

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

Zaaknummer : 972008
Team : Infra en Projecten Heemstede
Portefeuillehouder : N.F. Mulder
Openbaarheid : Actief openbaar

ONDERWERP

Vorbereidingskrediet alternatief 'Niet-Actief-Bewaakte-Overweg' Leyduin.

SAMENVATTING

Het college heeft besloten een voorbereidingskrediet aan de gemeenteraad te vragen voor de voorbereiding van de vervanging van de 'niet-actief-bewaakte-overweg' Leyduin door een tunnel.

JURIDISCH EN BELEIDSKADER

Landelijk saneringsprogramma 'Niet-Actief-Bewaakte-Overwegen (NABO).
Collegebesluit d.d. 21 december 2021 (zaaknr. 947333).

BESLUIT B&W

1. In te stemmen met bijgevoegde plan van aanpak, concept intentieovereenkomst en participatieplan, daarin de zienswijze van de commissie Ruimte meenemend.;
2. De raad voor te stellen een voorbereidingskrediet van € 110.000, beschikbaar te stellen voor de "voorbereiding- en planuitwerkingsfase van een tunnel voor de NABO Leyduin" en de kapitaallasten te verwerken in de begroting 2023-2026.
3. Het voorstel voor te leggen aan de commissie Ruimte om advies te geven aan de raad (A-stuk)

(Het voorstel) voor te leggen aan de commissie Ruimte om advies te geven aan de raad (A-stuk).

BESLUIT RAAD

De raad van de gemeente Heemstede;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 januari 2022

besluit:

Een voorbereidingskrediet van € 110.000, beschikbaar te stellen voor de "voorbereiding- en planuitwerkingsfase van een tunnel voor de NABO Leyduin" en de kapitaallasten te verwerken in de begroting 2023-2026.

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

AANLEIDING

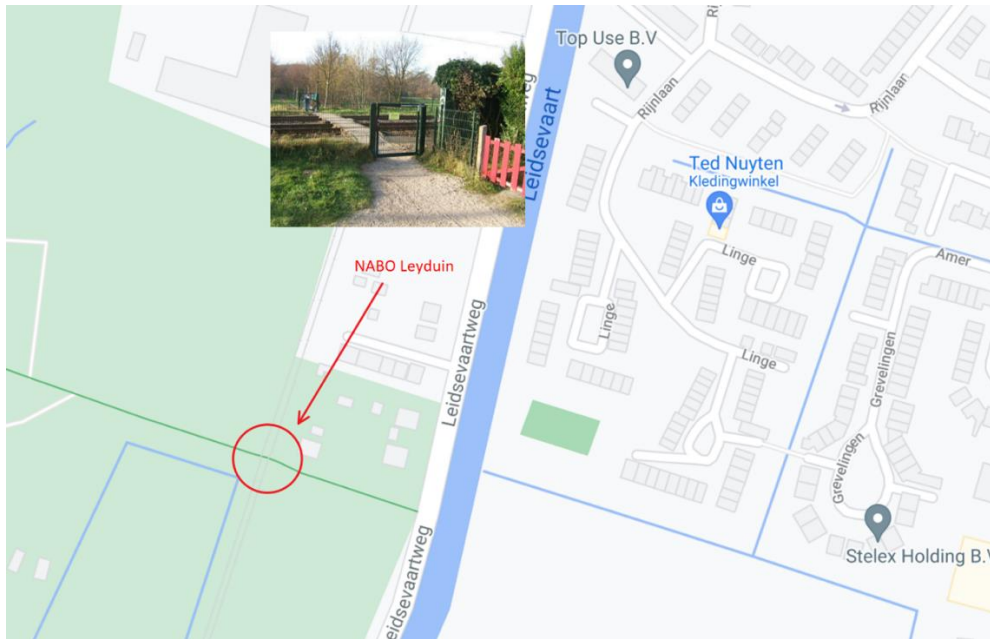
In de begroting 2022 is aangegeven dat de gemeente samen met ProRail bezig is met een verkenning naar de haalbaarheid voor de vervanging van de Niet-Actief-Bewaakte-Overweg Leyduin (NABO) door een tunneltje voor fietsers en voetgangers.

