



Gemeente Zeist

Portefeuillehouder B.J. de Vries

Datum B&W-vergadering

	Secr.	Burg.	Weth.	Weth.	Weth.	Weth.
Akkoord						
Bespreken						
Afd./Team	PB/Programma- & Projectmanagement		ONDERWERP			
Opsteller	B. Spierenburg		Project Centrum Den Dolder (Drieluik)			
Telefoon	(030) 6987475					
Datum	01-02-2011					
Stuknummer	11cv00031					
Uiterste datum	N.v.t.					
AKKOORD	paraaf	datum	BESLUIT			
Projectmanager			DATUM			
Ambtelijk opdrachtgever						
			Raad Ter informatie	par	Datum	Datum
			Deponeren archief			

INHOUD (bij beknopte toelichting de volledige tekst, anders publiekgerichte samenvatting)

Na het raadsbesluit van 11 november 2008 over de spoorwegovergang Den Dolder heeft in 2009 en 2010 een interactief proces van planvorming met klankbordgroepen plaats gevonden. De klankbordgroepen Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan, Kortsluitroute autoverkeer en Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied hebben recentelijk hun eindadviezen voor het Voorlopig Ontwerp van de betreffende onderdelen van het project Centrum Den Dolder (het z.g. Drieluik) uitgebracht. Er kan nu besluitvorming plaatsvinden om de Voorlopige Ontwerpen in de inspraakprocedure te brengen. Tevens dient de Raad actief geïnformeerd te worden.

VOORGESTELD WORDT

1. Kennis te nemen van de eindadviezen van de klankbordgroepen Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan, Kortsluitroute autoverkeer en Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied.
2. In te stemmen met advies 1. van het eindadvies van de klankbordgroep Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan van 20 september 2010 om variant B2 als Voorlopig Ontwerp voor de langzaamverkeerstunnel aan te houden.
3. In te stemmen met advies 4. van het eindadvies van de klankbordgroep Kortsluitroute autoverkeer van 6 september 2010 om variant A1 als Voorlopig Ontwerp voor de kortsluitroute autoverkeer aan te houden.
4. In te stemmen met advies 1. van het eindadvies van de klankbordgroep Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied van 13 september 2010 om model 1-Haaks parkeren als Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het centrum van Den Dolder aan te houden.
5. In te stemmen met het unanieme advies van de klankbordgroepen om bij de vervolgacties de onderlinge invloed van de projectonderdelen zodanig op elkaar af te laten stemmen dat er sprake is van een integraal ontwerp voor het project.
6. Kennis te nemen van het unanieme advies van de klankbordgroepen om tegelijkertijd met het ontwerp voor het project een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder te ontwikkelen en de nodige verkeersmaatregelen te nemen.
7. Voor de Voorlopige Ontwerpen voor de langzaamverkeerstunnel, de kortsluitroute autoverkeer en de herinrichting van het centrumgebied een inspraakprocedure te starten.
8. De Raad actief te informeren over het besluit van het college.

ONDERWERP

Project Centrum Den Dolder (Drieluik)

VOORSTEL

1. Kennis te nemen van de eindadviezen van de klankbordgroepen Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan, Kortsluitroute autoverkeer en Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied.
2. In te stemmen met advies 1. van het eindadvies van de klankbordgroep Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan van 20 september 2010 om variant B2 als Voorlopig Ontwerp voor de langzaamverkeerstunnel aan te houden.
3. In te stemmen met advies 4. van het eindadvies van de klankbordgroep Kortsluitroute autoverkeer van 6 september 2010 om variant A1 als Voorlopig Ontwerp voor de kortsluitroute autoverkeer aan te houden.
4. In te stemmen met advies 1. van het eindadvies van de klankbordgroep Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied van 13 september 2010 om model 1-Haaks parkeren als Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van het centrum van Den Dolder aan te houden.
5. In te stemmen met het unanieme advies van de klankbordgroepen om bij de vervolgacties de onderlinge invloed van de projectonderdelen zodanig op elkaar af te laten stemmen dat er sprake is van een integraal ontwerp voor het project.
6. Kennis te nemen van het unanieme advies van de klankbordgroepen om tegelijkertijd met het ontwerp voor het project een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder te ontwikkelen en de nodige verkeersmaatregelen te nemen.
7. Voor de Voorlopige Ontwerpen voor de langzaamverkeerstunnel, de kortsluitroute autoverkeer en de herinrichting van het centrumgebied een inspraakprocedure te starten.
8. De Raad actief te informeren over het besluit van het college.

