



Gemeente Zeist

11RAAD0066

Ronde Tafel :
Debat :
Raadsvergadering :
Gewijzigd voorstel :
Organisatieonderdeel : Projectbureau
Telefoon : 030 - 69874757
Datum : 04 mei 2011
Onderwerp : Project Centrum Den Dolder (Drieluik)

VOORSTEL

1. Kennis te nemen van de bijgaande op 16 mei 2011 door het college vastgestelde Inspiraaknota
2. In te stemmen met de bijgevoegde ontwerpen van:
 - de langzaamverkeertunnel aan de Tolhuislaan
 - de kortsluitroute voor autoverkeer, waarbij gebruik gemaakt wordt van de Andreas Foxlaan en de Nieuwe Dolderseweg
 - de herinrichting van het centrum van Den Dolder

BESLUIT RAAD

--

ONDERWERP

Ontwerpen project Centrum Den Dolder (Drieluik)

VOORSTEL

1. Kennis te nemen van de bijgaande op 16 mei 2011 door het college vastgestelde Inspraaknota
2. In te stemmen met de bijgevoegde ontwerpen van:
 - de langzaamverkeertunnel aan de Tolhuislaan
 - kortsluitroute voor autoverkeer, waarbij gebruik gemaakt wordt van de Andreas Foxlaan en de Nieuwe Dolderseweg
 - de herinrichting van het centrum van Den Dolder

INLEIDING

Historie

De veiligheid van het spoor in Den Dolder is al sinds jaren aanleiding tot brede discussies. Ruim 10 jaar geleden heeft ProRail de gemeente Zeist hierover benaderd, omdat het door het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd was om door ondertunneling de veiligheid van de spoorlijn tussen Utrecht en Den Dolder te vergroten. Na veel studie lagen er in 2005 een aantal varianten voor een tunnel onder de spoorwegovergang. De eindvariant met een langzaamverkeerstunnel ter plaatse van de spoorwegovergang in de Dolderseweg en een aanvullende nieuwe verbinding tussen Den Dolder Noord en Zuid voor motorvoertuigen via de Nieuwe Dolderseweg leek het meest haalbaar. Deze oplossing werd echter door veel inwoners van Den Dolder, vooral voor ouderen, sociaal onveilig gevonden.

Zowel in Den Dolder als in Bilthoven ontstond vervolgens uit de samenleving een initiatief waarbij gezamenlijk een studie werd verricht naar de mogelijkheid van het verdiepen van het spoor. Het advies hierover van de werkgroep Verdiept Spoor De Bilt-Zeist is in 2007 [overgenomen door de Raad](#). In 2008 werd duidelijk dat het ministerie de hiervoor benodigde 500 miljoen euro in ieder geval tot 2030 niet beschikbaar zou stellen. In Bilthoven werd daarop gekozen voor een tunnel langs de Jan Steenlaan en voor afsluiting van de spoorwegovergang in Bilthoven. Ook hierdoor werd de kans op verdieping van het spoor in Den Dolder kleiner.

In 2006 werd het dilemma voor een veilige route van en naar de Brede school aan de Raad voorgelegd en voor het realiseren van een veilige schoolroute heeft de Raad vervolgens een budget van 1 miljoen euro beschikbaar gesteld. De bedoeling was hiermee ter hoogte van het voormalige Overtoomterrein aan de Tolhuislaan een tunnel onder de spoorlijn te realiseren. Omdat bleek dat een tunnel het drievoudige van het beschikbare budget zou gaan kosten, zou het bedrag aangewend worden voor een brug over het spoor of een andere oplossing in overleg met de Brede school. Dat werd uiteindelijk een veilige schoolroute, waartoe zo snel mogelijk overgegaan diende te worden.

Toen duidelijk werd dat de oplossing van een verdiept spoor op korte termijn niet haalbaar zou zijn heeft het college begin 2008 de eindvariant uit 2005 aan de Raad voorgelegd: een tunnel voor fietsers en voetgangers onder het spoor door ter plaatse van de spoorwegovergang in de Dolderseweg met een andere route voor het autoverkeer via de Nieuwe Dolderseweg. Na een extra Ronde Tafel in februari 2008 is het voorstel met de langzaamverkeerstunnel in het centrum ingetrokken. De tunnel met een opgang naar het station was in de ogen van veel inwoners van Den Dolder niet goed beloopbaar en sociaal veilig te realiseren.

Daarop is een nieuw voorstel gemaakt voor het huidige z.g. “drieluik” met de omvorming van de huidige spoorwegovergang tot een overweg voor alleen fietsers en voetgangers in samenhang met een langzaamverkeerstunnel ter hoogte van de Tolhuislaan en een kortsluitroute voor autoverkeer via de Andreas Foxlaan en de Nieuwe Dolderseweg. In november 2008 heeft de Raad hierover een besluit genomen. Dit besluit had het karakter van een compromis: de spoorwegovergang bleef open voor voetgangers en fietsers en bleef gelijkvloers om de gemakkelijke toegankelijkheid voor mensen met een rollator of scootmobiel te behouden. Auto's zouden omrijden via de Nieuwe Dolderseweg en voor fietsers en voetgangers kwam er een voldoende breed en sociaal veilig en befietsbaar tunneltje ter hoogte van de Tolhuislaan. De uitwerking diende te geschieden in samenspraak met de inwoners en ondernemers in Den Dolder.

