

Plan van aanpak Programma Spoorzone Rijen ontwerp-voorbereidingsfase 2020-2021



Programma : *Spoorzone Rijen*
Programmanager : *Fons Meijer*
Datum : *7 januari 2020*
Corsanummer : *19int08971*
Status : *vastgesteld in collegevergadering d.d. 14 januari 2020*
Fase : *ontwerp-voorbereidingsfase*
Integraal opgesteld met: *programmteam Spoorzone (Jeroen Leemans, Gertjan Smit, Jeroen Tolboom, Renate van Strien, Jelle Lauf, Michelle Korst, Jurrian Witzand, Joep Laming, Peter Rutgers, Diana Franken en Nathalie van Baardwijk)*

Plan van aanpak Programma Spoorzone Rijen, ontwerp- en voorbereidingsfase 2020-2021

1. Inleiding
 - 1.1. Aanleiding
 - 1.2. Besluitvorming
 - 1.3. Aanpak programma
 - 1.4. Leeswijzer
2. Programmabeschrijving
 - 2.1. Doelstelling en resultaten
 - 2.2. Uitgangspunten
 - 2.3. Relevante ontwikkelingen
 - 2.3.1. Regionaal/nationaal
 - 2.3.2. Lokaal
 - 2.4. Programma afbakening
3. Fasering en beheersaspecten
 - 3.1. Ontwerp en voorbereidingsfase
 - 3.2. Beheersaspecten
 - 3.2.1. Tijd
 - 3.2.2. Geld
 - 3.2.2.1. Krediet aanvraag en reserveringen
 - 3.2.2.2. Bestuursovereenkomst Spoorzone
 - 3.2.2.3. Financiële risico's
 - 3.2.3. Programma organisatie
 - 3.2.3.1. Opdrachtgevers
 - 3.2.3.2. Programma organisatie
 - 3.2.3.3. Betrokkenen
 - 3.2.4. Informatie en communicatie
 - 3.2.5. Kwaliteit
4. Deelprojecten met resultaatgebieden
 - 4.1. Planuitwerking
 - 4.2. Inrichting
 - 4.3. Bestemmingsplan en Wet voorkeursrecht gemeenten
 - 4.4. Samenhangende projecten

Bijlagen:

1. *Plan van aanpak communicatie Spoorzone*

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Gilze en Rijen wil een Spoorzone ontwikkelen waar het goed en veilig wonen, werken en reizen is. Dit is vastgelegd in de Toekomstvisie Spoorzone Rijen van eind 2013. Centraal in deze visie staat de stationsomgeving, de verbinding met de rest van de gemeente en de bereikbaarheid en ontwikkeling van Rijen Zuid. De gemeente wil een veilige oversteek voor alle lokale verkeer, een aantrekkelijk gebied, veilige perrons, een verlaging van de geluidsbelasting en een frisse, groene en moderne uitstraling van de stationsomgeving die past binnen de kern Rijen.

Daarbij werkt de gemeente samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Brabant, NS, ProRail, en overige betrokkenen zoals omwonenden, bedrijven en inwoners.

De verbetering van de stationsomgeving hangt ook samen met andere ontwikkelingen zoals de realisatie van een snelfietsroute, het groot onderhoud door de provincie aan de N631 en de aanpak van de N282, de ontwikkelingen van Leystromen in Rijen Zuid, het centrumplan Rijen Oost, de aanpak van de trillingen en de plaatsing van geluidsschermen.

Om de stationsomgeving te verbeteren en bovenstaande ontwikkelingen mogelijk te maken, hebben we een programma Spoorzone binnen de gemeente Gilze en Rijen ingericht en werken we nauw samen met diverse partners. Voorliggend plan van aanpak beschrijft wat we gaan doen in de komende periode 2020-2021. Met dit plan geeft het College van B&W aan wat zij de komende tijd gaat doen aan planvorming voor de spoorzone. Tevens worden hiermee alle betrokkenen geïnformeerd.

1.2. Besluitvorming

- Raadsbesluit op 9 juli 2018: voorkeursalternatief van een auto te gast tunnel ter plaatse van de huidige overweg Julianastraat/Stationsstraat.
- Raadsbesluit op 10 september 2018: vestiging van een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg).
- Raadsbesluit 12 november 2018: keuze voor een westelijk tracé

Op 30 september 2019 heeft de raad kennis genomen van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek en de inpassingsonderzoeken Noord (Stationsstraat) en Zuidoost (Julianastraat en Parallelweg), waarbij de veiligheid en de fysieke inpasbaarheid van de te realiseren onderdoorgang Julianastraat-Stationsstraat werd aangetoond. De raad heeft vervolgens het college opdracht gegeven om de komende twee jaren de herontwikkeling van de stationsomgeving (het voorkeursalternatief) verder voor te bereiden, totdat deze gereed is voor aanbesteding. De voorgestelde inrichting als woonstraat voor de Julianastraat en Stationsstraat, het kruispunt met de Constance Gerlingsstraat en de inrichting van de spoorwegonderdoorgang zoals vastgelegd in het voorkeursalternatief is hierbij het uitgangspunt.

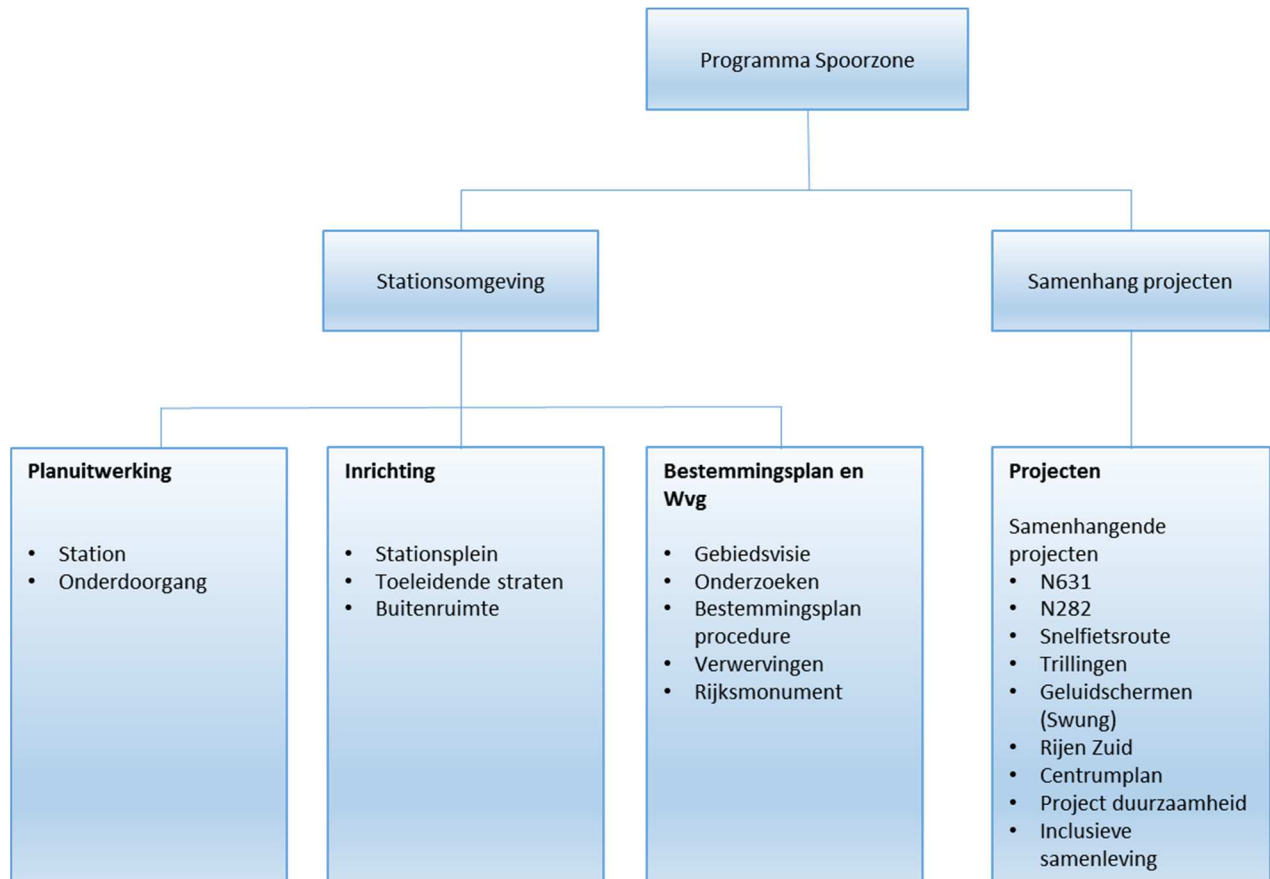
Voor deze ontwerp- en voorbereidingsfase (planuitwerkingsfase) heeft de raad een krediet van €1,8mln beschikbaar gesteld uit de bestemmingsreserve Spoorzone.