INLEIDING

Op 11 november 2008 heeft de Raad besloten onder bepaalde voorwaarden medewerking te verlenen aan de omvorming van de huidige spoorwegovergang in de Dolderseweg tot een overgang die slechts geschikt is voor voetgangers en fietsverkeer (zie bijlage 1).

In maart 2009 is het project Centrum Den Dolder gestart, met daarin opgenomen de in het raadsbesluit aangegeven onderdelen (langzaamverkeerstunnel, kortsluitroute autoverkeer, omvorming spoorwegovergang, geluidwerende voorzieningen en herinrichting centrum gebied).

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.

Omdat de planvorming in samenspraak met de inwoners en ondernemers in Den Dolder tot stand diende te komen zijn voor de deelplannen verschillende klankbordgroepen geformeerd, t.w. een klankbordgroep

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

In mei 2009 zijn door middel van startbijeenkomsten de klankbordgroepen geformeerd uit de mensen die zich daarvoor hebben opgegeven en zijn deze met hun werkzaamheden begonnen. Hierbij werden de leden van de klankbordgroepen gevraagd hun wensen, ideeën e.d. “op papier” te zetten. Vervolgens zijn de ingekomen wensen en ideeën door de gemeente Zeist en ProRail in plannen uitgewerkt, die in vervolgbijeenkomsten in 2009 en 2010 aan de leden van de klankbordgroepen gepresenteerd en nader toegelicht zijn. Tevens kon per projectonderdeel aan de hand van geformuleerde beoordelingscriteria in onderling overleg tot een klein aantal voorkeursvarianten gekomen worden. Deze varianten zijn vervolgens intern besproken en met betrokken instanties (Rijksgebouwendienst, Provincie) en externe belanghebbenden (Remia, DOSC, De Duif, Kompaan).

In september 2010 zijn de klankbordgroepen voor het laatst bij elkaar geweest. Hierbij is men geïnformeerd over de resultaten van het verkennende onderzoek naar de mogelijkheid van de aangegeven voorkeursvarianten (voor de tunnel en kortsluitroute) en over de basismodellen (voor het centrumgebied). Tenslotte zijn de klankbordgroepen tot een eindadvies voor een Voorlopig Ontwerp gekomen.

Ondanks de levendige en constructieve sfeer tijdens het proces blijkt uiteindelijk de verdeeldheid in de klankbordgroepen toch groot. Met uitzondering van de adviezen over de onderlinge invloed en samenhang van de projectonderdelen en een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder met bijbehorende verkeersmaatregelen, kon men niet tot unanieme adviezen komen.

In november 2010 hebben zowel de projectgroep als de stuurgroep de eindadviezen van de klankbordgroepen besproken en aangegeven welke adviezen er als Voorlopige Ontwerpen aan het college voorgesteld zullen worden.

Doel van het voorstel (SMART)

- Op basis van de eindadviezen van de klankbordgroepen een keuze te maken voor de Voorlopige Ontwerpen van de projectonderdelen langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan, kortsluitroute voor autoverkeer en herinrichting van het centrumgebied van Den Dolder in combinatie met afsluiting van bestaande spoorwegovergang voor autoverkeer.
- Het interactieve proces van planvorming met klankbordgroepen af te sluiten en door middel van een inspraakprocedure alle inwoners en ondernemers van Den Dolder de gelegenheid te geven zich uit te spreken over de voorlopige ontwerpen voor de projectonderdelen.
- De bevolking van Den Dolder door de inspraakprocedure in de gelegenheid te stellen om zich over de Voorlopige Ontwerpen uit te spreken.
- De inspraakprocedure in het eerste kwartaal van 2011 te starten en uiterlijk tweede kwartaal 2011 af te ronden.

