

Gemeentelijke reactienota

Nieuwe Verbindingen Den Dolder

Gemeente Zeist
17 augustus 2023



Inhoud

1.	Algemene reacties en standpunten	3
2.	Aanleiding & opgave	6
3.	Proces en participatie	13
4.	Verkeer.....	18
5.	Provinciale weg / N238	31
6.	Alternatieve oplossingen	34
7.	Openbaar Vervoer.....	42
8.	Landgoed Den Engh	43
9.	Reacties vanuit jonge bewoners	46
10.	Reacties van Stakeholders	47
11.	Reacties van belangengroepen	49

1. Algemene reacties en standpunten

1.	Algemene reacties en standpunten
	<p><i>Fijn dat het nu eindelijk eens aangepakt wordt. Goede plannen. Veiligheid en leefbaarheid zullen verbeteren.</i></p> <p>--</p> <p><i>Heel positief dat er een goede oplossing is gevonden voor de kortsluitroute, waarbij de overlast voor inwoners binnen het acceptabele is.</i></p> <p>--</p> <p><i>Ook de aanpassing van de N238 naar 60 km is passend en er is goed en intensief samengewerkt en geluisterd naar de input van de inwoners.</i></p> <p>--</p> <p><i>Kijken al jaren mee als bewoners - dit is onze reactie: tegen</i></p> <p>--</p> <p><i>Alle besluiten herroepen en ProRail financieel tegemoetkomen. Enig verstandige afwikkeling en tevens de goedkoopste.</i></p> <p>--</p> <p><i>Met pseudo argumenten (wanneer vonden botsingen met voertuigen plaats?) wordt een ijzeren gordijn aan de samenleving opgelegd door afspraken door derden onder elkaar waar niemand in Den Dolder mee heeft ingestemd.</i></p> <p>--</p> <p><i>Mede namens de winkeliersvereniging (meneer is voorzitter). Spreken hun voorkeur uit voor de nieuwe verbinding via een doorgang door de Engh naar de Dolderseweg. Dichterbij is onveilig. Dicht bij het centrum geeft opstoppingen, vooral vanuit het centrum. Het sluit dan ook de parkeerplaatsen op de Dolderseweg (voor de winkels) en geeft extra lawaai en slechte lucht voor de appartementen boven de winkels.</i></p> <p>--</p> <p><i>Zoals altijd heeft voor iets kiezen een gevolg; er is gekozen voor een spoorwegovergang die veiliger moet worden door afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Gevolg is dat het dorp in tweeën gedeeld wordt en er een verbindingsweg naar zuid moet komen. We willen allemaal meer groen etc. maar dat gaat in dit geval niet, een weg over Den Engh is de minst slechte oplossing. Een landgoed wat eigenlijk nu geen onderdeel van het dorp is wordt toegankelijk voor iedereen en ontsluit Den Dolder Zuid. Een ontsluiting die ook nodig is voor al de studenten en personeel van de politie academie om het station en winkels te bereiken. Zonder dit hebben de winkeliers geen bestaansrecht en gaan een voor een verdwijnen. Over Den Engh is de minst slechte oplossing voor Den Dolder Zuid. Ja groen moet wijken voor veiligheid en leefbaarheid dat heb je soms in Nederland met 18M inwoners</i></p> <p>--</p>

De gemeente heeft projectontwikkelaar ORPEA al toestemming gegeven voor de bouw van een kolossaal zorgcentrum aan de Paltzerweg. Dit gaat tot een toename van verkeer op de Paltzerweg leiden. Afgezien nog van het feit dat er geen weg over Den Engh zou moeten lopen, zou kiezen voor een aansluiting op de Paltzerweg nog eens extra sluipverkeer gaan betekenen. Dus geen weg over Den Engh en al zeker niet aansluitend op de Paltzerweg.

--

Als het lukt om over landgoed weg aan te leggen adviseer ik om het overige gedeelte park vorm te geven en echt terug te geven aan de Doldenaren. Je komt dan prachtig het dorp inrijden en er is een openbaar groen park omheen

--

Het zou een grof schandaal zijn als de weg over een van de oudste bewoonde plekken/park van Den Dolder zou leiden. De suggestie dat een weg het landgoed juist ontsluit voor de inwoners van Den Dolder is te zot voor woorden. Een gemeente die voor vergroening is kan niet toestaan dat een prachtig stuk groen en vele tientallen bomen in Den Dolder voor een weg moet wijken.

