgroepen had georganiseerd, heeft heel veel initiatieven een stap verder gebracht. U bent over veel initiatieven geïnformeerd, via raadsinformatiebrieven en de digitale nieuwsbrief.**

**Wat ons betreft voeren we onze meer actievare gemeentelijke rol in de herontwikkeling van het Stationsgebied terug tot 2006: tóen ontvingen we van de provincie Noord-Holland een ‘assist’ van de Taskforce Ruimtelijke winst om een aanvang te maken met een ontwikkelingsstrategie voor ons knooppunt. Budgetvoorbereidingen, het definiëren van de opgave voor de hoofdwegenstructuur, (boven)regionale agendering ging toen al hand in hand met nieuwe ontwikkelingen zoals de komst van het Hoogheemraadschap. De afgelopen jaren hebben we steeds nadrukkelijker ons knooppunt en onze regionale ambitie op goede (openbaar vervoers-)verbindingen geagendeerd. Dat heeft de raad gedaan in een consistente beleidslijn en dat hebben wij in opdracht van de raad gedaan in de regio, in de provincie en in samenwerking met spoorpartijen en het ministerie. Het leverde toentertijd onder andere een miljoenenbijdrage van het ministerie op voor de ongelijkvloerse doorsnijding**

van de Zuidtangent.

Knooppuntontwikkeling typeert zich als een gebiedsontwikkeling die wij als gemeente niet alleen ter hand kunnen nemen. In 2016 heeft de gemeenteraad veel van haar beleidsvoorbereiding vertaald naar een ontwikkelingsstrategie. Naast kiezen voor knooppuntontwikkeling, is daarmee de stap gezet om ook een volgende stap in het realiseren van knooppuntontwikkeling te maken. We hebben een flinke toename van initiatieven in het Stationsgebied gezien en veel met de raad gedeeld wat gedeeld kon worden. Het zijn initiatieven rondom nieuwbouw, en ook initiatieven van zittende ondernemers in het Stationsgebied. Van concreet en rijp naar nog slechts ideeën. We begeleiden deze conform raadsopdracht uit 2016 en we werken tegelijk met twee klankbordgroepen aan het masterplan. We willen initiatieven een juiste plek geven in het masterplan en daarom hebben we ook een klankbordgroepbijeenkomst verplaatst. Zo maar een paar voorbeelden van initiatieven: we hebben de gemeenteraad bericht over de interesse van het Oogcentrum Noord-Holland in een nieuwe locatie in het Stationsgebied; ze zijn hun plannen aan het voorbereiden. De bestemmingsplanprocedure die projectontwikkelaar Henselmans met zijn bouwplan voor nieuwbouw gestart is, nadert voltooiing en komt rond het einde van het jaar naar de gemeenteraad toe. En deze zomer heeft architect Breddels in opdracht van zijn opdrachtgever zijn visie op mogelijke nieuwbouw bij het NS-station gepresenteerd. We hebben tenslotte ook een aanvraag voor transformatie naar studio's boven Restaurant Aangenaam en De Snackerij in behandeling en dat met de gemeenteraad gedeeld. Ook onderwijsinstellingen in en om het Stationsgebied, gemeente en ondernemingen zoeken elkaar met succes op: ondersteund door een miljoenen-bijdrage vanuit het regionaal investeringsfonds werken onze MBO-scholen en bedrijfsleven sinds deze zomer samen om onder meer een nieuwe leerwerk omgeving te realiseren waarin de meest innovatieve aanpakken in de gebouwde omgeving en energie infrastructuur bij elkaar komen.

De NS hebben in ons Stationsgebied een van hun eerste 'huiskamers' opgeleverd. En wij hebben bijgedragen in de opwaardering van de fietsparkeervoorzieningen door ProRail. We zijn met ze in gesprek over de toekomst van ons knooppunt. We hebben kort na de zomer bovendien kennis gemaakt met de nieuwe eigenaren van Hotel en Restaurant 'Heer Hugo', voorheen Hotel Restaurant Jules. Samen met de mogelijke komst van het Oogcentrum een belangrijke herontwikkeling in dit deel van het Stationsgebied.

