

Collegevoorstel

| | | |
|---|--|--|
| Onderwerp: | Fietspad spoorlijn | |
| Vergadering B&W: | 28 januari 2014 | |
| Portefeuillehouder: | Th.J.M. Giesbers | |
| Openbaarheid: | Niet openbaar | |
| Zaaknummer: | Z-13-08750 | |
| Documentnummer: | VB/13/01394 | |
| Ambtenaar: | van der Ree | |
| Datum document: | 17 januari 2014 | |
| Bijlagen: | Collegevoorstel Aanleg fietspad RO | |
| Ter besluitvorming | | |
| <p>Voorstel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In stemmen met het verharden van het jaagpad over een breedte van 2 meter langs het voormalige spoor tussen de Duitse grens en de Biesseltsebaan. 2. Akkoord te gaan om de jaarlijkse lasten (huurcomponent) ad € 7.500,00 te verwerken in de nieuwe begroting van 2015 (uitzetting van de begroting). 3. Akkoord te gaan om de investeringslasten te dekken uit de diverse genoemde budgetten en na het verkrijgen van de subsidiebeschikking van het KAN dit voor te leggen aan de gemeenteraad ter votering van het deelbudget zoals opgenomen in het MIP 2013 – 2017 programma 2 “Fietspad langs spoor” ad € 95.000,00. | | |
| <p>Besluit:</p> <p>ad 1: op korte termijn starten met de aanleg van het fietspad.</p> <p>ad 2: meerkosten opvangen binnen bestaande budgetten van (onderhoud) wegen, paden enz.</p> <p>Verder akkoord met het advies.</p> | | |

TOELICHTING COLLEGEVOORSTEL

Inleiding

Wenselijkheid fietspad

Van oudsher ontbreekt een goede oost-west georiënteerde fietsroute langs het centrum van Groesbeek. De fietsknooppunten liggen net ten noorden of ten zuiden van het centrum wat ten koste gaat van het toeristisch potentieel. Het jaagpad langs de voormalige spoorlijn Nijmegen – Kleve is al jaren quasi ongebruikt, want te smal en door de vele ballaststenen te oncomfortabel om te gebruiken als belangrijke fietsroute. Door dit pad te verbreden en te verharderen ontstaat een prachtige verbinding tussen bos en buitengebied via het centrum van Groesbeek; comfortabel want praktisch vlak en rustig want volledig gescheiden van drukke wegen. Zowel het bosgebied, het centrum van Groesbeek, als het buitengebied krijgen daarmee een toeristische impuls.

Parallel aan het spoortracé tussen Biesseltsebaan en de grensovergang Duitsland liggen delen van het Gelders Fietsnetwerk, die niet volledig dekkend en gedeeltelijk onverhard zijn. Het fietspad langs het spoortracé zal deze functie overnemen. Na het verharderen van het jaagpad wordt dan het fietsknooppuntensysteem gewijzigd, waarbij de routes worden verlegd met een centraal knooppunt in het centrum van Groesbeek en Kranenburg.

Behalve het toeristisch potentieel vormt de route een aantrekkelijke en belangrijke schakel tussen Malden en Groesbeek en tussen Kranenburg en Groesbeek met utilitaire waarden voor woon-werk en woon-school verkeer naar het Montessori college te Groesbeek.

Omschrijving

Het fietspad, uitgevoerd in beton, is in twee richtingen te berijden tussen de spoorwegovergangen met de Biesseltsebaan en de grensovergang Duitsland en is geprojecteerd op het spoor of op het tracé van het voormalige dubbelspoor aan de noordzijde van de huidige spoorrails. Uit kostenoverwegingen en vanwege het landschappelijke en het recreatieve karakter wordt de breedte van het fietspad beperkt tot 2,00 meter. De lengte bedraagt circa 6,3 km.

Stand van zaken

Het betonnen fietspad, gedeelte tussen Cranenburgestraat en Biesseltsebaan, is begin 2013 aanbesteed om het in het kader van het SEV-project aan te leggen tussen de Cranenburgestraat en de Biesseltsebaan, maar nog niet gegund. De aanleg is uitgesteld, omdat sprake is van een populatie gladde slangen (beschermde diersoort), die zich in het talud van de spoorkuil bevinden. In overleg met stichting Ravon is besloten om een Flora- en faunaonderzoek uit te voeren, om vast te stellen of de maatregel, het verharderen van het jaagpad, negatieve effecten kan hebben op de aanwezige populatie gladde slangen. Het veldonderzoek is uitgevoerd inclusief een raadpleging in de Nationale Database Flora en Fauna (NDFF). Uit de rapportage blijkt dat het jaagpad kan worden verhard zonder dat de bestaande natuurwaarden worden geschaad.