--

(...) het blijft op zich onduidelijk welk probleem we precies aan het oplossen zijn. Het bewust in tweeën knippen van een kleine gemeenschap kan wel eens een historische blunder blijken te zijn.

--

Het huidige plan voor een nieuwe route en verbindingsweg tussen de Nieuwe Dolderseweg en de (Oude) Dolderseweg, dwars over het historisch landgoed Den Engh, is een schandalig plan voor een gemeente die groen als speerpunt heeft.

--

Kritisch op opoffering Den Engh en opheffen bushaltes (onderzoek OV goed!). En een fabriek in het dorp is niet van deze tijd.

--

De enige eenvoudige oplossing is de verbinding via de Fornheselaan. Grotendeels bestaande wegen en minder kostbaar

--

Mijn keuze is voor de route via De Fornheselaan, omdat die grotendeels al bestaat en dus gemakkelijker en goedkoper te realiseren is.

--

Ik heb absoluut geen bezwaar tegen het feit dat men vanuit andere dorpen naar Den Dolder komt om te shoppen. In tegendeel. Het kan bijdragen aan een gezonde lokale economie en extra gezelligheid. Wel is het belangrijk dat leefbaarheid (incl. groen) en bereikbaarheid voor de dorpsbewoners centraal staat.

--

Het uitgangspunt van deze plannen was het welzijn van de bewoners van Den Dolder? Er lijkt bij deze plannen juist alleen maar te zijn gekeken naar gemak. Den Engh is mooi en rustgevend gebied waar ik en anderen graag even een rondje wandelen. Dat zal niet meer zo rustgevend zijn als de auto's met 60 km/uur langs je heen scheuren. Recent zijn er veiligheidsdrempels in de Dolderseweg gezet, zodat de auto's niet meer zo hard gaan en vaker via de provinciale weg gaan in plaats van door het dorp heen. Waarom is het idee nu dan om alsnog een weg door het dorp heen te trekken? Met zo'n weg slopen we

een stuk natuur terwijl dat niet zou hoeven en we nodigen alle automobilisten uit om recht door het dorp heen te rijden aangezien dat de snelste weg is. De charme van Den Dolder is juist dat het rustig en veilig is en al dat autoverkeer zal daar een eind aan maken. Een grote weg hoort niet in een klein dorp

--

Als deze optie niet mogelijk blijkt dan zou een verlengde van de Paltzerweg historisch naar de Paltz zijn en nu tot de provinciale weg voorzien van veel hobbels.

--

Ik vind het moeilijk om hier niet emotioneel op te reageren...hoe geloofwaardig is dit verhaal? Er is de afgelopen 20 jaar enorm veel tijd, geld en energie besteed met als resultaat een tunneltje bij de sportvelden en een enorme stapel papierwerk en adviezen waar niets mee is gedaan. Tot voor kort was er totaal geen zicht op een oplossing en nu "ineens" is er een "oplossing" die compleet uit de lucht komt vallen en voor het hele Dorp nieuw is. Ik kan bijna niet geloven dat dit "plan" serieus besproken gaat worden, de tranen schieten me ervan in de ogen. De journalist van het AD heeft misschien wel gelijk, dit zal voor de gemeente wel het goedkoopst zijn of het meeste geld opleveren :-)

--

Een nader te ontwerpen weg over Landgoed den Engh is wel een zwaktebod. Als er rekening gehouden moet worden met vrachtwagens voor de winkels, wordt dit een forse weg en gaat dit landgoed verloren, hoezeer er ook inspanningen gepleegd worden voor landschappelijke inpassing

--

Dit is een ontzettend slecht plan. Een draak van een plan. Ik vind het dan ook zeer teleurstellend dat de gemeente Zeist probeert dit plan er doorheen te drukken zonder eerst een duidelijke visie te hebben waar Den Dolder over 10 of 20 jaar staat.

--

Ik wil er nog graag aan toevoegen dat van alle opties voor het aanleggen van een verbindingsweg, als die er echt moet komen, mijn voorkeur uitgaat naar de route tegenover de Paltzerweg omdat je daarmee de minste schade aanricht.

--

Prachtige plannen en de aanpassing Pleineslaan - Provinciale weg ziet er prachtig uit.