ARGUMENTEN

Algemeen

- **De klankbordgroepen hebben hun eindadviezen uitgebracht.** Na een uitgebreid en zorgvuldig interactief proces van planvorming hebben de klankbordgroepen hun eindadvies voor de Voorlopig Ontwerpen uitgebracht. Om van deze eindadviezen kennis te nemen wordt verwezen naar de bijlagen 2 t/m 14.

Langzaamverkeerstunnel

- **De voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan voldoet optimaal aan het raadsbesluit van november 2008.** Er moet op de kortst mogelijke termijn een voldoende brede en optimaal sociaal veilige en befietsbare langzaamverkeerstunnel ter hoogte van de Tolhuislaan gerealiseerd worden. 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. 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 deze goed beloop- en befietbaar zal zijn.
- **De voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan is de minst ingrijpende voor de infrastructuur in de omgeving.** De tunnel 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.

Kortsluitroute autoverkeer

- **De voorgestelde oplossing voor de kortsluitroute voor autoverkeer is volgens het raadsbesluit van november 2008.** Er dient via de Andreas Foxlaan een nieuwe verbinding voor autoverkeer van Den Dolder Noord en Zuid gerealiseerd te worden, waarbij gebruik wordt gemaakt van de Nieuwe Dolderseweg. 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 kortsluitroute voor autoverkeer is de minst ingrijpende voor de omgeving.** Om de doorgetrokken Andreas Foxlaan ter hoogte van de Fornheselaan op de Nieuwe Dolderseweg te kunnen aansluiten, komt dat weggedeelte steeds verder van de bestaande omgeving te liggen. Met uitzondering van de noordoostelijke punt van het landgoed Den Engh, dat nodig is voor de aansluiting op de Nieuwe Dolderseweg, wordt de omgeving ontzien en hoeven geen aanpassingen gedaan te worden.
- **Aan de voorgestelde oplossing zal de Provincie Utrecht meewerken.** Omdat de voorgestelde oplossing een aansluiting heeft op de provinciale weg N238 (Nieuwe Dolderseweg) was de medewerking van de Provincie Utrecht nodig. 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 voorgestelde oplossing houdt tevens een aanpassing van de bestaande aansluiting van de Pleineslaan op de Nieuwe Dolderseweg in.** Onderzoeken hebben uitgewezen dat de afsluiting van de spoorwegovergang in de Dolderseweg ook invloed heeft op de verkeersafwikkeling bij de aansluiting van de Pleineslaan op de Nieuwe Dolderseweg. Daarom is de aanpassing van deze aansluiting een voorwaarde voor de medewerking van de Provincie aan de voorgestelde oplossing. Een besluit hiertoe zal dus tevens een besluit tot de aanpassing van de aansluiting van de Pleineslaan op de Nieuwe Dolderseweg inhouden.

Herinrichting centrum

- **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 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 de Paduaweg tot de aansluiting Paduahof is er sprake van een veilige afwikkeling van het bestemmingsverkeer en het doorgaande langzame verkeer in het centrum. Met inachtneming van de beschikbare ruimte komen er zo breed mogelijke trottoirs langs de winkels. Tevens zijn er ruimtes voor het stallen van fietsen, voor het afzetten van (trein)reizigers ("kiss and ride"), een bushalte en een viskraam. De inrichting van de Paduaweg tussen de Paduahof en de Marterlaan blijft in principe ongewijzigd. Het aantal parkeerplaatsen neemt ten opzichte van het bestaande aantal met een tiental af, maar voorziet volgens recent onderzoek naar de parkeerbehoefte in het centrum van Den Dolder ruimschoots in de behoefte van bewoners, ondernemers en bezoekers. 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.