Klankbordgroepen

In maart 2009 is het project Centrum Den Dolder gestart, met daarin opgenomen de in het raadsbesluit aangegeven voldoende brede en optimaal sociaal veilige en befietsbare langzaamverkeerstunnel ter hoogte van de Tolhuislaan en een nieuwe verbinding voor autoverkeer van Den Dolder Noord en Zuid, waarbij gebruik wordt gemaakt van de Nieuwe Dolderseweg, inclusief de herinrichting van het centrumgebied van Den Dolder tussen de Eekhoornlaan en Marterlaan en geluidwerende maatregelen langs het spoor. Vanaf oktober 2009 zijn college en Raad door middel van kwartaalrapportages over de voortgang van het project geïnformeerd.

Het proces is vormgegeven door de instelling van een stuurgroep met vertegenwoordigers van gemeente, ProRail en Provincie op bestuurlijk niveau en een projectgroep met vertegenwoordigers van gemeente en ProRail op operationeel/uitvoerend niveau, aangevuld met externe deskundigen op het gebied van mobiliteit, landschapsarchitectuur en winkelgebieden (retail) en vertegenwoordigers van de Provincie en de Milieudienst Zuid Oost Utrecht.

De samenspraak met de inwoners en ondernemers in Den Dolder kreeg vorm door middel van drie klankbordgroepen voor de deelplannen, te weten een klankbordgroep

- Langzaamverkeerstunnel Brede School/Tolhuislaan
- Kortsluitroute autoverkeer
- Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied

De klankbordgroepen zijn in mei 2009 geformeerd uit de mensen die zich na een huis-aan-huisoproep daarvoor hebben opgegeven. De klankbordgroepen hebben diverse varianten voor de drie onderdelen aangegeven en vergeleken. Er is door de groepen hard gewerkt, niet minder dan 10 varianten per onderdeel werden bekeken en getoetst. Bij die toetsing zijn ook de Rijksgebouwendienst, Provincie en andere externe belanghebbenden (Remia, DOSC, De Duif, Kompaan) betrokken. Eind 2010 waren de klankbordgroepen zover dat het college aan de hand van hun adviezen een keuze kon maken voor een Voorlopig Ontwerp voor de drie onderdelen.

Inspraakreacties

Gedurende de inspraakperiode van 28 februari tot 10 april 2011 hebben 523 personen/organisaties een schriftelijke reactie ingediend. Zowel op de op 14 maart 2011 gehouden inloopavond als uit de schriftelijke reacties blijkt dat het project niet alleen veel losmaakt bij inwoners en (vertegenwoordigende) organisaties van Den Dolder, maar deels ook bij inwoners van Bosch en Duin en Huis ter Heide. Naast reacties op de Voorlopige Ontwerpen zijn veel reacties binnengekomen op het raadsbesluit van 11 november 2008 over de spoorwegovergang.

Het college heeft goed kennis genomen van de talrijke reacties en wil het volgende aangeven.

Voor zover de reacties betrekking hebben op de wens om terug te komen op het raadsbesluit van november 2008 concludeert het college dat de indruk kan zijn gewekt dat het raadsbesluit van november 2008 in de inspraak ter discussie stond. Het betreffende raadsbesluit is destijds genomen nadat de raad kennis had genomen van de opvattingen van de inwoners en groeperingen.

Het in 2008 genomen besluit vormt de basis voor de verdere planvorming die in de klankbordgroepen heeft plaatsgevonden. Het besluit voor de herinrichting van het centrum was al jaren eerder genomen,

maar de uitvoering ervan was uitgesteld sinds in 2006 de besluitvorming rond de spoorwegovergang begon. De herinrichting is aan het 'drieluik' toegevoegd na het raadsbesluit van november 2008.

Bij het ordenen en lezen van de inspraakreacties is duidelijk geworden dat deze verschillen naar inhoud, doel en herkomst. Dit is verklaarbaar omdat er drie voorlopige ontwerpen zijn voorgelegd. Niet alle reacties hadden betrekking op alle drie voorlopige ontwerpen. De helft van de reacties had betrekking op maximaal twee van de drie onderdelen, de andere helft op één. Ook was er sprake van (collectieve) reacties, blijkend uit het gebruik van een standaardtekst. Ruim 300 reacties zijn op deze manier binnengekomen, op grond van drie initiatieven (van resp. de BOT (Belangenvereniging Omgeving Tolhuislaan), de Belangenvereniging Bosch en Duin en de Vereniging i.o. Baarnseweg bewoners). Een gezamenlijke brief van de Belangenvereniging Den Dolder, de Ondernemersvereniging Den Dolder, de Belangenvereniging Bosch en Duin en Omstreken en de Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide aan Burgemeester en Wethouders, alle fractievoorzitters in de raad en de gedeputeerde van Lunteren van de Provincie Utrecht is eveneens als inspraakreactie beantwoord.