2. Aanleiding & opgave

<p>2.1</p>	<p>Meerdere bewoners hebben moeite met de aanleiding. Het besluit om de spoorweg voor gemotoriseerd verkeer te besluiten. In verschillende bewoordingen spreken zij hier hun ongenoegen over uit.</p>
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>
<p><i>Er worden straks tientallen miljoenen uitgeven. Geld dat door de gemeentelijke overheid en ProRail moet worden opgehoest. Wij dus, de belastingbetalers.</i></p> <p><i>Waarvoor? Volgens de statistieken van ProRail een gevaarlijke overweg. Inderdaad, daar zijn we, als nabije bewoner, de afgelopen 20 jaar getuige van geweest. Veel voetgangers, fietsers en springers. Geen voertuigen. En voor deze laatste groep gaan we dus het dorp in tweeën splitsen.</i></p> <p><i>Er heeft nooit een echt ongeluk plaatsgevonden Het enige echte probleem was vanuit de kant van Remia als de bomen dicht waren dat rechtsaf verkeer met de auto moeten wachten op fietsers die rechtdoor gaan dit is makkelijk op te lossen door een stoplicht zodanig dat de fietsers eerst mogen dan blijft het spoor vrij.</i></p> <p>--</p> <p><i>Er worden straks tientallen miljoenen uitgeven. Geld dat door de gemeentelijke overheid en ProRail moet worden opgehoest. Wij dus, de belastingbetalers. De oplossing heeft alleen negatieve gevolgen: provinciale weg met vele stoplichten, opoffering Den Engh, geluidsoverlast door 's nachts laden en lossen, opheffen van bus, etc.</i></p> <p><i>En er mist een geluidswal tegen de razende trein.</i></p> <p><i>Constatering: de overweg gaat dicht (en we doen al deze opofferingen) voor voertuigen, terwijl hier geen incidenten mee zijn geweest. Waarom?</i></p> <p>--</p> <p><i>Omdat sommige voetgangers en fietsers zich weinig aantrekken van een gesloten overweg, moet dan het andere verkeer omrijden. Zonder gedragsverandering lijkt het een erg ingrijpende en zinloze investering.</i></p> <p>--</p>	<p>De gemeenteraad heeft in 2008 al besloten dat de spoorwegovergang afgesloten moet worden voor gemotoriseerd verkeer. Dat besluit is in 2019 nogmaals bevestigd. Onderdeel van het besluit is dat de definitieve afsluiting pas kan plaatsvinden wanneer het kruispunt Pleineslaan/ N23 is aangepast, er een nieuwe verbindingsweg van de N238 naar het centrum is en de aanpassingen in het centrum zijn gerealiseerd.</p> <p>Doordat gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer maakt van de spoorwegovergang kan de overweg veiliger worden gemaakt met hele overwegbomen. Dit betekent dat fietsers en voetgangers niet meer kunnen slalommen of (onbedoeld) langs de spoorbomen kunnen. De overweg is dus volledig gesloten bij het passeren van een trein. Daarbij hoeft de overweg niet meer gedeeld te worden met auto- en vrachtverkeer.</p>

<p><i>De verkeersveiligheid op de spoorwegovergang wordt maar deels opgelost. Alle fietsers en wandelaars gaan straks nog steeds gelijkvloers het spoor kruisen. Dat terwijl de afgelopen 20 jaar er met auto's en vrachtwagens geen enkel ongeluk heeft plaats gevonden, in tegenstelling tot de vele tientallen ongelukken met wandelaars en fietsers. De situatie op de spoorwegovergang wordt in Den Dolder niet als een groot probleem ervaren en is het probleem van ProRail.</i></p>	
---	--

