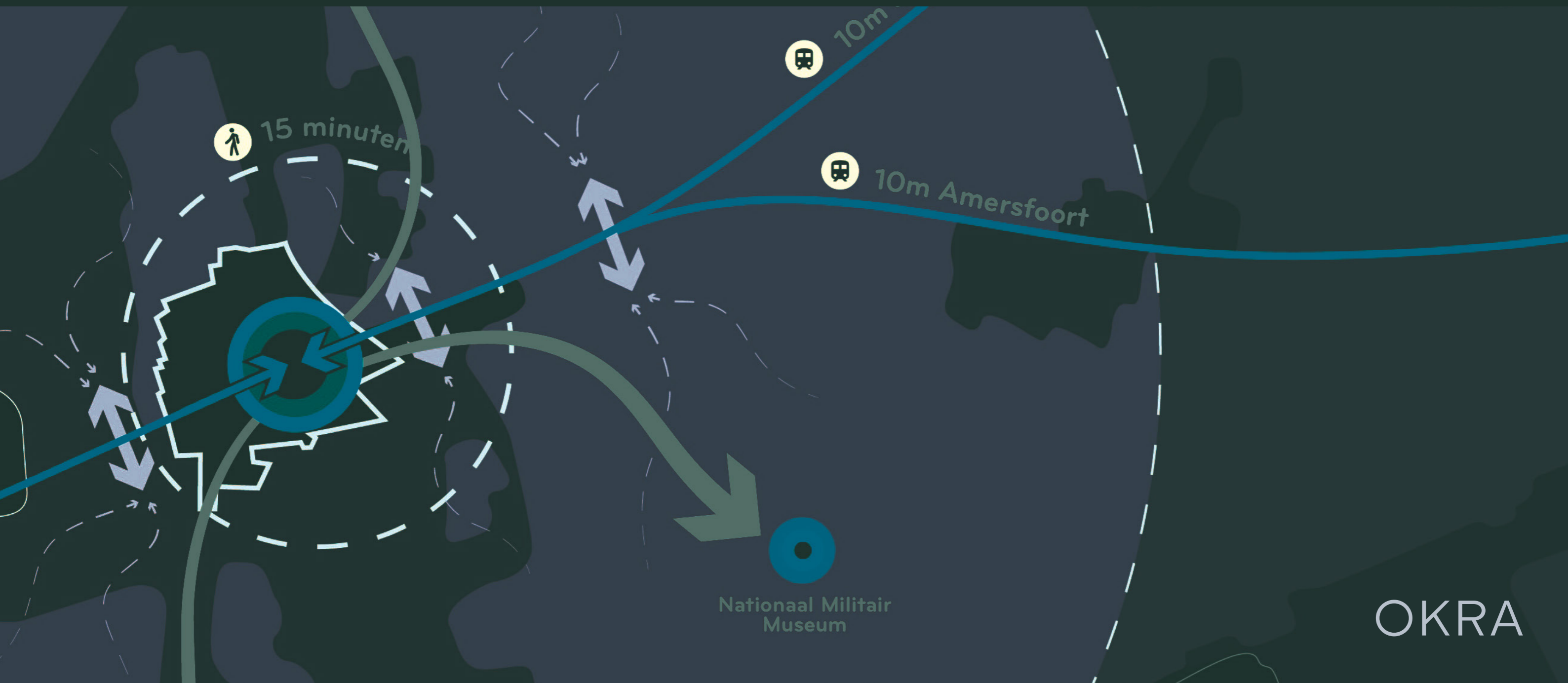


De weg naar een verbonden dorp

een verdiepend onderzoek naar de zuidelijke ontsluiting van Den Dolder



Een kort, verdiepend onderzoek

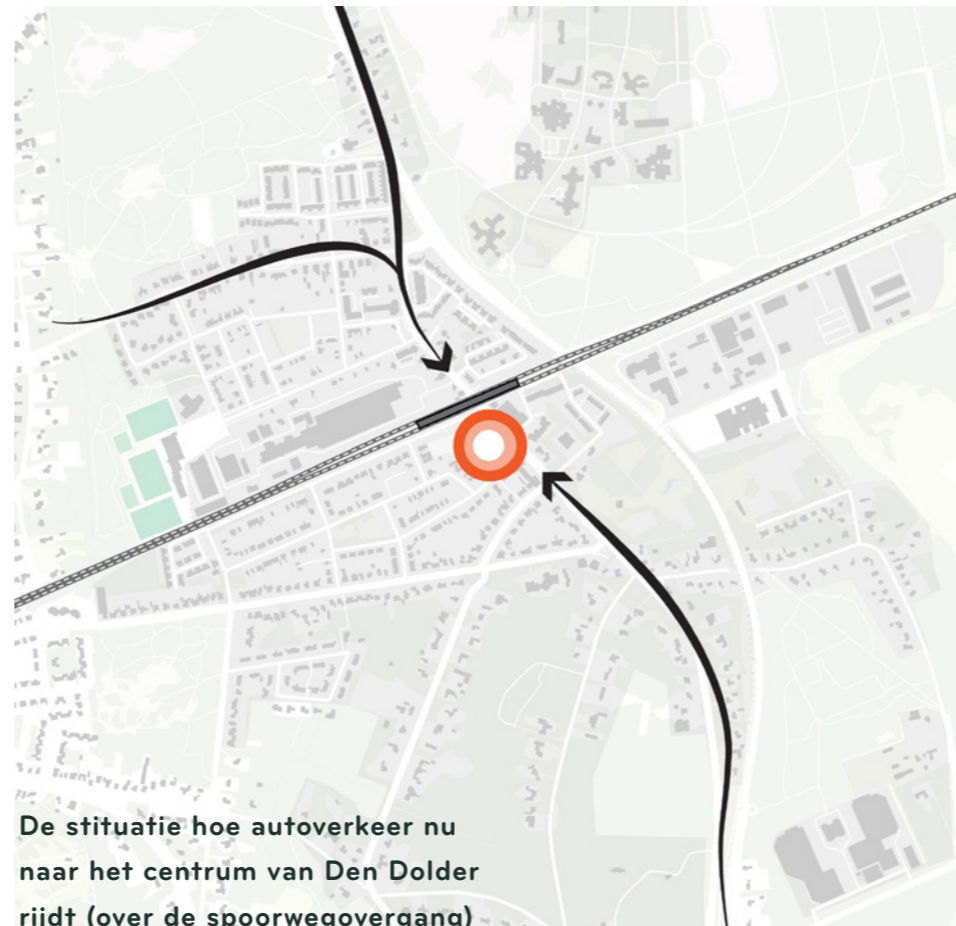
WAAROM DIT ONDERZOEK?

De spoorwegovergang in het centrum van Den Dolder wordt over enkele jaren afgesloten voor autoverkeer. Voor voetgangers en fietsers blijft de overgang open maar auto's zullen vanaf dat moment een andere route moeten kiezen om in het dorp van noord naar zuid (en vice versa) te komen.

Op 7 november 2023 heeft de Gemeenteraad van Zeist opdracht gegeven om een vervolgonderzoek te doen naar een oplossing voor het autoverkeer aan de zuidkant van Den Dolder. Het vervolgonderzoek was onder meer gewenst omdat het Rijksvastgoedbedrijf een brede afweging wil kunnen maken om te besluiten of het wel of niet kan instemmen met een eventuele nieuwe weg voor het autoverkeer over het landgoed Den Engh. ProRail heeft daar vervolgens bij benadrukt dat het vervolgonderzoek met alle betrokken overheden samen uitgevoerd moest worden in een korte tijd, omdat er snel besluitvorming nodig is. De gemeenteraad heeft meegegeven om in het vervolgonderzoek naar vijf varianten te kijken die in een adviesrapport van november 2023 beschreven stonden.

KERN VAN DIT ONDERZOEK