1.3 Aanpak programma

Het programma Spoorzone bestaat uit deelprojecten en heeft een relatie met verschillende projecten die een andere opdrachtgever hebben.

Door de inrichting als programma is het mogelijk gericht te sturen op de onderlinge verbanden met de deelprojecten. Hierdoor stemmen we de verschillende deelprojecten op elkaar af en bewaken daarbij de programmadoelstelling.

We kennen de volgende deelprojecten binnen het programma Spoorzone:



Er is een programmateam gevormd onder leiding van de programmamanager waarin de interne (gemeentelijke) projectleiders en adviseurs participeren. Het programmateam richt zich op de voortgang en de samenhang van de projecten en het realiseren van de doelstellingen en resultaten.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 bakenen we het programma af en omschrijven wij de doelstelling, het gewenste resultaat, de uitgangspunten en relevante ontwikkelingen. Vervolgens omschrijven we in hoofdstuk 3 in welke fase van het proces we zitten; de ontwerp- en voorbereidingsfase. Daarbij gaan we in op de verschillende beheersaspecten (tijd, geld, programma organisatie, informatie en communicatie, kwaliteit).

Zoals beschreven bestaat het programma uit verschillende deelprojecten (stationsomgeving waaronder planuitwerking, inrichting, bestemmingsplan en Wvg, en de samenhang met verschillende projecten). Deze werken we in hoofdstuk 4 verder uit.

2. Programmabeschrijving

2.1. Doelstelling en resultaten

De doelstelling van dit programma is het realiseren van een Spoorzone waar het goed en veilig wonen, werken en reizen is. We willen de stationsomgeving verbeteren in samenhang met andere projecten in Rijen.

Hiermee willen we de volgende resultaten bereiken:

- een aantrekkelijker verblijfsgebied voor gebruikers en omwonenden;
- het stationsgebied wordt een betere entree naar de kern van het dorp;
- een veiliger toegankelijkheid van/naar het station;
- een betere bereikbaarheid van het Openbaar Vervoer (trein en bus);
- verbetering van de verbinding tussen Rijen Noord en Zuid;
- een veilige onderdoorgang;
- terugdringen van geluidsoverlast.

Op regionale schaal draagt de sanering van overweg en overpad bij aan de robuustheid van de Brabantroute en is het een antwoord op de intensivering van het treinverkeer tussen Breda en Tilburg.

De integrale aanpak van de stationsomgeving biedt de mogelijkheid om verbeteringen aan het spoor te realiseren, wensen voor de stationsomgeving te honoreren en dit te combineren met de overige deelprojecten binnen onze gemeente.

Op het eind van de ontwerp- en voorbereidingsfase zorgt het programmateam Spoorzone dat de werkzaamheden in de Spoorzone kunnen worden aanbesteed. Dat vraagt om de volgende resultaten:

- een uitgewerkt en samenhangend ontwerp van het station, onderdoorgang, stationsplein, buitenruimte en straten;
- een vastgesteld bestemmingsplan;
- de woningen waarop Wvg is gevestigd, zijn in bezit van de gemeente;
- voldoende budget, onderbouwd met een raming en overeenkomsten met partners.

2.2. Uitgangspunten

Van juli 2018 tot juli 2019 hebben onderzoeken plaatsgevonden naar de verkeersveiligheid in de toekomstige onderdoorgang, de inpassing van de onderdoorgang in de Julianastraat en de Stationsstraat en de technische haalbaarheid van het voorkeursalternatief. Tevens is veelvuldig overlegd met een belanghebbendengroep en gesproken met direct aanwonenden. Met ministerie en provincie zijn afspraken gemaakt over hun bijdrage aan het project.

Op basis van eerder genomen raadsbesluiten, kennen we de volgende uitgangspunten voor de verdere planuitwerking:

- Een onderdoorgang ter plaatse van de huidige spoorwegovergang Julianastraat-Stationsstraat die geschikt is voor fietsers, gemotoriseerd verkeer en hulpdiensten en niet voor vrachtverkeer.
- Het tracé Julianastraat-Stationsstraat wordt een erftoegangsweg met een woonstraatprofiel.

Dit profiel wordt over het tracé Julianastraat-Stationsstraat doorgetrokken, ook in de onderdoorgang. Dit betekent tevens een mogelijke aanpassing van delen van toeleidende straten en van kruispunten bij de Ericssonstraat, Karel Doormanstraat en Constance Gerlingsstraat.

- Bij het station wordt het huidige eilandperron vervangen door twee zijperrons (één aan de Noordzijde en één aan de Zuidzijde); het wachtspoor (3e spoor) wordt gesaneerd en het station(perron) wordt ook bereikbaar vanaf de zuidzijde.
- De perrons worden bereikbaar vanaf maaiveld en vanuit de onderdoorgang door middel van trappen en liften.
- Om de onderdoorgang te realiseren en de bereikbaarheid vanuit de zuidzijde te verbeteren zijn verwervingen van panden aan de Julianastraat (West- en Oostzijde) noodzakelijk. Een aantal panden is reeds aangekocht.
- Het Koolaspad wordt een toegangsweg voor enkele panden aan de Stationsstraat (Westzijde) en krijgt een nieuw wegprofiel.
- In het programma Spoorzone wordt een deel van de snelfietsroute ingepast (tracé Vincent van Goghstraat – Anne Frankplein).
- De rijwielstalling bij het station wordt uitgebreid.
- Bij het ontwerp van de buitenruimte is een groene uitstraling van belang conform het Groenstructuurplan Gilze en Rijen van februari 2011.
- Inpassing geluidschermen (locatie en hoogte) op basis van aanvullend geluidsonderzoek.
- Uitslag onderzoek trillingen in relatie tot de onderdoorgang.

In deze fase van planuitwerking besteden we aandacht aan de bouwmethodes, bouwfaserings van het integrale project en inrichting van toeleidende straten en Stationsplein. Ook de wensen en zorgen van omwonenden/bedrijven die woonachtig zijn of hun bedrijf gevestigd hebben in de Spoorzone komen aan de orde.

