

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Voor het knooppunt Zaandam Kogerveld wordt in totaal € 6.000.000,- beschikbaar gesteld uit bestaande middelen, uit OV-knooppunten en het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Hangt een en ander ook samen met de Afwaardering A7 en de hoofdrichting richten in knooppunt Zaandam? Kunt u ons nader op de hoogte stellen van de ruimtelijke impact van de Afwaardering A7 met meer informatie en kaartmateriaal?	In het Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH)-pakket wordt niet langer uitgegaan van het richten van de hoofdrichting (bij het aanpassen van knooppunt Zaandam verplaatsen van de hoofdrichting). In het BO MIRT van november 2018 is de afspraak gemaakt uit te gaan van versoberde varianten voor het knooppunt Zaandam. De hoofdrichting blijft onveranderd. De wijze van afwaardering van de A7 is nog in onderzoek. In de volgende fase van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn komt dit terug.
2	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Voor het knooppunt Zaandijk Zaanse Schans wordt eveneens in totaal € 6.000.000,- beschikbaar gesteld uit bestaande middelen, uit OV-knooppunten en het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw. Hangt een en ander ook samen met het tweezijdig maken van de	Er is inderdaad een samenhang met het tweezijdig maken van de aansluiting op de A8. Het ongelijkvloers maken van de kruising Guisweg met het spoor en het wijzigen van de aansluitingen 2 en 3 op de A8 hangen inhoudelijk samen. Het verplaatsen van stations is niet aan de orde. Het project Guisweg, in combinatie met het tweezijdig maken van de afslag Zaandijk West, zit in de verkenningsfase. Doel van de verkenningsfase is om een aanpak voor de Guisweg op te leveren. De verwachting