In opdracht van de gemeente Zeist heeft OKRA deze opgave ingevuld door eerst een toekomstschets op te stellen voor Den Dolder waarin gekeken wordt hoe de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het dorp zich in de toekomst verder kunnen ontwikkelen, en wat daarbij de benodigde verkeerstructuur is. Daarna is gekeken hoe de zuidelijke ontsluitingsvarianten die de gemeenteraad heeft meegegeven, zich tot die toekomstschets verhouden. De inzichten uit deze verkenning staan in deze samenvatting beschreven.



De kwaliteiten van Den Dolder

TOEKOMSTSCHETS

De toekomtschets is tot stand gekomen door eerst goed naar het dorp en haar omgeving te kijken.

De eerste conclusie die we daaruit getrokken hebben is dat het dorp Den Dolder, met haar sociale en ruimtelijke kwaliteiten, een dorp is met toekomst.

De combinatie van het aanwezige NS-station en de ligging in het hart van de Utrechtse Heuvelrug is bijzonder en waardevol. De aanstaande ontwikkelingen op het terrein van de Willem Arntsz-hoeve en de komst van het politieopleidingscentrum (met zo'n 800-1000 bezoekers per dag) onderstrepen dat.

Op de fiets is hoogwaardig groen, cultuurhistorie en zijn recreatieve trekkers zoals Lage Vuursche en het Nationaal Militair Museum bereikbaar. Den Dolder kan deze potentie als groene regiopoort verder ontwikkelen door in te zetten op hoogwaardige en efficiënte verbindingen voor langzaam verkeer.