Op 13 januari 2022 is het plan van aanpak, het participatieplan en de intentieovereenkomst aan de commissie Ruimte voorgelegd, met het verzoek haar zienswijze kenbaar te maken.

Niet actief beveiligde overweg (NABO)

Alle onbewaakte overwegen in Nederland worden aangepakt omdat deze gevaarlijk zijn. Het ministerie heeft ProRail de opdracht gegeven eind 2023 alle onbewaakte spoorwegovergangen op te heffen dan wel te transformeren naar een beveiligde overweg.

In de gemeente Heemstede ligt een NABO. Deze overweg staat bij de gebruikers bekend als Laantje van Leyduin (zie bijgevoegde kaart). De laan sluit aan de oostzijde aan op de Leidsevaartweg en aan de westzijde op het wandel- en fietsnetwerk bij landgoed Leyduin. De laan voorziet ook in een verbinding met het achtergelegen recreatiegebied de Amsterdamse Waterleidingduinen.



Afsluiting van de NABO betekent dat de verbinding voor langzaam verkeer vanuit Heemstede naar het Landgoed Leyduin, en daarmee ook de oostwest-verbinding voor langzaam verkeer richting het westelijk gelegen natuur- en recreatiegebied en de kust, wordt opgeheven. Daarmee wordt ook de regionale ontsluiting belemmerd. Sinds 2019 vinden er verkennende gesprekken met ProRail plaats om te zoeken naar een alternatieve verbinding waarna de NABO gesaneerd kan worden.

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

In 2014 is het Laantje van Alverna afgesloten waarmee de bereikbaarheid van het achterliggende drukbezochte recreatiegebied voor Heemstedenaren en met name bewoners van de Geleerdenwijk is verslechterd. De afstand tussen de spoorovergangen die toegang geven tot het wandelgebied Leyduin is hiermee toegenomen tot 2100 meter. Indien het Laantje van Leyduin eveneens verdwijnt, wordt deze wederom verder vergroot tot 2600 meter. Dit is voor langzaam verkeer een behoorlijke afstand. Hierdoor wordt de nieuwe omloop- en omfietsfactor dan ook aanzienlijk hoger en is naast de Geleerdenwijk ook de Rivierenbuurt afgesloten van een directe toegang voor langzaam verkeer tot het recreatiegebied.

Daarnaast is het toekomstbeeld, dat het aantal treinen op het spoortraject zal verdubbelen. Samen met ProRail wil de gemeente onderzoeken of er kan worden gekomen tot een alternatief voor de huidige niet-actief-bewaakte-overweg Leyduin. Op deze manier krijgen we een veilige, toegankelijke en goed bereikbare verbinding voor Heemstedenaren via aan de aangrenzende woonwijken naar een veel bezocht recreatiegebied. Naast een toename van het treinverkeer zien we immers ook een stijging van het aantal bezoeken aan het recreatiegebied. Zeker sinds de Coronacrisis heeft de behoefte aan recreëren in de natuur een vlucht genomen. Buitenrecreatie staat bovenaan in de lijst van vrijetijdsbestedingen. De verwachting is dan ook dat deze toename een structureel karakter heeft.

Plan van aanpak

Met het bijgesloten plan van aanpak maken we duidelijk welke stappen we willen zetten. De eerste stap is het informeren van de gemeenteraad. Onderdeel van het plan van aanpak is ook het consulteren van belangengroepen, gebruikers en omwonenden. Rond de jaarwisseling gaan we aan de slag met participatie. We doen parallel ook onderzoek. De aanpak moet leiden tot een besluit van de gemeenteraad in januari 2022.

