

# Participatienota verdiepende fase

## Nieuwe Verbindingen Den Dolder



**Mieke Noordegraaf**  
**Omgevingsmanager Nieuwe Verbindingen**  
02-06-2023



# Inhoudsopgave

## 1 Participatie verdiepende fase

### 2 Kerngroep algemeen

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Sessie 1: Afronding verkennende fase en rekenwerk
- 2.3 Tussentijds update en bijpraatmoment
- 2.4 Sessie 2: Schetsontwerp Noord
- 2.5 Sessie 3: Schetsontwerpen 3-taks kruispunt en verbindingsweg variant 1
- 2.6 Sessie 4: Schetsontwerpen 4-taks kruispunt en verbindingswegen varianten 2,3 en 4
- 2.7 Sessie 5: Onderzoeken impact
- 2.8 Sessie 6: Voorlopig advies
- 2.9 Openbaar vervoer en landbouwverkeer
- 2.10 Algemene punten
- 2.11 Conclusie standpunt kerngroep

### 3 Kerngroep centrum

- 3.1 Inleiding
- 3.2 Sessie 1: Voorstudie ontwerp centrum
- 3.3 Sessie 2: Schetsontwerp herinrichting centrum

# 1 Participatie verdiepende fase

De eerste fase waarbij we met klankbordgroepen spraken en Antea Group een schetsmatige verkeerskundige verkenning heeft uitgevoerd is afgesloten. Deze fase is beschouwd en benoemd als de verkennende fase waarin oplossingsrichtingen zijn aangegeven.

Vervolgens moest de vraag worden beantwoord: Hoe nu verder?

## Uit de participatienota:

*We weten wat er nodig is om de volgende stap te kunnen zetten. Welke bouwstenen we nodig hebben en hoe het fundament gelegd moet worden. Waar we in eerste instantie naar zullen kijken zijn de overgebleven oplossingsrichtingen. Bij de hoofdideeën die er op dit moment zijn, liggen er behoorlijk wat uitdagingen. Nu is het zaak deze niet alleen schetsmatig maar grondig nader te onderzoeken. Ook naar variant 0 wordt nader gekeken. In die zin dat er wordt onderzocht welke maatregelen er nodig zouden zijn om dit als acceptabele uitkomst te kunnen adviseren.*

## Over het centrum:

*Er is een proces nodig waarin de verkeersaspecten worden ingebed in de omgeving zodat een totaalplaatje ontstaat met gevoel voor sfeer, inrichting van het gebied, het al dan niet kunnen behouden of toevoegen van bomen en groen etc. Hiervoor wordt een Landschapsarchitect betrokken, die deze totaalopgave op kan pakken.*

We noemen dit de verdiepende fase. In deze fase kunnen we echt concreet worden. Op basis van gedegen rekenwerk en uitgewerkte ontwerpen.

Alleen een technische of verkeerskundige benadering zou niet volstaan. Een bureaustudie met een theoretische uitkomst doet geen recht aan de maatschappelijke impact van deze opgave. Bewoners en ondernemers zijn daarom ook in deze fase actief betrokken bij de opgave en deelgenoot geworden van de complexiteit hiervan.

### **Kerngroep**

We hebben gekozen om te werken met twee kleine groepen waarmee we in verschillende sessies concrete tussentijdse uitkomsten van de studie hebben doorgenomen: De kerngroep (voor Noord en Zuid) en kerngroep centrum.

De kerngroepen vormen de brug tussen de tekentafel en de werkelijkheid. Ingebracht is wat we niet kunnen meten, maar wat de bewoners wel weten. Heel concreet door, per variant, het inbrengen van de verwachte sociale impact op de directe omgeving. En op een meer abstract niveau door het gesprek te voeren over wat een goede oplossing zou zijn voor Den Dolder. Ook het proces zelf is kritisch maar constructief gevolgd.

### **Klankbordgroep**

Waar we met de kerngroep de tussentijdse stappen actief doornemen, delen we met de totale klankbordgroep de conclusies en uitkomsten van die stappen.

Het proces en de input van de participatie in de verdiepende fase is hieronder beschreven.

Onderliggende bronnen hiervoor zijn:

- Verslagen sessies kerngroepen
- E-mails en gesprekken met bewoners en ondernemers/ winkeliers

## 2 Kerngroep algemeen

### 2.1 Inleiding

In de afronding van de laatste fase zijn er vanuit de klankbordgroepen acht bewoners betrokken geweest bij de beoordeling van het rapport van Antea. Zij hebben meegelezen en feedback geleverd. Het projectteam heeft vervolgens met deze groep een inhoudelijke sessie gehad om de feedback te bespreken. Deze groep wilde ook in het vervolg betrokken blijven en deelnemen aan de kerngroep.

Om iedereen de gelegenheid te geven om in de verdiepende fase actief te participeren is een oproep gedaan aan alle leden van de klankbordgroepen om zich ook voor deze kerngroep aan te melden. Vijf leden meldden zich aan.

In de periode maart 2022 – maart 2023 hebben we in zes sessies de uitgevoerde studie stap voor stap doorgesproken.

Op 11 juli 2022 is een schriftelijke update opgesteld en gedeeld met de leden van de kerngroep.

Op 31 augustus 2022 is er een online bijpraatmoment met de kerngroep geweest. In reacties daarop is een reflectie van het bijpraatmoment opgesteld en gedeeld.

De inhoud per sessie, de input van de kerngroep en de beantwoording van het projectteam wordt in de volgende paragrafen beschreven.

De input over de route en haltes van de bus en het landbouwverkeer is gebundeld. Net als de input die meer overstijgend van aard is.

### 2.2 Sessie 1: 24 maart 2022

#### Afronding verkennende fase

Vanuit de verkennende fase zijn nog twee punten meegegeven.

- Visie van het projectteam op verbindingen/ de opgave
- Mogelijkheid van ondertunneling spoorwegovergang.

#### Visie op verbindingen:

- Zo groot mogelijke verblijfsgebieden
- Twee barrières; spoor en N238
- In verblijfsgebieden geen barrières
- Verblijfsgebieden met elkaar verbinden

De opgave van het projectteam is om een verkeerskundige oplossing te adviseren voor het voorliggende vraagstuk. We gaan ervan uit dat er een oplossing gevonden gaat worden. Om te beoordelen wat een goede oplossing is spelen ook andere dan verkeerskundige factoren een rol. Deze andere factoren gaan pas een rol spelen als eerst goed is uitgezocht wat er mogelijk is.

### Mogelijkheid van ondertunneling

Er was toegezegd nog eens te kijken naar de mogelijkheid van ondertunneling van de spoorwegovergang. Movares heeft deze mogelijkheid al eens onderzocht ter hoogte van de Fornheselaan. Aanvullend zijn nog twee mogelijkheden geschetst.

1. Ondertunneling van de spoorwegovergang zelf (dus op de Dolderseweg).
2. Tunnel net als in Bilthoven (uitkomend op terrein Remia)

Op de schetsen wordt zichtbaar dat deze mogelijkheden niet inpasbaar zijn.

### **Rekenwerk**

De eerste stap van de verdiepende fase is rekenwerk. De uitkomsten daarvan zijn gedeeld en toegelicht.

Om te beoordelen wat een passende oplossing is moet eerst het probleem helder zijn. Daarvoor zijn we teruggedaan naar de basis om met duidelijke en herleidbare cijfers te kunnen werken. Met de vastgestelde aantallen zijn de kruispuntstromen berekend voor het kruispunt Pleineslaan, Fornheselaan en rotonde Hertenlaan.

Wat we vervolgens bepalen is welke kruispuntvormen er nodig zijn voor een goede afwikkeling. We weten dan welke vorm en maat de kruispunten moeten hebben.

### **Kruispunt Noord**

Het kruispunt met verkeerslichten heeft de voorkeur en wordt uitgewerkt tot een schetsontwerp zodat kan worden vastgesteld of en hoe deze in de ruimte past.

### **Kruispunt Zuid**

Het zoekgebied voor het kruispunt blijkt beperkt. In de volgende stap wordt verder gerekend en gemeten en zullen ook verschillen in maatvoering worden bekeken voor wat betreft een 3 of 4 taks kruispunt.

