

Raadsvragen

Beantwoording van de schriftelijke vragen, gesteld door de fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp over Fietstunnel station Zuid, opvolging participatie, verkeersveiligheid en realisatie

Aan de leden van de gemeenteraad

Op 15 juli 2025 heeft de fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp onder verwijzing naar artikel 36 van het reglement van orde voor de vergaderingen van de raad, de navolgende vragen gesteld over Fietstunnel station Zuid, opvolging participatie, verkeersveiligheid en realisatie, het antwoord vindt u onder de vraag:

1. Stand van zaken fietstunnel

1.1 In het stedenbouwkundig schetsplan voor station Zuid wordt beschreven dat bewoners van De Schooten en Nieuw Den Helder in het participatietraject duidelijk hebben aangegeven behoefte te hebben aan een fietstunnel onder het spoor. Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot dit tunnelplan?

De positionering en dimensionering van de tunnel is ten tijde van het stedenbouwkundig schetsplan Station Zuid in beeld gebracht inclusief de aanrijroutes. Dit was nodig om te zorgen dat ruimtelijk gezien zowel de tunnel als de woningen passen binnen het gebied. In de begroting 2025 heeft de gemeenteraad budget beschikbaar gesteld voor realisatie van de tunnel. Daarnaast moeten nog aanvullende financiële middelen worden gevonden. Het beschikbaar gestelde budget kan ingezet worden als co-financiering bij subsidieaanvragen. Als interwijkverbinding maakt de tunnel onderdeel uit van de aanvraag voor het verkrijgen van subsidie vanuit het Investeringskader Waddengebied (Mee met de Zee) die naar verwachting volgend jaar wordt aangevraagd en er is budget beschikbaar vanuit de Helderse Lijn (regionaal/provinciaal) als bijdrage in de realisatie van de interwijkverbinding.

1.2 Is er inmiddels een concreet ontwerp of technische uitwerking beschikbaar?

Er ligt een voorlopig ontwerp als uitkomst van de variantenstudie die advies- en ingenieursbureau Sweco in opdracht van de gemeente heeft uitgevoerd ten behoeve van het stedenbouwkundig schetsplan Station Zuid.

1.3 Wat zijn de vervolgstappen en verwachte termijnen richting realisatie?

Een tunnel onder het spoor door vraagt een aanzienlijke voorbereidingstijd omdat het treinverkeer er ook voor moet worden stilgelegd (dit moet lang van tevoren worden ingepland), en een deel van de werkzaamheden alleen onder verantwoordelijkheid van Prorail (Tunnelalliantie) kunnen worden uitgevoerd. Prorail rekent hier 2 tot 5 jaar voor. De

werkzaamheden voor de tunnel bestonden de afgelopen tijd primair uit het verkrijgen van toereikend budget. Het verder ontwikkelen van de tunnel dient te worden gedaan door de Tunnelalliantie in opdracht van de gemeente. Nu er meer beeld is over de financiering willen wij in Q4 van 2025 de gesprekken hiervoor weer opstarten.

2. Besluitvorming en uitvoering

2.1 De gemeenteraad heeft op 7 oktober 2024 ingestemd met het plan voor de bouw van 60 woningen bij station Zuid en de aanleg van een fietstunnel, inclusief het indienen van een subsidieaanvraag. Is er al een uitvoeringsplanning opgesteld voor de tunnel?

Nee, zie beantwoording vraag 1.3.

2.2 Is deze subsidie inmiddels toegekend, in behandeling of afgewezen? Zo nee, waarom niet?

Vanuit de Helderse Lijn is subsidie beschikbaar voor de realisatie van de tunnel. De subsidieaanvraag hiervoor wordt later in het proces ingediend bij de provincie. Daarnaast is de tunnel onderdeel van de aanvraag Investeringskader Waddengebied.

3. Financiering en verantwoordelijkheid

3.1 In het gemeenteblad is opgenomen dat onder de tunnel een waterbergingskelder wordt aangelegd. Wie is verantwoordelijk voor aanleg, beheer en onderhoud van zowel de fietstunnel als de bijbehorende voorzieningen zoals deze waterberging?

Na realisatie zal de tunnel en wat daarmee samenhangt de verantwoordelijkheid zijn van de gemeente. De Tunnelalliantie zal voor een deel van de werkzaamheden in opdracht van de gemeente verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Dit komt omdat werkzaamheden aan een onderdoorgang onder het spoor niet door een gemeente mogen worden uitgevoerd. Dit moet verder met de Tunnelalliantie worden uitgewerkt.

3.2 Welke kosten zijn op dit moment geraamd voor de realisatie van de fietstunnel?

De variantenstudie van advies- en ingenieursbureau Sweco uit 2022 heeft een bedrag geraamd van € 8,15 miljoen excl. BTW. Deze moet geactualiseerd.

3.3 Op welke wijze zijn of worden deze kosten gefinancierd?

Zie beantwoording vraag 1.1

4. Participatie en betrokkenheid bewoners

4.1 Hoe wordt de inbreng van bewoners uit De Schooten en Nieuw Den Helder nu nog meegenomen in de verdere planvorming en uitvoering?

Participatie is onderdeel van het nog verder vorm te geven vervolgproces.