2.3 Relevante ontwikkelingen

2.3.1. Regionaal/nationaal

Op nationale schaal speelt een aantal ontwikkelingen op OV-gebied (openbaar vervoer). De corridor Breda-Tilburg als onderdeel van het tracé Eindhoven-Rotterdam, wordt belangrijker en intensiteiten nemen toe. Op het tracé Eindhoven-Rotterdam gaan er per richting vier in plaats van twee intercity's rijden en neemt het aantal sprinters toe van twee naar vier. Het aantal paden ('slots') voor goederentransport neemt af.

Met deze intensivering neemt het belang van een robuuste Brabantroute toe. ProRail wil zoveel mogelijk verstoringen voorkomen. Het opheffen van overwegen is daar onderdeel van. De beoogde ontwikkelingen in Rijen leiden tot het opheffen van twee overwegen; Julianastraat-Stationsstraat en N631, en van een overpad op het huidige station. Ze dragen daarmee bij aan de robuustheid van het spoor. Tevens zorgt dit voor andere opties in de realisatie van geluidschermen, die door het opheffen van de overweg Julianastraat- Stationsstraat niet meer onderbroken worden.

Op nationale schaal komt er steeds meer aandacht voor de overlast van trillingen en geluid en de maatregelen die hiertegen kunnen worden getroffen. Regelmatig worden inwoners van Gilze en Rijen geïnformeerd door ProRail over de voortgang hiervan. Het programma Spoorzone volgt deze ontwikkelingen nauwlettend. De verantwoordelijkheid ligt echter niet bij het programma. Wel zal

vanuit het programma worden onderzocht wat de effecten zijn van de onderdoorgang op trillingen en geluid.

2.3.2 Lokaal

Lokaal is er een aantal ontwikkelingen die het belang van het programma onderstreep. Leidend daarbij is de Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen (vastgesteld door de gemeenteraad in februari 2018) waarin de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Rijen is beschreven.

In de structuurvisie is o.a. het behoud en versterking van het karakter van de lintbebouwing, een verbetering van de openbare ruimte en een compact en autoluw centrum dat goed bereikbaar is, opgenomen. Daar sluit het programma Spoorzone op aan.

Binnen Rijen zijn verder de beoogde ingrepen relevant aan het Centrumplan, de N282, de N631 en de snelfietsroute. Vanuit het programma Spoorzone bezien gaat het vooral om afstemming. Tenslotte bestaan er vanuit woningcorporatie Leystromen plannen voor Rijen Zuid die de ontwikkeling van de Spoorzone raken. In hoofdstuk 4 gaan we hier nader op in.

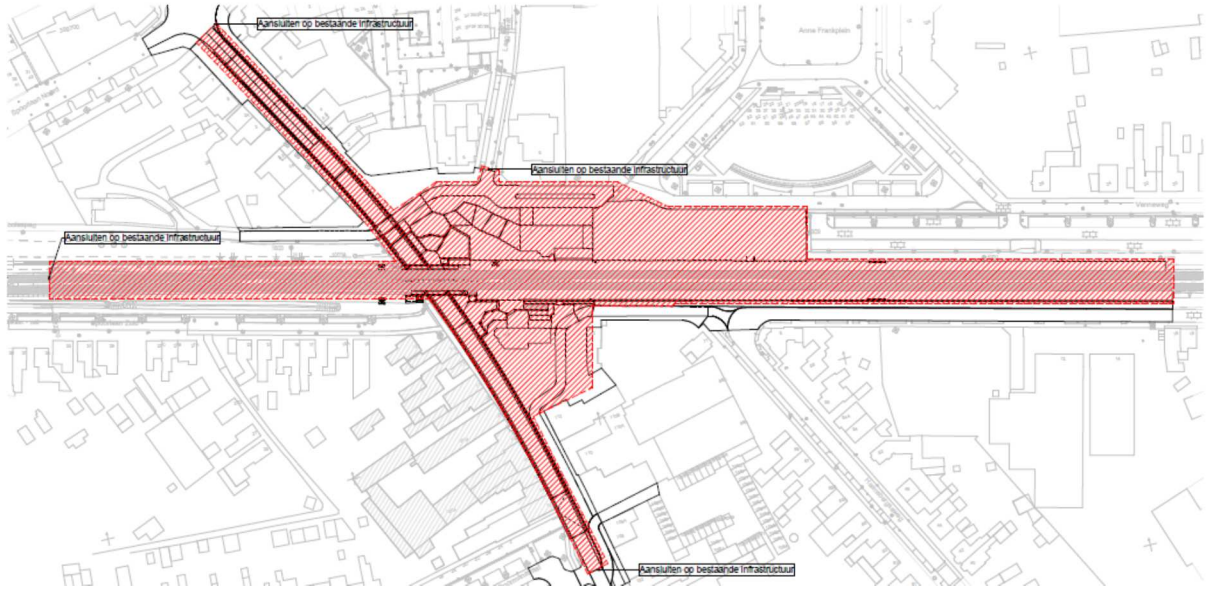
2.4. Programma afbakening

Dit programma richt zich primair op verbetering van het station en de omgeving daarvan. Het kan echter niet los worden gezien van een aantal andere projecten en ontwikkelingen zoals die hierboven zijn benoemd.

Het programma bakenen we af in de volgende deelprojecten met resultaatgebieden:

Deelprojecten	Resultaat
Stationsomgeving: - Planuitwerking en inrichting - Bestemmingplan en Wvg	- een uitgewerkt en samenhangend ontwerp van het station, onderdoorgang, stationsplein, buitenruimte en straten; - voldoende budget, onderbouwd met een raming en overeenkomsten met partners. - een vastgesteld bestemmingsplan; - de woningen waarop Wvg is gevestigd, zijn in bezit van de gemeente;
Samenhangende projecten: - N631 - N282 - Snelfietsroute - Trillingen - Geluidschermen (project Swung) - Rijen Zuid - Centrumplan - Project duurzaamheid - Inclusieve samenleving	Heringerichte stationsomgeving die is afgestemd met de andere projecten

Het programma Spoorzone heeft betrekking op de Spoorzone en de toeleidende straten. Op de kaart hieronder is de Spoorzone zelf aangegeven. De toeleidende straten waar veranderingen plaatsvinden zijn de Ericssonstraat, Julianastraat, Stationsstraat (inclusief kruispunt Constance Gerlingstraat) en Karel Doormanstraat.



3. Fasering en beheersaspecten

3.1. Ontwerp- en voorbereidingsfase

Deze fase loopt vanaf de voortgangsbeslissing van de raad van Gilze en Rijen op 30 september 2019 tot en met de realisatiebeslissing (naar verwachting in 2021). Nadat de gemeenteraad en de andere opdrachtgevers rijk en provincie een realisatiebeslissing hebben genomen en nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, kan de aanbesteding van de realisatie starten. De ontwerp- en voorbereidingsfase levert een voldragen plan, wat we op de markt kunnen brengen.

3.2. Beheersaspecten

We beschrijven hieronder de volgende beheersaspecten:

- tijd
- geld
- programma organisatie
- informatie en communicatie
- kwaliteit

3.2.1. Tijd

Het overzicht van mijlpalen hieronder geeft de planning van het programma Spoorzone tot het moment van realisatie. In het schema lopen twee hoofdlijnen parallel: het bestemmingsplan en de (technische) planuitwerking. Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt gestart met een gebiedsvisie. In Q4 2020 brengen we een ontwerp bestemmingsplan in procedure. De planuitwerking is gereed in het najaar van 2021. Op basis hiervan kan een realisatiebeslissing worden genomen.