Er vinden bovendien nog altijd veel grondtransacties in het Stationsgebied plaats die onze aandacht vragen. Ideeën van mogelijke ontwikkelaars, van zittende (zorg)ondernemers worden ook besproken met projectteam. Veel van dit soort initiatieven zijn nog pril.

De raad heeft ons bovendien opdracht gegeven om te starten met een marktverkenning voor de mogelijke ontwikkeling van ons Stationsplein. Bureau Stedelijke Planning heeft dat in voorbereiding.

De samenwerking met gemeente Langedijk zal er toe leiden dat ons Stationsgebied met het fraaie ommeland nog meer een plek voor Heerhugowaard én Langedijk gaat worden. Het pontje 'De Broekervaart' dat deze zomer de verbinding tussen Stationsgebied en Oosterdelgebied vormde, is daar al een voorbeeld van geweest. We hebben actief bijgedragen in de organisatie van deze waterverbinding en we denken met Langedijk en de betrokken ondernemers na over een vervolg.

De raad heeft mede aan gegeven dat we de openbare ruimte en

hoofdwegenstructuur die we nu in het masterplan opgenomen hebben, ook zo ontwerpen dat het voor iedereen toegankelijk is. Samen met Koninklijke VISIO en de Oogvereniging Noord-Holland werken we met Kuiper Compagnons samen en komen we in het uiteindelijke masterplan wat ons betreft tot uitgangspunten voor toegankelijkheid voor iedereen. Voorts werken we met ProRail, NS en I&W samen aan de verdere engineering van de spoorinfrastructuur en de spooronderdoorgang. De stappen die het ministerie van I&W en ProRail zetten in het PHS-dossier en een visie op het openbaar vervoer in 2040 worden daarin meegenomen. Dat zal straks van invloed kunnen zijn op de verdere ontwikkeling van ons NS-station en vormt input voor het uiteindelijke masterplan.

Parallel aan dit alles hebben we samen met Arcadis hard gewerkt aan de presentatie van een subsidie-aanvraag voor ons ov-knooppunt; deze wordt deze maand bij de provincie Noord-Holland ingediend.

3. Hoe kan het dat de gemeente Heerhugowaard tot op de dag van vandaag haar subsidieaanvraag voor het programma OV-knooppunten bij de provincie Noord-Holland niet volledig heeft ingeleverd?

**De basis voor de aanvraag van de gemeente Heerhugowaard betreft een integrale gebiedsontwikkeling. Nauwkeurigheid in de aanvraag kost tijd.**

4. Kunt u uitleggen waardoor die vertraging komt? Zo ja, is dit door ambtelijke ondersteuning of is dit door technische redenen veroorzaakt? Als het technisch van aard is dan gaarne in detail uitleg a.u.b. wat de problemen of de knelpunten (o.a. verkeersveiligheid) in het totale plan zijn en a.u.b. aangeven hoe u deze problematiek denkt op te lossen. Zo nee, wat is dan de reden?

**Van vertraging is geen sprake. Knooppuntontwikkelingen in Noord-Holland verschillen onderling van elkaar; dat levert een complexiteit op in het afstemmen van provinciale, regionale en lokale agenda's en doelstellingen. Daarbij bevinden knooppuntontwikkelingen zich in verschillende ontwikkelingsstadia en de complexiteit loopt uiteen van integrale gebiedsontwikkelingen tot en met concrete projectontwikkelingen. De basis voor de aanvraag van de gemeente Heerhugowaard betreft een integrale gebiedsontwikkeling. Nauwkeurigheid in de aanvraag kost nu eenmaal tijd.**

5. Waarom heeft het College niet gekozen voor een meer pro-actievere rol door de gemeenteraad mee te nemen en te informeren waar de gemeente Heerhugowaard in het proces met de subsidieaanvraag OV-knooppuntenontwikkeling richting de provincie Noord-Holland staat? Wat is uw mening hierover? Gaarne uitleg a.u.b.