Overig

- **De projectonderdelen dienen op elkaar afgestemd te worden.** Alleen al vanuit verkeerskundig oogpunt hebben de projectonderdelen onderling invloed op elkaar en dienen deze zodanig op elkaar afgestemd te worden dat er in principe van één integraal ontwerp sprake zal zijn. Ook door de klankbordgroepen wordt dit unaniem geadviseerd.
- **Met het project wordt tevens een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder opgesteld.** Recent uitgevoerde verkeersonderzoeken hebben uitgewezen dat de afsluiting van de spoorwegovergang voor autoverkeer met de andere projectonderdelen een grotere invloed heeft op de verkeerssituatie in Den Dolder dan de tot 2020 geplande woningbouw. Ook de klankbordgroepen vrezen deze invloed en hebben alle unaniem geadviseerd om met het project tevens een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder te ontwikkelen. Eind 2010 is naar aanleiding van het besluit over een afsluiting van de Paduaweg al besloten om in 2011 een verkeerscirculatieplan voor Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord op te stellen.
- **De projectonderdelen dienen zo snel mogelijk uitgewerkt en uitgevoerd te worden.** Na een uitgebreid en zorgvuldig interactief proces van planvorming met klankbordgroepen is duidelijk geworden dat men vooral de langzaamverkeerstunnel zo snel mogelijk gerealiseerd wil zien worden. Daarom is snelheid in het vervolgproces geboden en dient er na besluitvorming zo snel mogelijk een inspraakprocedure voor de Voorlopige Ontwerpen gestart te worden.

KANTTEKENINGEN

Algemeen

- **De eindadviezen van de klankbordgroepen zijn verdeeld.** Door tegenstrijdige opvattingen ontstond er tijdens het interactieve planvormingsproces verdeeldheid in alle klankbordgroepen en hebben zij geen unanieme keuze voor het Voorlopige Ontwerp kunnen maken.

Langzaamverkeerstunnel

- **Voor de voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeerstunnel is de medewerking van Kompaan Vastgoed nodig.** Deze medewerking is door Kompaan aan gemeente en ProRail toegezegd. Voor de tunnel is ongeveer 20% van de beschikbare grond van het vigerende bouwplan van Kompaan Vastgoed op het voormalige Overtoomterrein aan de Tolhuislaan nodig. Er bestaat 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.
- **Bij de voorgestelde oplossing voor de langzaamverkeerstunnel zal met weerstand rekening gehouden moeten worden.** Na het eindadvies van de klankbordgroep Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan heeft de Belangenvereniging Omgeving Tolhuislaan (BOT) alsnog een variatie op de door de klankbordgroep geschrapte variant B6 (een tunnel met een haakse aansluiting op de Paduaweg) aan de leden van de klankbordgroep voorgelegd. Daar is niet op gereageerd. De vertegenwoordigers van de BOT in de klankbordgroep, een minderheid, kunnen zich nu niet in het eindadvies van de klankbordgroep vinden en dringen buiten het interactieve proces er op aan dat deze variatie alsnog in overweging genomen wordt.

Kortsluitroute autoverkeer

- **Geleiding van het gemotoriseerde verkeer over de parallelweg van de Nieuwe Dolderseweg is onderzocht en meegewogen.** Hiertoe heeft de Raad in november 2008 besloten. Technisch onderzoek door ProRail heeft uitgewezen dat van de bestaande tunnel in de parallelweg geen gebruik gemaakt kan worden, waardoor deze oplossing financieel niet haalbaar is. De kosten voor een nieuwe tunnel, verplaatsing van een relaishuis van het spoor en aanpassingen van de parallelweg worden globaal op minimaal 10 miljoen euro geschat. Deze betekenen een zodanig grote aanslag op het beschikbare budget dat de andere projectonderdelen daardoor in het gedrang komen. Ook verkeerstechnisch is de oplossing niet noodzakelijk. Na toetsing aan vastgestelde criteria en weging ten opzichte van andere oplossingen is geleiding over de parallelweg als oplossing door de klankbordgroep geschrapt.
- **In de grondexploitatie Den Dolder wordt uitgegaan van de bouw van 10 woningen in de vrije sector op het terrein van de voormalige gymzaal aan de Andreas Foxlaan.** Bij de realisering van de kortsluitroute 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.
- **Voor de voorgestelde oplossing is de medewerking van de Rijksgebouwendienst en het atelier Rijksbouwmeester nodig.** Het wegtracé van de doorgetrokken Andreas Foxlaan zal bij de aansluiting op de Nieuwe Dolderseweg over een klein deel van de noordoost kant van het landgoed Den Engh komen te lopen. Deze medewerking is schriftelijk aan de gemeente en ProRail toegezegd.
- **Aan een doorsnijding van het landgoed Den Engh wil de Rijksgebouwendienst en het atelier Rijksbouwmeester niet meewerken.** Dit standpunt is schriftelijk aan de gemeente en ProRail meegedeeld. In een tweede brief zal dit nog nader toegelicht worden.
- **Bij de voorgestelde oplossing voor de kortsluitroute voor autoverkeer zal met weerstand rekening gehouden moeten worden.** De direct betrokken bewoners van de Andreas Foxlaan hebben zich tijdens het interactieve planvormingsproces verenigd en door een juridisch adviseur laten vertegenwoordigen. Deze heeft bij het afsluiten van het interactieve proces namens hen aangegeven tegen de voorgestelde oplossing bezwaar te maken.