<b>Input kerngroep</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>Proces:</b> De Kerngroep vindt dat er met een integrale visie moet worden gekeken naar Den Dolder. De ontwikkelingen worden nu los bekeken maar hebben wel allemaal impact op het dorp. Met een integrale blik kan er breder worden nagedacht over hoe Den Dolder leefbaar en bereikbaar te houden.	Dat is niet de opdracht die wij van de raad hebben meegekregen. Onze opdracht is het vinden van een verkeerskundige oplossing. Dat is al complex genoeg. We gaan ervan uit dat het lukt om binnen de opdracht een oplossing te adviseren.
<b>Proces:</b> De kerngroep zou graag zien dat er ook wordt gekeken naar ongelijkvloerse oplossingsrichtingen.	Alternatieve oplossingsrichtingen komen pas in beeld als uit de studie blijkt dat er geen oplossing mogelijk blijkt.
<b>Kruispunt Noord:</b> De kerngroep heeft de voorkeur voor een verdiepte ligging	De verdiepte ligging is een optie die pas wordt bekeken als het VRI-kruispunt niet blijkt te passen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat voor een verdiepte ligging meer ruimte nodig is om deze te kunnen aanleggen.
<b>Kruispunt Noord:</b> Voor de Noordzijde moet ook worden gekeken naar de verbinding (anders dan fysiek) tussen nieuwe wijk en dorp. Hoe zorgen we ervoor dat het een	

geheel wordt?	
<b>Kruispunt Noord:</b> Geluidshinder voor direct aanwonenden rondom het kruispunt is een zorgpunt omdat de weg dichterbij de huizen komt te liggen.	Hier wordt nog onderzoek naar gedaan.
<b>Snelheid N238:</b> De kerngroep wil dat de snelheid teruggaat naar 60 km/uur. Dit vanwege geluidsoverlast die nu al wordt ervaren en door toename van verkeer alleen maar zal toenemen.	We gaan bij het ontwerpen uit van de bestaande principes dus ook de snelheid van 80 km/ uur. Mocht het binnen de bestaande principes niet op te lossen zijn wordt gekeken of een aanpassing van de principes het knelpunt kan oplossen.

## 2.3 Tussentijdse update en bijpraatmoment

De stap tussen het rekenwerk en kunnen presenteren van de eerste schetsontwerpen kost veel tijd. Om contact met de kerngroep te blijven houden organiseerden we een tussentijds bijpraatmoment in juli 2022. Vanwege te veel afmeldingen is dat moment geannuleerd. Over de voortgang is toen een update gedeeld per mail. Omdat deze update veel vragen oproep is alsnog een bijpraatmoment georganiseerd eind augustus 2022.

### Inhoud update juli 2022:

#### Voortgang Noord:

Voor het kruispunt Pleineslaan zijn de schetsontwerpen bijna klaar. Een aanpassing, ter hoogte van het kruispunt, van de snelheid naar 60 km/ uur bleek nodig. Wanneer de tekeningen af zijn worden ze besproken met de provincie en vervolgens gepresenteerd aan de kerngroep. Het kruispunt van de Pleineslaan met de Dolderseweg is in de ontwerpen meegenomen en wordt ook geoptimaliseerd.

#### Voortgang Zuid:

We zijn nu bezig met het onderzoek naar wat daadwerkelijk inpasbaar is, zoveel als mogelijk binnen de bestaande infrastructuur.

We werken eerst het 3 taks kruispunt (variant Fornheselaan) verder uit, omdat hierbij zoveel mogelijk gebruik kan worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Om te beoordelen of dit een haalbare optie is.

Voor het 4 taks kruispunt en de routes vanaf dit kruispunt (variant Andreas Foxlaan, variant Dolderseweg en variant Paltzerweg) naar het centrum worden de buitenlijnen berekend en getekend. Deze buitenlijnen dienen als basis voor de overige onderzoeken die nodig zijn om de ruimtelijke, cultuurhistorische en ecologische impact van de verschillende varianten te kunnen vergelijken. Ook van de 0-variant (= gebruik maken van de rotonde Hertenaan) en vanzelfsprekend van de 3 taks variant wordt de impact in beeld gebracht.

#### Stand van zaken augustus 2022:

Ook het kruispunt aan de zuidkant (zowel 3-taks als 4-taksvariant) wordt ontworpen op basis van 60 km per uur. Dat is in overleg met de provincie afgesproken. De reden is dat er meer ruimte nodig is (langere opstelstroken) als je de snelheid op de kruispunten op 80km p/u houdt. Dit is op basis van 80 km per uur niet inpasbaar gebleken. Alles wat bij het kruispunt hoort gaat terug naar 60 km.

Input kerngroep	Beantwoording
<b>Snelheid N238:</b> Waarom is de weg tussen de kruispunten 80 km en niet 60km. Dat zou toch logischer zijn? Voorkeur kerngroep blijft de snelheid ook tussen de	Op wegen buiten de bebouwde kom met een verkeersfunctie is de snelheid in beginsel 80km. Vanuit doorstroming wil je het liefst de snelheid op 80km houden. Het uitgangspunt op de provinciale

kruispunten te verlagen.	weg blijft daarom 80km/u.
<p><b>Proces:</b> Kerngroep vindt het onverstandig om alleen en eerst de 3 taks variant (Fornheselaan) uit te werken. Daarmee wordt de indruk gewekt dat er wordt toegewerkt naar die variant omdat de andere varianten niet gelijkwaardig worden uitgewerkt.</p>	<p>In onze beredenering hebben we deze variant eerst goed uitgewerkt omdat deze verkeerstechnisch veel uitdagingen heeft. Om te kunnen beoordelen of deze variant een haalbare mogelijkheid is moesten we deze tot in detail uitwerken.</p> <p>We moeten echter constateren dat deze werkwijze niet de steun heeft van jullie als kerngroep. Dit is een duidelijk signaal dat we serieus nemen. Daarom is besloten ook de 4-taks varianten nu eerst uit te werken. Dat kost nu extra tijd maar zorgt voor meer vertrouwen in het proces.</p>
<p><b>Proces:</b> Er zijn zorgen over of en hoe bewoners worden meegenomen in het geheel.</p>	<p>Dat begrijpen we omdat in de fase waar we nu zijn we vooral bezig zijn met de technische uitwerking.</p> <p>Maar niet alles is te meten of berekenen. We kijken ook naar de invloed op de leefomgeving. Daarbij kijken we naar de directe omgeving per variant. Daar is in de klankbordgroepen al veel over ingebracht. Dat is meegenomen in het ontwerpproces. Bij het doornemen van de ontwerpen zal hier ook weer aandacht voor zijn zodat we alles goed in beeld hebben.</p> <p>We kijken ook naar het geheel. Naar de invloed op heel Den Dolder.</p> <p>De bevindingen delen we per stap met de kerngroep en vervolgens met de KBG. Iedereen krijgt de gelegenheid om te reageren. We werken toe naar een informatiebijeenkomst voor heel Den Dolder.</p>

## 2.4 Sessie 2: 4 oktober 2022

We bespreken het ontwerp voor het kruispunt Pleineslaan/ N238 S en kruispunt Pleineslaan/ Dolderseweg.

- Een met verkeerslichten geregeld kruispunt is verkeerskundig gezien de beste oplossing.
- Het met verkeerslichten geregelde kruispunt is ontworpen op basis van 60 km per uur.
- De buslijn zal niet meer door het dorp lopen. De haltes komen aan de provinciale weg.

<b>Input kerngroep</b>	<b>Beantwoording</b>
<p><b>Alternatieve oplossing:</b> Waarom is een ongelijkvloerse oplossing niet mogelijk?</p>	<p>Een tunnel of brug voor langzaam verkeer is niet inpasbaar op grond van de Gemeente of Provincie. Een tunnel neemt de minste ruimte in maar is wat betreft sociale veiligheid niet wenselijk.</p>
<p><b>Alternatieve oplossing:</b> Een verdiept liggende N238 of ondertunneling (zoals in Soesterberg) heeft de voorkeur.</p>	<p>Het ruimtebeslag van zo'n oplossing is nog veel groter (dan bij de ongelijkvloerse oplossing en de VRI-vorm).</p>

<p><b>Veiligheid oversteek langzaam verkeer:</b>  Er zijn zorgen voor het oversteken van schoolgaande kinderen en jongeren op deze kruising. Wat wenselijk zou zijn is een alternatieve/ tweede mogelijkheid voor het oversteken van de provinciale weg op een andere plek.  Er is dus een behoefte aan meer veilige verbindingen voor het langzaam verkeer.  Aangedragen suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbreding en aanpassing bestaand bruggetje.</li> <li>• Tunneltje ter hoogte van de brandweer</li> <li>• Fietspad via de spoorbrug en aangepast P+R station.</li> </ul>	<p>Punten om over te steken voor fietsers en voetgangers zoals bij de brandweer, Pleineslaan, Hertenlaan worden aangepakt bij project WA Hoeve en NVDD. Nog onbekend is de situatie van het kruispunt ter hoogte van de Vijverhof. Deze wordt ontwikkeld door de Provincie Utrecht.</p>
<p><b>Kruispunt Pleineslaan/ Dolderseweg:</b>  Op de tekening lijkt de situatie in de bocht waar vrachtverkeer Remia en het fietsverkeer elkaar kruisen onoverzichtelijk te zijn en daarmee gevaarlijk.</p>	<p>Om deze situatie te verduidelijken zal in de verdere uitwerking van het ontwerp hier verder op worden ingezoomd.</p>
<p><b>Snelheid N238:</b>  Het lijkt logischer om tussen de kruispunten ook de snelheid te verlagen naar 60 km/h.</p> <p>Dit is iets waar de bewoners zich los van dit proces voor zullen inspinnen om dit op de politieke agenda te krijgen.</p>	<p>Hier is op dit moment nog geen sprake van omdat daar de argumentatie voor ontbreekt.</p>
<p><b>Proces:</b>  De kerngroep ervaart weinig ruimte in het proces en ziet graag dat er ook andere dan verkeerskundige uitgangspunten ten grondslag liggen aan de keuzes. Vooral het uitgangspunt van inpasbaarheid op grond van gemeente of provincie is te bepalend. De route richting conclusie ligt vast en er is geen ruimte om alternatieve oplossingen in te brengen die ook verder worden onderzocht. Het voelt voor de kerngroep aan of ze in een piramide zitten, een route die steeds nauwer wordt.</p>	<p>Wij werken toe naar een advies. Wij willen graag de stappen die wij zetten met jullie delen. Over de werkwijze en de stappen die we zetten zijn wij steeds duidelijk geweest. Oftewel hoe wij de opdracht van de raad invullen. Het kan zo zijn dat wat wij hebben gemeten, een oplossing die past, een oplossing is die jullie niet willen. Deze twee stromen bestaan naast elkaar en hoeven ons ook niet uit elkaar te drijven. We hebben begrip en respect voor elkaars positie in dit proces.</p>

## 2.5 Sessie 3: 8 november 2022

We bespreken het ontwerp voor het 3-taks kruispunt en de verbindingsweg variant 1: Fornheselaan.