Ook Kranenburg heeft aangegeven meerwaarde te zien in de fietsverbinding tussen Groesbeek en Kranenburg. Een definitief standpunt hierover zal hoogstwaarschijnlijk op korte termijn door Kranenburg worden ingenomen. In dit voorstel wordt er vanuit gegaan dat de verbinding met Kranenburg tot stand zal komen en dat het jaagpad tot aan de grens op grondgebied van gemeente Groesbeek wordt verhard. Dit is afwijkend van de reeds

aanbestede gedeelte in 2013. De totale kosten van het verharderen van het jaagpad zijn geraamd op € 435.000,00.

Inmiddels heeft Prorail aangegeven dat haar gronden beschikbaar gesteld kunnen worden voor het verharderen van het jaagpad. Hiertoe heeft zij een concept huurovereenkomst opgesteld en na onderhandeling is ambtelijk overeengekomen dat de huurcomponent € 7.500,00 per jaar bedraagt (vrij van BTW). Pogingen om dit huurbedrag om te zetten in een jaarlijkse, door de gemeente uit te voeren beheermaatregelen op het tracé, mochten helaas niet baten.

Subsidies

Eind 2013 is een subsidieverzoek ingediend bij de provincie (POP313) voor een bijdrage in de kosten voor het verharderen van het jaagpad tot aan de Duitse grens. GS heeft hierover een positief besluit genomen en de beschikking is reeds binnen. Deze subsidie bedraagt € 158.447,00.

Bij het KAN is voor 2014 ook een budget beschikbaar voor de aanleg van fietspaden (MIG-subsidie). Het subsidieverzoek is ingediend (sluitingsdatum 1 februari 2014) bij het KAN. Het beoogde subsidiebedrag is € 99.553,00.

Verwacht wordt dat in de maand februari hierover uitsluitsel is.

Voorstel

U wordt voorgesteld om het verharderen van het jaagpad vanaf de grens tot aan de Biesseltsebaan ten uitvoer te brengen en hiervoor de jaarlijkse kosten op te nemen in de begroting.

Doelgroep en beoogd effect

Het doel van het verharderen van het fietspad is een versterking van het fietspadennetwerk dat in het centrum van Groesbeek een knooppunt vormt. Hierdoor komen (vooral) toeristen vanuit alle windrichtingen via de fietspaden uit in het centrum van Groesbeek, om van hieruit de route verder te vervolgen.

Argumenten

Zie inleiding.

Gevolgen voor de nieuwe gemeente

Door de huurcomponent inzake het gebruik van de gronden van Prorail, zullen deze jaarlijkse lasten in de nieuwe begroting moeten worden opgenomen. Deze zijn voorlopig vastgesteld op € 7.500 per jaar, met ingang van april 2014 (of zoveel later als nodig blijkt).

Toetsing 3"O's"(onvermijdbaar, onuitstelbaar en onvoorzien).

Onvermijdbaar

Op dit moment is er langs het spoor (het bestaande jaagpad) een onverharde fietsroute die alleen in droge perioden te berijden is, maar door de stenen altijd oncomfortabel. Echter bij nat weer valt deze mogelijkheid af door de vele plassen. Tijdens sneeuw en vorst is de route niet te berijden. De enige route is dan via de Heumensebaan/Rijlaan. Deze wordt door vele fietsers als onveilig ervaren en minder comfortabel door de aanwezige hoogteverschillen.

Onuitstelbaar

In het licht van een attractief Dorpscentrum kunnen fietsers aankomende zomerperiode gebruik maken van het nieuwe fietspad. Door de beschikking van de subsidie is het niet

haalbaar om het jaar van aanleg uit te stellen. Tevens wordt een gedeelte van de aanlegkosten gedekt uit het SEV-fonds. Dit fonds moet voor 1 januari 2015 aangewend zijn voor de beoogde doelen

Onvoorzien

Het verharderen van het fietspad is voorzien. De benodigde kredieten zijn hiervoor reeds gereserveerd. Echter de huurcomponent van Prorail, was niet voorzien. Gelet op de eerder afgesloten bruikleenovereenkomsten tussen Prorail en gemeente en Prorail en Draisinen, waarbij de grond om niet in gebruik is gegeven, was de verwachting dat dit ook voor het fietspad zou gelden. Sinds korte tijd heeft Prorail haar beleid gewijzigd inzake het gebruik van haar gronden voor derden. Alle benodigde gronden worden nu marktconform aangeboden in een huurovereenkomst.

