

Beantwoording Vragen CDA mbt Nabo's

1. Onder de kop financiën wordt gemeld dat de totale investeringskosten 'ergens tussen de 5 en 15 miljoen uitkomen', maar dat dit afhankelijk is van de uitkomst van de aanbesteding. Vraag: indien de aanbesteding inderdaad op 15 ME uitkomt, wat wordt dan de verdeling van de bijdragen van de betrokken partijen. Blijft het voor Heiloo dan bij de nu gevraagde E 745.000 of dient Heiloo dan meer bij te dragen? Oftewel: wat is het financiële risico voor Heiloo bij goedkeuring van dit project?

De bijdrage van Heiloo staat vast. Er is geen financieel risico voor Heiloo m.b.t. dit project, ongeacht de uitkomst van de aanbesteding.

2. Mbt de financiën: is de dekking uit ONS-Groenfonds wel in overeenstemming met hetgeen partijen daarover hebben afgesproken? Zijn de andere bij de ONS betrokken partijen daar wel akkoord mee? Graag concrete 'bewijsvoering' van het antwoord.

Er is door partijen een lijst opgesteld met indicatieve groenprojecten. In die lijst worden o.a. de volgende projecten benoemd:

- **Verbinding Noorderneg – Bergen** (geraamde kosten Heiloo € 500.000, prijspeil 2019). 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** (geraamde kosten Heiloo € 550.000, prijspeil 2019).

Met uitvoering van het NABO-project wordt invulling gegeven twee concrete projecten uit het deelprogramma Groen van de ONS. Op basis van bovenstaande projecten heeft de raad in februari 2022 budget beschikbaar gesteld voor de planvormingsfase van het NABO-project.

3. Onder de kop risico's wordt gesteld dat nog steeds gesprekken lopen met de aanwonenden, onder andere over 'compensatie'. Wordt hier ook financiële compensatie mee bedoeld? Zo ja, wat is dan de mogelijke omvang en wat het financiële risico voor Heiloo?

De bijdrage van Heiloo staat vast. Eventuele financiële compensatie die door aanwonenden worden geclaimd zijn voor rekening en risico van ProRail.

4. Mbt de voetgangersbrug een aantal specifieke vragen:

- wat zijn de verwachte investeringskosten van deze brug en daarnaast de jaarlijkse onderhouds- en vervangingskosten? Op welke wijze worden die verrekend oftewel welke partij draait voor de structurele kosten op?

Met het oog op aanbesteding worden geen investeringskosten benoemd, ook niet op specifieke onderdelen. De structurele kosten (beheer en onderhoud) voor de spoorkruisende kunstwerken (brug en tunnel) zijn voor ProRail.

- is bekend welke aantallen voetgangers op dit moment per dag gebruik maken van de huidige route?

Er zijn geen exacte tellingen uitgevoerd.

- is er een inschatting van het effect dat deze brug een obstakel vormt voor minder validen en hondenbezitters op de aantallen mensen die in de toekomst van deze brug gebruik gaan maken? Zijn er elders in het land ervaringsgegevens?

Het achterliggende gebied (Overbos) wordt niet onbereikbaar voor minder validen en hondenbezitters, vanaf de Stetlaan kan het Overbos worden bereikt. Er is geen inschatting gemaakt van het aantal mensen dat in de toekomst van deze brug gebruik gaat maken.

- waarom is Natuurmonumenten niet bereid om ook maar enige bijdrage te verlenen, terwijl men wel eisen stelt, zoals met betrekking tot het vasthouden aan twee spoorkruisingen?

Het project leidt tot een zekere aantasting van het landgoed, natuur, landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden. Gelet op het belang van veiligheid is Natuurmonumenten als eigenaar en beheerder van het gebied bereid gevonden om, onder voorwaarden, medewerking te verlenen. Daarbij is zij niet bereid financieel bij te dragen.