



Heemstede

Collegebesluit

Collegevergadering: 16 januari 2024

Zaaknummer : 1229812
Team : Ruimtelijk Beleid Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Resultaat onderzoek naar tunnel bij Niet bewaakte overgang (NABO)

Kernboodschap

Prorail gaat namens het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat de niet beveiligde spoorwegovergang bij Leyduin opheffen. Als de veiligheidsbelangen, het omlopen/rijden, de spoorveiligheid en de kosten van het realiseren van een volwaardige tunnel worden afgezet tegen het gediende belang van de afsluiting, dan is het sluiten van de NABO onvermijdelijk maar maatschappelijk te verantwoorden. ProRail streeft ernaar de overgang in maart 2024 te sluiten. De commissie Ruimte wordt om een zienswijze gevraagd over de afsluiting van de NABO.

Besluit B&W

1. Kennis te nemen van het onderzoek naar de verschillende varianten t.b.v. de uitvoering van de intentieovereenkomst met ProRail;
2. In te stemmen met variant 4 zijnde geen spooronderdoorgang te realiseren nabij Leyduin en dit voor te leggen aan de commissie Ruimte om haar zienswijze te geven;
3. In te stemmen met het afdoen van de motie Tunnelvisie Leyduin (B-stuk).

Wettelijke grondslag

Juridisch en beleidskader

- Collegebericht 12 juni 2023 (zaaknummer 192011)
- Collegebericht: Tussenbericht NABO 20 juli 2023 (zaaknummer 1201168)
- Raadsinformatiebrief 3 oktober 2023 (zaaknummer 1211930)
- Amendement – Fietstunnel Leyduin in GR Bereikbaarheid (7 juli 2022)
- Intentieovereenkomst met ProRail d.d. 22 maart 2022
- Beraadslagingen commissie Ruimte 17 februari 2022 nav raadsvoorstel 972008

- Raadsbesluit maart 2022 (zaaknummer 947333) zijnde beschikbaar stellen voorbereidingskrediet € 110.000
- Motie Tunnelvisie Leyduin (19 oktober 2023)

Bevoegdheid

Omdat geen investering wordt gevraagd en het budgetrecht niet wordt doorkruist ligt de bevoegdheid voor dit besluit bij het college (artikel 189 van de Gemeentewet). Daarnaast is geen sprake van onttrekking van de openbaarheid wat ook een bevoegdheid is van de raad.

Bestuurlijke achtergrond

ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat streefden ernaar om eind 2023 de 180 openbaar toegankelijke Niet Actief Bewaakte Overgangen (NABO's) in Nederland op te heffen vanwege de vele ongelukken die landelijk plaatsvinden. De gemeente is op grond van de Wegenwet geen beheerder van deze NABO en de toeleidende wegenstructuur naar Leyduin. Dat maakt dat de gemeente niet verantwoordelijk is voor de instandhouding van de NABO.

Na ondertekening in 2022 van de Intentieovereenkomst tussen ProRail en de gemeente Heemstede heeft een gezamenlijk onderzoek plaatsgevonden. Deze overeenkomst is bijgevoegd in bijlage 3. Hiervoor is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 110.000. Vier (onderstaande) scenario's zijn in beeld gekomen en zijn samen met ProRail onderzocht. Hieronder wordt uiteengezet waarom wordt geadviseerd geen onderdoorgang te realiseren.

Motivering

Er zijn verschillende varianten van een tunnel de afgelopen periode met ProRail verkend. Omdat de provincie Noord-Holland geen subsidie beschikbaar stelt is elke variant van een tunnel een kostbare aangelegenheid. Daarbij komt dat de Werkgroep Toegankelijkheid heeft aangegeven dat een variant van een tunnel met trap niet gewenst is. Tenslotte heeft een eventuele tunnel op dit moment geen meerwaarde omdat een doorgaande recreatieve route richting het duingebied en strand ontbreekt. Hieronder worden deze argumenten verder uitgewerkt.

De maatschappelijke waarde van een tunnel met trap en fietsgoot is laag

In de intentieovereenkomst is opgenomen dat voor de vervanging de functionaliteit (gebruikers) en capaciteit (aantallen) behouden moeten blijven. In 2022 hebben de stakeholders als de werkgroep Toegankelijkheid, ProRail, Waternet, Landschap Noord-Holland en de gemeente aangegeven dat het realiseren van een tunnel die niet geschikt is voor minder validen ongewenst is. Het college onderschrijft deze belangen, ook gezien artikel 2a lid 2 van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap en/of chronische ziekte. Hiertoe heeft ook de raad op 7 juli 2022 het amendement unaniem aangenomen dat ingezet moet worden op het onderzoeken van een *volwaardige* fietstunnel.