4.2 Zijn er nog terugkoppelingsmomenten voorzien waarbij bewoners actief worden geïnformeerd en betrokken?

Ja, zie beantwoording vraag 4.1

5. Alternatieve routes en verkeersveiligheid

5.1 Is het college zich ervan bewust dat de huidige situatie, zonder fietstunnel, ertoe leidt dat fietsers vanuit De Schooten richting Nieuw Den Helder zijn aangewezen op omslachtige en meer onveilige routes, zoals:

- de Doggersvaart,
- het viaduct bij de Ravelijnsweg,
- of via Quelderduin?

Ja, het college heeft in de eerdere beantwoording van raadsvragen verwezen naar de Doggersvaart als alternatieve route. Deze route is niet onveilig en de omrijtijd is zeer minimaal.

5.2 Is in dit kader een bereikbaarheids- of verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd, en zo ja: kan deze gedeeld worden met de gemeenteraad?

Nee.

5.3 Indien nee, is het college bereid alsnog een dergelijke analyse uit te voeren, mede gelet op de noodzaak tot veilige en directe fietsverbindingen tussen woonwijken?

Nee, het college ziet hiervan de toegevoegde waarde niet. De Doggersvaart is een geschikte alternatieve route ook wanneer de tunnel is gerealiseerd.

6. Inzet van het college voor realisatie

6.1 Welke concrete acties heeft het college sinds het raadsbesluit van oktober 2024 ondernomen om ervoor te zorgen dat de fietstunnel daadwerkelijk wordt gerealiseerd?
De werkzaamheden voor de tunnel bestonden de afgelopen tijd primair uit het verkrijgen van toereikend budget.

6.2 Heeft het college financiering aangevraagd via programma's zoals het MIRT, Beter Benutten, Knooppuntontwikkeling of andere subsidieregelingen vanuit het Rijk of de provincie?

Zie beantwoording vraag 2.2. In het vervolgproces zal onderzocht worden of er nog meer subsidiemogelijkheden zijn.

6.3 Indien dergelijke aanvragen zijn gedaan: welke en met welk resultaat? Indien niet: waarom niet?

Zie beantwoording vraag 2.2.

7. Overleg met ProRail

7.1 Is het college bekend met het bericht van januari 2023 waarin ProRail aangaf liever te investeren in de bestaande voetgangerstunnel dan in een nieuwe fietstunnel bij station Zuid?

Hier zijn in een veel eerder stadium vanuit de projectgroep Station Zuid al gesprekken over gevoerd met NS/Prorail. Gezocht is naar mogelijkheden voor een gezamenlijke tunnel, maar NS/Prorail heeft al in een vroegtijdig stadium aangegeven alleen te gaan investeren in de bestaande tunnel. En deze tunnel was niet geschikt te maken als fietstunnel. De werkzaamheden zijn door NS/Prorail uitgevoerd in goed overleg.

7.2 Heeft het college sinds het raadsbesluit actief contact gezocht met ProRail over de wens van de raad en bewoners om een fietstunnel te realiseren?

Het contact tussen de gemeente en NS/Prorail is zowel ambtelijk als bestuurlijk op regelmatige basis aanwezig geweest in de planvorming van het project Station Zuid.

7.3 Heeft dit geleid tot formeel overleg of correspondentie? Kunnen deze met de raad gedeeld worden?

Dit heeft niet geleid tot formele correspondentie.

7.4 Kan het college de gemeenteraad inzicht geven in de inhoud, voortgang en uitkomsten van dit overleg?

De gesprekken ten behoeve van de planvorming Station Zuid en de vernieuwing van het station door NS/Prorail zijn afgerond. De gesprekken over de nieuwe tunnel moeten met de Tunnelalliatie worden gevoerd.

7.5 Is het college momenteel nog steeds hierover in overleg met ProRail, en wordt in dat overleg duidelijk gestuurd op het alsnog realiseren van de volwaardige fietstunnel? Of heeft het college, nadat ProRail de stelling innam geen fietstunnel te realiseren, zich hierin geschikt en besloten geen actie meer te ondernemen en dus het plan losgelaten?

NS/Prorail wil meewerken aan het realiseren van een fietstunnel. Dit gebeurt echter in opdracht van de gemeente. Zie beantwoording vraag 1.

8. Regionale samenwerking en lobby

8.1 Omdat het college samenwerking met de regio hoog in het vaandel heeft staan. Is het college bereid om, eventueel samen met andere gemeenten, richting de provincie en de rijksoverheid actief te pleiten voor cofinanciering van deze fietstunnel, gelet op de regionale betekenis voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit?

Dit is al gebeurd: er is vanuit de Helderse Lijn subsidie beschikbaar voor de realisatie van de tunnel.

9. **Indien het college zelf niet beschikt over alle informatie, verzoeken wij u in overleg te treden met betrokken partners zoals ProRail en de provincie Noord-Holland om deze vragen volledig te kunnen beantwoorden.**

In samenwerking en in goed overleg heeft de planvorming voor Station Zuid en omgeving plaatsgevonden. Het één en ander is ook terug te vinden in de Bijlage: participatie gebiedsontwikkeling rondom Den Helder Zuid als onderdeel van het raadsbesluit 'Vaststellen van het stedenbouwkundig schetsplan van de gebiedsontwikkeling Station Den Helder Zuid' (raadsvergadering 23 januari 2023).

Den Helder, 12 augustus 2025.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

J.A. (Jan) de Boer MSc.
burgemeester

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'J' and 'A' followed by a horizontal line.

K. (Koen) van Veen
secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized 'K' and 'V' followed by a horizontal line.