**In het voorjaar is de raad geïnstalleerd en het nieuwe gemeentebestuur gevormd. We hebben met elkaar hard gewerkt aan de raadsagenda die door ons vertaald is naar de u straks voorliggende kadernota. De subsidie-aanvraag verloopt volgens planning; wij hebben geen reden gehad om u in de afgelopen drukke periode tussentijds te informeren, behoudens onze raadsinformatiebrieven over nieuwe ontwikkelingen. De projectwethouders informeren u de komende tijd graag over de stappen die we zetten in ons Stationsgebied en we gaan ook graag in gesprek met u hoe we dat kunnen optimaliseren. Want er gebeurt veel. De vele marktinitiatieven laten zien dat de raad de laatste jaren de juiste keuze heeft gemaakt om te kiezen voor knooppuntontwikkeling. Binnenkort verwachten wij bijvoorbeeld de volgende**

## **stap in de bestemmingsplanprocedure van Henselmans te zetten.**

6. Kunt u uitleggen op welke gegevens (welke projecten of voor welke onderdelen) de provincie Noord-Holland zit te wachten als zij aangeeft dat de gemeente Heerhugowaard haar huiswerk ofwel een onderbouwde budgetaanvraag nog moet inleveren? Wat bedoelen zij daarmee, gaarne uitleg a.u.b.?

**De basis voor de aanvraag van de gemeente Heerhugowaard betreft een integrale gebiedsontwikkeling met een fasering. Nauwkeurigheid in de aanvraag kost nu eenmaal tijd. De aanvraag is nagenoeg gereed en zal in oktober naar de provincie worden toegestuurd.**

7. In hoeverre is het inmiddels wél duidelijk wat het daadwerkelijk maatschappelijk rendement op het provinciale knooppunt-bijdrage is zoals u dit vorig jaar november beschreef? Gaarne uitleg a.u.b.

**Op bladzijden twee en drie hebben wij onze gedachten daarover uiteen gezet. U, de gemeenteraad, heeft een unieke knooppuntontwikkeling in Noord-Holland onder uw hoede. Er zijn weinig stationsgebieden die een dynamiek hebben als de onze. Daarmee is het een belangrijk voorzieningsknooppunt in onze regio én in onze provincie. Dat het Stationsgebied bovendien een belangrijke plek zal zijn voor toekomstige woningbouwopgaven, goed verbonden met andere stedelijke regio's zoals de metropoolregio, is een volgende troef die op het niveau van Noord-Holland-Noord herkend is. De eerste woningbouwontwikkelingen bent u al bekend mee. Meer intensiteit, meer woningen en voorzieningen zijn bovendien relevant voor een mogelijke betere dienstregeling: sneller en frequenter wat ons betreft. Dat dragen we als regio ook uit. Dát is dus ook een gezamenlijke agenda van provincie, regio en onze gemeente. De dynamiek die wij organiseren en begeleiden, de kansen die dat oplevert, is de meest duidelijke indicatie van het maatschappelijk rendement waar projectwethouder Stam vorig jaar aan refereerde.**

8. Wanneer gaat de gemeente Heerhugowaard de (restant) subsidieaanvraag voor het OV-knooppuntenontwikkeling indienen, hoeveel bedraagt deze aanvraag en per wanneer verwacht het College een antwoord c.q. toekenning en/of bevestiging van de onderbouwing van het budgetaanvraag retour?

**In oktober. U krijgt dán inzage in onze aanvraag. Een mogelijke toekenning van een bijdrage door gedeputeerde staten is mede afhankelijk van behandeling in provinciale staten.**

9. Welke gevolgen in het tijdsplan heeft deze vertraging in het proces van de ontwikkeling van de Zuidtangent met spooronderdoorgang t.a.v. de aanbesteding, bouwduur en oplevering? Gaarne uitleg per item a.u.b.