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					afslag A8 Zaanwijk West? En heeft dit samenhang met het verplaatsen van stations in Zaanstad? Kunt u ons nader op de hoogte stellen van de ruimtelijke impact van het tweezijdig maken van de afslag A8 Zaanwijk West met meer informatie en kaartmateriaal? En kunt u ons tevens tonen wat er te gebeuren staat rond knooppunt Zaanwijk Zaanse Schans?	is dat deze Verkenning medio maart wordt vrijgegeven voor besluitvorming door de trekker van deze verkenning, de Vervoerregio Amsterdam.
3	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Als voorwaarde aan de besluitpunten 1 t/m 5 stelt u dat het beoogde maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn doorgang vindt. Wat is het totale maatregelenpakket binnen het MIRT Corridor Amsterdam-Hoorn? In welke fase verkeert dit maatregelenpakket? Sommige gemeenteraden moeten kiezen uit meerdere mogelijkheden, hebben die alle hun keuze reeds	Het beoogde maatregelenpakket is omschreven in de voordracht van GS aan PS "multimodaal bereikbaarheidspakket corridor Amsterdam-Hoorn". Deze is besproken in de commissie M&F op 11 februari jl. Het streven is inderdaad dat de verschillende partijen die keuzes voor het komende bestuurlijk overleg medio maart maken. Wat betreft de vormgeving van de A7 tussen drie aansluitingen bij Purmerend hebben de colleges van B&W van Purmerend en Beemster een besluit aan de gemeenteraden voorgelegd.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					gemaakt? Is de besluitvormingsfase op 5 maart 2018 afgerond en hebben dan de gemeenteraden, afzonderlijk van elkaar, besloten welk maatregelenpakket bij hen in de gemeente doorgang vindt?	
4	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Op de homepage van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn staat als ambitie bij de hoofddoelstelling: "Rekening houden met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden". Dit zijn aspecten die in de commissie R&W aan de orde moeten komen. Graag vernemen wij van u met welke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden u rekening gaat houden als u een besluit neemt op 5 maart. Tevens vernemen wij graag welke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden u -	Vanuit de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is een concept gebiedsgerichte inpassingsvisie opgesteld met inpassingsmaatregelen voor de verschillende deelgebieden van de corridor Amsterdam-Hoorn. Dit is de mogelijke invulling van de ambitie, rekening houdend met – en waar mogelijk versterken van – landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden die in de startbeslissing door partijen aan de doelstellingen van de MIRT-verkenning zijn gekoppeld. Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief voor de Corridorstudie zullen de deelnemende partijen met elkaar vaststellen of ze deze inhoudelijke visie delen en of men de financiële middelen beschikbaar wil stellen om het geschetste ambitieniveau te bereiken.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					behalve de twee natuurverbindingen bij het Oostzanerveld - gaat of laat versterken.	
5	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Aan de commissie M&F stelde u een tekening beschikbaar waarop het pakket afspraken van 1 oktober 2018 is ingetekend. Kunt u deze tekening, met uitleg van de projecten, ook beschikbaar stellen aan de commissie R&W? Wat is het verschil tussen het pakket afspraken van 1 oktober 2018 en - naar verwachting - het pakket afspraken van 5 maart 2019?	GS hebben de voordracht gezonden aan PS, daarmee is deze ook beschikbaar voor de commissie RW. Het verschil tussen het pakket van 1 oktober en het pakket dat – naar verwachting – in maart voorligt is dat de frequentieverhoging op de Hoornse lijn op dit moment niet doorgaat. De NS overweegt een alternatief voorstel.
6	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	Uit de factsheets behorend bij Zeef 1 van de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn, leiden wij af dat dit project, behalve veel invloed op de landschappelijke waarden, veel invloed heeft op de leefomgeving qua onder meer luchtkwaliteit en natuur. Komt er nog een MER voor het hele	Het ministerie van I&W heeft een structuurvisie en plan MER opgesteld. Deze worden openbaar op het moment dat de minister het voorkeursbesluit neemt. De stukken gaan dan ter inzage. In het BO MIRT van november 2018 is medio 2019 als moment hiervoor genoemd.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					project? Zo ja, wanneer?	
7	SP De Groot	4.e	Geldhof/Post	Ruimte: Reservering OV-knooppunten MIRT Corridor Amsterdam Hoorn	De MIRT Corridor Amsterdam Hoorn staat niet op de lijst van prioritaire projecten inzake PAS van 1 oktober 2018. Worden de voor stikstof gevoelige habitats in de diverse Natura 2000 gebieden door dit project blootgesteld aan (extra) stikstofdepositie? Heeft deze (extra) stikstofdepositie een verslechterend of significant verstorend effect op deze voor stikstof gevoelige habitats? Als de (extra) stikstofdepositie de diverse Natura 2000- gebieden (extra) belast hoe wordt dit dan (daar of elders) gecompenseerd?	Bij verschillende maatregelpakketten is een toename te verwachten van de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden. Tijdens de plan-uitwerkingsfase (fase na de huidige MIRT-verkenningsfase) zal de project-MER de effecten van het Voorkeursalternatief gedetailleerder in beeld brengen. Dit is ook de fase dat de benodigde compensatie en mitigatie maatregelen worden uitgedacht. Tevens zal dan besloten moeten worden of dit project wordt aangemeld als prioritair project voor de PAS dan wel dat er een ADC-toetsing (geen alternatieven, dwingende reden van openbaar belang, voldoende compenserende maatregelen) zal worden doorlopen.
8	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Recentelijk blijkt dat er discussie is bij I&W en NS/Pro-rail over de oplossing die nodig is in het kader van PHS Traject Amsterdam-Alkmaar HHW voor opstel ruimte treinvoertuigen en dat afgezien gaat worden	Nee. Het opstel terrein ligt buiten het plangebied van de subsidieaanvraag en heeft geen invloed op de plannen van de gemeente.

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					van een rangeerterrein bij Uitgeest. Link naar info van ProRail . Zijn deze nieuwe plannen van invloed op de plannen van de gemeente en de subsidie bijdrage van de provincie voor het knooppunt HHW. Zo ja, welke invloed of zo nee, waarom geen invloed.	
9	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Door het college wordt vermeld - in de toetsingsrapportage - dat kostenraming van Arcadis is getoetst. Dit betreft de 1e fase en met name de openbare ruimte met een investering van ca 11,6 mln. waarvan de gemeente ca 5,8 mln. draagt en de provincie ca 5,7 mln. Welke inzet is te verwachten van andere partijen (rijk, NS-Stations, Pro-rail Waterschappen, private partijen, etc.)?	Het Rijk (met ProRail als uitvoerende partij) heeft een subsidie verstrekt van 3,6 mln. ("SpoDO 2 subsidie", subsidie spoorse doorsnijdingen). Het verdere kostenverhaal (Wet ruimtelijke ordening, Wro) wordt door de gemeente verder opgepakt.
10	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling	Is het duidelijk wat dit programma gaat opleveren, m.n. op welk aantal woningen wordt gemikt? Er worden	OV-knooppunt verbeteringen zijn een belangrijk onderdeel om het binnenstedelijke bouwen te bevorderen. Veel mensen wonen immers graag in de buurt van een goed functionerend OV-knooppunt. Ten