Verkeerscirculatieplan Den Dolder en omgeving

Naast de plannen voor de omvorming van de overweg waren het verzoek om afsluiting van de Paduaweg, de veilige schoolroute van en naar de Brede school, het verzoek om afsluiting van de Taveernelaan en de provinciale plannen om de Rembrandtlaan af te sluiten aanleiding om tot een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder en omgeving te besluiten. Gelet op de veelvoud van bovenstaande infrastructurele plannen en wensen, maar ook op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen met bijbehorende extra verkeersbewegingen, is het wenselijk om dit in samenhang te onderzoeken in het verkeerscirculatieplan. Den Dolder valt binnen een groter verblijfsgebied (Bosch en Duin/Huis ter Heide Noord), dus het verkeerscirculatieplan strekt zich verder uit dan Den Dolder. Mede op advies van de klankbordgroepen heeft het college in december 2010 besloten het verkeerscirculatieplan op te stellen. Hiervoor is een participatiegroep samengesteld van ongeveer 20 personen vanuit verschillende belangenverenigingen of die een straat vertegenwoordigen. De participatiegroep zal tot september 2011 vier keer bij elkaar komen.

Uit in oktober 2008 en augustus 2009 uitgebrachte rapporten van resp. DHV (Afsluiting van de spoorwegovergang) en Oranjewoud (Leefbaarheidseffectenonderzoek) blijkt dat:

- de Nieuwe Dolderseweg (N238) drukker wordt;
- de wegen en straten in Den Dolder Noord rustiger worden;
- de wegen in Den Dolder Zuid ook rustiger worden, met uitzondering van
 - de (verlengde) Andreas Foxlaan
 - de Baarnseweg
 - de Paltzerweg.

Binnen het verkeerscirculatieplan en in de daarvoor ingestelde participatiegroep worden komende tijd hiervoor oplossingsrichtingen en maatregelen in beeld gebracht en getoetst. Daarbij moet opgemerkt worden dat het hier gedeeltelijk om symptoombestrijding gaat. Sluipverkeer tussen de provinciale wegen N237 en N238 moet eigenlijk voorkomen worden door op deze wegen maatregelen te treffen. In dat kader wordt een positief effect verwacht van de op handen of in uitvoering zijnde maatregelen voor de verbetering van de doorstromingen op de N237 en N238 en de verbreding van A28.

Doel van het voorstel

Besluitvorming over de Voorlopige Ontwerpen van:

1. de langzaamverkeerstunnel aan de Tolhuislaan
2. de kortsluitroute voor autoverkeer via de Andreas Foxlaan en Nieuwe Dolderseweg
3. de herinrichting van het centrum van Den Dolder

ARGUMENTEN

Algemeen

- Na ruim 1,5 jaar van uitvoerig overleg in de klankbordgroepen kan nu de volgende stap wordt gezet in de richting van het verbeteren van de (verkeers)veiligheid op en rond de huidige spoorwegovergang en het realiseren van de daarvoor benodigde maatregelen, zoals de langzaamverkeertunnel en de route voor autoverkeer.
- Deze stap is de uitwerking van het Raadsbesluit 08RAAD304 van november 2008.
- De uitwerking past binnen de kaders van het Raadsbesluit en de randvoorwaarden, die hierover in het coalitieakkoord zijn opgenomen.
- Nadelige gevolgen van de plannen kunnen worden opgevangen door de uitvoering van de nodige verkeersmaatregelen, die het gevolg zijn van het ontwikkelen van een verkeerscirculatieplan (VCP) voor Den Dolder en omgeving (Bosch en Duin/Huis ter Heide Noord).