### Kruispunt Fornheselaan/ N238

- Net zoals bij het noordelijke kruispunt Pleineslaan/N238 komen er bij dit kruispunt verkeerslichten.
- Het met verkeerslichten geregelde kruispunt is ontworpen op basis van 60 km per uur.
- In het ontwerp is een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers meegenomen. De oversteek bij de Hertenlaan vervalst.



- Het zuidelijke kruispunt kan vormgegeven worden als een 3-taks of 4-taks kruispunt met verkeerslichten.
- De buslijn zal niet meer door het dorp lopen. De haltes komen aan de provinciale weg.

### Verbindingsweg Fornheselaan

Bij deze variant wordt het verkeer met een eenrichtingscircuit geleid over het bestaande wegennet van de Vliegdenen, de Fornheselaan en de Andreas Foxlaan. Omdat het bestaande viaduct te smal is moet er een nieuw viaduct komen voor de verbindingweg.

De Andreas Foxlaan is als fietsstraat ontworpen, omdat het onderdeel is van de doorfietsroute Amersfoort - Utrecht.

Input kerngroep	Beantwoording
<p><b>Ontwerp:</b> De genomen maatregel van het eenrichtingscircuit wordt als omslachtig en ongewenst gezien.</p>	Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.
<p><b>Uitgangspunten:</b> Moeite met het uitgangspunt waarbij wordt uitgegaan van aanleg over bestaande infrastructuur. Het aankopen van de Egelantier zou een oplossing veel eenvoudiger maken en de snelste verbinding zijn. Dat zou dan over de Fornheselaan, tweerichtingsverkeer betekenen.</p>	<p>Uitgangspunt van het ontwerpproces is onderzoeken wat er veilig en inaspaar is. Wanneer we daarbij tegen knelpunten aanlopen die niet oplosbaar blijken wordt er gezocht naar benodigde maatregelen. Met de maatregelen die nu zijn ontworpen zijn de knelpunten in deze variant opgelost. Er is dus geen verkeerskundige aanleiding om te onderzoeken of gronden van derden een mogelijke oplossing bieden.</p> <p>Daarnaast past een verbindingweg op deze plek dicht op het spoor niet binnen het veiligheidsprotocol van ProRail. De veiligheid rondom de spoorwegovergang zou daarmee op dit punt verslechteren in plaats van verbeteren.</p>
<p><b>Sociale impact:</b> De toename van de hoeveelheid verkeer en de daarbij behorende overlast voor bewoners van de Fornheselaan, Vliegdenen en de Andreas Foxlaan wordt als onacceptabel gezien. Er komt fors meer autoverkeer en fietsverkeer langs in deze variant. Ook moeten de bewoners omrijden om bij hun woning te komen. Zoals de kerngroep ernaar kijkt verwachten ze weinig draagvlak voor deze variant vooral vanwege de nadelige impact voor de direct aanwonenden.</p>	Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.
<p><b>Bereikbaarheid:</b> Bereikbaarheid winkels. Als je vanuit Noord komt is het best een omslachtige route.</p>	
<p><b>Bussen NS:</b> Bij uitval van treinen worden door de NS-bussen ingezet. Waar moeten die straks staan?</p>	Op de Fornheselaan is een opstelplek voorzien waar de bussen van NS kunnen parkeren bij uitval van treinverkeer.
<p><b>Parkeren:</b></p>	Er is voldoende parkeergelegenheid rondom het

Personeel van de winkels parkeren nu vaak op het terrein naast de Aldi.	centrum.
<b>Veiligheid en comfort fietsers:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Op die plekken waar fietsers en autoverkeer elkaar kruisen wordt naast een lage snelheid oplettendheid gevraagd voor zicht en duidelijkheid over voorrang.</li> <li>- Fietsers en voetgangers kozen vaak voor de route over de Hertenaan omdat deze langs woningen loopt. Sociale veiligheid is dus minstens zo belangrijk. Bij de (fiets)verbinding langs de provinciale weg hier goed naar kijken. Goede verlichting is minimaal nodig.</li> <li>- Snelheid voor auto's afremmen, doorfietsen voor fietsers faciliteren. Bijvoorbeeld drempels niet over de hele weg te laten lopen.</li> </ul>	Dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking naar Voorlopig Ontwerp.

## 2.6 Sessie 4: 29 november 2022

We bespreken het ontwerp voor het 4-taks kruispunt en de varianten voor verbindingsweg naar het centrum: A. Foxlaan/ Dolderseweg/ Paltzerweg.

### Kruispunt:

Het verschil met het eerder gepresenteerde kruispunt Fornheselaan/N238 is de extra aantakking voor de verbindingsweg naar het centrum. Waar het verkeer bij de 3-taks variant wordt geleid over het bestaande wegennet van de Fornheselaan/Andreas Foxlaan, wordt bij deze varianten een (gedeeltelijke) nieuwe weg aangelegd.

### Varianten verbindingsweg:

Bij het 4-taks kruispunt wordt een (gedeeltelijke) nieuwe weg aangelegd. Vanaf het kruispunt takt de weg dan aan op de Andreas Foxlaan of op de Dolderseweg. De route naar de Dolderseweg loopt bij variant 3 rechtsreekt over het landgoed Den Engh en bij variant 4 loopt de weg meer zuidelijk over het landgoed waarbij de weg aantakt ter hoogte van de Paltzerweg.

Wanneer de nieuwe weg aansluit op de Andreas Foxlaan moet ook onder andere vanwege ruimtegebrek een eenrichtingscircuit worden ingesteld voor de Andreas Foxlaan en Vliegdennen. De Andreas Foxlaan is ook in deze variant ontworpen als fietsstraat.

In een recent overleg (oktober 2022) met stakeholders (provincie, RvB, ProRail, Politieacademie) heeft het Rijksvastgoedbedrijf stelling genomen dat voor hen een weg over hoge cultuurhistorisch waardevolle delen niet acceptabel is. Daarmee valt de variant Dolderseweg af.

Het gesprek met de stakeholders wordt nog nader gevoerd met als insteek onderzoeken hoe en onder welke voorwaarden een verbindingsweg over het landgoed zou kunnen lopen. Duidelijk is dat daarbij de cultuurhistorie zo min mogelijk moet worden aangetast.

Input Kerngroep	Beantwoording
<b>Variant Andreas Foxlaan:</b> Voor deze variant heeft de kerngroep eigenlijk dezelfde bezwaren als tegen de 3-taks variant	Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.