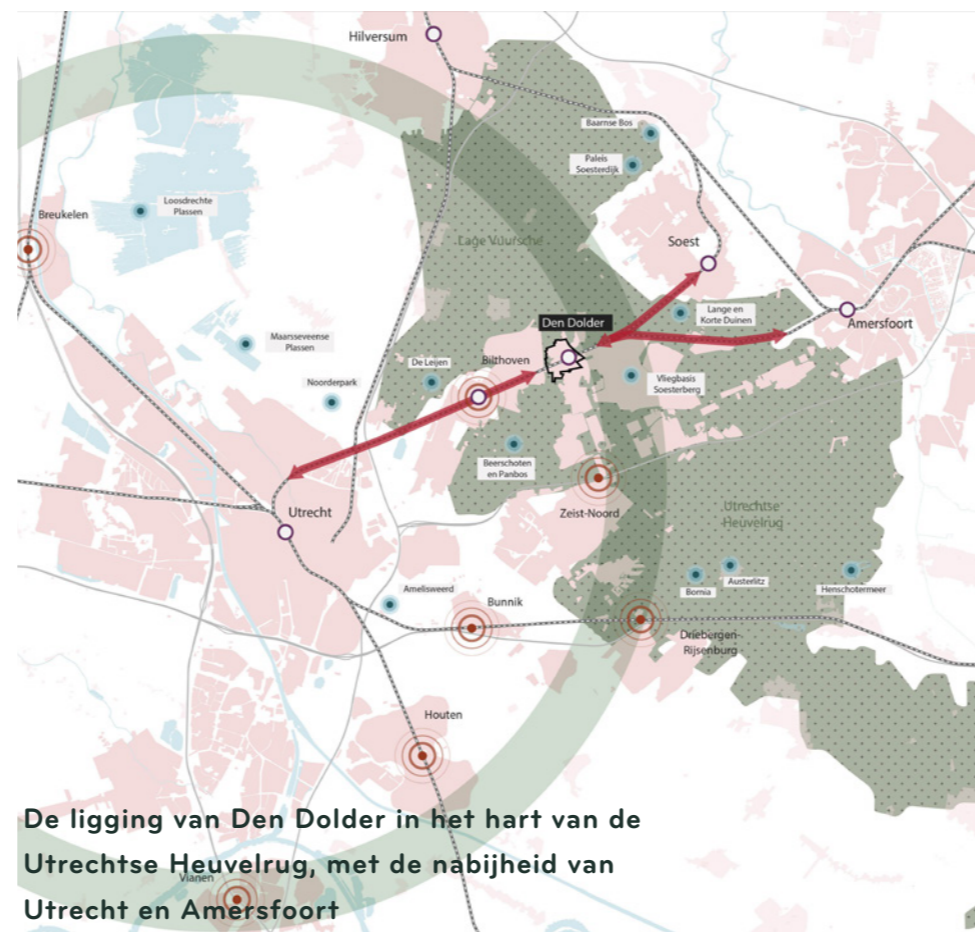
OKRA adviseert om voor de toekomst van het dorp in te zetten op haar knooppuntfunctie binnen de regio. Met het NS-station als vertrekpunt ligt, vanuit Den Dolder, de regio letterlijk en figuurlijk aan haar voeten.

Daar komt bij dat alle belangrijke voorzieningen in Den Dolder te voet dichtbij zijn, dicht bij het centrum en dicht bij het station.

Naar de toekomst toe kan dit verder worden benut en versterkt. Daarmee wordt ontmoeting en een gezonde leefstijl gestimuleerd en kan Den Dolder zich verder ontwikkelen als aantrekkelijk en toekomstbestendig dorp.