<p>2.2.</p>	<p>Een bewoner heeft onderzoek gedaan naar veiligheid van spoorwegovergangen in Europa en hoe ProRail hiernaar handelt.</p>
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>
<p><i>ProRail heeft terecht de wens om de veiligheid verder te vergroten. Zoals ProRail zelf aangeeft zijn er veel bijna ongelukken doordat mensen nog snel willen oversteken en langs de slagbomen lopen, fietsen etc. Wat Googelen levert een aantal interessante Europese onderzoeksresultaten op:</i></p> <p><i>Nederland is, samen met Zwitserland koploper als het gaat om aantal treinpassages per dag met stuk spoortracé.</i></p> <p><i>Er zijn 5 landen die meer overwegen per kilometer spoort hebben dan NL: Noorwegen, Oostenrijk, Zweden en Hongarije</i></p> <p><i>Vwb de overwegveiligheid (gecorrigeerd naar treinverkeer) scoort NL in de middenmoot. Corrigeer je die cijfers voor bevolkingsdichtheid dan scoort NL hoger. Met name VK en Zwitserland laten zien dat aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn</i></p> <p><i>Overwegen met halve bomen worden of zijn in deze landen gaandeweg vervangen ten faveure van overwegen met hele bomen, die de weg geheel afsluiten. Deze worden in alle drie de landen in betekenisvolle mate toegepast.</i></p> <p><i>Bij overwegen met hele bomen wordt nagegaan of de overweg vrij is voordat een trein passeert (Duitsland en Verenigd Koninkrijk). In Zwitserland is dat alleen het geval waar treinsnelheden hoog zijn of de wegsituatie zodanig is dat problemen met het vrijmaken van overwegen te verwachten zijn.</i></p>	<p>ProRail is verantwoordelijk voor het ontwerp van de spoorwegovergang. Dit is een vrij technische uitwerking waar onder andere de locatie van de spoorwegbomen en lichten moet komen te staan. Dit ontwerp wordt meegenomen/ aangesloten op het ontwerp van het centrum.</p> <p>Treinverkeer is groot, zwaar en heeft hoge snelheden. Dit brengt risico's met zich mee. Het veiligheidsniveau voor de spoorwegen is daarom hoog, zo ook bij spoorwegovergangen. Overwegen moeten daarom aan strenge eisen voldoen om het veiligheidsniveau hoog te houden. Het toepassen van hele overwegbomen is bij gemotoriseerd verkeer niet mogelijk, omdat voertuigen altijd nog een mogelijkheid moet hebben om het spoor af te kunnen rijden. Bij een overweg voor fietsers en voetgangers kunnen wel hele overwegbomen worden toegepast, omdat dit verkeer een kleine omvang heeft en er bij de spoorbomen een veiligheidszone is ingebouwd mocht dit nodig zijn.</p> <p>Doordat gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer maakt van de spoorwegovergang kan de overweg veiliger worden gemaakt met hele overwegbomen. Dit betekent dat fietsers en voetgangers niet meer kunnen slalommen of (onbedoeld) langs de spoorbomen kunnen. De overweg is dus volledig gesloten bij het passeren van een trein. Daarbij hoeft de overweg niet meer gedeeld te worden met autoverkeer.</p>

<p><i>Over enkele jaren zullen in Nederland vrijwel alle overwegen in het reizigersnet zijn voorzien van automatische halve bomen. In andere landen is juist een ontwikkeling gaande om zulke overwegen te vervangen door veiliger geachte overwegen die de weg geheel afsluiten.</i></p> <p><i>ProRail kiest er zelf voor om beschikbare en bewezen middelen ter verhoging van de veiligheid niet in te zetten in Nederland. Halve spoorbomen laten teveel ruimte waardoor onveilige situaties ontstaan. Die hebben in grote mate betrekking op voetgangers, fietsers etc. en niet gemotoriseerd verkeer.</i></p>	
--	--

2.3.	Meerdere bewoners geven aan dat er met een bredere blik naar de opgave moet worden gekeken.
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Alleen door echt een stap terug te doen en integraal te kijken wat het dorp vraagt en naar alle ontwikkelingen is uit dit leefbaarheids-, en mobiliteitsvraagstuk te komen. De voorgestelde oplossing is gebaseerd op wederom een beperkt stukje van de puzzel en niet verstandig en gedragen.</i></p> <p>--</p> <p><i>Ik sluit me, net als vele dorpsbewoners, aan bij reacties op deze site en op andere plekken die dit hele proces en plan een schande en aanfluiting vinden.</i></p> <p><i>Gedraai en gekonkel door gemeente om maar zoveel mogelijk oneigenlijke argumenten te verzinnen voor sluiten van het spoor. Alle vraagstukken worden nu op 1 hoop gegooid en afhankelijk van en randvoorwaardelijk gemaakt voor sluiting van het spoor.</i></p> <p><i>Zoals iedereen stelt ontbreekt er een visie en een lange termijn plan. In een dergelijk plan is het ongetwijfeld mogelijk om veel betere oplossingen te verzinnen die wel positief uitpakken voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van Den Dolder.</i></p> <p>--</p>	<p>Een dergelijke visie was niet de opdracht voor dit verkeersvraagstuk. Wij sluiten deze fase en het door ons uitgevoerde onderzoek nu af met een advies over wat verkeerskundig gezien de beste oplossing lijkt.</p> <p>Een visie voor de ontwikkeling van heel Den Dolder wordt door de kerngroep ook geadviseerd en door een grote groep bewoners gesteund.</p> <p>We zullen dit de raad ook meegeven.</p>