<p>Fornheselaan. Het is voor de kerngroep niet wenselijk om een woonstraat als de Andreas Foxlaan te gebruiken als verbindingsweg. De nadelige effecten van meer verkeer in combinatie met de doorfietsroute heeft een negatieve impact voor direct aanwonenden.</p>	
<p><b>Variant Andreas Foxlaan:</b> Hoe zit het met parkeren op de Andreas Foxlaan? Kan dit ook op de rijbaan?</p>	<p>In principe mag er op de rijbaan worden geparkeerd maar is niet nodig. Het ontwerp is van voldoende parkeerplekken voorzien, gebaseerd op tellingen. Aan de direct aanwonenden is dit ontwerp gepresenteerd op een bewonersavond over de doorfietsroute. Vervolgens is het ontwerp vastgesteld. Wanneer er toch wordt geparkeerd op de rijbaan zorgt dit niet direct voor problemen als dat zo nu en dan gebeurt. Mocht in het gebruik een situatie ontstaan waarbij er hele rijen auto's op de rijbaan worden geparkeerd, kan worden overwogen om alsnog een parkeerverbod in te stellen. Het functioneren van een weg hangt (naast de inrichting) ook af van het gebruik en gedrag van bewoners en weggebruikers.</p>
<p><b>Variant Dolderseweg:</b> Kerngroep heeft er moeite mee dat dit landgoed zo beschermd/ gesloten is. Zij zien de waarde ervan anders. Ook omdat juist de waardevolle delen niet openbaar toegankelijk zijn. Kerngroep vindt de belangen van bewoners hierbij belangrijker en vind dat daaraan voorbij wordt gegaan. Waarom kunnen bewoners geen delen van Den Dolder markeren die zij waardevol vinden?</p>	<p>Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.</p>
<p><b>Variant Paltzerweg:</b> Bij deze variant ziet de kerngroep het risico dat dit zijn doel voorbijschiet. Het is meer een doorgaande/ sluiproute vanuit Bilthoven over de Paltzerweg naar de N238. Het doel moet zijn een korte verbinding te maken naar het centrum voor bewoners van de noordkant. Het hogere doel is het bereikbaar houden van het centrum. Kerngroep verwacht dan ook dat voor deze variant weinig draagvlak zal zijn bij de winkeliers. Ook de bewoners van de Paltzerweg zullen niet blij zijn met het faciliteren van een doorgaande route. Dit wordt versterkt door de ongewenste komst van een verzorgingscentrum op het Bethesdatterrein wat ook veel extra verkeer zal aantrekken. "Dan wordt het straks een racebaan".</p>	<p>Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.</p>
<p><b>Vervolg proces:</b> Kerngroep doet de aanbeveling om met het RVB (en Rijksdienst Cultureel Erfgoed) de dialoog verder te voeren. Het zou bijvoorbeeld een idee kunnen zijn om een adviseur hierbij te betrekken die mee kan denken (en onderhandelen) over afwijkingsmogelijkheden.</p>	<p>We nemen de standpunten van de kerngroep mee terug naar de stakeholders. De insteek is om te onderzoeken of er alternatieve routes bespreekbaar zijn die lopen over minder waardevolle delen van het landgoed.</p>

## 2.7 Sessie 5: 17 januari 2023

We bespreken de uitkomst van de uitgezette onderzoeken, voor zover gereed, en kijken door de oogharen naar een voorzichtige conclusie voor Zuid.

Voor de kerstvakantie hebben we met het team bij elkaar gezeten om de onderzoeken door te nemen. Nog niet alle resultaten zijn ontvangen maar we hebben al een beeld van de impact van de varianten en wat er nog verder moet worden uitgezocht.

Het is nog te vroeg om een finale conclusie te trekken over de verbindingsweg aan de Zuidkant en het zuidelijke kruispunt. Vast staat wel dat ook hier de VRI-vorm de enige passende oplossing is.

Wanneer we tussen de oogharen kijken kunnen we voorzichtig concluderen dat de variant Fornheselaan (de 3-taks) en een nog nader te bespreken alternatieve variant over landgoed Den Engh overblijven als mogelijke oplossingen.

We gaan dus verder met het uitwerken van deze twee sporen.

Geen nieuwe verbindingsweg (ook wel benoemd als de nul-variant) is verkeerskundig gezien niet gewenst. Al het verkeer ten zuiden van het spoor moet dan via deze route ontsloten worden.

De bestaande weginrichting van de Dolderseweg zou met de toegenomen verkeersintensiteit niet meer volstaan. Om auto- en fietsverkeer dan veilig te laten samen gaan zijn vrij liggende fietspaden nodig. Voor die noodzakelijke forse herinrichting is nu geen ruimte.

### Onderzoeken:

Voor alle varianten zijn onderzoeken uitgezet om de impact te meten op de omgeving.

- Onderzoeken milieu, geluid en luchtkwaliteit door bureau Peutz. De berekeningen worden gebaseerd op de verkeersgegevens zoals die eerder zijn gepresenteerd (dus inclusief groei en de nieuwe ontwikkelingen). We hebben bureau Peutz gevraagd om voor alle woningen waar een geluidsverschil optreedt, de situatie in beeld te brengen. Peutz probeert één en ander op een laagdrempelige en overzichtelijke manier weer te geven, zodat het voor iedereen ook duidelijk is.
- Quicksan ecologie
- Bomeninventarisatie
- Onderzoek (aantasting) cultuurhistorie
- Berekening kosten

Input kerngroep	Beantwoording
<b>Onderzoeken: Geluid</b> Hoe kun je deze uitkomsten beschouwen in het kader van leefbaarheid? Wat is acceptabel en welke maatregelen worden er ingezet ter compensatie?	Daar biedt de Methode Miedema een handvat voor. Hoe je daar vervolgens mee omgaat is een tweede, maar het biedt een aanknopingspunt voor de beoordeling. In de vervolgfase volgt nog specifiek onderzoek en wordt bepaald welke maatregelen er wettelijk en wenselijk nodig zijn. Dit ook in afstemming met de provincie en ProRail.
<b>Onderzoeken: Geluid</b> Dit is een theoretische studie. In de praktijk zijn er bestaande geluidseffecten die nu niet worden meegenomen zoals het geluid vanuit de tunnelbak/	Het geluidsonderzoek in deze fase is meer algemeen van opzet. Lokale bijzonderheden, zoals bijvoorbeeld de strips bij een tunnel, zijn daardoor nog niet meegenomen in het onderzoek. Bij Peutz wordt navraag gedaan of zij ervaring hebben over

optrekken van motoren in de tunnelbak/ strips langs de N238. Kunnen jullie hier ook naar laten kijken?	hoe dit verder in beeld te brengen.
<b>Onderzoeken: Geluid</b> Is er per variant ook gekeken naar hoe het andere verkeer (met een andere bestemming dan het centrum) gaat rijden in relatie tot de afsluiting van het spoor? En wat daar de effecten van zijn?	Op basis van het uitgevoerde kentekenonderzoek zijn de verkeersintensiteiten van alle routes die een relatie hebben met de spoorwegovergang in beeld gebracht. Deze intensiteiten zijn toegedeeld aan de nieuwe routes als gevolg van de sluiting van de spoorwegovergang. Deze verkeersintensiteiten zijn dus meegenomen bij alle onderzoeken.
<b>Onderzoeken: ecologie en cultuurhistorie</b> Kan het fietsverkeer niet over een andere route om zo de impact op het landgoed te beperken?	Op welke wijze fietsers en voetgangers verbindingen maken/ routes afleggen is onderdeel van de verdere uitwerking. Voor nu zijn wel de meest logische routes voor voetgangers en fietsers in de ontwerpen ingepast. Met meest logisch wordt de route tussen herkomst en bestemming bedoeld. Je komt ergens vandaan en wil ergens naar toe. Dat wil je o.a. zo snel en comfortabel mogelijk doen.
<b>Uitkomst studie: voorlopige conclusie</b> Voor de 3-taks variant Fornheselaan en de 4-taks variant die aantakt op de Andreas Foxlaan is geen draagvlak. De toename van de hoeveelheid verkeer en de daarbij behorende overlast voor bewoners van de Fornheselaan, Vliegdennen en de Andreas Foxlaan wordt als onacceptabel gezien. De genomen maatregel van het eenrichtingscircuit wordt als omslachtig en ongewenst gezien.	Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.
<b>Uitkomst studie: voorlopige conclusie</b> Ook voor de variant Paltzerweg is geen draagvlak. Het is meer een doorgaande/ sluij -route vanuit Bilthoven over de Paltzerweg naar de N238. Bewoners van de Paltzerweg zullen niet blij zijn met het faciliteren van een doorgaande route. Gewezen wordt verder op de belangen van de winkeliers. Het centrum moet bereikbaar zijn met een zo kort mogelijke verbindingroute.	Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.
<b>Uitkomst studie: voorlopige conclusie</b> Voor een verbindingsweg met tweerichtingsverkeer over de A. Foxlaan zou wellicht meer draagvlak zijn.	Een dergelijke oplossing is naast de onwenselijkheid van de hoeveelheid verkeer die dan samen zou moeten gaan met de doorfietsroute ook niet inpasbaar want op de plek waar de nieuwe weg aansluit op de A. Foxlaan is te weinig ruimte voor een kruispunt met verkeer in alle richtingen.
<b>Uitkomst studie: voorlopige conclusie</b> De vraag wat de beste toekomstbestendige oplossing is voor Den Dolder is met deze studie niet naar volle tevredenheid beantwoord. De zorgen over de veiligheid in het centrum en de impact op cultuur, natuur en dorp blijven bestaan. Dat heeft alles te maken met de benadering waarbij alleen is gezocht naar een verkeerskundige oplossing. Wat is het moment dat er wel breder gekeken gaat worden?	We houden ons aan de opdracht. We hebben de kerngroep gevraagd om tijdens alle stappen van de studie input te geven. Die input is onderdeel van de studie en het op te stellen advies.  De wens vanuit de kerngroep om met een bredere visie te kijken zal ook worden meegegeven aan de raad.
<b>Uitkomst studie: voorlopige conclusie</b>	Een dergelijke studie gaan we niet uitvoeren. In het

<p>Een aantal leden zou graag zien dat er een aanvullende studie wordt gedaan naar mogelijke oplossingen met als uitgangspunt meervoudig ruimtegebruik. Of geld beschikbaar gesteld om deze studie te laten uitvoeren. Nu zijn niet alle eerder aangedragen oplossingen grondig onderzocht.</p>	<p>traject dat we nu doorlopen zullen we hier dan ook geen ruimte voor maken of geld voor beschikbaar stellen. Ook zal het uitvoeren van zo'n studie geen onderdeel zijn van het op te stellen advies.</p>
<p><b>Uitkomst studie: voorlopige conclusie</b>          Andere leden van de kerngroep benoemen juist dat zij tevreden zijn over het doorlopen traject en graag toe willen naar een afronding/ besluitvorming. Het voorstel van een deel van de kerngroep is om de voorkeur te formuleren als: de kerngroep ziet graag een oplossing die loopt over het landgoed Den Engh, waarbij bewoners zo min mogelijk worden belast.</p>	<p>Dit standpunt wordt meegenomen in de integrale afweging.</p>

## 2.8 sessie 6: 23 maart 2023

We bespreken de stand van zaken, stakeholders en standpunten en het advies van kerngroep aan de raad.