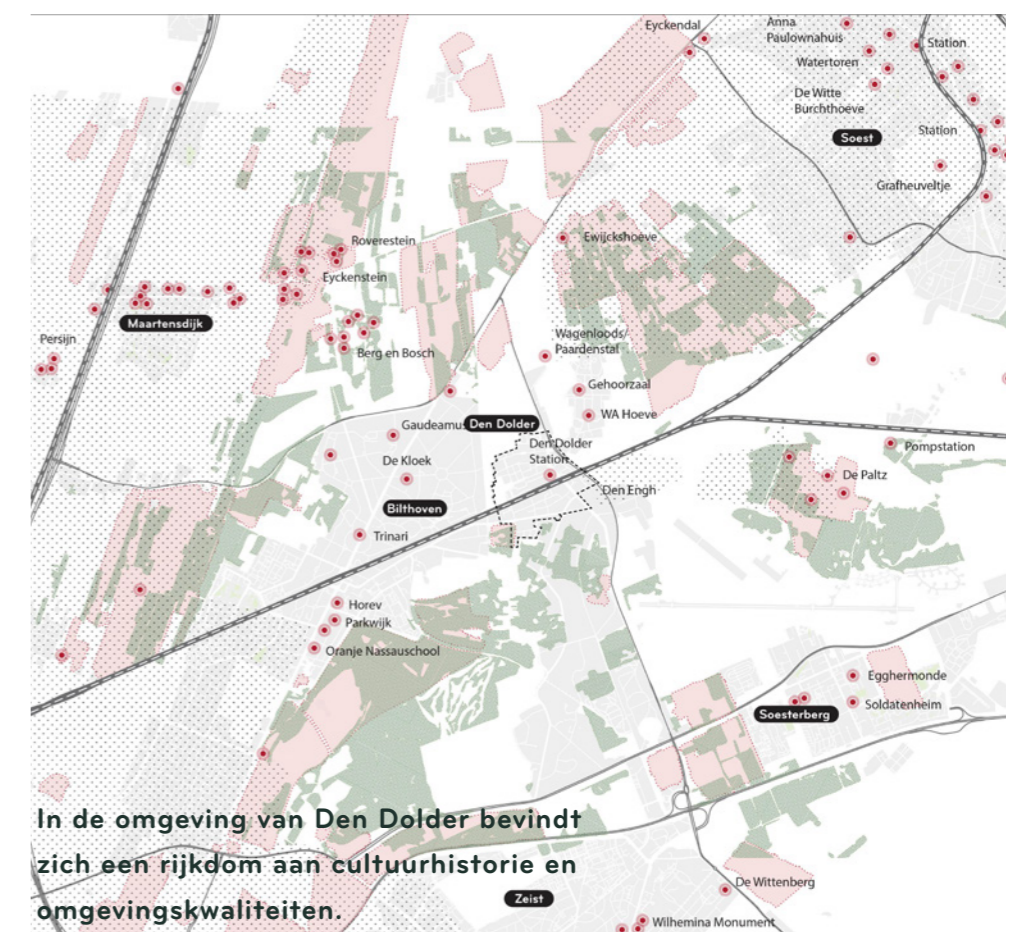
TRANSITIEOPGAVE

Wanneer Den Dolder haar kansen als knooppunt voor wandelen en fietsen verzilvert kan de economie van Den Dolder daarvan profiteren. Het centrum wordt dan het vertrekpunt van vele bezoekers die vanuit hier hun route per fiets of op de voet vervolgen. Samen met de nieuwe ontwikkelingen in het dorp, levert dit nieuwe klantengroepen op voor de aanwezige ondernemers. Het centrum van Den Dolder kan op die manier economisch gezond en levendig blijven. We vinden dit belangrijk omdat deze voorzieningen 'om de hoek' ook een belangrijke kwaliteit zijn voor de inwoners van Den Dolder.



Het verzilveren van deze kansen vraagt om inzet en ambitie en kost tijd. Zodoende kunnen we spreken over Den Dolder 'in transitie'.

In de periode die het vraagt om de nieuwe ontwikkelingen te realiseren en wandel- en fietsroutes aan te leggen, blijven adequate verbindingen voor autoverkeer noodzakelijk. Vooral voor de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers uit de regio die hier met de auto hun boodschappen komen doen. Voor die 'transitieperiode' is het nodig om via een kortsluitroute bij het centrum te komen.



De weg naar een verbonden dorp

-  Station als bonzend hart
-  Grootste trekpleisters
-  Zoektocht naar recreatief netwerk
-  Faunapassage / Ecoduct
-  Treinspoor
-  Toegankelijk groen
-  Decoratief groen