Wanneer	Wat
December 2019	Gebiedsvisie gereed
Januari 2019-maart 2020	Gebiedsvisie bespreken
Maart 2020	Gebiedsvisie vaststellen
Maart 2020	Bestuursovereenkomst ondertekenen
Maart 2020	Plan van Aanpak planuitwerkingsfase ProRail gereed; start planuitwerking
Mei/juni 2020	Voorontwerp Bestemmingsplan (VO BP) ter inzage
Q4 2020	Ontwerp Bestemmingsplan (OBP)
Juni 2021	Vaststelling Bestemmingsplan
Augustus 2021	Bestemmingsplan van kracht na inzage termijn
Najaar 2021	Planuitwerking gereed; realisatiebeslissing
Begin 2023	Bestemmingsplan onherroepelijk (afhankelijk van procedures), start aanbesteding
2023	Buitendienststelling Tilburg, mogelijke realisatie onderdelen station en snelfietsroute
2024/25	Realisatie onderdoorgang en inrichting buitenruimte

Aan het begin van de ontwerp-voorbereidingsfase zal een gedetailleerde planning worden opgesteld op basis van de mijlpalen in bovenstaand overzicht. Deze planning wordt elk kwartaal geactualiseerd om de voortgang van het werk te monitoren.

3.2.2 Geld

3.2.2.1 Kredietaanvraag en reserveringen

We gaan uit van een totale gemeentelijke bijdrage van €10.500.000 aan het programma Spoorzone, exclusief de uren die aan dit project besteed zijn en besteed gaan worden. In de periode van 2016 t/m maart 2021 verwachten we in totaal €1.150.000 aan uren te maken.

Tot op heden is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van in totaal €640.000 en een krediet van €1.815.000 voor de realisatie van de planuitwerkingsfase. Het gaat dus om een totaal voorbereidingskrediet van €2.455.000. Hiervan heeft €1.150.000 betrekking op projecturen en €1.305.000 op kosten die ten laste komen van het programma Spoorzone. Ook is al een krediet van €5.000.000 beschikbaar gesteld voor grond en opstal aankopen inclusief onderhoud. Dit betekent dat van het bedrag van €10.500.000 nog €4.195.000 resteert voor de realisatie van het programma Spoorzone. Zie onderstaande tabel.

	Project Spoorzone	Uren intern + proj. management extern	Totaal
Vorbereidingskrediet	€ 169.000	€ 471.000	€ 640.000
Extra voorbereidingskrediet	€ 1.136.000	€ 679.000	€ 1.815.000
Subtotaal	€ 1.305.000	€ 1.150.000	€ 2.455.000
Krediet aankoop gronden	€ 5.000.000		€ 5.000.000
Resterend voor realisatie	€ 4.195.000		€ 4.195.000 *
Totaal	€ 10.500.000	€ 1.150.000	€ 11.650.000

* Let op: dit is exclusief de ambtelijke uren/uren externe projectbegeleiding die nog gemaakt gaan worden in de realisatiefase.

In de begroting hebben wij twee dekkingsbronnen om de kosten voor het programma Spoorzone te bekostigen.

- 1) De bestemmingsreserve Spoorzone; incidentele dekking van incidentele (voorbereidings)kosten. Te denken valt hierbij aan:
 - Kosten die ineens mogen worden afgeschreven zoals voorbereidingskosten;
 - Afwaarderingen die gedaan moeten worden (van aangekochte percelen/gronden);
 - Resultaat van de grondexploitatie die binnen het gebied Spoorzone geopend wordt;
 - De projectrisico's zoals samengevat in de risicoanalyse.
- 2) De stelpost ruimtelijke projecten; structurele dekking van structurele kosten. Te denken valt hierbij aan:
 - De structurele kosten van de panden die we aangekocht hebben en gaan aankopen;
 - De kapitaallasten van het uitvoeringskrediet.

3.2.2.2 Bestuursvereenkomst Spoorzone

Via verschillende programma's dragen drie opdrachtgevers financieel bij aan het programma Spoorzone: gemeente, provincie en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. ProRail draagt bij via haar programma middelen en tekent een aparte overeenkomst met de gemeente. Met de drie opdrachtgevers maken we afspraken over de bijdragen en de risicoverdeling. Tevens maken we afspraken over de financiering van de planuitwerking. Deze afspraken leggen we vast in een bestuursvereenkomst. Naar verwachting kunnen we deze overeenkomst in maart 2020 ondertekenen met het ministerie en de provincie. De bijdragen van partijen is samengevat in onderstaande tabel.

Partner	Bijdrage in € mln.
Ministerie van IenW	€16,04
Provincie	€14,27
Gemeente	€10,00
ProRail/NS	€ 2,13
Totaal	€42,44

De kosten van de ontwerp- en voorbereidingsfase worden geraamd op €2,1mln. Met de opdrachtgevers is een gelijke verdeling van deze kosten afgesproken (elke partij €700.000). Deze kosten zijn onderdeel van de bijdragen van partijen van in totaal €42mln en betreffen derhalve een voorfinanciering.

3.2.2.3 Financiële risico's

In 2019 is het programma Spoorzone gestart met een risico-inventarisatie. Het gaat dan om risico's die zich kunnen voordoen voor de gemeente en die niet zijn afgedekt in het onvoorzien als onderdeel van de kostenraming. Enerzijds is de risico-inventarisatie bedoeld om beheersmaatregelen te benoemen en te monitoren. Anderzijds leidt de inventarisatie tot een reservering in het weerstandsvermogen van de gemeente. Van de risico-inventarisatie wordt 2x per jaar een update gemaakt.

De huidige fase van ontwerp- en voorbereiding kent een aantal specifieke risico's. De gemeente draagt €0,7mln bij aan de totale kosten van de planuitwerking en maakt daarnaast eigen apparaatskosten (zie paragraaf 3.2.2.1). Mocht de realisatie uiteindelijk in de beoogde vorm niet doorgaan dan moeten deze kosten als verloren worden beschouwd. Daarnaast zijn er de risico's van kostenoverschrijdingen. Monitoring van de kosten en zorgvuldige besluitvorming in gemeenteraad en met opdrachtgevers zijn beheersmaatregelen bij deze risico's.

3.2.3 Programma organisatie

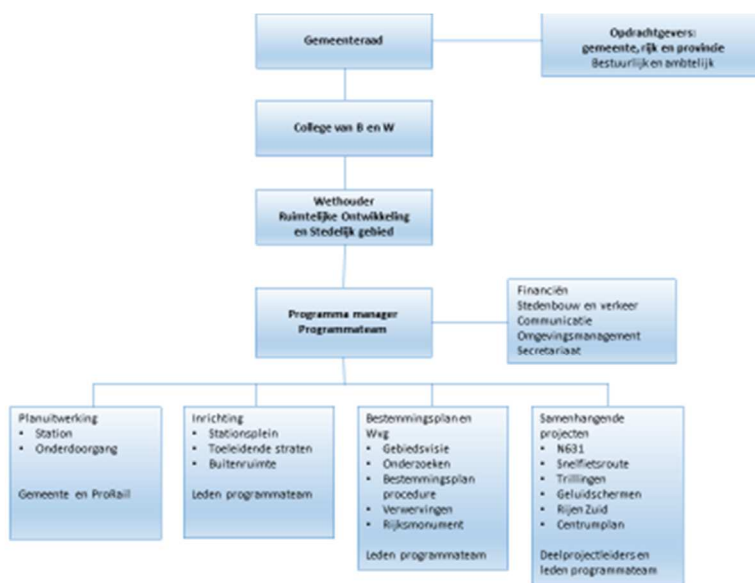
3.2.3.1 Opdrachtgevers

De opdrachtgevers voor dit programma zijn gemeente, provincie en ministerie van IenW. De gemeente is opdrachtgever voor ProRail en andere organisaties die werken aan de Spoorzone en fungeert daarmee als penvoerder voor de opdrachtgevers. De opdrachtgevers komen met regelmaat bijeen om de voortgang te bespreken. Het maken en vaststellen van een bestuursvereenkomst is één van de belangrijkste resultaten van het opdrachtgeversoverleg.