De kosten van een volwaardige tunnel zijn hoog

Verschiedende varianten van tunnels zijn onderzocht. Een volwaardige brede tunnel die toegankelijk is voor minder validen en fietsers heeft de meeste waarde voor onze inwoners en in potentie de regio.

De provincie heeft aangegeven dat zij geen subsidie verstrekt om bij te dragen aan de realisatie van een volwaardige tunnel. Als reden wordt opgegeven dat noch nu noch in de nabije toekomst, onvoldoende zicht is op het doortrekken van een doorgaande fietsstructuur door de Waterleidingduinen. Zonder subsidie zijn de investeringskosten en de inzet van publieke middelen hoog voor Heemstede (1,8 mio).

nr	Omschrijving tunnelopties	Bijdrage Gemeente
1	Onderdoorgang met trap en fietsgoot voor 'fiets aan de hand'	Ca. 1,2 mio
2	Onderdoorgang met een hellingbaan (een 5 procent helling) geschikt voor mindervaliden en fietsers met fiets aan de hand.	Ca. 1,4 mio
3	Volledige bredere onderdoorgang (5 procent helling) die voldoet aan de CROW richtlijnen voor fietsers en voetgangers.	Ca. 1,8 mio
4	Geen onderdoorgang realiseren maar de brug over de Leidsevaart verbeteren voor fiets en voetgangers	P.M.

Uitgebreid onderzoek en overleg heeft plaatsgevonden

Verschillende overleggen met stakeholders hebben plaatsgevonden. Circa 7 bestuurlijke overleggen met ProRail. Ambtelijk hebben circa 25 overleggen plaatsgevonden. Ook (bestuurlijk) overleg met de provincie NH heeft plaats gevonden. Ook heeft het Ministerie van I&W geïntervenieerd omdat het Landschap Noord-Holland graag de ontsluiting van het achterland via deze locatie wilde behouden. Alle betrokken stakeholders zien weinig mogelijkheden om een tunnel op deze locatie te realiseren. De gemeente heeft met alle onderzoeken en gesprekken voldaan aan haar inspanningsplicht zoals verwoord in de intentieovereenkomst.

Gebruik NABO t.b.v. bezoek Leyduin

Voorafgaand aan de bepaling van onderzochte opties is in 2021 geïnventariseerd hoeveel mensen gebruik maken van de overgang in de zomer. Zie ook bijlage 1. Hieruit blijkt dat gemiddeld per week 604 voetgangers en 726 fietsers hiervan gebruik maken. Dit zijn gemiddeld 190 gebruikers per dag. Indien de NABO wordt afgesloten kunnen inwoners gebruik maken van de AHOB (Automatische Halve Overweg Bomen) voor het passeren van het spoor bij Leyduin. Deze ligt op 500 meter van de huidige overgang.

De intentieovereenkomst is beëindigd

Op 16 maart 2022 hebben ProRail en de gemeente een intentieovereenkomst getekend waarin de intentie is vastgelegd te onderzoeken of een tunnel onder het spoor nabij Leyduin haalbaar is. Tijdens de voorbereidingsfase is gebleken dat de provincie Noord-Holland niet bereid is om een subsidie te verstrekken ten behoeve van de financiële haalbaarheid van de tunnel. ProRail heeft op 20 november 2023 schriftelijk laten weten dat de intentieovereenkomst die in 2022 is afgesloten hiermee is beëindigd. Deze brief is bijgevoegd als bijlage 2. Gezien het onderzoek naar het opwaarderen van de brug over de Leidsevaart komt deze conclusie wat te snel en is ze te summier. Het overleg met ProRail wordt voortgezet.

Kanttelingen, risico's en beheersmaatregelen

1. *Huidige oversteekplaats is recht van overpad van Landschap Noord-Holland*

Als de huidige NABO een openbare weg zou zijn, dan was het de bevoegdheid en daarmee keuze van de raad om de 'openbaarheid' op te heffen. De huidige oversteekplaats is geen openbare weg en is in beheer bij ProRail op grond van de aan haar verleende Beheerconcessie 2015 – 2025. Landschap Noord Holland heeft hier recht van overpad. Het Landschap Noord Holland en ProRail hebben afspraken gemaakt over het opheffen van dit recht van overpad.