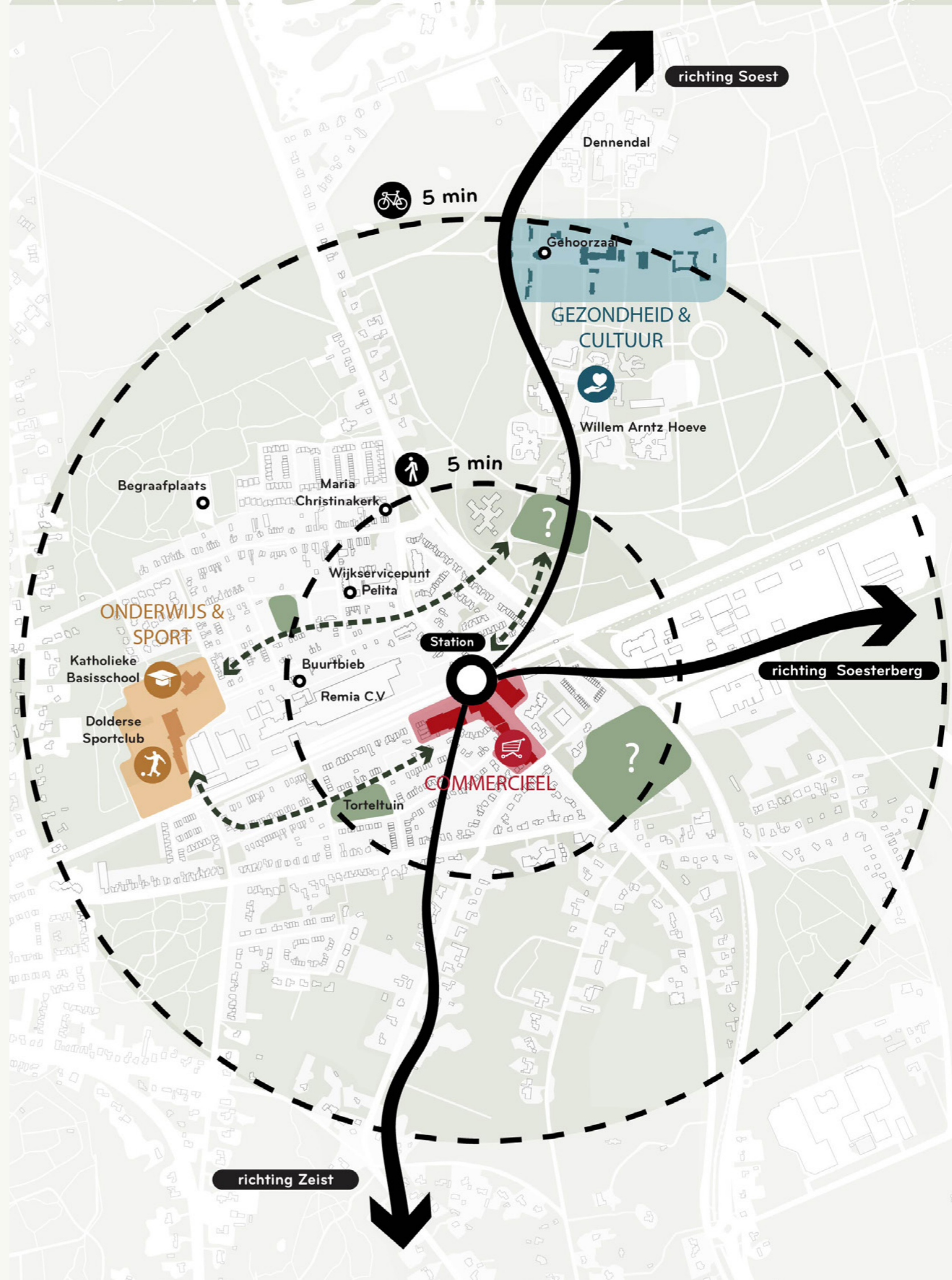
DE INDICATIEVE TOEKOMSTVISIE IN 4 KERNPUNTEN

- » **KOESTER DE OMGEVINGSKWALITEITEN**
versterk daarmee: cultuurhistorie, groen, omgevingskwaliteit
- » **BENUT DE AANWEZIGHEID VAN HET STATION**
behoud daarmee de toekomstwaarde voor het dorp
- » **VERSTERK WANDEL- EN FIETSROUTES, LOKAAL EN REGIONAAL**
versterk daarmee: sociale cohesie, economie, recreatie
- » **VERSTERK COMPLEMENTAIRITEIT TUSSEN KWADRANTEN**
versterk daarmee: sociale cohesie

Het kaartbeeld op **pagina 4** verbeeld de kansen van Den Dolder als regionaal knooppunt. Het centrum van Den Dolder fungeert daarbij als vertrekpunt voor bezoekers aan de Utrechtse Heuvelrug. Vele voorzieningen en omgevingskwaliteiten bevinden zich op fietsafstand vanaf het NS-station. Op deze manier kunnen bezoekersstromen in goede banen geleid worden en kan het centrum van Den Dolder tegelijkertijd economisch vitaal blijven.

Het kaartbeeld **rechts** verbeeld de kansen van Den Dolder als aantrekkelijk en toekomstbestendig dorp. Aantrekkelijke wandelroutes stimuleren ontmoeting en een gezonde leefstijl. Zo worden de verschillende functies in het dorp met elkaar verbonden.

De toekomstschets uit deze verkenning is het resultaat van een relatief kortlopend proces en heeft daarmee een globaal karakter. Geadviseerd wordt om deze toekomstschets in het kader van de Omgevingsvisie Zeist verder uit te werken.



Een brede blik op de ontsluitingsvarianten

DE VARIANTEN

Na het opstellen van de toekomstschets is onderzocht hoe de verschillende ontsluitingsvarianten voor de zuidelijke ontsluiting van Den Dolder kunnen bijdragen aan die toekomstschets. En er is naar de haalbaarheid gekeken.

De ontsluitingsvarianten die voor dit onderzoek tegen het licht zijn gehouden staan in de bijlage naast elkaar in een overzicht. Het gaat om de varianten die de gemeenteraad heeft meegegeven. Voor dit onderzoek hebben we onderzocht of deze varianten nog versterkt of 'geoptimaliseerd' kunnen worden. Verder hebben we in het onderzoek ook een variant verkend die eerder tijdens het participatieproces op tafel is gekomen: een ongelijkvloerse oplossing.