Rol van de gemeenteraad

De kosten voor de onderdoorgang worden geraamd op € 1.900.000,- waarbij de kosten verrekend worden volgens een verdeelsleutel (50/50) waarna de bijdrage vanuit de gemeente € 950.000,- bedraagt. Dit bedrag is exclusief de toeleidende wegen van en naar de onderdoorgang. De kosten voor deze toeleidende wegen worden ook verdeeld conform de verdeelsleutel (vooralsnog zeer globaal geraamd op € 350.000,-, te verdelen 50/50 waarna de € 175.000 voor rekening komt van de gemeente).

De gemeenteraad zal na afronden van het voorbereidende onderzoek een definitief voorstel over de realisatie van een tunnel ter besluitvorming voorgelegd krijgen. In de kadernota 2022-2025, door de raad vastgesteld op 1 juli 2021, is de volgende tekst opgenomen onder de speerpunten in het programma 5. 'Samen met ProRail werken we aan het plan voor de realisering van een tunneltje voor fietsers en voetgangers ter vervanging van de onbewaakte spoorwegovergang bij Leyduin. Dit is een essentiële schakel in deze recreatieve verbinding.'

Informatiebijeenkomst 9 december 2021

Op 9 december heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor de gemeenteraad. Tijdens die avond heeft ProRail een presentatie gegeven over de noodzaak van het afsluiten van de overweg, de varianten die zij onderzocht hebben en de belangrijkste voor- en nadelen en financiële consequenties daarvan.

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

MOTIVERING

1.1 Vastleggen projectopdracht

Het is bij een project als deze van belang om de scope van de opdracht en de voorziene werkwijze bij de start van het project vast te stellen.

2.1 Voorbereidingskrediet nodig voor voorbereiding project

Als voorbereidingskrediet wordt 10% van het geraamde projectbudget gerekend.

3.1 Realisatie spoorwegondergang

De NABO wordt gebruikt door wandelaars eventueel met de fiets aan de hand. Dit zijn overigens niet alleen maar plaatselijke wandelaars en fietsers. Ook doorgaande fietsers op weg naar- en van de kust en duinen maken gebruik van deze oversteek. De conclusie van de Adviesgroep infrastructuur en recreatie in hun 'Inventarisatie recreatief belang van openbare NABO's (feb. '18) is dan ook: 'Recreatief belang aanwezig'.

4.1 Zienwijzen zijn verwerkt

In de commissievergadering van 13 januari jl. is het plan van aanpak, het participatieplan en de intentieovereenkomst met betrekking tot de opheffing van de NABO-Leyduin aan de commissie Ruimte voorgelegd. De volgende zienwijzen zijn meegegeven waar de commissie aandacht voor vraagt:

1. Zoek naar partners die kunnen bijdragen in de kosten;
2. Van wie zijn de grondposities en zijn daar nog consequenties aan verbonden?
3. Hoe groot is de groep die gebruik maakt van de Leyduin-overweg?
4. Inzicht in toename van de omrij- en omloopfactor voor de gebruikers indien de NABO wordt opgeheven?;
5. Inzicht naar de urgentie en noodzaak voor de aanleg van een alternatieve verbinding;
6. Is er gekeken naar alternatieve locaties voor een onderdoorgang?
7. Is onderzocht of opwaardering naar volwaardige fietstunnel mogelijk is?;
8. Wat zijn de te verwachten beheerkosten?

Naar aanleiding van de vooraf ingediende (technische) vragen en de gegeven zienwijzen zullen deze als volgt worden meegenomen in het vervolg van de voorbereidings- en planuitwerkingsfase:

Ad 1. Zoeken naar partners die kunnen bijdragen in de kosten;

Zowel ambtelijk als bestuurlijk is contact gelegd met de provincie Noord-Holland om te bekijken of er mogelijkheden zijn voor een bijdrage vanuit de provincie voor dit project. Tegen eerdere berichten in kan Heemstede mogelijk aanspraak maken op een beperkte provinciale bijdrage.