### Advies Zuid

Het advies van het projectteam is een variant via Landgoed Den Engh. De exacte route is nader te bepalen, maar moet zoveel mogelijk rekening houden met de cultuurhistorische waarden. De gemeente is in gesprek met het Rijksvastgoedbedrijf (RVB).

Dit advies is gedeeld met de bestuurders van de Provincie Utrecht (PU) en ProRail (PR). Zij kunnen zich vinden in dit advies.

De PU is geen voorstander van de 3-taks variant Fornheselaan en de variant via de Andreas Foxlaan. Dit i.v.m. de combinatie van autoverkeer met de doorfietsroute.

### Advies Noord

De VRI-variant is voorgelegd aan PU en PR. Zij kunnen zich vinden in dit advies. De PU verzorgt de uitvoering van de noordkant. Dit sluit aan bij hun programma voor groot onderhoud van de N238.

### Advies Centrum:

Voor het Centrum is er nog geen advies. Er wordt nog aan de ontwerpen gewerkt. Wel is er al afstemming geweest met ProRail om de ontwerpen van de overweg en het centrum op elkaar aan te laten sluiten. Beide ontwerpen sluiten goed op elkaar aan. Wanneer het schetsontwerp klaar is wordt deze eerst met de kerngroep Centrum afgestemd. Vervolgens met de klankbordgroep.

Input kerngroep	Beantwoording
<p><b>Advies Zuid:</b>            Er zitten veel open eindjes aan het advies. Omdat de route nog bepaald moet worden is het niet duidelijk wat de impact op het dorp zal zijn. Het is dus lastig voor de kerngroep om op basis van dit advies al een standpunt te bepalen.</p>	<p>Het is het doel van het projectteam om met een zo scherp mogelijk advies naar de raad te gaan. We zijn er bijna. De kerngroep wordt geïnformeerd over de uitkomst van de gesprekken met het RVB en het aangescherpte advies wat daaruit volgt. De kerngroep ontvangt het adviesrapport en wordt gevraagd hierop te reageren. Het advies wordt, na aanscherping gepresenteerd aan de klankbordgroep. Ook die groep heeft nog de</p>

	mogelijkheid hierop te reageren. Daarmee is de participatie afgerond en wordt er een participatienota opgesteld.
<b>Advies Zuid:</b> De gemeente mag stelliger zijn in het advies en het benoemen van een voorkeursroute over het landgoed.	
<b>Advies Zuid:</b> Merendeel kerngroep staat achter het advies om te komen tot een route over het landgoed. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zo kort mogelijke route naar het centrum</li> <li>• Zo min mogelijk bewoners belasten met de oplossing</li> <li>• Ecologie en cultuurhistorie waar mogelijk sparen</li> <li>• Mitigerende maatregelen meenemen in het advies.</li> </ul>	Deze input wordt meegenomen in de integrale afweging.
<b>Advies Zuid:</b> Binnen de opdracht lijkt dit misschien de juiste voorzet maar een integrale visie ontbreekt. De impact op cultuur, dorp en natuur is groot. Deel Kerngroep vraagt zich af of dit echt wel de beste oplossing is voor het dorp en wil de raad vragen hier met een bredere visie naar te kijken.	Dit standpunt zal worden meegegeven aan de raad. Uiteraard kunnen leden ook zelf dit standpunt inbrengen bij de raad
<b>Advies Noord:</b> Kerngroep zou liever een andere oplossing zien. Namelijk een ongelijkvloerse kruising of ondertunneling (zoals in Soesterberg).	Deze oplossing is niet inpasbaar op eigen grond van de Gemeente en/of de provincie. Het VRI-kruispunt volstaat als oplossing. Daarmee is onze opdracht afgerond en worden alternatieve mogelijkheden niet verder onderzocht.
<b>Advies Noord:</b> Merendeel van de kerngroep kan zich vinden in de voorgestelde oplossing (Het VRI Kruispunt).	
<b>Advies Noord:</b> Een enkel kerngroep lid is van mening dat er ook verder gekeken kan worden, naar bijvoorbeeld een rotonde.	Met de hoeveelheid verkeer waar mee is gerekend zou een turbotonde met dubbele rijstroken per richting nodig zijn. Dat neemt veel ruimte in beslag. Met zo'n brede weg met meerdere rijstroken kan het kwetsbare verkeer niet veilig oversteken. Fietzers en voetgangers moeten dan oversteken met een brug of tunnel. De hellingbanen moeten lang genoeg zijn, want zonder aanloop worden anders de hellingen te steil. Een brug of tunnel is niet goed en veilig in te passen vanwege de beschikbare ruimte.  Bij verkeerslichten kan langzaam verkeer wel veilig oversteken. Een ander voordeel is dat een kruispunt met verkeerslichten meer verkeer kan verwerken en daarmee ook in de toekomst volstaat.
<b>Advies Noord:</b> (Meer) Aanwonenden aan de Noordkant betrekken	De klankbordgroepleden krijgen ook nog de gelegenheid zich uit te spreken en vervolgens heel Den Dolder. Richting realisatie zal nadrukkelijk

	aandacht zijn voor omgevingscommunicatie met direct aanwonenden.
<b>Proces:</b> Er zijn twijfels over het opsplitsen van de kerngroep Centrum en de kerngroep Noord/Zuid. Hierdoor mist een integraal beeld.	De groepen zijn opgesplitst om met kleinere groepen doelgericht te werken en te schakelen. Daarnaast zijn er twee leden uit de kerngroep die ook deel uitmaken van de kerngroep centrum.

## 2.9 Openbaar vervoer en landbouwverkeer

<b>Input kerngroep</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>Landbouwverkeer:</b> Hoe zit het met het landbouwverkeer?	<p>In het ontwerp is wat betreft de vormgeving rekening gehouden met afmetingen van landbouwverkeer. Het wel of niet toestaan of gedogen van landbouwverkeer is een zaak van de provincie.</p> <p>De provincie heeft aangegeven het landbouwverkeer over de N238 niet toe te staan. Dat past niet binnen het geldende beleid. Het landbouwverkeer zal dus moeten omrijden. De provincie werkt overigens aan nieuw beleid omdat landbouwverkeer de afgelopen decennia sterk is veranderd.</p> <p>Een alternatieve route voor het landbouwverkeer is via de provinciale weg N413 (Soestduinen).</p>
<b>Landbouwverkeer:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omrijden via Bilthoven is ook een optie</li> <li>• Het gaat in de praktijk vooral om loonwerkers die zand vervoeren.</li> <li>• Goed om gesprek aan te gaan met de betrokken bedrijven om echt een goed beeld te krijgen of en in hoeverre het omrijden een probleem is. In dat gesprek ook bespreken welke route er gereden zal gaan worden om ook de impact daarvan op andere wegen helder te krijgen. Het is bijvoorbeeld niet wenselijk dat er grote landbouwvoertuigen over de Paltzerweg gaan rijden.</li> <li>• De voertuigen van de Landmacht rijden ook over de N238 (vooral op zondag). Waarom wordt dit dan wel toegestaan?</li> <li>• Wat zijn de regels voor brommobielen?</li> </ul>	<p>Een en ander wordt nog uitgezocht en afgestemd met de provincie. Er wordt zoals gezegd gewerkt aan nieuw beleid.</p>
<b>Bushalte en route:</b> Aandachtspunt hierbij zijn ouderen/ mindervaliden waarvoor de halte straks niet (meer) bereikbaar is. Alternatief vervoer is voor deze doelgroep van belang.	<p>Dit is een bekend aandachtspunt wat geen verkeerskundige oplossing vraagt maar een sociaal vraagstuk is wat wordt besproken met de relevante zorgorganisaties. Met het oog op de toekomst geeft een route over de provinciale weg zekerheid om de lijn te behouden. Ook omdat Den Dolder richting</p>



	het oosten uitbreidt liggen de haltes hier relatief centraal.
<b>Bushalte en route:</b> Naast de loopafstand is ook de sociale veiligheid een aandachtspunt. Bij de loop- en fietsroutes naar de haltes moet hier aandacht voor zijn	
<b>Bushalte en route:</b> Bij een variant over het landgoed zouden de bushaltes ook op een andere plek kunnen worden gesitueerd. Dichter bij de Dolderseweg.	<p>Nog nader bekeken kan worden of de bus in het geval van een route die aansluit op de Dolderseweg (4-taks) gebruik kan maken van de verbindingsweg en of de haltes kunnen worden ingepast aan de Dolderseweg of de nieuwe weg. Belangrijk daarbij is om te vermelden dat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De loopafstand tussen treinstation en bushaltes waarschijnlijk niet veel korter zal zijn.</li> <li>• Dat de politieacademie en Fornhese dan verder van ov-haltes aflaggen.</li> </ul> <p>Als je kijkt naar de landelijke ontwikkelingen zien we dat er steeds meer routes worden aangepast of verdwijnen uit dorpskernen. Vanuit die ontwikkeling gezien biedt de route langs de provinciale weg een meer toekomstbestendige oplossing voor Den Dolder.</p> <p>Bezien moet worden of er een alternatieve mogelijkheid voor openbaar vervoer, voor doelgroepen voor wie het OV daardoor minder goed bereikbaar wordt, nodig en haalbaar is.</p>
<b>Bushalte en route:</b> Een toekomstbestendige oplossing voor het OV is een positief punt.	