DE VIERTAKVARIANTEN

Vanuit de toekomstschets geredeneerd is er onvoldoende onderbouwing gevonden voor de ontsluitingsvarianten die lopen over landgoed Den Engh, de zogeheten 'Viertak-varianten'. Deze varianten grijpen teveel in op cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en zijn bovenal onomkeerbaar. Om gebruik te kunnen maken van (delen van) het landgoed is medewerking van het Rijk nodig (onder meer het Rijksvastgoedbedrijf, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en het Atelier Rijksbouwmeester). Het rijksbeleid is om cultuurhistorische landgoederen en gebouwen te behouden en beschermen. Om hiervan af te wijken en dit aan te tasten dient er een zeer sterke noodzaak en onderbouwing te zijn, waarbij er aantoonbaar geen alternatieven zijn. Alternatieven zijn er echter wel. Daarmee is het niet realistisch dat deze varianten uitgevoerd kunnen worden.

DE NULVARIANT

Voor de nulvariant is gezocht naar optimalisaties waarmee deze variant beter aansluit op de toekomstschets en waarmee ingrijpende aanpassingen aan de oude Dolderseweg en rotonde Hertenaan vermeden kunnen worden. Daarvoor is gekeken naar het toevoegen van extra wandel- en fietsroutes in- en naar het centrum. Daarmee wordt het aantrekkelijker voor inwoners om zich te voet of per fiets door het centrum te verplaatsen en de auto alleen te gebruiken voor lange(re) afstanden of als het écht nodig is. Ook kunnen recreatieve bezoekers gebruikmaken van deze wandel- en fietsroutes.

Een belangrijk inzicht is echter dat deze routes pas echt grotere bezoekersstromen langs het centrum kunnen leiden als het politie opleidingscentrum gereed is en de woningen op de WA-hoeve gebouwd zijn. Dat zal naar verwachting nog ongeveer 10 jaar duren (transitiefase). Tot die tijd biedt deze variant geen oplossing om het centrum van Den Dolder voor regionale bezoekers bereikbaar te houden, terwijl we dat wél belangrijk vinden om daarmee het centrum op korte termijn economisch vitaal te houden. De nulvariant is daarmee geen passende oplossing.

EEN ONGELIJKVOERSE OPLOSSING

In eerdere gesprekken is door bewoners een alternatief aangedragen: een oplossing waarbij het autoverkeer onder het spoor door wordt geleid. Deze oplossing is schetsmatig verkend. We hebben geconstateerd dat dit ruimtelijk alleen mogelijk is als er gebruik gemaakt kan worden van het terrein van Remia. Omdat Remia recent nog investeringen heeft gedaan in haar bedrijfsvoering is het niet aannemelijk dat het bedrijf op korte termijn zal verplaatsen of inkrimpen en dat er gebruik gemaakt kan worden van hun terrein. Daarmee biedt ook deze variant geen oplossing om het centrum op korte termijn vitaal te houden.

DE DRIETAK-VARIANT

De Drietak-variant betreft een kortsluitroute die zoveel mogelijk bestaande wegen volgt. Ook voor deze variant is gekeken naar optimalisaties. Voorgesteld wordt om verkeersstromen (auto en doorfietsroute) grotendeels uit elkaar te halen en de doorfietsroute gedeeltelijk te verleggen. Als optimalisatie van deze variant kan zo een logische en comfortabele wandel- en fietsroute, langs het politieopleidingscentrum naar Soesterberg Noord en het Nationaal Militair Museum gerealiseerd worden. Met deze route kan een eerste stap gezet worden in de richting van de toekomstschets. Tegelijkertijd biedt deze variant ook een oplossing voor het autoverkeer op korte termijn, voor de transitiefase.

Alles overwegende adviseert OKRA om met een geoptimaliseerde 'Drietakvariant' te investeren in de toekomst van Den Dolder en daarmee tegelijkertijd, tijdens de transitiefase, het dorp economisch vitaal te houden.



HET SCHETSONTWERP VAN DE GEOPTIMALISEERDE DRIETAK-VARIANT

Deze variant maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. De aansluiting Fornheselaan/N238 wordt aangepast. Autoverkeer rijdt langs het bestaande spoorviaduct. Voor fietsers en voetgangers wordt een nieuw viaduct over de N238 aangelegd.

HOE NU VERDER?

De optimalisaties voor de Drietakvariant die in dit onderzoek op tafel zijn gekomen behoeven nog nadere uitwerking en gericht vervolgonderzoek. De technische mogelijkheden op het bestaande spoorviaduct, de inpassing van de fietsroute, de reductie van geluidhinder langs de Fornheselaan en Andreas Foxlaan en de fiets- en wandelroutes langs of over landgoed Den Engh zijn onderwerpen die in gezamenlijkheid met omwonenden en betrokken overheden, nader uitgewerkt moeten worden.

BIJLAGE variantenoverzicht



DRIETAK-B-VARIANT

Deze variant maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. De aansluiting Fornheselaan/N238 wordt aangepast. Autoverkeer rijdt langs het bestaande spoorviaduct. Voor fietsers en voetgangers wordt een nieuw viaduct over de N238 aangelegd.