Advies van adviserende afdelingen

Advies Ruimte en Welzijn

Het verharderen van het fietspad past binnen de diverse bestemmingsplannen. In het advies behorende bij het besluit van 11 december 2012 is dit reeds geconcludeerd. Volledigheidshalve wordt hierbij toch nog kort ingegaan op het bestemmingsplan buitengebied. Er zijn drie bestemmingen aan de orde.

- Bestemming Railverkeer

De van toepassing zijnde (hoofd)bestemming is Verkeer-Railverkeer. Een fietspad (als functie) is toegestaan binnen deze bestemming.

- Bestemming Archeologische verwachtingswaarde

Daarnaast is de bestemming “waarde- archeologische verwachtingswaarde” van toepassing. Voor het uitvoeren van grondwerken dieper dan 40 cm is een aanlegvergunning benodigd. Het fietspad zal worden aangelegd op het bestaande ballastbed alwaar vroeger het tweede spoor heeft gelegen. Er worden daarom dan ook geen grondwerken uitgevoerd (in ongeroerde grond) dieper dan 40 cm en zijn daarmee geen archeologische waarden in het geding.

- Bestemming Cultuurhistorische verwachtingswaarde

Tenslotte is voor een klein fragment blijkens de plankaart de bestemming “Waarde-cultuurhistorie” van toepassing. Het betreft hier de aanduiding “aarden wal” die aan de noordkant is gelegen. Voor een klein gedeelte (enkele meters) is deze (foutief) over het tracé getekend. Omdat binnen deze bestemming vanaf 200 m² oppervlakteverharding de aanlegvergunningplicht geldt, is dit aanlegvergunningstelsel eveneens niet van toepassing. Het betreft slechts enkele meters, waarbij evident is dat het bedoelde cultuurhistorische element niet het ballastbed betreft, maar de ten noorden hiervan gelegen wal.

Geconcludeerd wordt dat er geen aanlegvergunning benodigd is voor het verharderen van het fietspad.

Advies financiën

Er is overeenstemming over de eventuele verschuiving van de budgetten binnen het SEV-fonds (dhr. K. de Ruwe). Ook afdeling financiën stemt in met het voorstel.

Financiële onderbouwing

Op basis van de laagste inschrijving is berekend dat de totale investering voor het verlengde tracé (6,3 km) en verbrede fietspad circa € 435.000,00 zal bedragen. De daadwerkelijke

kosten worden op dit moment door de aannemer begroot. De investeringslasten worden als volgt gedekt:

| | |
|--|---------------------|
| MIP 2013 – 2017 programma 2 Fietspad langs spoorlijn | € 95.000,00 |
| SEV-fonds reservering Fietspad spoorlijn | € 95.000,00 |
| PoP-subsidie provincie | € 158.447,00 |
| MIG-subsidie KAN (ingediend) | € 99.553,00 |
| Totaal: | € 448.000,00 |

Uit de dekking blijkt een overschot van € 13.000,00 waarmee het project financieel haalbaar blijkt. Mocht de subsidie van MIG niet worden afgegeven worden, is er verschuiving mogelijk binnen het SEV-fonds (€ 86.553,00).

Over alle budgetten kan het college vrijelijk beschikken met uitzondering van het krediet opgenomen in het MeerjarenInvesteringsplan 2013 – 2017. Indien meer bekend is over de MIG-subsidie, zal de raad gevraagd worden het krediet op het MIP te voteren voor het verharden van het fietspad. Naar verwachting zal dat in de raadsvergadering van maart 2014 zijn.

De structurele huurlasten ad € 7.500,00 voor de begroting 2015 en verder, zijn niet geraamd. Deze dienen na het raadsbesluit nog verwerkt te worden. Dit betekent dus een uitzetting van de MUG-begroting.