2. *Met de afsluiting van de NABO wordt de barrièrewerking van de spoorlijn groter*

Na afsluiting van de NABO is de afstand tussen de huidige AHOB-spoorwegovergangen 2.600 meter. Dit is meer dan is opgenomen in de publicatie 'Recreatieve stad-landverbindingen' van het CROW. De tabel uit deze publicatie is hieronder opgenomen. Naar aanleiding hiervan is de verwachting dat 10% van de fietsers die nu gebruik maken van de NABO een heel andere route gaan kiezen of niet het achterliggende meer bezoeken. Desalniettemin, de veiligheidsbelangen van het beperkt aantal huidige gebruikers van de NABO afwegende tegen het belang van het omrijden, de spoorveiligheid en de kosten van het realiseren van een volwaardige tunnel, is de afsluiting proportioneel ten opzichte van het hiermee gediende belang.

Tabel 4. Barrièrewerking door infrastructuur

Infrastructuur	Barrièrewerking wandelen	Barrièrewerking fietsen
Snelweg/spoorlijn, geen recreatieve verbinding	100%	100%
Snelweg/spoorlijn, maaswijdte recreatieve verbindingen > 4 km	85%	20%
Snelweg/spoorlijn, maaswijdte recreatieve verbindingen 3-4 km	75%	10%
Snelweg/spoorlijn, maaswijdte recreatieve verbindingen 2-3 km	65%	10%
Snelweg/spoorlijn, maaswijdte recreatieve verbindingen 1-2 km	10%	10%

3. *Verkenning opwaardering brug over de Leidsevaart nabij Manpad niet uitgesloten*

In 2024 wordt aan de betreffende brug onderhoud gepleegd. Vooruitlopend hierop onderzoekt de gemeente of de ontsluiting via de brug over de Leidsevaart uitnodigend kan werken voor gebruik van de bestaande oversteek over het spoor nabij Manpad. Indien dit blijkt wordt verkend of opwaardering van de brug haalbaar is. Het resultaat wordt aan de raad voorgelegd.

Duurzaamheid

Onzeker is wat de impact van de afsluiting van de NABO is op 'duurzaamheid'.

Financiën

Het voorbereidingskrediet van € 110.000 is gebruikt voor het onderzoeken van de vier scenario's. De kosten die hiervoor zijn gemaakt zijn circa € 65.000 (tot en met december 2023). In dit stadium is nog niet duidelijk of er kosten verrekend moeten worden met ProRail omdat is afgesproken dat we de uitgaven in dit stadium 50/50 dragen. Het resterende bedrag is in de jaarrekening 2023 afgeboekt ten

laste van het exploitatieresultaat 2023 overeenkomstig het Besluit begroting en verantwoording Provincies en Gemeenten. Het is niet toegestaan om op de voorbereidingskosten af te schrijven.

Nu onvoldoende zekerheid is dat het scenario waarvoor deze kosten zijn gemaakt wordt uitgevoerd is het niet toegestaan om op de voorbereidingskosten af te schrijven. Eventuele nakomende kosten worden eveneens rechtstreeks ten laste van de exploitatie gebracht. Met ProRail is afgesproken dat wij onze kosten inzichtelijk maken en dat deze meegenomen worden in de verrekening van de wederzijds gemaakte kosten.

Communicatie en samenwerking

Na een zienswijze van de commissie zal de gemeente verder in gesprek met ProRail gaan over de verbetering van de brug nabij Manpad. De uitwerking (inclusief kosten) en de samenwerking hiervoor met ProRail en overige stakeholders die hiervoor nodig zijn, zal in een separaat voorstel aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Verder informeert ProRail de omwonenden over het moment van de afsluiting. Middels een Dynamisch Route-informatiepaneel, ook wel DRIP worden de weggebruikers van de NABO geïnformeerd over de afsluiting en het moment wanneer dit gebeurt.

Naar verwachting wordt de NABO eind maart 2024 afgesloten. ProRail informeert de omgeving via borden, website en een persbericht in samenwerking met LNH.

Planning/uitvoering

Fase & Besluitvorming	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Besluit college												
Zienswijze in commissie Ruimte												
Afsluiting NABO												

Bijlage(n)

1. Resultaten Enquête
2. Brief ProRail d.d. 20 november 2023
3. Intentieovereenkomst