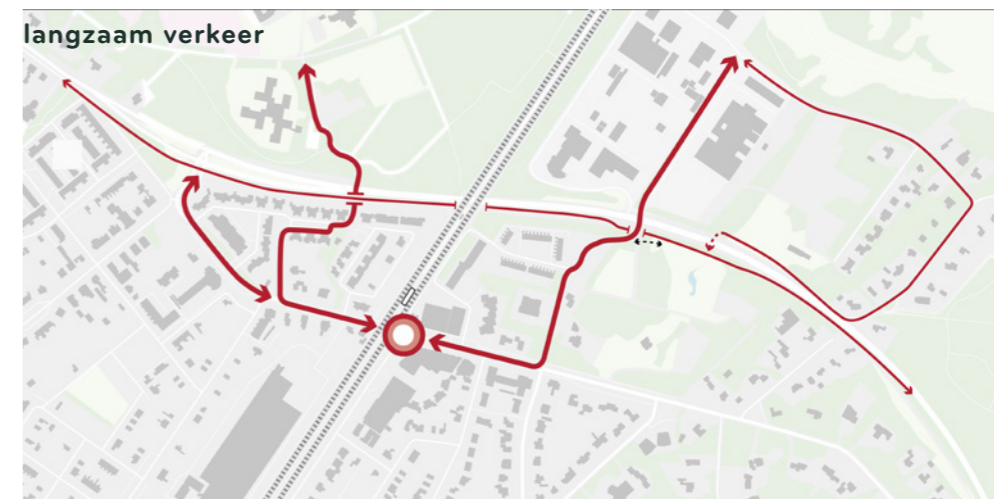
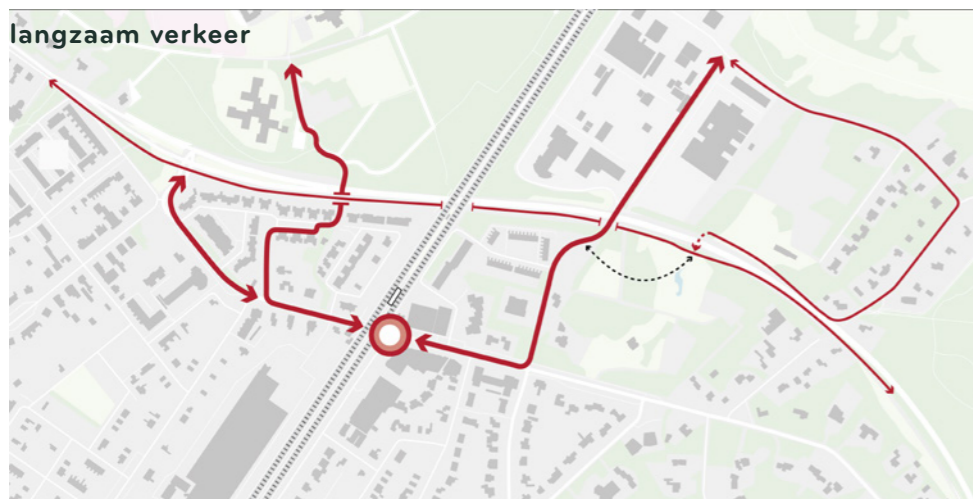
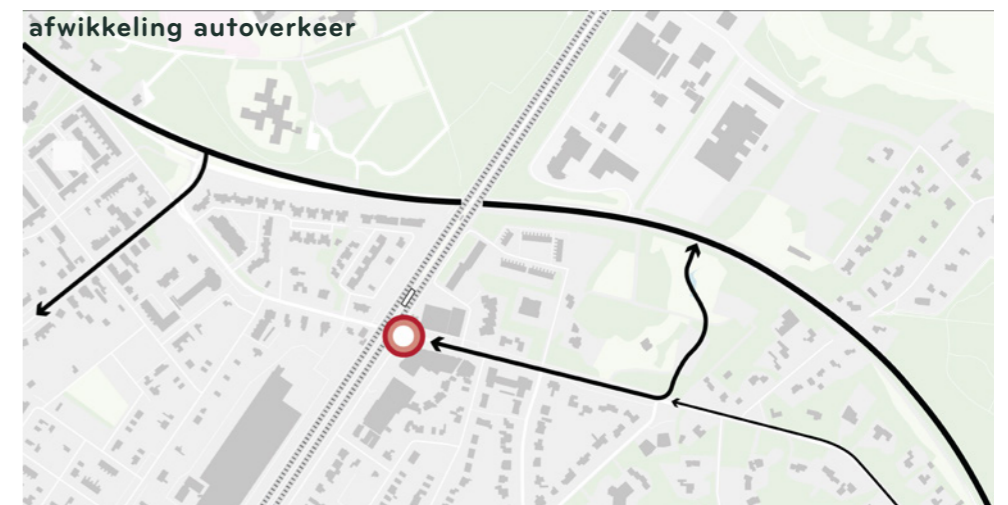
VIERTAK-I-VARIANT

Voor deze variant wordt een nieuwe éénrichtingsweg aangelegd vanaf de N238 naar het centrum door het landgoed Den Engh. Het verkeer het dorp uit gaat langs het bestaande spoorviaduct en de Fornheselaan. Voetgangers en fietsers volgen de route door Den Engh.