## 2.10 Algemene punten:

Input kerngroep	Beantwoording
<b>Verbindingen totaal:</b> Een positief punt is dat de verbinding over het spoor voor langzaam verkeer veiliger zal worden wanneer de spoorweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.	
<b>Totaalplaatje/ integrale benadering:</b> Behoeft aan totaalplaatje stuk tussen brandweer en hertenlaan.	Begrijpelijk dat de behoefte aan een totaalplaatje er is alleen zijn dit processen die helaas niet volledig parallel verlopen. Voor beide kruispunten wordt ook gewerkt aan aanpassingen.
<b>Sociale en economische verbinding:</b> De zorg is dat Den Dolder uit losse delen gaat bestaan en de sociale verbinding verloren gaat omdat het dorp aan twee kanten van de weg wordt gebouwd. Door de afsluiting van het spoor wordt Den Dolder straks in twee delen verdeeld. Ook de	

<p>provinciale weg en het grote kruispunt bij de Pleineslaan wordt gezien als een blokkade die de WA-Hoeve afsnijdt van Den Dolder. De zorg over de economische verbinding is dat de winkels in het centrum straks minder goed bereikbaar zijn voor de bewoners van de WA-Hoeve en Noordkant en dat winkeliers dus klandizie verliezen.</p>	
<p><b>Geluid en maatregelen</b>  In de huidige situatie is er al sprake van geluidshinder voor bewoners van met name Zuid Den Dolder. Voor iedere toekomstige oplossing geldt dus dat dit een belangrijk aandachtspunt is waar maatregelen nodig zijn om de hinder te reduceren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluidsoverlast van de N238, met name het geluidsversterkende effect van het huidige spoorviaduct van de N238 onder het spoor door:</li> <li>• Cumulatie geluid spoor, N238 en Dolderseweg</li> <li>• Integrale aanpak geluidshinder</li> </ul> <p>Toegestane maximumsnelheid op de N238 verlagen</p>	<p>In de vervolgfase volgt nog specifiek onderzoek en wordt bepaald welke maatregelen er wettelijk en wenselijk nodig zijn. Dit ook in afstemming met de provincie en ProRail.</p>
<p><b>Snelheid N238</b>  Kerngroep wil de snelheid op de provinciale weg Naar 60 km per uur, niet alleen ter hoogte van de kruispunten.</p>	<p>Hier is op dit moment nog geen sprake van omdat daar de argumentatie voor ontbreekt.</p>

## 2.11 Conclusie/ standpunt kerngroep

De kerngroep heeft meegelezen en meegedacht tijdens de verdiepende fase. De kerngroep is tijdens dit proces goed geïnformeerd en betrokken bij alle vraagstukken. Er was ruimte voor inbreng over de gestelde opdracht, zowel mondeling als schriftelijk, gedurende de hele periode. Over de uitgevoerde studie, binnen de kaders van de opdracht, is de kerngroep tevreden. Er is gedegen onderzoek gedaan, al heeft het wel veel tijd gekost.

Waar het schuurde was het verschil van visie over de invulling van de opdracht. Aangedragen oplossingen en/of zaken die buiten de scope van de gemeentelijke opdracht vielen kregen weinig aandacht. Dit heeft gezorgd voor een toenemend gevoel van onbehagen bij enkele leden van de kerngroep. Ondanks dat het schuurde is er steeds begrip geweest voor eenieders positie binnen dit proces.

De kerngroep geeft een reactie op de uitgevoerde studie. Vraagt het college en de raad om een integrale visie en draagt alternatieve oplossingen voor.

### Reactie kerngroep op uitgevoerde studie

#### Zuid: verbindingsweg tussen N238/ centrum

De oplossing die via een 4-taks VRI-kruising over landgoed den Engh naar het centrum loopt heeft de voorkeur van de kerngroep. Deze route heeft van alle varianten de minste impact op omwonenden. De kerngroep ziet hiermee ook kansen om de cultuurhistorische waarden van den Engh beter zichtbaar te maken voor het dorp. De ontsluiting van dit centraal gelegen terrein kan zo van meerwaarde zijn voor Den Dolder. Natuur/ boomverlies zal moeten worden gecompenseerd.

### **Noord: Kruispunt Pleineslaan/ N238 en Pleineslaan/ N238**

Een Verkeersregelininstallatie (VRI) aan de noordzijde van het dorp, de best haalbare optie gebleken binnen de ambtelijke opdracht voor dit kruispunt. Als de toegestane maximumsnelheid op de N238 naar 60 km per uur gaat, kan de kerngroep met een VRI op deze locatie leven. Er wordt extra aandacht gevraagd voor het langzame verkeer dat de N238 moet kruisen, door middel van realisatie van een veilige, ongelijkvloerse langzaam verkeer-verbinding (bijv. aanpassing voetgangersbrug W. Coxlaan naar fiets- en voetgangersbrug). Op de kruising direct aansluitend met de Pleineslaan moet in het ontwerp rekening gehouden worden met de lastige combinatie van langzaam verkeer en vrachtverkeer van Remia.

### **Standpunt kerngroep integrale visie**

De spoorwegovergang in het centrum van Den Dolder is de enige verbinding voor gemotoriseerd verkeer. Binnen de kerngroep zijn er ook vragen en zorgen over de kans dat in de toekomst het spoor ook voor langzaam verkeer afgesloten wordt. De woningbouw op de WA-hoeve en de komst van de politieacademie zijn andere ingrijpende ontwikkelingen. Met het sluiten van de spoorwegovergang en de nieuwbouw op de WA-Hoeve wordt het dorp in vieren gespleten.

Er mist nu samenhang tussen grote plannen die alleen al los van elkaar grote impact hebben op Den Dolder. De kerngroep ziet graag een integrale toekomstvisie voor Den Dolder om grip te krijgen op deze ingrijpende ontwikkelingen.

Dat er een brede visie had moeten zijn is iets waar de hele kerngroep zich in kan vinden. Niet iedereen is van mening dat dit nu reden moet zijn om een beslissing uit te stellen en/ of de opgave alsnog te verbreden. Wellicht kan één en ander ook parallel plaatsvinden. Dat is echter aan de raad om te beantwoorden. De kerngroep wil daarbij nog wel wat aandachtspunten meegeven:

- Een totaalplan met een houdbaarheid van 30-40 jaar.
- De essentie is een bereikbaar, veilig en leefbaar centrum en een oplossing die een toegevoegde waarde is voor het dorp
- Daarbij ook verder kijken dan de huidige situatie. Denk aan de Remia. De vraag is hoelang het nog houdbaar is dat deze gevestigd blijft op deze locatie.
- Kijkend naar het versterken van de sociale cohesie en economische perspectief van het centrum.
- Ingebrachte alternatieve oplossingen nader onderzoeken op kansrijkheid.

### **Alternatieve oplossingen**

#### Alternatieve oplossing Zuid/ Centrum:

1. De Bilthoven Centrum Tunnel oplossing via het Remia terrein
2. Ondergrondse spooroplossing direct vanaf de N238

Beide oplossingen dienen uiteraard verder uitgewerkt te worden

Oplossing 1 spreekt voor zich waarbij de Remia fabriek gedeeltelijk of geheel verplaatst dient te worden. Het vrijkomende terrein kan ingericht worden voor nieuwe woningen en openbare voorzieningen en er ontstaat zo een volwaardige verbinding voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer

Oplossing 2 is een oplossing waarbij het meervoudig ruimtegebruik centraal staat: een nieuwe loop-/fiets-tunnel ter plaatse van huidige spoorkruising en een directe ondergrondse aansluiting op de N238 die onder het spoor en het station wordt gerealiseerd. Ook het langzame verkeer kan via een directe ondergrondse verbinding van noord naar zuid bewegen. En wellicht dat bevoorrading Aldi (en ander winkels) ook vanaf hier kan plaats vinden. Dit is geen extra verbinding tussen noord en zuid voor gemotoriseerd verkeer, maar al het bestemmingsverkeer van de N238 en uit Noord wordt hiermee afgevangen. Er hoeven beduidend minder kilometers te worden gemaakt door het dorp heen en de overlast van het verkeer wordt teruggebracht.