**Van vertraging is geen sprake. Het heeft geen gevolgen voor aanbesteding, bouwduur en oplevering.**

10. Op basis van de gemeentelijke reguliere ramingsmethodiek, de begroting van

24,6 miljoen euro, welke mogelijke financiële risico's en/of gevolgen of mogelijke financiële overschrijdingen zitten er in het proces tot de ontwikkeling van de Zuidtangent met spooronderdoorgang zoals nu bekend is? Gaarne specificatie en/of onderbouwing (ook financieel) per risicofactor a.u.b.

**In deze fase van het project wordt gewerkt met een ramingsmethodiek met een financiële vertaling van risico's door een opslag op de geraamde bedragen. ProRail is overigens verplicht op zo een gestandaardiseerde wijze te ramen. U heeft eerder de raming inclusief risico-opslagen vertrouwelijk kunnen inzien.**

*De gewijzigde waterhuishouding speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Zuidtangent met spooronderdoorgang. Met instemming van het raadsbesluit (zie 1<sup>e</sup> alinea) komen de kosten hiervan ten laste van het gemeentelijke rioleringsplan. Echter de vraag over de rol van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier was vorig jaar niet beantwoord. Dus op herhaling.*

11. Is er inmiddels contact opgenomen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier? Zo ja, voor welk bedrag draagt zij bij voor deze wijziging in de waterhuishouding van het Stationsgebied? Zo niet, waarom niet?

**Het is nog niet bekend wat een bijdrage van HHNK zal zijn. Mogelijke co-financiering is namelijk allereerst gebaseerd op het inzichtelijk maken van de belangen en verantwoordelijkheden van alle betrokken stakeholders. Dat is geen geïsoleerde opgave binnen het Stationsgebied. Met het Hoogheemraadschap wordt uitgezocht wat de klimaatopgave voor onze polder is. Daar hoort ook een analyse van het watersysteem bij en hoe deze toekomstgericht en robuust kan worden ingericht, indachtig uw ambities ten aanzien van klimaatadaptatie en wat de wetgever van ons verlangt.**

12. Gezien de fusie ontwikkelingen met de gemeente Langedijk, welke invloed op financieel en bestuurlijk niveau zou zij kunnen hebben in de huidige en toekomstige ontwikkeling van de Zuidtangent met spooronderdoorgang, maar ook in het Stationsgebied?

**Dat heeft geen invloed op de huidige en toekomstige ontwikkeling van de Zuidtangent. De oplossingsrichting voor de gehele hoofdwegenstructuur in het Stationsgebied, inclusief de aanpak van de Zuidtangent leidt tot een robuuste verbinding tussen Langedijk en Heerhugowaard, voor alle verkeersdeelnemers. In de regio wordt al jaren samen gewerkt aan zulke mobiliteitsopgaven.**

**De samenwerking met gemeente Langedijk zal er wat ons beider colleges betreft ook toe leiden dat ons Stationsgebied met het fraaie ommeland nog meer een betekenisvolle plek voor Heerhugowaard én Langedijk gaat worden. Met een stadszijde en een landschapszijde. Binnen de regionale samenwerking hebben we bovendien met elkaar afgesproken dat snelle en directe overbindingen van belang zijn voor Regio Alkmaar. Ook daar ligt een gemeenschappelijk belang van het ontwikkelen van ons Stationsgebied.**

13. Hoe kansrijk acht het College dat de huidige ontwikkelingsstrategie, en in eerste instantie het plan Zuidtangent met spooronderdoorgang, gewijzigd gaat worden door toekomstige technische veranderingen/innovaties en/of door meespraak van inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties? Aan welke andere

risico's denkt u die mogelijk tot vertraging tot de bouw van de Zuidtangent met spooronderdoorgang behoren?