VIERTAK-III-VARIANT

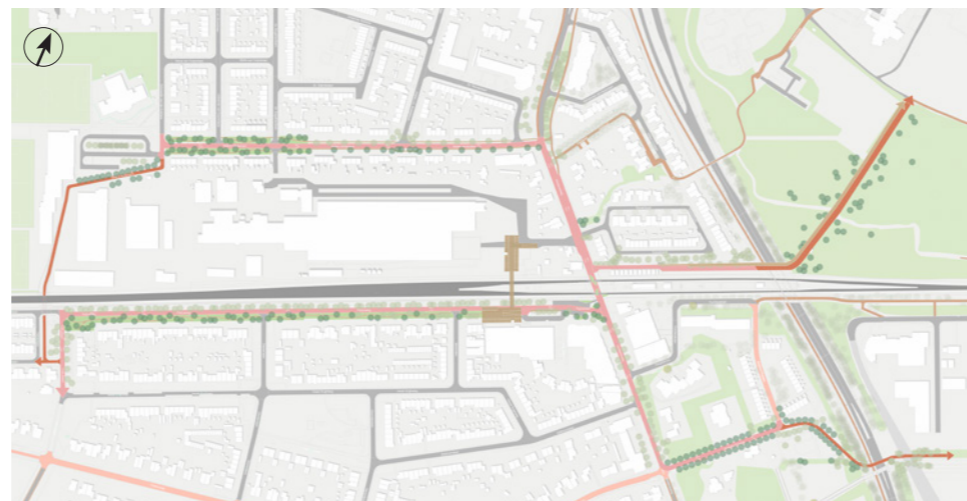
Voor deze variant wordt een nieuwe kortsluitroute aangelegd vanaf de N238 door het landgoed Den Engh naar de Paltzerweg, in twee richtingen. Voor fietsers en voetgangers wordt een nieuw viaduct over de N238 aangelegd voor een directe route naar het dorp.





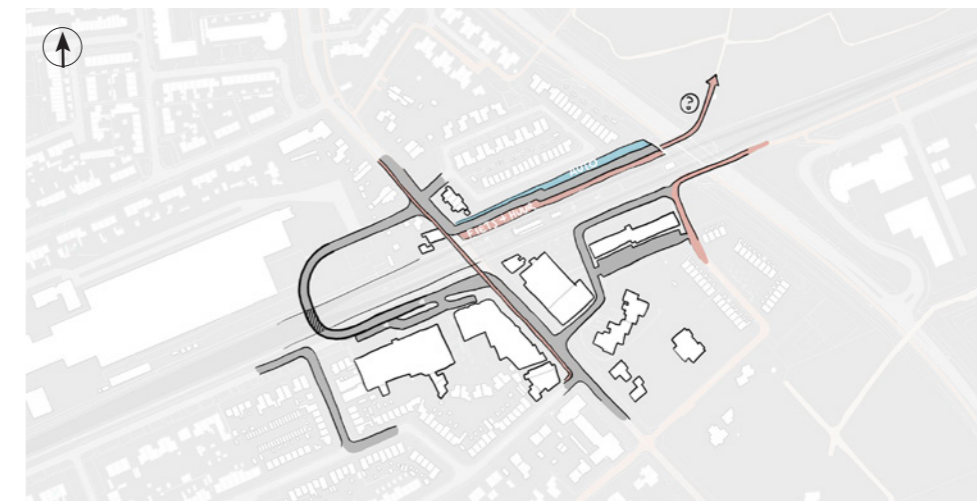
VIERTAK-III-B-VARIANT

Voor deze variant wordt een nieuwe kortsluitroute aangelegd vanaf de N238 langs de rand van landgoed Den Engh naar de Paltzerweg, in twee richtingen. Voor fietsers en voetgangers wordt een nieuw viaduct over de N238 aangelegd voor een directe route naar het dorp.



NUL-VARIANT

In de nul-variant wordt het autoverkeer naar het centrum geleid via de rotonde Hertenlaan en de Oude Dolderseweg. Er worden nieuwe comfortabele wandel- en fietsroutes aangelegd om het wandelen en fietsen binnen het dorp te bevorderen.



ONGELIJKVLOERSE OPLOSSING

Bij een ongelijkvloerse oplossing wordt het autoverkeer in het centrum onder het spoor door geleid. Voor wandelen en fietsen verandert er niets.