Langzaamverkeertunnel

- De voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeertunnel Tolhuislaan voldoet optimaal aan het raadsbesluit van november 2008. Bij de voorgestelde oplossing is er sprake van een nagenoeg rechte tunnel, waardoor het mogelijk is om van beide zijden goed zicht in de tunnel te hebben. Dit draagt bij aan een optimale sociale veiligheid. Tevens is de tunnel voldoende breed voor een dubbelzijdig fietspad met een voetpad aan één zijde. Waar mogelijk wordt de tunnel door middel van een landschappelijke inpassing zo overzichtelijk mogelijk gemaakt. Doordat er voldoende ruimte in lengterichting is ten opzichte van de vereiste diepte onder het spoor zullen de hellingen van de tunnel niet te steil zijn, waardoor de tunnel goed beloop- en befietsbaar zal zijn.
- De voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeertunnel Tolhuislaan is gelegen op een gedeelte van het vigerende bouwplan van Kompaan Vastgoed op het voormalige Overtoomterrein. Hierdoor wordt de bestaande infrastructuur ontzien en hoeven geen aanpassingen gedaan te worden. Voor het Overtoomterrein zal wel een nieuw bouwplan ontwikkeld moeten worden.
- Er wordt tegemoet gekomen aan de breed gedragen wens om zo snel mogelijk tot aanleg van de tunnel over te gaan.
- De door sommige sprekers opnieuw voorgestelde autotunnel ter plaatse van de spoorwegovergang had en heeft niet voldoende maatschappelijk draagvlak. Bovendien is een tunnel op deze plek niet uitvoerbaar omdat er in het aangrenzende winkelgebied onvoldoende ruimte is voor de benodigde helling
- De door sprekers voorgestelde variant met een tunnel langs de Paduaweg met een haakse bocht onder de spoorbaan en een mogelijkheid van doorzicht in de tunnel, is sociaal minder veilig en moeilijker befietsbaar dan de in dit raadsvoorstel voorgestelde tunnel.

Kortsluitroute autoverkeer

- De voorgestelde oplossing voor de route voor autoverkeer is volgens het raadsbesluit van november 2008. Bij de voorgestelde oplossing is er sprake van een doortrekking van de bestaande Andreas Foxlaan over het terrein van de voormalige gymzaal met een aansluiting op de Nieuwe Dolderseweg ter hoogte van de bestaande aansluiting van de Fornheselaan.
- De voorgestelde oplossing voor de route voor autoverkeer is van alle door de klankbordgroep onderzochte varianten de minst ingrijpende voor de omgeving. Om de doorgetrokken Andreas Foxlaan ter hoogte van de Fornheselaan op de Nieuwe Dolderseweg te kunnen aansluiten, moet de weg naar het oosten afbuigen waardoor dat weggedeelte verder van de bestaande bebouwing komt te liggen. Met uitzondering van de noordoostelijke punt van het landgoed Den Engh die nodig is voor de aansluiting op de Nieuwe Dolderseweg, wordt de parkachtige omgeving ontzien en hoeven geen aanpassingen gedaan te worden.
- De Provincie Utrecht zal meewerken aan de benodigde aansluiting op de provinciale weg N238 (Nieuwe Dolderseweg). Deze medewerking is officieel aan gemeente en ProRail toegezegd, onder voorwaarde dat naast de noodzakelijke aanpassing van de bestaande aansluiting van de Fornheselaan ook de bestaande aansluiting van de Pleineslaan op de Nieuwe Dolderseweg aangepast zal worden. De medewerking van de Provincie is door het college van Gedeputeerde Staten in een brief toegezegd. Deze brief is als bijlage bij de inspraaknota gevoegd.
- De voorgestelde oplossing houdt daarom tevens een aanpassing van de bestaande aansluiting van de Pleineslaan op de Nieuwe Dolderseweg in. In oktober 2008 en augustus 2009 uitgebrachte rapporten van resp. DHV (Afsluiting van de spoorwegovergang) en Oranjewoud

- (Leefbaarheidseffectenonderzoek) hebben uitgewezen dat de afsluiting van de overweg ook invloed heeft op de verkeersafwikkeling bij deze aansluiting.
- Hoewel het verkeer op de Andreas Foxlaan sterk zal toenemen, voldoet het voorgestelde tracé het beste aan het doel om het bestemmingsverkeer zo effectief mogelijk naar het centrum te leiden.
 - Alle binnen de klankbordgroep voorgestelde alternatieven zijn onderzocht en na toetsing bestuurlijk, planologisch, financieel of maatschappelijk niet haalbaar gebleken. Ook de voorgestelde route is onderzocht en getoetst en bleek uiteindelijk de best haalbare.
 - Door de inrichting als 30 km-weg blijft de belasting van het milieu onder het wettelijke minimum.
 - Mede door het ontbreken van doorgaand autoverkeer door het centrum wordt de verkeersveiligheid vergroot en de uitvoering van de verkeersmaatregelen zal van hogere kwaliteit zijn.
 - Doorstroming, veiligheid en leefbaarheid op de hoofdroute en het tegengaan van sluipverkeer op het onderliggende gemeentelijke weggennet hebben hoge prioriteit bij de gemeente en provincie. Uit in oktober 2008 en augustus 2009 uitgebrachte rapporten van resp. DHV (Afsluiting van de spoorwegovergang) en Oranjewoud (Leefbaarheidseffectenonderzoek) blijkt dat er sprake zal zijn van een forse belasting met lokaal verkeer van de doorgaande Nieuwe Dolderseweg (N238). Hiervoor zijn goede oplossingen mogelijk, zoals turbo rotondes, aansluitingen met verkeerslichteninstallaties of een combinatie hiervan. Deze zullen in overleg met en met medewerking van de provincie gevonden worden.
 - Vrachtverkeer uit het industrieterrein Fornhese en sluipverkeer wordt ontmoedigd van de route gebruik te maken. Het tegen gaan van sluipverkeer is één van de uitgangspunten voor het verkeerscirculatieplan voor Den Dolder e.o., dat nu in ontwikkeling is.
 - In de lopende voorbereiding van het verkeerscirculatieplan Den Dolder e.o. wordt nadrukkelijk ingegaan op het beperken van de verkeerseffecten van de kortsluitroute op de Baarnseweg.