Ad 2. Van wie zijn de grondposities en zijn daar nog consequenties aan verbonden?

Aan de oostzijde is de grond van de gemeente Amsterdam (Waternet) en aan de westzijde van Landschap Noord-Holland. Beide partijen zijn in de werkgroep vertegenwoordigd en zijn bereid om gronden in te brengen voor de aanleg van de

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

tunnel en de toeleidende padenstructuur. Daarbij hebben zij aangegeven het landschap "rustig" te willen houden en hier geen door- en snelfietsroute (oa wielrenners) willen laten realiseren maar dat het bedoeld is als een recreatief pad voor bezoekers van het Leyduin-gebied.

Ad 3. Hoe groot is de groep die gebruik maakt van de Leyduin-overweg?

Er zijn tellingen geweest van 7 juni 2021 tot 1 augustus 2021. Uit deze tellingen bleek dat per week gemiddeld 604 voetgangers en 726 fietsers gebruik maken van de NABO.

Het is de verwachting dat het gebruik bij een veilige onderdoorgang nog zal toenemen.

Ad 4. Inzicht in toename van de omrijd- en omloopfactor voor de gebruikers indien de NABO wordt opgeheven?

Indien men vanuit de Geleerdenwijk vanaf de Geniebrug naar Leyduin wil dan is de huidige afstand momenteel ca 3,2 km v.v. Als de NABO wordt opgeheven en de enige overweg wordt de overweg bij Manpadslaan dan neemt deze toe tot ca 5,2 km v.v.

Met de realisatie van de voorgestelde onderdoorgang wordt de afstand uit de Geleerdenwijk met ca 100 meter verkort in vergelijking met de afstand tot de huidige NABO.

Ad 5. Inzicht naar de urgentie en noodzaak voor de aanleg van een alternatieve verbinding;

De huidige NABO dient in 2023 te worden opgeheven, dit is een opgave die ProRail uitvoert in opdracht van het Ministerie. Door deze afsluiting neemt de bereikbaarheid van het achterliggende drukbezochte recreatiegebied voor Heemstedenaren en met name bewoners van de Geleerdenwijk substantieel af.

Vanuit de opgave om de overwegen af te sluiten is er een programma voor het realiseren van een alternatieve overweg waarbij de kosten voor 50% voor rekening komen van ProRail. Dit aanbod vervalt indien er geen gebruik van wordt gemaakt van de regeling en men op een later tijdstip alsnog een alternatieve overgang wenst.

Ad 6. Is er gekeken naar alternatieve locaties voor een onderdoorgang?

Ja, er is ook gekeken naar een oude diensttunnel van Waternet welke momenteel gebruikt wordt als een duiker en een verbinding vormt tussen het oppervlakte water aan beide zijde van het spoor. Deze tunnel verkeert echter in slechte technische staat, waardoor ook substantiële kosten gemaakt moeten worden om deze te herstellen. Eenmaal herstelt beschikt deze tunnel ook niet over dezelfde afmetingen en gebruiksvriendelijkheid als de realisatie van de gehele nieuwe tunnel.

Naast de oude diensttunnel is er ook gekeken of de nog in gebruik zijnde diensttunnel van Waternet kan worden gebruikt als alternatief van de NABO. Dit tunneltje komt echter uit op een niet openbaar beveiligd gebied van Waternet. Hier zijn geen voetgangers toegestaan en daarnaast is het tunneltje vrij smal en hangen er leidingen/buizen in waardoor hij nog minder breed is.

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

Ook is er gekeken naar de huidige locatie van de NABO maar de aanleg van een tunnel wordt hier lastiger en duurder vanwege de ligging van kabels en leidingen en doordat het spoor hier lager ligt. Daarnaast ligt het pad nabij bebouwing en is het een smal paadje.