Kanttekening

Route over het schelpenpad

Onderzocht is om overeenstemming te bereiken met Staatsbosbeheer, eigenaar van de aanpalende percelen naast die van Prorail, voor het traject Schietbaan-Biesseltsebaan, om het fietspad bovenlangs in plaats van door de spoorkuil te projecteren en hierdoor de leefomgeving van de gladde slang te mijden. Na veel overleg zijn zij akkoord gegaan om het betonnen fietspad over het schelpenpad te leiden, met als tegenprestatie een huurcomponent van € 7.000,00 (mogelijk onderhandelbaar). Hiermee zouden de vaste lasten voor het fietspad tot circa € 12.000,00 (€ 5.000,00 Prorail en € 7.000,00 SBB) oplopen. Afdeling Openbare Werken stelt voor deze 'handreiking' naast ons neer te leggen, omdat wij feitelijk de onderhoudstaak van het schelpenpad van Staatsbosbeheer overnemen en daarmee de gevraagde tegenprestatie van Staatsbosbeheer als niet reëel aanmerken, het fietspad door het hoogteverloop minder interessant is en dat er een extra langjarige overeenkomst opgesteld moet worden met een tweede partij. Deze contracten moeten onverkort met elkaar in overeenstemming gebracht worden om er zeker van te zijn dat beide tracés (Prorail en Staatsbosbeheer) langdurig (minstens 20 jaar) zijn te gebruiken als fietspad. Dit zal dan extra aandacht vergen.

Gevoeligheden

Uit de geruchtenstroom alsmede de ingekomen brieven van Staatsbosbeheer blijkt, dat een fietspad door de spoorkuil niet als wenselijk wordt beschouwd. Dit in relatie met de habitat van de gladde slang. Onder andere wordt dit gesteund door Stichting Ravon, Werkgroep Milieubeheer Groesbeek, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer. De eerste briefwisseling tussen gemeente en Staatsbosbeheer hierover loopt inmiddels.

Na raadpleging in de NDFF volgt dat de laatste formele waarneming van de gladde slang stamt uit 2006 (inmiddels 7 jaar geleden). Noch Staatsbosbeheer, noch een andere instantie

hebben met het project Heiderijk onderzocht of en in welke mate de gladde slangen nog aanwezig zijn in de spoorkuil ter voorbereiding van de grootschalige kap, terwijl Staatsbosbeheer daar nu zwaar op inzet om het fietspad niet over dit tracé aan te leggen. Het is niet uit te sluiten dat indien het fietspad wordt gerealiseerd in de spoorkuil, Staatsbosbeheer en/of Werkgroep Milieubeheer Groesbeek trachten dit tegen te houden. Formele besluitvorming, in de zin van aanlegvergunning, is niet aan de orde, waarbij de grondslag voor bezwaar of beroep niet aanwezig is. Echter heeft Staatsbosbeheer, bij monde van dhr. Woesthuis, aangegeven dat indien de uitvoering start, er getracht wordt het werk stil te laten leggen door Dienst Regelingen (toezichthouder inzake de Flora- en faunawet).

Omdat er op basis van alle beschikbare gegevens, inclusief een deskundig onderzoek naar de bestaande natuurwaarden in relatie tot het verhard en ingebruikname van het fietspad, de gemeente niets in de weg staat om het fietspad te verhard op het voorgenomen tracé (passend binnen de vigerende bestemmingsplannen en geen nadelige gevolgen voor de bestaande natuurwaarden) wordt voorgesteld om, indien Staatsbosbeheer of andere partijen, geen goede alternatieven aanbieden voor het tracé door de spoorkuil zonder financiële tegenprestatie, niet af te wijken van het nu geprojecteerde tracé. Immers is sprake van een zorgvuldige afweging, zoals van de gemeente verwacht mag worden.

Wet Arhi

Voor de volledigheid merken wij op dat dit besluit i.h.k.v. de Wet Arhi (Wet algemene regels herindeling) goedgekeurd moet worden door Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

Draagvlak

Er is voor het verhard van het jaagpad politiek draagvlak. Echter zijn er ook partijen die het tracé vanaf Schietbaan tot aan de Biesseltsebaan graag op een andere locatie zien in verband met de habitat van de gladde slang alhier.

Aanpak/uitvoering

Vooralsnog niet aan de orde.

Communicatie

Na de kredietvrijgave van de gemeenteraad, zal er een publicatie worden opgesteld om het fietspad te promoten in relatie tot het vernieuwde centrum van Groesbeek.