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				Heerhugowaard	verschillende woningaantallen genoemd in het Arcadis rapport gaat het om 400 woningen binnen 300 m in de komende 5 jaar. In het toetsingsrapport worden 1000 woningen genoemd. Welke afspraken zijn gemaakt met de gemeente en op basis van welk aantal woningen is de business case gebaseerd? Wanneer worden die woningen gerealiseerd? Is het type woningen al bepaald? Sluiten deze aan bij het RAP en de behoefteprognose?	<p>tijde van de beoordeling voor een bijdrage uit het programma OV-knooppunten zijn er geen specifieke afspraken gemaakt met de gemeente over de aantallen, types en de bouwplanning van woningen.</p> <p>Een bijdrage vanuit het programma OV-knooppunten wordt getoetst aan 4 programmadoelstellingen en aan de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan een bestuurlijke, beleids of gebiedsprioriteit. De mate waarin een knooppunt bijdraagt aan het streven om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland rond OV-knooppunten te bouwen is daar één van. Het knooppunt Heerhugowaard draagt daar aan bij. Een concreet aantal op te leveren woningen is echter geen vereiste. Het is aan gemeente en aan de regio Alkmaar om in regionale afspraken Wonen te bepalen hoeveel woningen waar worden gebouwd (met inachtneming van het provinciaal beleid en de woningbehoefte prognoses).</p>
11	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Toetsingsrapport: <i>"De gemeente heeft actief de markt benaderd en particuliere investeerders hebben zich enthousiast getoond om te investeren in woningbouwprojecten en voorzieningen in het gebied. Meerdere</i>	Het betreft een autonoom gemeentelijke ontwikkelingsopgave. De subsidie wordt beoordeeld op basis van de criteria die zijn geformuleerd bij de subsidie buiten uitvoeringsregeling. Return-on-investment is niet van toepassing (het betreft hier een subsidie).

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					<p><i>marktpartijen hebben inmiddels strategische grondposities verworven</i>". Welke zekerheden zijn er voor deze ontwikkeling? Is het plan dekkend en wat is de opbrengst voor de gemeente? Zijn er ook mogelijkheden onderzocht voor return-on-investment voor de provincie?</p>	
12	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	<p>In het toetsingsrapport staat: <i>"Momenteel vinden er op de kruispunten van de Zuidtangent relatief veel ongevallen plaats door afslaand autoverkeer en overstekende fietsers en voetgangers. Dit wordt verbeterd door een betere inrichting en materiaalgebruik en het aanbrengen van een VRI (kruispunt Zuidtangent-Stationsplein) (doelstelling 2)".</i> Waarom past deze verbetering van de kruispunten niet binnen de BDU regeling?</p>	<p>Gemeenten en Waterschappen kunnen gebruik maken van de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. De BDU bestaat niet meer, de bedoeling van de BDU is wel gelijk gebleven en onder andere vertaald in de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Dit is een afzonderlijk subsidietraject, het is aan de gemeente om deze subsidie aan te vragen.</p> <p>Om voor de subsidie in aanmerking te komen moet het project: 1) de verkeersveiligheid verbeteren en 2) moet het project binnen een jaar zijn aanbesteed. Zoals in de "Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling" is vermeld, is dit voor het stationsgebied Heerhugowaard vanwege de complexiteit/integraliteit niet mogelijk en komt het project daarom in zijn geheel niet in aanmerking voor een subsidie Kleine Infrastructuur.</p>

Technische vragen cie R&W 25-02-2019

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
13	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Waarom past de BDU hier niet voor de bijdrage in de openbare ruimte in de stationsomgeving?	Zie het antwoord op de voorgaande vraag.
14	D66 Struben	4.c	Geldhof	Ruimte: financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard	Er wordt aangegeven dat subsidies fiets nog niet beschikbaar zijn. In een recent besluit van GS over de Corridor Amsterdam-Hoorn worden wel verschillende bijdragen fiets voorgesteld. Waarom zijn deze hier niet van toepassing? Mocht naderhand de BDU of de fietssubsidie-regeling wel kunnen passen wordt deze dan in mindering gebracht van de bijdrage uit de OV-Knooppunten budget?	Voor het oplossen van fietsknelpunten is in 2018 een subsidieregeling open gesteld. Deze is o.a. bedoeld voor een lijst van 39 gemeentelijke fietsknelpunten. Het OV-knooppunt Heerhugowaard staat niet op die lijst, daarom is een bijdrage voor fietsknelpunten bij Heerhugowaard niet van toepassing.