3.2.3.2 Programma-organisatie

Binnen de gemeente is een programma-organisatie ingericht onder leiding van een programmamanager. Deze programma-organisatie zorgt voor de samenhang van de verschillende deelprojecten. Ook de projecten waarvoor de gemeente geen opdrachtgever is, worden vanuit het programma gevolgd en intern gecoördineerd.

Bestuurlijk opdrachtgever voor het programma Spoorzone is de wethouder ruimtelijke ontwikkeling stedelijk gebied. De programmamanager stuurt de betrokken ambtelijke organisatie aan en rapporteert aan het bestuur. Bestuurlijke kwesties worden via de programmamanager voorgelegd.



Voor de verschillende projecten van het programma zijn projectleiders verantwoordelijk die samen met de interne adviseurs met regelmaat bij elkaar komen binnen het programmateam Spoorzone. Het is de verantwoordelijkheid van de projectleiders om de overige programmameden te informeren over hun project, dwarsverbanden te signaleren en daarop te anticiperen.

De programmamanager is eindverantwoordelijk voor de samenhang en afstemming tussen de deelprojecten en het programma Spoorzone en daarnaast voor het bewaken van de doelstellingen van het programma. De bijeenkomsten met de programmameden vindt structureel plaats. Om de dwarsverbanden in het programma goed in beeld te houden vindt wekelijks een korte uitwisseling plaats tussen alle programmamedewerkers. Maandelijks is er een uitgebreidere en inhoudelijke programmateam-bijeenkomst. Een communicatieteam komt wekelijks bij elkaar om de communicatie over het programma en de overige projecten te stroomlijnen. Alle communicatie verloopt via dit communicatieteam.

3.2.3.3 Betrokkenen

Naast de interne organisatie hebben we ook met verschillende externe organisaties te maken. Door middel van een omgevingsanalyse zijn alle betrokkenen in beeld gebracht, inclusief de partners met

wie we samenwerken. In de volgende paragraaf en het bijgevoegde communicatieplan gaan we hier nader op in.

3.2.4 Informatie en communicatie

We hebben een communicatieplan (bijlage 1) opgesteld voor deze nieuwe fase (ontwerpvoorbereidingsfase). Dit hebben we gedaan op basis van de evaluatie van het vorige plan van aanpak communicatie en bewonersparticipatie 2018-2019 (deze was als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel van 30 september 2019). Daarnaast hebben een omgevingsanalyse uitgevoerd.

Onze kernopdracht is om alle betrokkenen te informeren over het programma Spoorzone en (meer) omwonenden, bedrijven en bewoners te betrekken bij het programma Spoorzone. We haken hierbij aan bij overige ontwikkelingen in onze gemeente omdat deze elkaar kunnen versterken.

Afhankelijk van de opdracht betrekken we omwonenden, bedrijven en bewoners tijdig en op verschillende manieren bij de planontwikkeling. Dit doen we via persoonlijke gesprekken, informatiebijeenkomsten voor omwonenden/bedrijven, inloopavonden voor alle betrokkenen en aparte bijeenkomsten gericht op een bepaald onderwerp bijvoorbeeld de gebiedsvisie.

We zullen twee maal per jaar een voortgangsrapportage aan de gemeenteraad sturen over de beheersaspecten. Nadere informatie vindt u in het bijgevoegd communicatieplan inclusief omgevingsanalyse.

3.2.5 Kwaliteit

Zorgvuldigheid in het besluitvormingsproces is in dit programma van groot belang. Het programma betreft een belangrijke financiële investering van en voor de gemeente, provincie en rijk en staat in de belangstelling van bewoners, media en gemeenteraad. Beslissingen en de daarbij horende procesgang bereiden we goed voor met onze partners. We zorgen ervoor dat alle betrokkenen tijdig en goed worden geïnformeerd en hebben speciale aandacht voor de omwonenden en bedrijven die wonen of hun bedrijf hebben gevestigd in de spoorzone waar we ingrepen doen.

De ruimtelijke kwaliteit borgen we in het ontwerp van de plannen en de inrichting van het stationsgebied (inclusief snelfietsroute en geluidsschermen). Tevens stemmen we het ontwerp van station en onderdoorgang en de inrichting van de Spoorzone af met de overige ontwikkelingen zoals de aanpak van de N631-N282, centrumplan Rijen, aanpak van trillingen en ontwikkelingen in Rijen Zuid. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt steeds naar het integrale plan gekeken. Inrichting van de buitenruimte en ontwerp van het station en de onderdoorgang vormen daarbij één geheel. Stedenbouwkundig wordt de samenhang geborgd. Dit sluit overigens niet uit dat onderdelen apart worden gecontracteerd. Het ontwerp komt integraal tot stand.

4. Deelprojecten

Binnen het programma onderscheiden we verschillende deelprojecten:

- Stationsomgeving

Resultaten:

- Een uitgewerkt en samenhangend ontwerp en engineering van station en onderdoorgang, contracteringsplan; gereed voor aanbesteding.
- Een uitgewerkt en samenhangend ontwerp Stationsplein, toeleidende straten, buitenruimte; gereed voor aanbesteding.
- En vastgesteld bestemmingsplan en verworven Wvg panden.

- Samenhangende projecten

Resultaat: heringerichte stationsomgeving dat is afgestemd met de plannen van de N631, N282, snelfietsroute, trillingen, geluidschermen (project Swung), Rijen Zuid, Centrumplan, project duurzaamheid en project inclusieve samenleving.

Hieronder worden deze onderdelen verder beschreven.

4.1. Planuitwerking

De planuitwerking houdt de nadere technische uitwerking in van het voorkeursalternatief zoals dat op 9 juli 2018 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze planuitwerking leidt uiteindelijk tot een realisatiebeslissing en is de basis voor de aanbestedingsstukken.

Specifiek ten behoeve van de planuitwerking schrijft ProRail een plan van aanpak waarin wordt ingegaan op scope, planning, risico's, financiën en organisatie. Daarbij wordt ook eventuele verdeling van de projectscope tussen gemeente en ProRail beschreven. Onderwerpen die aan de orde komen in de planuitwerking zijn onder andere de bouwmethode en -fasering, conditioneringsonderzoeken (bodemkwaliteit, Niet Gesprongen Explosieven, kabels en leidingen e.d.), kostenraming en contracteringswijze voor de realisatie.

De kosten van de planuitwerking worden in het plan van aanpak van ProRail begroot. Het plan van aanpak van ProRail wordt aangeboden aan de gemeente als opdrachtgevende partij namens de gezamenlijke opdrachtgevers.