De beoogde nieuwe locatie is de meest logische locatie met betrekking tot de aansluiting op de bestaande padenstructuur. Indien het pad meer zuidelijker wordt verplaatst naar de Manpadslaan wordt de afstand van de omloop- en omrijdfactor voor inwoners van Heemstede weer groter.

Ad 7. Is onderzocht of opwaardering naar volwaardige fietstunnel mogelijk is;
In de huidige variant is rekening gehouden met een wandeltunnel met een trapconstructie en fietsgoot waardoor je met de fiets aan de hand het spoor kunt kruisen. Het realiseren van een volwaardige fietstunnel is substantieel duurder, omdat de tunnel en de toeleidende padenstructuur breder en langer moeten worden. Voor deze locatie is er wel over gesproken, maar het benodigde ruimtebeslag lijkt technisch moeilijk haalbaar. Met betrekking tot een eventuele raming is in een soortgelijke casus in Heiloo een volwaardige fietstunnel geraamd op ca € 4 miljoen. ProRail is echter niet bereid om hier 50% van te betalen, aangezien de huidige functionaliteit van de NABO uitgaat van fiets aan de hand en ProRail met betrekking tot financiering dit ook als het uitgangspunt hanteert voor het alternatief. Om voornoemde redenen is deze variant niet voorgesteld.

Tussenvariant met hellingbaan:

Wel is nog verder met ProRail nagegaan in welke mate er nog een tussenvariant kan worden onderzocht waarbij de tunnel alleen voor wandelaars blijft, maar waarbij een hellingbaan wordt gerealiseerd in plaats van de trapconstructie. Hierdoor zou je gemakkelijker met de fiets aan de hand de tunnel kunnen kruisen en zouden mogelijk ook voertuigen van mensen met een beperking zoals rollator of scootmobiel via de tunnel het spoor kunnen kruisen. Ambtelijk heeft ProRail aangegeven dat deze tussenvariant ongeveer € 400.000 aan meerkosten met zich meebrengt, maar wel bereid is dan ook hiervoor 50% van de kosten voor zijn rekening te nemen. Het voorstel is nu het verdere onderzoek naar deze tussenvariant mee te nemen in het vervolg van de voorbereidings- en planuitwerkingsfase,

Ad 8. Wat zijn de te verwachten beheerkosten?

Dit moet blijken uit de planuitwerkingsfase en zal voor de realisatie overeenkomst verder worden afgestemd en uit onderhandeld met ProRail.

FINANCIËN

Vorbereidingskrediet en afschrijvingstermijn

Het nu gevraagde voorbereidingskrediet dient onder meer om de (technische) uitvoerbaarheid te onderzoeken. Op het aangevraagde voorbereidingskrediet mag overeenkomstig het BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) slechts 5 jaar worden afgeschreven (dit betreft kosten van onderzoek en ontwikkeling voor een bepaald actief). Indien de tunnel niet doorgaat dient het voorbereidingskrediet ineens ten laste van de exploitatie gebracht te worden. Voorgesteld wordt een voorbereidingskrediet "Vorbereiding- en planuitwerkingsfase van een tunnel voor de NABO Leyduin" van € 110.000

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

beschikbaar te stellen en de kapitaallasten te verwerken in de begroting 2023-2026. De gemiddelde kapitaallast per jaar (rente 1,3% en afschrijving) van het voorbereidingskrediet bedraagt € 27.300.

Investering

De kosten voor de voorgestelde onderdoorgang (dus zonder de voorbereidingskosten) worden geraamd op totaal € 1.900.000,-. ProRail realiseert de onderdoorgang en wordt eigenaar. De gemeente draagt bij in de investering volgens een verdeelsleutel (50/50). De bijdrage van de gemeente aan ProRail is dan € 950.000,-. Dit bedrag is exclusief de aanleg van de toeleidende wegen naar de onderdoorgang.