Herinrichting centrum

- **Bij het voorgestelde model voor de herinrichting van het centrum zal met weerstand rekening gehouden moeten worden.** Ter ondersteuning van advies 2. van het eindadvies van de klankbordgroep hebben de ondernemers in het centrum van Den Dolder, verenigd in Ondernemend Den Dolder, in december 2010 nogmaals schriftelijk aangegeven dat zij de bestaande situatie willen handhaven en door middel onderhoudsmaatregelen en aanvullende aankleding het centrum opgeknapt en verbeterd willen zien. Hierdoor zou volgens Ondernemend Den Dolder in deze tijd van economische crisis en bezuinigingen beduidend op de inrichtingskosten bespaard en de overlast tijdens de werkzaamheden tot een minimum beperkt kunnen worden. Na berekening van de globale kosten zou met dit voorstel een bedrag van € 175.000, - exclusief B.T.W. op de inrichtingskosten bespaard kunnen worden.
- **Door de afsluiting van de spoorwegovergang voor het doorgaande autoverkeer zal het centrum toch voor een belangrijk gedeelte heringericht moeten worden.** Alleen al ter plaatse van de spoorwegovergang zal de situatie ingrijpend veranderen, terwijl ook de voorzieningen voor het aan- en afrijdend bedienend vrachtverkeer (keerlus Paduaweg + bochtstralen bij aansluitingen) gerealiseerd moeten worden.
- **Tegelijkertijd met de omvorming van de spoorwegovergang en de herinrichting van het centrum zal er een geluidswerende voorziening langs de spoorbaan ter hoogte van de Fornheseflat gerealiseerd worden.** Hiervoor zal bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een voorstel voor een geluidsscherm moeten worden ingediend. Op basis van dit voorstel zal I&M de maximale schermkosten bepalen. Het onderzoek moet worden gebaseerd op bij ProRail op te vragen prognoses. De Milieudienst Zuid Oost Utrecht zal dit onderzoek en de aanvraag namens de gemeente Zeist verzorgen.
- **Bij de realisatie van een geluidsscherm langs de spoorbaan zal met weerstand rekening gehouden moeten worden.** Bewoners van de Fornheseflat hebben al aangegeven geen geluidsscherm ter hoogte van hun flat te willen hebben.

FINANCIËLE TOELICHTING**Langzaamverkeerstunnel**

- **De bijdrage van de gemeente Zeist aan de kosten van de langzaamverkeerstunnel bij de Tolhuislaan bedraagt € 500.000, -, exclusief B.T.W.** De overige kosten voor de realisatie van de langzaamverkeerstunnel, de kortsluitroute autoverkeer en de omvorming van de spoorwegovergang zijn voor rekening van ProRail.

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 realisering van de kortsluitroute voor autoverkeer over de Andreas Foxlaan zal dit terrein geheel of gedeeltelijk voor deze verkeersoplossing gebruikt gaan worden. 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 zal de hoogte van de compensatie bepaald worden.