Herinrichting centrum

- De omvorming van de spoorwegovergang maakt een ingrijpende aanpassing/herinrichting van het centrumgebied ter hoogte van de overweg noodzakelijk. Alternatieve locaties voor de keerlus voor vrachtwagens ter hoogte van de Paduahof zijn serieus onderzocht, maar waren minder goed inpasbaar.
- Het voorgestelde model voor de herinrichting van het centrum van Den Dolder is het resultaat van het interactieve proces van planvorming met een selectie van bewoners, ondernemers en bezoekers van het centrum.
- Door de omvorming van de spoorwegovergang worden verkeersbewegingen beperkt tot bestemmingsverkeer van het winkelgebied en doorgaand autoverkeer valt weg. De buitenruimte zal worden ingericht als functioneel verblijfsgebied. Hierin hebben de fietser en voetganger het primaat boven de auto.
- Het aantrekkelijker maken van het centrum heeft als doel een nieuwe impuls aan het dorp als verblijfsgebied te geven.
- Er is sprake van een veilige afwikkeling van het bestemmingsverkeer en het doorgaande langzame verkeer in het centrum door een functionele herinrichting met haaksparkeren (135 parkeerplaatsen) en het principe van éénrichtingsverkeer op twee aparte voldoende brede en verkeersveilige rijbanen met geïntegreerde fietssuggestiestroken op de Dolderseweg en op de Paduaweg tot de aansluiting Paduahof.
- Het aantal parkeerplaatsen neemt ten opzichte van het bestaande aantal van 145 met een tiental af tot 135 parkeerplaatsen, maar volgens een in mei 2010 gehouden onderzoek naar de parkeerbehoefte in het centrum van Den Dolder is er sprake van een beperkte overcapaciteit. Hierbij is rekening gehouden met de capaciteit van de parkeergarage van Albert Heijn, de parkeergelegenheid bij de Aldi en de aanwezigheid van een Blauwe zone in het centrum.
- Het centrumgebied wordt een 30km/uur gebied en is als zodanig ontworpen.
- Bevoorradingsverkeer kan gereguleerd worden door vastgestelde laad – en lostijden en door mogelijke beperking van maximale voertuiglengtes in het centrumgebied.
- Bestaande bomen blijven gehandhaafd. Waar mogelijk wordt het bomenbestand en openbaar groen uitgebreid.
- De bestaande groenvoorzieningen en de uitbreiding daarvan, de verkeersafwikkeling via de Paduaweg, de standplaats van de visboer, de afvalcontainers, het laden en lossen, de Blauwe zone, het hoogteverschil en oplaadpunten voor elektrische auto's zijn door insprekers aangegeven

aandachtspunten. Ook is schuin parkeren voorgesteld in plaats van haaks parkeren, omdat het in- en uitrijden hierbij eenvoudiger en veiliger is en het aantal parkeerplaatsen hetzelfde kan blijven. Aan deze punten wordt aandacht besteed in de verdere uitwerking.