De kosten voor toeleidende wegen zijn globaal geraamd op € 350.000 incl. voorbereiding, administratie en toezicht (VAT). Omdat ook hier de kosten worden verdeeld conform de verdeelsleutel (50/50) komt dat neer op een investering van netto € 175.000 voor de gemeente Heemstede. De investeringen van Heemstede in zowel de onderdoorgang als de toeleidende wegen worden nu nog niet opgenomen in het investeringsprogramma. Dit is afhankelijk van de uitkomst van de voorbereiding en wordt u later voorgesteld. Wel wordt hieronder ingegaan op de geraamde kapitaallasten.

Kapitaallasten

De tunnel wordt eigendom van ProRail. Dit betekent dat de gemeente een bijdrage doet aan activa van derden. Daar mag overeenkomstig het BBV op worden afgeschreven waarbij de looptijd nooit langer kan zijn dan de looptijd die ProRail (als eigenaar) daarvoor hanteert (ProRail hanteert een afschrijvingstermijn van 100 jaar). De afschrijvingsduur mag wel korter zijn (indien vastgesteld door de raad).

Verder moet aan alle onderstaande voorwaarden zijn voldaan om te kunnen afschrijven op de bijdrage.

1. Er is sprake van een investering door ProRail
2. Vastgelegd moet worden dat indien ProRail de tunnel niet realiseert de bijdrage terugbetaald moet worden aan de gemeente
3. De technische uitvoerbaarheid om het actief te voltooien staat vast
4. Het actief zal in de toekomst economisch of maatschappelijk nut genereren
5. Alle uitgaven die toegerekend worden aan het actief moeten betrouwbaar kunnen worden vastgesteld

In de nota activabeleid van de gemeente Heemstede hebben investeringen in nieuwe wegen een afschrijvingstermijn van 50 jaar. Voor een tunnel is nog niets bepaald in de nota activabeleid. In verband met de afhankelijkheid is het logisch om beide infrastructurele zaken op elkaar af te stemmen en ook bij de onderdoorgang uit te gaan van een afschrijvingstermijn van 50 jaar. Later in het proces als een definitief besluit over de NABO wordt genomen (om al dan niet tot realisatie over te gaan), moet deze van ProRail (als eigenaar) afwijkende afschrijvingstermijn in de besluitvorming door de raad worden opgenomen. De investering in de onderdoorgang komt uit op € 950.000 (zie onder kopje "investering"). De gemiddelde kapitaallast per jaar (rente 1,3% en afschrijving) bedraagt € 25.300.

Raadsbesluit

Raadsvergadering: 3 maart 2022

De netto investering in toeleidende wegen voor Heemstede worden nu geraamd op € 175.000. De gemiddelde kapitaallast per jaar (rente 1,3% en afschrijving) bedraagt € 4.700.

Resumé

De investeringen voor de gemeente Heemstede voor de onderdoorgang en bijbehorende gemiddelde kapitaallasten zien er als volgt uit:

Activum	Investeringsbedrag/ bijdrage gemeente	Afschrijvings- termijn	Gemiddelde kapitaallast per jaar
Voorbereiding en onderzoek	110.000	5 jaar	27.300
Onderdoorgang	950.000	50 jaar	25.300
Toeleidende wegen	175.000	50 jaar	4.700

Het gaat nu alleen om het krediet voor de voorbereiding. Zowel de onderdoorgang zelf als de toeleidende wegen worden nog niet met dit raadsvoorstel in het investeringsprogramma opgenomen omdat dit afhankelijk is van de uitkomsten van het onderzoek in de voorbereidingsfase.

PLANNING/UITVOERING

Zie plan van aanpak

PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

We streven ernaar om eind januari 2022 de consultatie onder gebruikers en omwonenden uit te zetten. Voor de nadere uitwerking verwijzen we naar het participatieplan.

DUURZAAMHEID

Het afsluiten van de NABO heeft niet direct invloed op de doelen gesteld voor duurzaamheid.

BIJLAGEN

1. Plan van Aanpak Onderdoorgang Leyduin
2. Concept intentieovereenkomst
3. Participatieplan