**De vanuit een intensief participatieproces bedachte oplossingsrichting voor de gehele hoofdwegenstructuur in het Stationsgebied, inclusief de aanpak van de Zuidtangent, is toekomstgericht. Het is een robuuste oplossing voor alle verkeersdeelnemers, voortgekomen uit de door de raad gevraagde 'meespraak' van inwoners, ondernemers en maatschappelijke instanties.**

**U formuleert uw vraag erg breed als het gaat om toekomstige technische veranderingen en innovaties. We kunnen daarom onmogelijk compleet zijn in de beantwoording van zo'n vraag. We doen toch een poging tot beantwoording: in uw ontwikkelingsstrategie uit 2016 heeft u ons een zestal uitgangspunten meegegeven waarop we de oplossingsrichting voor de Zuidtangent hebben benaderd. Toekomstgerichtheid en duurzaamheid bijvoorbeeld; een mogelijke toekomstige reconstructie van de N242 is bijvoorbeeld mogelijk. Maar ook veranderingen aan de spoorinfrastructuur zijn in te passen door de spooronderdoorgang. De oversteekbaarheid van de kruispunten is bij een verandering van de modal shift (bijvoorbeeld meer duurzaam voor- en natransport; voetgangers en fietsers) in te regelen. En ook 'SMART-city' concepten zijn straks toepasbaar op de gekozen oplossingsrichting voor de Zuidtangent. Verkeerslichten van Heerhugowaard en Hoorn, bijvoorbeeld, zijn nu al aangesloten op de provinciale verkeerscentrale in Hoofddorp. Dat is een voorschot op hoe innovaties in mobiliteitsmanagement steeds dichterbij komen, bijvoorbeeld om zelfrijdende auto's de stad in te begeleiden of de oversteekbaarheid voor blinden en slechtzienden te verbeteren. Rotondes zijn in dat kader niet zo slim en veilig als verkeersregelinstallaties in dit soort drukke stedelijke omgevingen.**

**Kortom, door technische innovaties zal de gekozen oplossingsrichting niet wijzigen verwachten wij.**

*Ondernemers spelen een belangrijke rol in het draagvlak tot de wijziging van de Zuidtangent met spooronderdoorgang. Nu blijkt dat er in maart/april 2018 één ondernemersbijeenkomst is geweest waarvan de notulen 2 1/2 maand later zijn verstuurd. Voor de rest komen o.a. vanuit de Bedrijfskring en van overige ondernemers bezorgde berichten over de voortgang en communicatie vanuit de gemeente Heerhugowaard. Maar ook van bedrijven die n.a.v. het raadsbesluit (zie 1<sup>e</sup> alinea) plotseling met een totaal gewijzigde verkeerssituatie geconfronteerd worden.*

14. Hoe verloopt de huidige communicatie met ondernemers, met de zogenaamde klankbordgroepen en op welke manier worden **alle** ondernemers in dit gebied door het College op de hoogte gesteld van de huidige stand van zaken van de Zuidtangent met spoordonderdoorgang?

**De ontwikkeling van het Stationsgebied kenmerkt zich al vanaf 2011 door een intensief participatieproces. Meespraak door inwoners, ondernemers en maatschappelijke instanties ten behoeve van het masterplan vindt plaats door middel van twee klankbordgroepen. Alle verslagen van hun bijeenkomsten zijn met de raad gedeeld; de klankbordgroepen hebben veel tijd gestopt in het nadenken over ons Stationsgebied en verdienen daarvoor waardering. Tegelijkertijd informeren we zo veel mogelijk geïnteresseerden door middel van onze nieuwsbrieven en publicaties in de krant, op Facebook en de gemeentelijke website. De Bedrijfskring Heerhugowaard is ook**

vertegenwoordigd in de klankbordgroepen.