### Alternatieve oplossing Noord:

De kerngroep ziet liever een ongelijkvloerse kruising (doortrekken van verlaagde N238) of ondertunneling zoals in Soesterberg. De WA Hoeve wordt een grote woonwijk met 450-500 nieuwbouwwoningen. Daardoor zal het verkeer in het dorp flink toenemen op alle wegen, niet alleen van en naar het centrum, maar ook van en naar de voorzieningen zoals scholen en sport- en cultuurcentra. Voor het langzaam verkeer vanuit de nieuwe wijk betekent dit dagelijks meermalen oversteken van een drukke provinciale weg, en dat is niet optimaal veilig. Fiets- en voetgangersverkeer staan in een dorpsgemeenschap voorop, iedereen wil voorkomen dat bijv. kinderen voor kleine afstanden dagelijks overal naar toe moeten worden gereden met de auto. Daarom is een ongelijkvloerse kruising en dus een fly-over voor lokaal (en langzaam) verkeer over de provinciale weg de beste en meest veilige manier om de dorpsdelen (en de gemeenschap) met elkaar te verbinden.

### **Vervolg proces:**

De kerngroep heeft de volgende randvoorwaarden geformuleerd voor elke oplossing die is (en mogelijk nog wordt) geadviseerd:

- De kerngroep wenst dat het belang van inwoners en ondernemers uit Den Dolder voorop staat bij de ontwerp oplossingen voor de nieuwe verbindingen; oplossing moet toekomstbestendig en in principe van meerwaarde voor inwoners en ondernemers zijn.
- De leefbaarheid van het dorp en het centrum staan centraal en welke oplossingen ook gekozen wordt, er zullen mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Deze zijn op het gebied van geluidswering, snelheidsbeperking, luchtvervuiling en veiligheid.
- Het OV moet goed toegankelijk blijven en toekomstbestendig zijn.
- De verkeersveiligheid en de sociale veiligheid voor fiets- voetgangersroutes dient optimaal te zijn voor alle gebieden van het dorp en de reeds besloten snelfietsroute.
- De verbindingen Den Dolder Noord -Zuid en Oost-West dienen goed bereikbaar en toekomstbestendig te zijn, ten behoeve van het economische- en sociaalmaatschappelijke leven in Den Dolder.

Kerngroep zou tot slot haar standpunt en aangedragen oplossingen graag toelichten aan de raad.

# 3 Kerngroep Centrum

## 3.1 Inleiding

Adviesbureau TAUW heeft in opdracht van de Gemeente een ontwerp gemaakt voor het centrum. De geleverde input door de klankbordgroep en verzamelde gegevens van Antea uit de verkennende fase is daarbij het vertrekpunt geweest.

De **kerngroep centrum**, bestaande uit dertien leden, heeft tijdens de verkennende fase feedback geleverd op het Programma van eisen en op de Schetsontwerpen.

Alle leden van de klankbordgroepen hebben in juni 2022 een oproep ontvangen om zich voor deze kerngroep aan te melden. Zeven winkeliers en zes bewoners uit het centrum hebben zich aangemeld.

Aan deze groep zijn door Tauw tijdens de eerste sessie een drietal voorstudies gepresenteerd van mogelijke inrichting voor het centrum.

In aanvulling op deze plenaire sessie zijn er aanvullende gesprekken geweest met winkeliers over de bevoorrading van hun winkels. Dit om inzicht te krijgen in de hoeveelheid en soort vrachtverkeer dat in het centrum moet zijn en op welke tijden de bevoorrading plaatsvindt. Met Ahold, ASR en ProRail is afstemming geweest over hun grondgebied en de aansluiting van het ontwerp op de spoorwegovergang in de toekomstige situatie. Met het Kruidvat is geen afstemming tot stand gekomen ondanks herhaalde pogingen hiertoe.

In een afsluitende sessie is het concluderende schetsontwerp gepresenteerd.

## 3.2 Sessie 1: 11 oktober 2022

We bespreken drie tekeningen en daarmee drie mogelijkheden voor een nieuwe inrichting van het centrum van Den Dolder. Deze schetsontwerpen zijn denkrichtingen, bedoeld om de consequenties van de verschillende varianten in beeld te brengen en daarmee eerste reacties en aandachtspunten bij de Kerngroep Centrum op te halen.

Besproken varianten:

A: Keerplein Dolderseweg

B: Keerlus Paduaweg

C: Vrachtverkeerluw centrumgebied

## Schetsontwerp variant A: Keerplein Dolderseweg



### Overzicht van reacties:

- Een dergelijk forse vermindering van de parkeercapaciteit (-10) is niet wenselijk i.v.m. de bereikbaarheid voor winkelend publiek dat met de auto komt. De winkeliers hebben behoefte aan meer parkeerplaatsen voor auto's.
- De zorg bestaat dat het plein geen prettige/veilige verblijfsplek kan worden, door al het (auto)verkeer dat hier samenkomt.
- De zorg bestaat dat het vrachtverkeer met oplegger te dicht bij de gevel zal komen.
- De gekozen nieuwe indeling met haakse parkeervakken en een laad- en loshaven aan de Dolderseweg voelt nog onveilig. De zorg bestaat dat uitdraaiende automobilisten langsrijdende fietsers niet goed zien. Dit heeft zowel te maken met de snelheid van het autoverkeer als het zicht op de fietser.

### Aandachtspunten voor verdere uitwerking:

- Het voelt bij deze variant niet alsof verkeersstromen voldoende van elkaar worden gescheiden. Het verder scheiden van verkeersstromen kan de verkeersveiligheid vergroten, maar ook het verlagen van de snelheid van het verkeer. Daarnaast moeten plekken waar verkeersstromen samenkomen, zoals waar het fietspad vanuit de Fornheselaan aansluit op de spoorwegovergang, duidelijker worden vormgegeven.
- Fietsveiligheid en zicht op de fietser van inparkerende automobilisten.
- Wat gebeurt er als er 2 vrachtwagens tegelijk aankomen? Het is bij deze variant onduidelijk waar die op dat moment kan wachten.
- Een laad- en losplek aan de Dolderseweg voelt logischer op een centrale plek, zoals direct voor de Kruidvat.

## Schetsontwerp variant B: Keerlus Paduaweg



### Overzicht van reacties:

- De plek van de visboer is mooi ingepast en heeft zo ruimte voor extra tafels.
- De huidige indeling aan de noordzijde van de Dolderseweg functioneert goed zoals die is. De automobilist rijdt niet direct uit op de rijbaan en kan niet direct een fietser aanrijden.
- Een dergelijk forse vermindering van de parkeercapaciteit (-9) is niet wenselijk i.v.m. de bereikbaarheid voor winkelend publiek dat met de auto komt. De winkeliers hebben behoefte aan meer parkeerplaatsen voor auto's.
- De gekozen nieuwe indeling met haakse parkeervakken aan de Dolderseweg voelt nog onveilig. De zorg bestaat dat uitdraaiende automobilisten langsrijdende fietsers niet goed zien. Dit heeft zowel te maken met de snelheid van het autoverkeer als het zicht op de fietser.
- De laad- en loshaven op deze plek is te ver weg voor de dierenwinkel. Die maakt echter geen gebruik van deze laad- en loshaven, omdat die laden en lossen aan de Fornheselaan of voor de deur op de Dolderseweg.

### Aandachtspunten voor de verdere uitwerking:

- Eigendomsgrenzen moeten worden nagekeken. Deze variant zorgt mogelijk voor wijzigingen op grond dat in bezit is van AHOLD en ProRail, direct langs het spoor.

## Schetsontwerp variant C: Vrachtverkeerluw centrumgebied



### Overzicht van reacties:

- Dit is een denkrichting waar de meeste aanwezigen positief tegenover staan. Dit komt vooral door de parkeercapaciteit die gelijk blijft, maar ook door het gevoel van een verbeterde verkeersveiligheid omdat er minder vrachtverkeer door het centrum hoeft.
- Alleen de bewoners van de Vliedgedennen zitten niet te wachten op een laad- en losplek voor de deur en hebben zorgen over de verkeersveiligheid in de straat.
- De gekozen nieuwe indeling met haakse parkeervakken aan de Dolderseweg voelt nog onveilig. De zorg bestaat dat uitdraaiende automobilisten langsrijdende fietsers niet goed zien. Dit heeft zowel te maken met de snelheid van het autoverkeer als het zicht op de fietser.