KANTTEKENINGEN**Algemeen**

- Er is geen consensus bereikt over alle ontwerpen, al blijkt uit de analyse van de inspraakreacties ook dat de meningen over de verschillende onderdelen naar aantal, herkomst en aard verschillen (zie de Inspraaknota).
- Bij een behoorlijk aantal insprekers heeft het beeld zich vastgezet dat inzet van de inspraak was om door middel van een meningspeiling de wenselijkheid van de voorgestelde ontwerpen en de gedeeltelijke afsluiting van de spoorwegovergang te toetsen.
- De onderdelen van het 'drieluik' zijn functioneel en financieel met elkaar verbonden. Verschillende insprekers geven aan dat de langzaamverkeertunnel bij de Tolhuislaan naar hun mening eerder door de gemeente is toegezegd. Voor het realiseren van een veilige schoolroute van en naar de Brede School heeft de Raad bij de Begroting en Voorjaarsnota 2006 een budget van 1 miljoen euro beschikbaar gesteld. De bedoeling was hiermee een tunnel onder de spoorlijn te realiseren. Omdat bleek dat een tunnel voor dat bedrag niet haalbaar bleek, de daadwerkelijke kosten bleken meer dan 3 miljoen euro te zijn, zou het bedrag aangewend worden voor een brug over het spoor. Deze mogelijkheid is nader onderzocht, maar om praktische en esthetische redenen afgefallen.
- De financiering van de tunnel (globaal tussen de 4 en 5 miljoen euro begroot) valt weg als beide andere onderdelen niet kunnen worden uitgevoerd, omdat ProRail zich niet kan verbinden aan gedeeltelijke uitvoering van het drieluik. Ten aanzien van het de herinrichting van het centrumgebied geldt deze verbinding voor ProRail niet.
- Uit de inspraak blijkt dat naast de inwoners en vooral de ondernemers van Den Dolder ook bij een aantal inwoners van Bosch en Duin en Huis ter Heide zorgen leven over de negatieve invloed op de verkeersveiligheid in hun dorpen. Voor een beduidende toename van het sluipverkeer in de 3 dorpen richting Zeist en Bilthoven wordt gevreesd, terwijl de winkeliers het Voorlopige Ontwerp van het centrumgebied als onveilig beoordelen.
- In vervolg op de Voorlopige Ontwerpen van de langzaamverkeertunnel en de alternatieve route voor autoverkeer moeten na besluitvorming en verdere uitwerking nog definitieve afspraken gemaakt worden met externe partijen. Voor de langzaamverkeertunnel gaat het om afspraken met de eigenaar van het voormalige Overtoomterrein voor de grondaankoop door ProRail en aanpassing van het bestemmingsplan voor tunnel en bouwplan. Voor de alternatieve route voor autoverkeer betreft het afspraken met de provincie Utrecht als wegbeheerder van de N238 over de nieuwe aansluitingen Fornheselaan en Pleineslaan.

Langzaamverkeertunnel

- Voor de voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeertunnel is ongeveer 20% van de beschikbare grond van het vigerende bouwplan van Kompaan Vastgoed op het voormalige Overtoomterrein aan de Tolhuislaan nodig. Er is overeenstemming tussen ProRail en Kompaan over verwerving van de benodigde grond na besluitvorming door de gemeente.
- Voor het resterende gedeelte van het vigerende bouwplan van Kompaan zal een nieuw bouwplan ontwikkeld moeten worden. Dit plan zal door middel van een bestemmingsplanprocedure ter besluitvorming aan de Raad voorgelegd moeten worden. Kompaan heeft hiertoe een eerste voorstel gedaan.

Kortsluitroute autoverkeer

- In haar besluit van november 2008 heeft de Raad aangegeven dat onderzocht en meegewogen moest worden of het motoriseerde verkeer over de parallelweg geleid kan worden. Ook in de klankbordgroep is aangedrongen de haalbaarheid van deze oplossing te onderzoeken. Onderzoek naar de technische haalbaarheid wijst uit dat de bestaande fietstunnel in de parallelweg niet gebruikt kan worden. De tunnel is te laag voor het gemotoriseerd verkeer en kan door de manier waarop deze gebouwd is niet verhoogd of verlaagd worden. De enige oplossing zou zijn om naast de fietstunnel een nieuwe tunnel voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen. De kosten voor een nieuwe tunnel, de benodigde verplaatsing van een relaishuis voor de beveiliging op het spoor en aanpassingen van de parallelweg worden globaal op 10 miljoen euro geschat. Dit betekent een zodanig grote aanslag op het door het ministerie aan ProRail beschikbare beschikbaar gestelde budget dat de andere projectonderdelen

- daardoor in het gedrang zullen komen. Na toetsing aan de vastgestelde criteria voor de haalbaarheid en weging ten opzichte van andere oplossingen is deze oplossing door de klankbordgroep geschrapt.
- Bij de realisering van de route voor autoverkeer over de Andreas Foxlaan zal dit terrein geheel of gedeeltelijk voor deze verkeersoplossing gebruikt gaan worden, waardoor de voorgenomen woningbouw niet of slechts gedeeltelijk mogelijk zal zijn. ProRail heeft aangegeven bij de kosten van het project met verlies van de opbrengsten rekening te houden. In de financiële toelichting wordt hier nader op terug gekomen.
 - Het wegtracé zal bij de aansluiting op de Nieuwe Dolderseweg over een klein deel van de noordoostkant van landgoed Den Engh gaan lopen. De hiervoor benodigde medewerking van de Rijksgebouwendienst en het Atelier Rijksbouwmeester is schriftelijk aan de gemeente en ProRail toegezegd.
 - Aan een doorsnijding van het landgoed Den Engh willen de Rijksgebouwendienst en het Atelier Rijksbouwmeester niet meewerken. Dit standpunt is eveneens schriftelijk aan de gemeente en ProRail meegedeeld.