4.2. Inrichting

Het integrale ontwerp, als resultaat van de planuitwerking, wordt als basis gebruikt om de inrichting van stationsplein, toeleidende straten en overige buitenruimte verder te detailleren. De onderdelen worden in samenhang ontworpen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met ontwikkelingen zoals de aanpak van de N631, N282, het centrumplan, en Rijen Zuid.

Het Stationsplein vraagt speciale aandacht. Hier komen verschillende functies samen: snelfietsroute, park & ride, OV (bussen), kiss & ride, fietsenstalling, en het station. Om dit goed in te passen is een ontwerp nodig wat enerzijds rekening houdt met genoemde functionaliteiten en anderzijds met de beoogde kwaliteit. Hierbij staat een volwaardige en prettige entree van Rijen voorop met daarbij een goede inpassing van de verschillende verkeersfuncties. Het ontwerp van het Stationsplein kan begin 2020 starten.

Over de toeleidende straten zijn in de vorige fase richtinggevende uitspraken gedaan. De Ericssonstraat krijgt een afbuigende hoofdroute richting Europalaan (doorgaand verkeer) en Haansbergseweg (lokaal verkeer). De Julianastraat en Stationsstraat worden erftoegangsweg met een woonstraatprofiel. Ook de kruispunten Constance Gerlingsstraat – Stationsstraat en Karel Doormanstraat – Julianastraat worden anders ingericht. Voor deze herinrichting zullen in de periode 2020-2021 ontwerpen worden gemaakt.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte geldt een aantal uitgangspunten en wensen die onder meer door omwonenden/bedrijven zijn ingebracht:

- Meer groen toevoegen;
- Aantrekkelijke verblijfsruimte voor gebruikers en leefruimte voor omwonenden;
- Aandacht voor goede doorstroming van verkeersbewegingen;
- Aandacht voor verkeersveiligheid (fietsers),
- Aandacht voor bereikbaarheid van het station en verbinding Rijen Noord en Zuid voor gebruikers en omwonenden (ook voor minder validen en ouderen);
- Aandacht voor (extra) parkeren aan de Noord- en Zuidzijde;
- Aandacht voor klimaatadaptatie en duurzaamheid;
- Aandacht voor sociale veiligheid.

4.3. Bestemmingsplan en Wet voorkeursrecht gemeenten

In 2020 start de planologische procedure om te komen tot een vastgesteld bestemmingsplan. Het schema in hoofdstuk 2 geeft de hoofdlijnen van de planning

We starten met het opstellen van een gebiedsvisie. Deze visie betreft een groter gebied dan het bestemmingsplan. De visie geeft een gemeentelijk wensbeeld van de toekomstige Spoorzone en omgeving. Daarbij wordt ook invulling gegeven aan locaties die voor herontwikkeling in aanmerking komen. Dit geldt in elk geval voor locaties aan het Stationsplein en aan de Julianastraat (huidige Wvg panden). In dit bredere perspectief doet de visie ook uitspraken over locaties die mogelijk voor herontwikkeling in aanmerking komen. Het gaat hierbij over particuliere locaties. Deze particuliere locaties in de gebiedsvisie vertalen we niet naar een wijziging in het bestemmingsplan; particulieren kunnen het initiatief nemen tot (her)ontwikkeling. De concept gebiedsvisie bespreken we begin 2020 met raad en betrokkenen. In maart 2020 kan dan besluitvorming in de raad plaatsvinden.

Na vaststelling van de gebiedsvisie kunnen we het voorontwerp bestemmingsplan hierop baseren. Medio 2020 kunnen we een voorontwerp ter inzage leggen.

Op een aantal panden in de Spoorzone is een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd. De verwerving van deze panden loopt en wordt in opdracht van de gemeente uitgevoerd door bureau Gloudemans. Inmiddels zijn zes panden verworven. Met de huidige bewoners zijn afspraken gemaakt over de voortzetting van de bewoning en daarbij horende kosten. Hiervoor is vastgoedbeheerder Prevenda ingeschakeld.

Het pand aan de Julianastraat 118 is een rijksmonument. Het pand is reeds verworven en in het schetsontwerp van februari 2019 wordt voorgesteld het pand deels te behouden als entree van de fietsenstalling. Hiermee krijgt de stalling extra karakter en zorgt voor behoud van de monumentale

delen van het pand. Er is contact geweest met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en deze contacten worden voortgezet nu de plannen concreter worden.

Het stationsgebouw is eigendom van NS. Het pand heeft een woonbestemming. In het nieuwe bestemmingsplan willen we de bestemming wijzigen om het pand geschikt te maken voor andere doeleinden. NS heeft al aangegeven hiermee akkoord te gaan. Het onttrekken van de woonbestemming aan het station leidt tot een gewijzigd uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek.

Ten aanzien van parkeren geven we in de gebiedsvisie een aantal zoekgebieden weer waar extra parkeren in het stationsgebied kan worden toegevoegd. Op basis van deze zoekgebieden zal een studie worden verricht naar de haalbaarheid van de toevoeging van de extra parkeerplaatsen.

4.4. Samenhangende projecten

Een aantal projecten hangt sterk samen met het programma Spoorzone, maar kent eigen (externe/interne) projectleiders. Het programma Spoorzone is geen opdrachtgever voor deze projecten. Vanwege de samenhang met het programma Spoorzone maken de betrokken interne projectleiders van de gemeente deel uit van het programmateam Spoorzone. Communicatie-uitingen van samenhangende projecten worden afgestemd binnen het communicatieteam Spoorzone.

Project Snelfietsroute

De snelfietsroute (SFR) loopt door onze gemeente en kent een interne projectleider. De SFR loopt voor een deel door de Spoorzone. Dit deel hoort bij het programma Spoorzone. Met het project snelfietsroute bestaat een samenhang op gebied van techniek, ruimtelijke inpassing, financiën en planning. Het project SFR is financieel verantwoordelijk voor de aanleg van de route (met uitzondering van het brugdek bij de onderdoorgang). Het ontwerp van de SFR door de Spoorzone wordt in samenspraak met programma Spoorzone gemaakt. Ook wordt de planning afgestemd, waarbij het de verwachting is dat een deel van de SFR gereed is voordat met de Spoorzone wordt begonnen.

N631

Groot onderhoud van de N631 is een project van de provincie Noord-Brabant. De programma manager Spoorzone is tevens intern projectleider en het vaste aanspreekpunt voor de provinciale projectleiding. Het project bestaat uit twee onderdelen:

- Tussen N282 -komgrens Rijen en Oosterhout (groot onderhoud)
- Onderdoorgang spoor en rotonde Nassaulaan

Het onderdeel tussen komgrens Rijen en Oosterhout start in 2020.

Voor het onderdeel onderdoorgang spoor en rotonde Nassaulaan is een bestemmingswijziging nodig. De gemeente Gilze en Rijen voert de bestemmingsplanprocedure. Het ontwerp bestemmingsplan verwachten we begin 2020 ter inzage te leggen. Uitvoering van de onderdoorgang is gepland voor 2022/2023. De planning geeft een samenhang met het programma Spoorzone.

Krediet rotonde N631

In de gemeenteraadsvergadering van december 2019 is een krediet beschikbaar gesteld van €175.000 voor de aanleg van een rotonde aan de N631. De kapitaallasten van deze investering worden gedekt vanuit de bestemmingsreserve Spoorzone.