Herinrichting centrum

- **De omvorming van de spoorwegovergang zal in combinatie met de herinrichting van het centrum van Den Dolder uitgevoerd worden.** Voor de herinrichting van het centrum van Den Dolder 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 B.T.W., 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 kunnen uitvoeren.

Overig

- **De kosten voor het opstellen van het verkeerscirculatieplan Den Dolder, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord worden gedekt uit de voor dit project beschikbaar gestelde budgetten.** In het collegebesluit van 21 december 2010 over het verkeerscirculatieplan 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 dit project beschikbaar gestelde budgetten.

JURIDISCHE ASPECTEN**Langzaamverkeerstunnel**

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

Herinrichting centrum

- **Voor de afsluiting voor doorgaand autoverkeer van de spoorwegovergang is een verkeersbesluit nodig.** Door de afsluiting voor doorgaand autoverkeer van de spoorwegovergang in de Dolderseweg zal de verkeersafwikkeling in het centrum van Den Dolder veranderen. Na afsluiting van de overgang en de herinrichting van het centrum zal er alleen nog sprake zijn bestemmingsverkeer en bedienend vrachtverkeer. Om de voorziening mogelijk te maken zal een procedure voor een verkeersbesluit voor de afsluiting van de spoorwegovergang voor doorgaand autoverkeer met een andere verkeersafwikkeling in het centrum doorlopen moeten worden. Een onderdeel van deze procedure is de mogelijkheid van beroep en bezwaar.

DUURZAME ASPECTEN

Met het project Centrum Den Dolder dient een goede, maatschappelijk aanvaardbare, duurzame, ruimtelijke invulling in Den Dolder te worden gerealiseerd. Met planvorming, uitwerking en uitvoering van de drie samenhangende deelplannen in samenspraak en samenwerking met de bewoners en ondernemers in Den Dolder, betrokken instanties en ProRail en Provincie is dit mogelijk. Het streven is dat er in Den Dolder (sociaal) veilige voorzieningen ontstaan, die als zodanig herkenbaar zijn en waarvoor een zodanig draagvlak is verkregen dat de inwoners er nog in lengte van jaren tevreden over zijn.

Voor de toekomstwaarde, of anders gezegd een duurzame ontwikkeling, zal gekeken worden naar de aspecten water, natuur, verkeer en leefbaarheid.

Voor een aantal onderwerpen wordt de basiskwaliteit via wetten geregeld, zoals voor geluid, stank, externe veiligheid, bodem, water, monumenten, archeologie, flora en fauna.

UITVOERING**Planning**

Met verwijzing naar onderstaande planning kan het volgende aangegeven worden:

- project verloopt momenteel volgens planning
- inspraakprocedure zal in het eerste kwartaal van 2011 gestart worden en eind tweede kwartaal 2011 afgerond zijn.

- onderdelen (project)procedures Wet ruimtelijke ordening zijn:
 - Bouwaanvraag
 - Verzoek herziening bestemmingsplan
 - Juridische inspraak
 - Besluitvorming (college-/raadsbesluit)
 - Bouwvergunning
- realisatie langzaamverkeerstunnel; van juni 2012 – juni 2013
- realisatie kortsluitroute autoverkeer: van september 2012 – juni 2013
- realisatie herinrichting centrumgebied (incl. omvorming spoorwegovergang): januari – september 2013
- bij planning is geen rekening gehouden met beroep- en bezwarenprocedures.