Herinrichting centrum

- Tegelijkertijd met de omvorming van de spoorwegovergang en de herinrichting van het centrum wordt een geluidwerende voorziening langs de spoorbaan ter hoogte van de Fornheseflat gerealiseerd. Hiervoor moet bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een voorstel voor een geluidsscherm worden ingediend. Op basis van dit voorstel zal het ministerie de maximale schermkosten bepalen. Het onderzoek naar de kosten van de realisatie van het geluidsscherm moet worden gebaseerd op de bij ProRail op te vragen prognoses van het gebruik van het spoor. De Milieudienst Zuid Oost Utrecht verzorgt dit onderzoek en de subsidieaanvraag namens de gemeente Zeist.
- Ook de belangen van de ondernemers en bewoners van het centrum zijn een belangrijk aandachtspunt. De ondernemers vrezen omzetsdaling en de bewoners vrezen waardedaling van hun woning en aantasting woongenot en leefomgeving. Zij vinden het allemaal te krap en het verkeer te dicht langs hun woningen rijden.

FINANCIËLE TOELICHTING

Langzaamverkeertunnel

- De bijdrage van de gemeente Zeist aan de kosten van de langzaamverkeertunnel bij de Tolhuislaan bedraagt € 500.000, - exclusief btw. Dit is het deel dat nog resteert van het budget van 1 miljoen euro dat de Raad bij de Begroting en Voorjaarsnota 2006 voor het realiseren van een veilige schoolroute van en naar de Brede School voor een tunnel beschikbaar heeft gesteld. De daadwerkelijke kosten bleken echter meer dan 3 miljoen euro te zijn, waardoor het bedrag aangewend zou worden voor een brug over het spoor. Deze mogelijkheid is nader onderzocht, maar om praktische en esthetische redenen afgefallen.
- De overige kosten voor realisatie van de langzaamverkeertunnel, de kortsluitroute autoverkeer en de omvorming van de spoorwegovergang zijn voor rekening van ProRail.
- Door ProRail worden de aanlegkosten voor de tunnel globaal tussen de 4 en 5 miljoen euro begroot. Omdat er sprake is van een Voorlopig Ontwerp is het beleid bij ProRail dat zij zich niet in detail op een kostenindicatie vastleggen, maar zich beperken tot een globale kostenbegroting, waarbij een flinke marge onvoorzien is opgenomen.
- In deze kostenopgave zijn wel de grondverwervingskosten voor de tunnel van ca. 1 miljoen euro opgenomen. De benodigde grond is onderdeel van het vigerende bouwplan van Kompaan Vastgoed voor het Overtoomterrein en dient van Kompaan aangekocht te worden.

Kortsluitroute autoverkeer

- In de grondexploitatie Den Dolder wordt onveranderd uitgegaan van de bouw van 10 woningen in de vrije sector op het terrein van de voormalige gymzaal aan de Andreas Foxlaan. Bij realisatie van de route voor autoverkeer over de Andreas Foxlaan wordt dit terrein geheel of gedeeltelijk voor deze verkeersoplossing gebruikt. De ontwikkeling van de voorgenomen woningbouw levert een positieve bijdrage aan de exploitatie Den Dolder, waardoor andere, niet renderende onderdelen van de

exploitatie gedekt worden. Daarom is het uitgangspunt dat de geraamde opbrengsten uit de exploitatie worden gecompenseerd. ProRail heeft aangegeven bij het project met compensatie van opbrengsten uit de exploitatie (globaal € 600.000, -) rekening te houden. Afhankelijk van de mogelijkheid om het resterende gedeelte van het beschikbare terrein alsnog voor woningbouw te exploiteren wordt de hoogte van de compensatie bepaald.

Herinrichting centrum

- De omvorming van de spoorwegovergang wordt in combinatie met de herinrichting van het centrum uitgevoerd. Voor de herinrichting van het centrum is in de grondexploitatie Den Dolder een bedrag van € 800.000, - gereserveerd.
- Bij de herziene grondexploitatie Den Dolder 2010 is ten laste van het hiervoor gereserveerde bedrag een voorbereidingskrediet van € 100.000, - exclusief btw beschikbaar gesteld voor de planontwikkeling voor en uitwerking van de herinrichting van het centrum van Den Dolder.
- Voor de aanleg van een geluidsscherm langs de spoorbaan ter hoogte van de Fornheseflat wordt namens de gemeente Zeist door de Milieudienst Zuid Oost Utrecht bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu subsidie aangevraagd. ProRail zal daarna onderzoeken of men het geluidsscherm tegelijkertijd met de omvorming van de spoorwegovergang voor het subsidiebedrag kan uitvoeren.

Overig

- In het collegebesluit van 21 december 2010 over het verkeerscirculatieplan Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord is opgenomen dat de globaal geschatte kosten van € 60.000, - voor de uitvoering van de onderzoeken, begeleiding van het proces en het opstellen van het plan, gedekt kunnen worden uit de voor het project Centrum Den Dolder beschikbaar gestelde budgetten.

JURIDISCHE ASPECTEN

Langzaamverkeertunnel

- Een langzaamverkeertunnel bij de Tolhuislaan past niet in het vigerende bestemmingsplan Bosch en Duin e.o. Om deze voorziening mogelijk te maken moet een projectprocedure in het kader van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen worden. Eén van de onderdelen van deze procedure is de juridische inspraak met de mogelijkheid van beroep en bezwaar.