### Aandachtspunten voor verdere uitwerking:

- Routing vrachtverkeer en verkeersveiligheid in de Vliedgedennen. Hier is dit project afhankelijk van het deelproject 'zuidelijke aansluiting'.
- Voor een nieuwe locatie van de laad- en losplek is een gedragsverandering nodig van de leveranciers en de meeste vrachtwagens moeten nu niet meer het centrum in rijden, maar de Vliedgedennen. Men is bang dat vrachtwagens toch verder zullen rijden op de Dolderseweg, vervolgens niet goed meer kunnen keren en door zullen rijden door de woonwijk.
- De winkeliers staan positief tegenover deze locatie van de laad- en losplek, maar vragen zich af of de Kruidvat ervoor open staat. Hierover moet afstemming met de Kruidvat plaatsvinden.

### Algemene aandachtspunten

- Er is ook aan de noordzijde van het spoor behoefte aan parkeerplekken voor winkelend publiek vanuit Bilthoven. De slagerij wordt tevens bevoorradt vanuit Bilthoven.
- De algemene zorg bestaat dat het centrum van Den Dolder minder goed bereikbaar wordt voor winkelend publiek uit bijvoorbeeld Soesterberg, door alle maatregelen om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen en het eventueel verminderen van parkeerplekken.
- De aansluiting op de Fornheselaan vindt men een onduidelijke situatie. Men is bang dat er



conflicten komen tussen voetgangers en fietsers.

- Een pleinfunctie of verblijfsplek voelt het meest logisch aan de kant van de Paduweg (voor de gevel van Roots Wonen, Burgersdijk Makelaars en Bloemen van Chantal) omdat dit in het verleden ook zo is geweest.
- De zones voor voetgangers kunnen wat minder breed dan nu staat ingetekend. Eigenlijk is de huidige trottoirbreedte al wel voldoende.
- Men geeft aan dat er maar weinig mensen zijn die nu blijven zitten op een bankje in het centrum van Den Dolder; en dat dit vaak overlastgevers zijn. Het winkelend publiek komt gericht aan voor boodschappen en vertrekt dan weer. Hierover verschillen de meningen echter: er bestaat ook wel een behoefte aan zitplekken om bijvoorbeeld naar de treinen te kijken. Er is in ieder geval een goede afweging nodig in hoeveel zitplekken er gewenst zijn.
- Onderzoeken of het voor de toeleveranciers geen mogelijkheid is om gebruik te maken van kleinere voertuigen, zoals de leverancier van de slager. Mogelijk biedt een extra laad- en losplek voor kleinere voertuigen oplossing of bevoorrading van de Kruidvat via de achterzijde.
- De aanwezigen willen vooral een veilige inrichting in de nieuwe situatie. Als de ontwerpvarianten daar onvoldoende vertrouwen in geven laat men liever de situatie zoals die is. De suggestie wordt ook gedaan om laden en lossen dan gewoon op de rijbaan te laten plaatsvinden, zoals nu ook al het geval is.
- Aan de noordzijde van het spoor is sociale veiligheid een probleem, o.a. door te weinig verlichting.
- Er is behoefte aan overzicht en informatie vanuit de andere deelprojecten (met name de zuidelijke ontsluiting).

### 3.3 Sessie 2: 30 mei 2023

We bespreken het schetsontwerp voor de herinrichting van het centrum. In dit ontwerp, gemaakt door TAUW, is de eerder geleverde input verwerkt. De aanvullende opmerkingen op dit ontwerp worden in een volgende fase verwerkt. Afgesproken is dat richting uitvoering en het uitwerken van het schetsontwerp tot een definitief ontwerp de kerngroep weer wordt betrokken om te toetsen of de input op de juiste manier is verwerkt. Tegen die tijd zijn er wellicht ook nieuwe winkeliers. Die zullen dan ook betrokken worden.

#### Schetsontwerp herinrichting centrum



## Toelichting:

De huidige versie van het ontwerp wordt aan het college en de raad voorgelegd. De opmerkingen en reacties van vanavond worden genoteerd.

### Parkeren

- Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk. Er is voldoende parkeerplek, ook op de piekmomenten.
- Parkeerplaatsen zijn ruim opgezet, incl. een uitrijdmarge/veiligheidszone achter de parkeerplakken t.b.v. de fietsveiligheid.
- De parkeerhavens zijn weg. Parkeren is direct mogelijk vanuit de hoofdbaan.

### Laden en lossen

- Er komt een laad en losplek t.h.v. de Eekhoornlaan
- Er komt een uitzondering voor laden en lossen in de nacht. Dat mag op de weg.
- De laad- en losplek naast de dierenwinkel blijft behouden. Deze weg wordt niet opnieuw ingericht dus de huidige situatie blijft bestaan.
- Er komt geen draaicirkel in het centrum. Vrachtwagens die per ongeluk toch het centrum in rijden mogen op de distributiehof van AH keren.

### Overzicht reacties

Input kerngroep centrum	Beantwoording
<b>Veiligheid</b> Er zijn zorgen over het delen van de autoweg met fietsers (met name verkeer vanuit school). Kan er geen fietspad komen?	Er moet rekening gehouden worden met elkaar. In het geval van het centrum is een gedeelde weg veiliger dan een apart fietspad omdat weggebruikers bewust zijn van elkaar aanwezigheid en niet onverwacht elkaar kruisen.
<b>Veiligheid</b> Komt er een zebraapad?	Nee. Er is geen directe noodzaak. Er is geen doorgaand verkeer meer, alleen bestemmingsverkeer is toegestaan. Je wil juist graag dat mensen op meerdere plekken kunnen oversteken. Wanneer je een zebra aanlegt gaat iedereen op dezelfde plek oversteken. Een zebraapad kan altijd nog in een latere fase toegepast worden als blijkt dat de situatie onvoldoende veilig is.
<b>Laden en lossen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• De gewijzigde situatie m.b.t. laden/lossen voor vrachtwagens kenbaar maken d.m.v. borden. Daarnaast is het ook aan de winkeliers om hierover te communiceren met leveranciers.</li><li>• Er zijn zorgen dat vrachtwagens de laden/lossenplek te ver weg vinden en op den duur gaan dubbel parkeren.</li><li>• Laad – en los gedeelte: wens om barriers t.b.v. bescherming winkelpuien (bij evt. stuurfoutjes).</li><li>• Er zijn zorgen dat er, wanneer er meerdere vrachtwagens tegelijk lossen, het dorp wordt afgesloten.</li></ul>	Dit is iets wat in de uitwerking moet gebeuren.  Dit zal incidenteel zijn. Dan zal men op elkaar moeten wachten.

<p><b>Fietsparkeren</b> Jammer dat er meer fietsparkeerplekken komen. Momenteel wordt hier geparkeerd door gebruikers van het spoor. Behoeftte aan strakkere handhaving bij fietsenstalling station.</p>	<p>Dit wordt doorgegeven aan handhaving</p>
<p><b>Groen:</b> Hoe gaan de groenvakken eruitzien</p>	<p>De groenvakken in het centrum worden voorzien van beplanting, niet van een gras/bloemenmix. Het groenplan zal in een latere fase gedeeld worden met de kerngroep centrum.</p>
<p><b>Verkeer:</b> Gaaf de politieacademie voor meer verkeer zorgen in het centrum?</p>	<p>Er komt een eigen parkeervoorziening op het terrein van de politieacademie. Ook krijgt de politieacademie een eigen ontsluiting aan de provinciale weg. We verwachten wel een stroom voetgangers van de trein richting het terrein.</p>
<p><b>Bereikbaarheid</b> Winkeliers maken zich zorgen om bereikbaarheid centrum dat zal moeten gaan omrijden via de nieuwe verbindingweg. Ondernemers zijn bang dat hun klanten kiezen om naar Bilthoven/ soest te gaan. Dat kan zomaar zorgen voor een omzetverlies van 10/20%.</p>	<p>Dit standpunt zal worden meegegeven aan de raad. Uiteraard kunnen leden ook zelf dit standpunt inbrengen bij de raad.</p>
<p><b>Bereikbaarheid</b> De drempels op de Dolderseweg zijn nu al een probleem. Als dit straks de enige aanrijroute naar het centrum is wordt dit een nog grotere belemmering om naar het centrum te komen. Winkeliers zijn bezorgd dat hierdoor klanten afhaken omdat ze de Dolderseweg willen vermijden vanwege de drempels.  Er is een duidelijke wens om deze drempels aan te passen. Ook voor winkeliers en leveranciers zijn de drempels een probleem wanneer ze met bestelbusjes in het uit en het centrum rijden voor bijvoorbeeld bezorgingen of catering.</p>	<p>Dit standpunt zal worden meegegeven aan de raad. Uiteraard kunnen leden ook zelf dit standpunt inbrengen bij de raad</p>

*Aandachtspunten voor de verdere uitwerking:*

- Checken of plekken voor visboer (met name plaatsing boom) ruim genoeg is i.v.m. inrijden, openslaande klep en de bestelbus van de bloemenwinkel die daarnaast zijn laad- en losplek heeft.
- Oversteken: rekening houden met mensen die slecht ter been zijn.
- Groenplan afstemmen met winkeliers
- Pui bescherming voor laden/lossen

**Austerlitz   Bosch en Duin   Den Dolder   Huis ter Heide   Zeist**



---