**Met de oplossingsrichting die vanuit het gebied bedacht is, onafhankelijk verkeerskundige getoetst en door de gemeenteraad overgenomen, verandert inderdaad de verkeerssituatie in de toekomst ingrijpend. Er moeten dan ook grote problemen in verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid opgelost worden. De nu gekozen oplossingsrichting biedt een robuuste oplossing voor de toekomst. Veel onafhankelijke adviseurs en professionals hebben bijgedragen in de totstandkoming van deze oplossingsrichting: Kuiper Compagnons, de ingenieurs van Movares en Grontmij en de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng. Tegelijkertijd zijn de professionals van ProRail en NS betrokken en heeft eerstgenoemde zelfs een bijdrage geleverd in de begeleiding van de klankbordgroepen. Het mooie resultaat van de participatie is nu juist, dat de expertise van al deze professionals samen komt met de ideeën van de klankbordgroepen.**

Het is vervolgens logisch dat naast het participatieproces zo nu en dan vragen op ons en u af komen. Ondernemers hebben bijvoorbeeld zorgen uitgesproken over toekomstig werk in uitvoering: de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. Wethouder Stam heeft mede daarom de door u bedoelde bijeenkomst georganiseerd en toegelicht dat ondernemers betrokken worden bij de voorbereiding van de uiteindelijke uitvoering van werkzaamheden.

**Het projectmanagement is iedere woensdagochtend in Plein 8 in het Stationsgebied beschikbaar voor vragen. Ondernemers en bewoners maken daar gebruik van. Ook u bent daar welkom voor technische vragen.**

15. Hoe stelt het College zich op als ondernemers een second-opinion onderzoek n.a.v. het huidige plan laten uitvoeren? Hoe gaat het College handelen als blijkt dat hieruit mogelijk aantoonbare hiaten in de verkeersveiligheid of andere onvolkomenhedem aan het licht komen? Gaarne uitleg a.u.b.

**De ontwikkeling van het Stationsgebied kent een intensief participatieproces. De expertise van professionals komt samen met de ideeën van de klankbordgroepen. De vanuit dat participatieproces bedachte oplossingsrichting voor de gehele hoofdwegenstructuur in het Stationsgebied leidt tot een toekomstgerichte oplossing voor alle verkeersdeelnemers. Na uw besluitvorming van eind vorig jaar en onze subsidieaanvraag dit jaar, zullen we de gebiedsontwikkeling en de aanpak van de hoofdwegenstructuur in een volgende projectfase kunnen gaan oppakken. Daarin zullen we uw kaders verder gaan uitwerken en daar betrekken we de belanghebbenden ook weer bij.**

*Herhalingsvraag van vorig jaar. Wanneer de provincie Noord-Holland 'nee' zegt tegen cofinanciering van het Stationsgebied, of wellicht minder bijdraagt dan de verwachte 6 miljoen euro, heeft het College aangegeven dat zij een financieel alternatief achter de hand heeft. Met die gedachte dat er niet verder kan worden bekibbeld op de totale projectkosten.*

16. Over welk financieel alternatief wordt hier dan gesproken? Gaat het over een bedrag van 6 miljoen euro of een andere bedrag zoals investeringskredieten of voorschot op grondexploitaties? Gaarne uitleg a.u.b.

**Vorig jaar november heeft de gemeenteraad het krediet voor de Zuidtangent**



met spooronderdoorgang ad € 23.983.000,- gevoteerd. Dat is inclusief een stelpost en inclusief voorbereidingskrediet en te verwachten bijdrage van de provincie Noord-Holland. Er worden ook geen verplichtingen met derden aangegaan die er toe leiden dat er met daadwerkelijke uitvoering van werkzaamheden aan de Zuidtangent wordt aangevangen. In geval gedeputeerde staten (en wellicht provinciale staten) geen besluit nemen over samenwerking in knooppuntontwikkeling zal uw kredietvoting vervallen en het college met een alternatief voorstel komen.

Bedank voor de moeite alvast voor de beantwoording van de vragen.

Conform artikel 55 RvO geeft de ondergetekende hierbij te kennen dat hij/zij een schriftelijk/ mondeling antwoord op bovenstaande vragen verlangt binnen dertig dagen na dagtekening.

---

**Lid van de Gemeenteraad Heerhugowaard**

Michael Feelders, D66 Heerhugowaard  
Stefan Brau, PvdA Heerhugowaard  
Christiaan Kwint, GroenLinks Heerhugowaard  
Sebastian Visser, Nederland Duurzaam