Langzaamverkeerstunnel	2010	2011	2012	2013
Vervolgbijsluit(en) klankbordgroep				
Opstellen VO incl. PVE				
Planvoorbereiding ProRail				
Bestemmingsplanprocedure/Projectbesluit				
(Bouw)Vergunningen				
Go/No besluit ProRail aanbesteding				
Aanbestedingsfase incl. beoordeling				
Toetsing + (voornemen tot) gunnen				
Engineering/Bouwwerkzaamheden				
Buitendienststelling (periode) - TVP				
Kortsluitroute autoverkeer	2010	2011	2012	2013
Vervolgbijsluit(en) klankbordgroep				
Opstellen VO incl. PVE				
Planvoorbereiding ProRail				
Bestemmingsplanprocedure/Projectbesluit				
(Bouw)Vergunningen				
Go/No besluit ProRail aanbesteding				
Aanbestedingsfase incl. beoordeling				
Toetsing + (voornemen tot) gunnen				
Engineering/Bouwwerkzaamheden				
Omvorming spoorwegovergang/ Herinrichting centrumgebied	2010	2011	2012	2013
Vervolgbijsluit(en) klankbordgroep				
Opstellen VO incl. PVE				
Planvoorbereiding OKRA + ProRail				
Bestemmingsplanprocedure/Projectbesluit				
(Bouw)Vergunningen				
Go/No besluit ProRail aanbesteding				
Aanbestedingsfase incl. beoordeling				
Toetsing + (voornemen tot) gunnen				
Engineering/Bouwwerkzaamheden				
Buitendienststelling (periode) - TVP				P.M.
Herinrichting centrumgebied				

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.

Communicatie in het voortraject

In het raadsbesluit van 11 november 2008 is als randvoorwaarde vastgelegd dat de uitwerking en uitvoering van de plannen in samenwerking met betrokken bewoners van Den Dolder, de provincie en ProRail zal geschieden.

In 2009 zijn de inwoners, verenigingen, instanties en ondernemers in Den Dolder via een brief geïnformeerd over de start van het project. Vervolgens is men uitgenodigd zich op te geven voor één of meer klankbordgroepen.

Voor elk van de drie onderdelen van het project is een klankbordgroep ingesteld. Een klankbordgroep bestond uit maximaal 20 leden en is minimaal 3 maal bijeen gekomen, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. De projectmanagers van de gemeente Zeist en ProRail, evenals de hen ter beschikking staande deskundigen, waren altijd aanwezig om toelichting te geven. De gemeente Zeist zorgde voor de verslaglegging.

In de startbijeenkomst van de klankbordgroepen zijn de aanwezigen op de hoogte gesteld van de uitgangspunten, de doelen en de randvoorwaarden van het project en is aangegeven wat er van de klankbordgroepen verwacht wordt. Bij de start is duidelijk gemaakt dat het raadsbesluit van 11 november 2008 het uitgangspunt is voor de planvorming van het project. Daarna werden de leden van de klankbordgroep uitgenodigd om hun wensen, ideeën e.d. “op papier” te zetten en deze ter kennis te brengen aan de projectmanager van de gemeente Zeist. Deze zijn door de externe bureaus Movares en OKRA in plannen uitgewerkt. In de laatste bijeenkomst(en) van de klankbordgroepen werd uiteindelijk tot eindadviezen voor een Voorlopig Ontwerp gekomen, die aan gemeente en ProRail zijn voorgelegd. Dat heeft geleid tot dit voorstel, dat de inspraakprocedure in zal gaan.

Rond de langzaamverkeertunnel is tijdens de planfase overleg geweest met projectontwikkelaar Kompaan Vastgoed, DOSC en de bedrijven aan de Willem Artszlaan. Rond de alternatieve autoroute is overlegd met de Rijksgebouwendienst van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Communicatie rond bekendmaking collegebesluit

Bij de bekendmaking van dit collegebesluit ligt de nadruk op de volgende inhoudelijke elementen:

- Hoofdboodschap uit het communicatieplan: “Gemeente en ProRail werken samen met inwoners en bedrijven aan een totale herziening van het centrumgebied rond station en spoor van Den Dolder en zorgen daarmee voor oplossen van files en wachttijden, betere verkeersveiligheid en nieuwe kansen voor een samenhangend en voor iedereen toegankelijk ingericht centrum.”
- De voorgestelde keuzes van college en ProRail.
- Betrokkenheid samenleving Den Dolder in het voortraject, door middel van interactieve planvorming met klankbordgroepen.
- Vervoltraject: inspraak: iedereen/belanghebbenden kan reageren op de plannen.