Kortsluitroute autoverkeer

- Een kortsluitroute voor autoverkeer met een aansluiting op de Nieuwe Dolderseweg past niet in het vigerende bestemmingsplan Bosch en Duin e.o. Om deze voorziening mogelijk te maken moet een projectprocedure in het kader van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen worden. Eén van de onderdelen van deze procedure is de juridische inspraak met de mogelijkheid van beroep en bezwaar.

Herinrichting centrum

- Door de afsluiting van de spoorwegovergang voor doorgaand autoverkeer verandert de verkeersafwikkeling in het centrum van Den Dolder: na afsluiting van de overgang en herinrichting van het centrum zal alleen nog sprake zijn bestemmingsverkeer en bedienend vrachtverkeer. Voor de afsluiting van de spoorwegovergang voor doorgaand autoverkeer met een andere verkeersafwikkeling in het centrum moet een verkeersbesluit worden genomen. Een onderdeel van deze procedure is de mogelijkheid van beroep en bezwaar.

UITVOERING

Planning

Het project verloopt momenteel volgens planning. Na besluitvorming door de Raad zullen de ontwerpen voor de (project)procedures Wet ruimtelijke ordening verder uitgewerkt worden. Onderdelen (project)procedures Wet ruimtelijke ordening zijn:

- Bouwaanvraag

- Verzoek herziening bestemmingsplan
- Juridische inspraak
- Besluitvorming (college-/raadsbesluit)
- Bouwvergunning

Realisatie langzaamverkeertunnel: juni 2012 – juni 2013

Realisatie kortsluitroute autoverkeer: september 2012 – juni 2013

Realisatie herinrichting centrumgebied (incl. omvorming spoorwegovergang): januari – september 2013
N.B.

In deze planning is geen rekening gehouden met beroep- en bezwarenprocedures.

Communicatie en Informatie en Automatisering

Algemeen

Het Communicatieplan Centrum Den Dolder van de gemeente Zeist en ProRail van september 2009 is van toepassing. Gemeente en ProRail communiceren gezamenlijk over dit project.

Tot de inspraakreacties behoort ook een brief van vier verenigingen (de Belangenvereniging Den Dolder, de Ondernemersvereniging Den Dolder, de Belangenvereniging Bosch en Duin en de Buurt- en Belangenvereniging Huis ter Heide). Het college wil extra aandacht geven aan de communicatie met de inwoners van Den Dolder e.o. over de besluitvorming over dit raadsvoorstel en de fase daarna, en nodigt deze verenigingen uit hierin samen met de gemeente een actieve rol te vervullen. De intenties van het college zullen in een reactie op de brief van de vier verenigingen verwoord worden.

De insprekers in de inspraakprocedure zijn schriftelijk geïnformeerd over het collegebesluit van 16 mei 2011 en de vastgestelde inspraaknota. Daarnaast is huis-aan-huis binnen en buiten de bebouwde kom een brief verspreid met informatie over het vervolgtraject en een korte historie van de afsluiting. In de brief wordt onder andere verwezen naar een webpagina met daarop informatie over de historie van het besluit uit 2008 en een analyse van de inspraakreacties.

Gezien het grote belang dat wordt gehecht aan de gekozen ontwerpen zal, voorafgaand aan de behandeling in de Ronde Tafel, het voorstel bekend gemaakt worden door een persbericht, een artikel op de website, een artikel op de gemeentepagina en door de webteksten op www.zeist.nl/centrumdendolder aan te passen en aan te vullen.

Bijlagen

- 1) Inspraaknota Voorlopige Ontwerpen project Centrum Den Dolder (Drieluik), inclusief bijlagen
- 2) Voorlopig Ontwerp Langzaamverkeertunnel Tolhuislaan
- 3) Voorlopig Ontwerp kortsluitroute autoverkeer
- 4) Voorlopig Ontwerp Herinrichting centrum Den Dolder

Evaluatie/controle door de raad

De Raad wordt door middel van kwartaalrapportages over de voortgang van het project geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders,

RAADSBESLUIT



Behoort bij raadsvoorstel
Nr. 11RAAD0066

Blad 1

De raad van de gemeente Zeist;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 mei 2011;

BESLUIT:

1. Kennis te nemen van de bijgaande op 16 mei 2011 door het college vastgestelde Inspraaknota
2. In te stemmen met de bijgevoegde ontwerpen van:
 - de langzaamverkeertunnel aan de Tolhuislaan
 - de kortsluitroute voor autoverkeer, waarbij gebruik gemaakt wordt van de Andreas Foxlaan en de Nieuwe Dolderseweg
 - de herinrichting van het centrum van Den Dolder.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De raad voornoemd,

mr. J. Janssen, griffier

drs. J.J.L.M. Janssen, voorzitter