Bestuursovereenkomst N631

De verbetering van de N631 is een project van de provincie. In Rijen betekent dit een onderdoorgang bij de spoorovergang aan de Vijf Eikenweg en de realisatie van een rotonde bij de Nassaulaan. Wij werken hierbij nauw samen met de provincie. Wij brengen de bestemmingsplanwijziging in procedure en betalen mee aan de rotonde. Het benodigde krediet voor de rotonde en de apparaatskosten is in december 2019 aan de raad voorgelegd. Een bestuursovereenkomst kunnen we na het raadsbesluit ondertekenen en ligt in concept gereed.

Rijen Zuid

Woningcorporatie Leystromen heeft plannen voor herstructurering van de militaire wijk in Rijen Zuid. De gemeente heeft een projectleider aangesteld om de plannen van Leystromen af te stemmen met het gemeentelijk beleid en het programma Spoorzone. Er is immers een nauwe stedenbouwkundige relatie tussen deze plannen en de Spoorzone. Beide plannen dienen ruimtelijk op elkaar aan te sluiten. Ook de gebiedsvisie voor de Spoorzone moet rekening houden met de plannen van Leystromen voor Rijen Zuid. Om de afstemming te borgen, is er regelmatig overleg tussen de programmamanager Spoorzone en de projectleider Rijen Zuid.

Trillingen

Vanuit een aantal gemeenten op het tracé Breda-Boxtel wordt aandacht gevraagd voor de trillingsoverlast en mogelijke schade die wordt ervaren van de treinen op dit tracé. Er vindt regelmatig overleg plaats tussen ProRail, de NS, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeenten. Tijdens deze overleggen worden oplossingen gezocht voor de overlast en de schade. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol. Tevens voeren de gemeenten op dit moment een second opinion uit op het trillingsonderzoek wat namens ProRail uitgevoerd wordt. Dit onderzoek kan door bewoners gebruikt worden voor een eventueel proefproces over de ondervonden overlast en schade. Een eventueel proces wordt vanuit de bewoners gestart.

De medewerker binnen de gemeente met expertise op het gebied van trillingen maakt onderdeel uit van het programmateam Spoorzone. Verder nemen wij bij de planuitwerking het aspect trillingen mee en houden we rekening met de aanpak van trillingsoverlast en ontwikkelingen (resultaten van de onderzoeken). Dit om het effect van de onderdoorgang op trillingen in de omgeving te kunnen analyseren en waar mogelijk te minimaliseren.

Geluidschermen/project Swung

ProRail heeft met het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) de verplichting om de geluidknelpunten aan te pakken met zogenaamde 'saneringsplannen'. Ook voor Gilze en Rijen geldt deze verplichting. Ongeacht het tempo van de ontwikkelingen dient ProRail uiterlijk 31 december 2020 een saneringsplan in te dienen. In dit saneringsplan worden voorstellen gedaan voor bron-, overdracht- of ontvangersmaatregelen die ervoor zorgen dat de geluidbelasting gereduceerd wordt. Zodra er sprake is van een 'stabiele situatie' wordt de akoestische studie naar deze maatregelen verder opgepakt.

De engineering en realisatie van geluidsmaatregelen binnen de demarcatie van de Spoorzone gebeurt door het project Spoorzone. Buiten de Spoorzone gebeurt dit door het programma MJPG. Financiering van alle geluidsmaatregelen, zowel binnen als buiten de Spoorzone, vindt plaats vanuit MJPG.

Uitvoeringsprogramma duurzaamheid

In het coalitieakkoord is aangegeven dat onze gemeente in 2040 energieneutraal is en in 2050 klimaatneutraal. De komende jaren zet de gemeente in op de onderwerpen energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie. Het koersdocument Duurzaam Gilze en Rijen geeft richting aan het programma Duurzaamheid. Onder dit programma zijn diverse projecten ondergebracht. We stemmen regelmatig met de programma manager duurzaamheid af hoe we met het programma Spoorzone kunnen aansluiten op de ambities uit het koersdocument Duurzaam Gilze en Rijen.

Uitvoeringsprogramma Gilze en Rijen voor iedereen toegankelijk

Nederland heeft het VN-Verdrag rechten voor mensen met een handicap onderschreven. De gemeente heeft op basis hiervan het document "Gilze en Rijen voor iedereen toegankelijk" vastgesteld. We stemmen regelmatig met de beleidsmedewerker af hoe we mensen met een handicap kunnen laten meedenken in het programma spoorzone. Zodat we samen waken voor een goede toegankelijkheid.

Bijlage 1: communicatieplan

Plan van aanpak communicatie spoorzone 2020-2021

Waar gaan we voor en waar staan we voor?

We doen dit voor de kern Rijen, de hele gemeente en de regio. Bij het vaststellen van de toekomstvisie spoorzone in 2014 heeft de raad geconstateerd dat het zowel vanuit het spoor gezien als vanuit de gemeente gezien belangrijk is iets aan de spoorzone en de overgang Stationsstraat-Julianastraat te doen. We willen het volgende realiseren: een veilige oversteek voor alle lokale verkeer, een aantrekkelijk gebied, veilige perrons, een verlaging van de geluidsbelasting en een frisse, groene en moderne uitstraling van de spoorzone die past bij Rijen. Daar werken we samen met NS, ProRail, provincie, ministerie, inwoners en bedrijven aan.

Interne situatie

- Visitekaartje voor Rijen;
- Bereikbaarheid dorpskern Rijen (noordzijde spoor) en Rijen Zuid;
- Leefbaarheid dorpskern Rijen;
- Verkeersveiligheid;
- Financiën / risicomanagement.

Externe situatie (issues en trends in de omgeving)

- Leefomgeving spoorzone;
- Vertrek- en aankomstplaats voor forensen;
- Functie voor gemeente en regio;
- Geluids- en trilling overlast spoor;
- Veilige perrons;
- Toenemend aantal treinen, spoorbomen langer dicht;
- Aansluiting bij ontwikkeling Rijen Zuid door Leystromen met ondersteuning van de gemeente;
- Inpasbaarheid onderdoorgang;
- Gevolgen voor bewoners/bedrijven wiens panden moeten wijken of die directe gevolgen ondervinden omdat ze grenzen aan de onderdoorgang/perrons/stationsplein.

Uitgangspunten communicatie en participatie

- Helderheid over het proces: duidelijke afgebakende opdrachten geven met planning en gewenst resultaat. Aangeven wat deze stap bijdraagt in grotere geheel en dit opnemen in externe communicatie.
- Per fase en voor elk deelproject voeren we een omgevingsanalyse uit en brengen we de betrokkenen in beeld en maken we hun rol (participatievorm) inzichtelijk.
- Nadat we het afgelopen jaar hebben gesproken met een belanghebbendengroep, gaan we in de planuitwerking meer omwonenden, bedrijven en bewoners betrekken.
- Persoonlijke communicatie en gesprekken met omwonenden en bedrijven in de spoorzone over directe gevolgen voor hun persoonlijke situatie.
- Transparant over proces en inhoud en duidelijkheid over welke rol en ruimte omwonenden, bedrijven en bewoners hebben.

Kernopdracht

Alle betrokkenen informeren over het programma Spoorzone en meer omwonenden, bedrijven en bewoners betrekken bij het programma. Met als doel aandacht te vestigen op de positieve effecten van de spoorzoneplannen voor onze gemeente en inwoners. We willen immers met onze plannen de gehele spoorzone verbeteren. We haken hierbij aan bij overige ontwikkelingen in onze gemeente omdat deze elkaar kunnen versterken.