De bekendmaking van het collegebesluit vraagt om een zorgvuldige timing en volgorde van het informeren van doelgroepen. In onderstaande tabel is dit uitgewerkt.

Actie	Doelgroep	Datum
1. Raadsbrief	Raadsleden	Z.s.m. na collegebesluit
2. Bewonersbrief (mogelijk verschillende versies, afgestemd op de groepen ontvangers)	Klankbordgroepleden, BDD, ondernemersvereniging, direct aanwonenden (Tolhuislaan, Andreas Foxlaan, DOSC, brede school)	Dag na de brief aan de raad (zie punt 1)
3. Persbericht, artikel website, artikel gemeentepagina, webteksten op www.zeist.nl/centrumdendolder aanpassen en aanvullen (geadviseerde varianten op kaart tonen, collegebesluit verwerken in de tekst)	Brede samenleving	Dag na de brief aan klankbordgroepleden e.d. (zie punt 2)

Communicatie rond de inspraak

Twee weken na het collegebesluit start de inspraaktermijn van zes weken. In de communicatie ligt de nadruk op de volgende inhoudelijke elementen.

- Hoofdboodschap uit het communicatieplan: “Gemeente en ProRail werken samen met inwoners en bedrijven aan een totale herziening van het centrumgebied rond station en spoor van Den Dolder en zorgen daarmee voor oplossen van files en wachttijden, betere verkeersveiligheid en nieuwe kansen voor een samenhangend en voor iedereen toegankelijk ingericht centrum.”
- De voorgestelde keuzes van college en ProRail.

- Betrokkenheid samenleving Den Dolder in het voortraject, door middel van interactieve planvorming met klankbordgroepen.
- Inrichting van het inspraaktraject:
- Alle reacties worden serieus gewogen.

De communicatie rondom de inspraak is als volgt:

Actie	Doelgroep	Datum
1. Start inspraak, stukken ter inzage in gemeentehuis en Pelita in Den Dolder. Stukken ook beschikbaar op www.zeist.nl .	Samenleving Den Dolder	Twee weken na collegebesluit
2. Uitnodigingsbrief huis-aan-huis in Den Dolder over inspraak en inspraakbijeenkomst. Ook verwijzing naar de website.	Samenleving Den Dolder	Twee weken na collegebesluit
3. Inspraakbijeenkomst in de vorm van een inloopbijeenkomst. Op locatie in Den Dolder. Panelen met informatie. Portefeuillehouder en projectmedewerkers lopen rond voor beantwoorden van vragen. Tevens is de wijkhouder aanwezig. Bezoekers kunnen ter plaatse inspraakformulier invullen, of deze later inleveren. Inspraakformulier is daarna nog vanaf de website te downloaden of in te vullen.	Samenleving Den Dolder	Vier weken na collegebesluit
4. Inspraak leidt tot inspraaknota en definitief collegevoorstel. In dat collegevoorstel wordt het vervolg van de communicatie uitgewerkt.	college	2 ^e kwartaal 2011

Evaluatie/controle door de raad

Vanaf oktober 2009 is de Raad door middel van kwartaalrapportages over de voortgang van het project geïnformeerd en zal gedurende het project op deze manier geïnformeerd blijven worden. Daarnaast zal de Raad met een aparte raadsbrief actief over het besluit van het college geïnformeerd worden.

Bijlagen

1. Raadsbesluit 08RAAD0304 van 11 november 2008
2. Eindadvies klankbordgroep Langzaamverkeerstunnel Tolhuislaan van 20 september 2010
3. Schetsontwerp variant B2
4. Schetsontwerp variant B4
5. Schetsontwerp variant B6 “Omklap”
6. Eindadvies klankbordgroep Kortsluitroute autoverkeer van 6 september 2010
7. Overzicht variant A1
8. Overzicht variant A1’
9. Overzicht variant A1”
10. Overzicht variant Advies 2
11. Overzicht variant Advies 3
12. Eindadvies klankbordgroep Omvorming spoorwegovergang/Herinrichting centrumgebied van 13 september 2010
13. Model 1 – Haaksparkeren
14. Model – Bestaande situatie