1. **Kosten verschillende varianten**

De kosten van een keervoorziening langs de Parallelweg bedragen slechts een fractie (ca. 30%) van de kosten van de andere twee varianten.

Hoe kan dat? Wat is daarvan de verklaring?

Antwoord 1:

Het grote verschil in kosten zit met name in de ruimtelijke inpasbaarheid. Een keervoorziening op of naast het station is veel ingrijpender en kan gemoeid gaan met grondaankoop, maatregelen tegen geluids-, trillings-, en visuele overlast en infrastructurele maatregelen.

Ook zijn er langs de Parallelweg minder aanpassingen aan het bestaande spoor nodig (ten opzichte van de andere oplossingsrichtingen). Daarnaast zijn er bij de Parallelweg nog geen overwegmaatregelen meegenomen in de raming van ProRail. Die kosten komen er nog bij.

2. **Toekomstbestendig**

Een keervoorziening langs de Parallelweg wordt niet toekomstvast genoemd. Waarom?

Antwoord 2:

Bij een keervoorziening (met extra spoor en perron) op het station is doorontwikkeling qua dienstregeling (bijvoorbeeld extra treinen richting Zwolle) wel te realiseren en bij een keervoorziening (extra spoor) langs de Parallelweg niet.

3. **(Kosten) onderdoorgangen**

Volgens het raadsvoorstel dient rekening gehouden te worden met de aanleg van één of meerdere onderdoorgangen om de veiligheid op het baanvak te garanderen.

- Aan welke onderdoorgangen moeten we hierbij denken?
- Verschilt dat nog per variant?
- Zijn de kosten van die onderdoorgangen al in de financiële opstelling meegenomen?
- Zo nee, aan welke aanvullende bedragen moeten we dan denken?

Antwoord 3:

Tijdens de verkenning worden alle spoorwegovergangen tussen Harderwijk en Amersfoort onderzocht op eventuele extra onveiligheid vanwege extra treinen en een langere dichtligtijd. Aspecten zoals nabijheid station, intensiteit en snelheid van het autoverkeer, intensiteit van fietsers en voetgangers, wachttijden, woningbouwontwikkelingen, zicht, etc. spelen daarbij een rol. ProRail heeft hier een model voor ontwikkeld. De onveiligheid op overwegen op het (gehele) baanvak mag vanwege extra treinen niet verslechteren. Op welke overwegen maatregelen moet worden getroffen zal tijdens de verkenning duidelijk worden. De kosten voor maatregelen aan overwegen zit in de financiële scope van variant 1 en variant 2 (en zoals gezegd niet in die van variant 3, Parallelweg). Eventuele maatregelen aan de overweg Deventerweg / Hoofdweg (de enige overweg in de gemeente Harderwijk) is afhankelijk van de uiteindelijk gekozen variant.

4. **Aanvullende financiële bijdrage Gemeente Harderwijk**

Ook na een bijdrage van Harderwijk van 10 mln euro laat de regionale bijdrage in de duurste variant nog een tekort van ruim 12,5 mln zien.

- Is tussen betrokken partijen (Gelderland, Nijkerk en Harderwijk) al besproken hoe dat gat zal worden gedicht?

Antwoord 4:

Nee, nog niet. Dit hangt af van de keuzes die nog gemaakt gaan worden ten aanzien van de locatie en de omvang van de maatregelen voor de overwegveiligheid en de locatie van het keerspoor.

5. **(Ook) kapitaallasten?**

De financiële inspanning, die van Harderwijk gevraagd wordt, lijkt te bestaan uit een (eenmalige) bijdrage / dotatie. Voor de zekerheid: brengt de aanleg van een keervoorziening voor Harderwijk ook kapitaallasten (rente en aflossing) met zich mee?

Zo ja, hoe hoog zijn die jaarlijkse lasten?, om hoeveel jaar gaat het?, wat is het effect op ons begrotingssaldo en weerstandsvermogen?

En hoe verhoudt e.e.a. zich met het uitgangspunt om structurele uitgaven uit structurele middelen te dekken?

Antwoord 5:

Het gaat om een incidentele bijdrage aan ProRail waarvan de hoogte en of deze ineens of gefaseerd (deelfacturen) betaald dient te worden op dit moment nog onbekend is en afhankelijk van keuzes die volgen uit de verkenning.

Of de aanleg kapitaallasten met zich meebrengt is afhankelijk van (1) of de bijdrage geactiveerd mag worden en (2) of gemeente Harderwijk een incidentele bijdrage wil dekken met structurele lasten in de exploitatie. Een bijdrage aan activa van derden mag worden geactiveerd wanneer de hiervoor gestelde voorwaarden cf. art. 61 BBV zijn/worden geborgd in de contractafspraken met de partij die de bijdrage ontvangt, i.c. ProRail.

De hoogte en de looptijd van de kapitaallasten zijn afhankelijk van (1) de hoogte van de uiteindelijke bijdrage, (2) de gekozen afschrijftermijn (de door ProRail gehanteerde afschrijftermijn is hierbij de max voor de gemeente) en (3) de door de gemeente gehanteerde rente (0,5% in 2025).

Investeringen met kapitaallasten beïnvloeden het weerstandsvermogen van de gemeente direct door de druk op de structurele exploitatie te verhogen en de beschikbare financiële buffers (weerstandscapaciteit) te verminderen. Kapitaallasten zorgen voor langdurige, structurele uitgaven die de financiële ruimte voor het opvangen van onvoorziene tegenvallers verkleinen.

Volgens de BBV-regels dienen incidentele lasten bij voorkeur gedekt te worden uit incidentele middelen.