Afhankelijk van de opdracht betrekken we omwonenden, bedrijven en bewoners tijdig en op verschillende manieren bij de planontwikkeling. Hierbij managen we de verwachtingen over hun invloed en rol.

Kernwaarden

- Veilig
- Visitekaartje (trots)
- Verbinden
- Vertrouwen

Communicatie aanpak (algemeen)

- Intern gaat voor extern: de deelnemers van het programmateam kennen alle belangrijke stappen en wijzigingen en hebben hun expertise ingebracht, voordat deze informatie met externen wordt gedeeld.
- Programmateamleden krijgen een actieve rol en verantwoordelijkheid voor communicatie en participatie richting betrokkenen en ABG medewerkers.
- We blijven alle betrokkenen (ieder kwartaal) actief informeren over de voortgang via de nieuwsbrief en gemeentelijke media. Daarvoor is het goed om aandacht te hebben voor wat er speelt onder inwoners, de bewoners van Rijen Zuid en reizigers. De redactie bestaat uit burgerredactieleden en ambtenaren. Indien mogelijk willen we de redactie uitbreiden met andere betrokkenen zoals bedrijven.
- Twee/drie keer per jaar organiseren we een informatieve bijeenkomst voor de omwonenden en bedrijven die wonen of hun bedrijf hebben gevestigd in de spoorzone waar we ingrepen doen. Daarnaast voeren we met deze omwonenden/bedrijven persoonlijke gesprekken. Dit blijven we doen omdat het project invloed heeft op hun directe leefomgeving.
- We organiseren minimaal 1x per jaar en verder als daar een aanleiding voor is een inloopavond voor alle betrokkenen (omwonenden, bedrijven, bewoners).
- Na iedere activiteit evalueren wat goed ging en wat beter kan.

Omgevingsanalyse

We hebben voor het programma Spoorzone alle betrokkenen in beeld gebracht en onderverdeeld in 4 rollen:

- Beslissers: bevoegd gezag
 - Eindverantwoordelijken voor strategie en uitvoering: opdrachtgever, financieel verantwoordelijken, stuurgroep, etc.
- Beïnvloeders: beïnvloeden beslissingen
- Gebruikers/belanghebbenden en afnemers: gebruiken het resultaat of ondervinden de gevolgen
- Uitvoerders en Toeleveranciers: spelen een rol bij de uitvoering
 - capaciteit/mensen: leidinggevenden van betrokken medewerkers, baas van de projectleider
 - Uitvoerders: projectleider/programmamanager, projectteamleden, medewerkers, etc.

Daarbij hebben we op basis van een omgevingsanalyse het participatieniveau bepaald. We hanteren vier niveaus van participatie:

1. meebeslissen: betrokkenen met grote belangen en veel invloed, in de stuurgroep opnemen.
2. meewerken/meedoen: als betrokkenen een groot belang en veel invloed hebben, in de projectgroep opnemen.
3. meedenken: bijvoorbeeld als adviseur of in een klankbord (beperkte invloed).
4. meeweten: informeren middels eenrichtingsverkeer vanuit het project (weinig tot geen invloed).

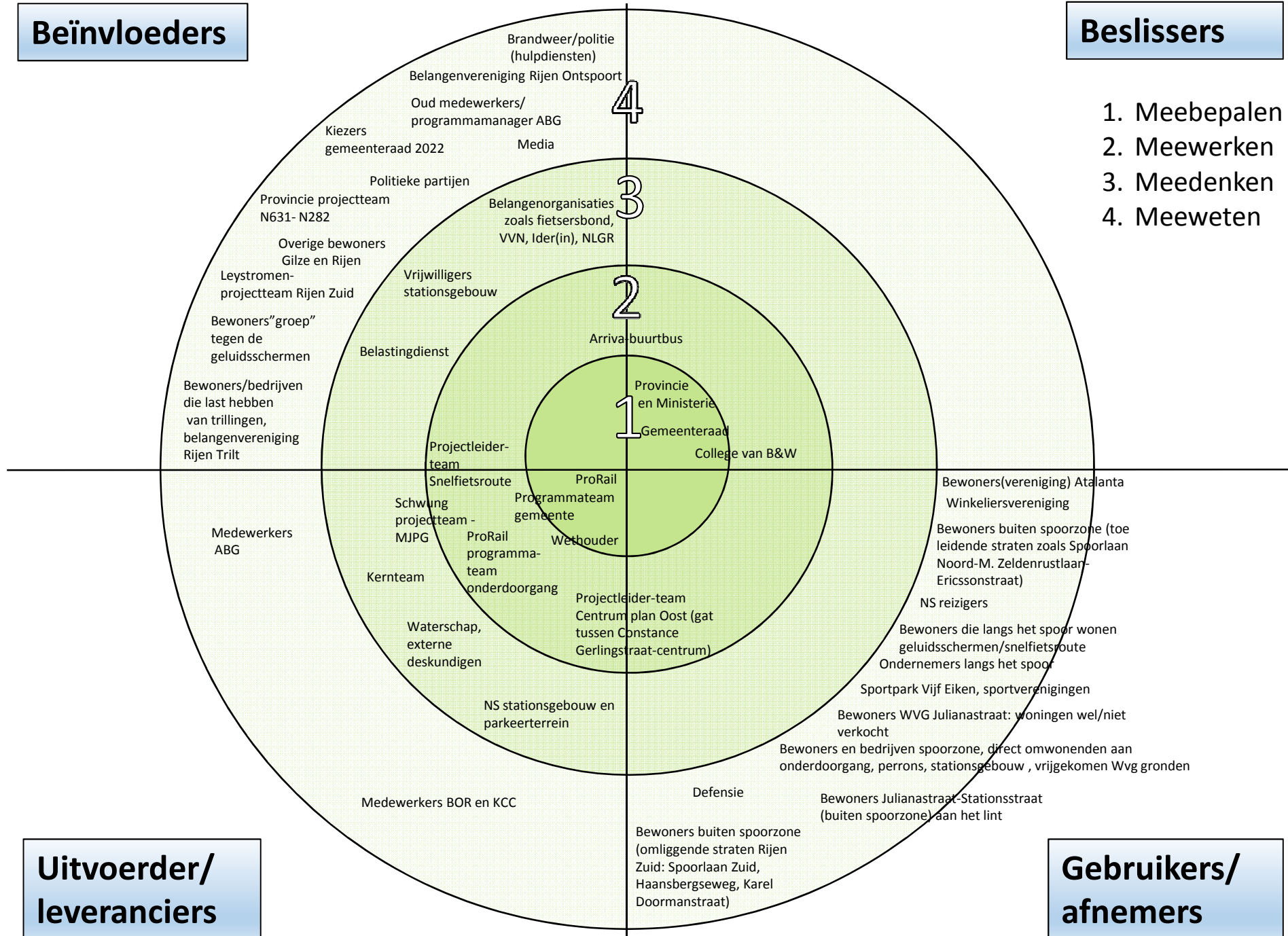
Dit hebben we in bijgevoegd schema gezet. Dit schema is van toepassing voor het algemene programma spoorzone (start voorbereidingsfase 2020-2021).

Voor de deelprojecten (Planuitwerking, Inrichting, Bestemmingsplan) en eventueel ook voor de Samenhangende projecten brengen we op basis van de omgevingsanalyse alle betrokkenen en het participatieniveau in beeld.

Beïnvloeders

Beslissers

1. Meebepalen
2. Meewerken
3. Meedenken
4. Meeweten



Uitvoerder/ leveranciers

Gebruikers/ afnemers