Ga echt luisteren naar bewoners en durf eerder genoemde (slechte) besluiten ter discussie te stellen en waar nodig te heroverwegen.

De gemeente heeft willens en wetens niets gedaan met alle adviezen van bewoners en experts en probeert ons nu dit plan door onze strot te duwen. Alle direct betrokkenen zijn zeer bereidwillig om over de toekomst van Den Dolder te praten en naar echt goede oplossingen toe te werken. Beste gemeente, gebruik dat nou eens ten goede!

--

Het advies nieuwe verbindingen is een oplossing die binnen de kaders vallen die door de Gemeente Zeist zijn opgelegd. Wij hebben in het participatie traject meerdere keren aangegeven dat die kaders die door de gemeente zijn gesteld een goede oplossing voor Den Dolder in de weg staan. Ook missen we een langere termijn visie voor het dorp. Maar er is uitdrukkelijk geweigerd om die kaders ter discussie te stellen. Ik stel ook via deze weg voor om de kaders te verbreden zodat meerdere oplossingen mogelijk zijn die ook echt de veiligheid en de leefbaarheid van de bewoners ten goede komen. Het plan wat er nu ligt voldoet daar niet aan.

--

Ik heb met veel belangstelling en betrokkenheid gevolgd van wat eerst het Vierluik en later Nieuwe Verbindingen is gaan heten. Vanuit bewoners en professionals is er veel tijd en energie in gaan zitten. En alle creativiteit aangewend die mogelijk is. Maar kijk naar het resultaat en wat achterblijft, zelfs bij de minst slechte oplossing in het geheel, is iets wat lijkt op een gedrocht zeker voor Den Dolder Zuid. Het is passen en meten op een te klein vierkant met teveel vragen die tezamen niet opgelost (kunnen) worden. Ook niet door nog een weg tussen de vele wegen aan deze kant van het dorp erin te moffelen.

Vanaf de start van deze discussie een jaar of 15-20 geleden is verzuimd naar het grotere geheel te kijken. Elke keer werd gestart bij het punt dat afsluiting van de overgang voor het autoverkeer nodig is. Van daaruit is besluitvorming ontstaan die ik in een inspraakmoment nog wel eens geduid heb met 'de camels nose': vanuit een deelbesluitje komt er een kameel aan andere

problemen naar voren. Kijk naar dit voorgenomen besluit en je ziet dat dit ook nu weer het geval is. De natuurwaarde bij justitie, de gedragsreacties van automobilisten en OV gebruikers, de gevolgen voor de mensen op de Dolderseweg e.o., het gebruik als nieuwe aansluiting door mensen van en naar Bilthoven/Zeist, de extra auto km's. En zeer belangrijk, de gevolgen van bouw op het Altrechtterrein en de komst van de politieacademie worden niet of onvoldoende zichtbaar.

Kortom, alleen door echt een stap terug te doen en integraal te kijken wat het dorp vraagt en naar alle ontwikkelingen is uit dit leefbaarheids, en mobiliteitsvraagstuk te komen. De voorgestelde oplossing is gebaseerd op wederom een beperkt stukje van de puzzel en niet verstandig en gedragen.

--

Ik zie dit als een mooie gelegenheid om Den Dolder nog aantrekkelijker te maken. Ik had gehoopt dat de spoorwegsluiting zou worden aangegrepen om een lange termijn plan voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van Den Dolder te creëren, inclusief een gezellig "hart" in het centrum. Dat is niet het geval. Hopelijk bestaat een dergelijk plan dan al, en sluiten deze plannen er op aan.

--

Dit hele proces met als resultaat dit "advies" getuigt van een volledig gebrek aan lange termijn visie van de gemeente. Uitgangspunt is goede leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid voor Den Dolder in de toekomst. Vervolgens is gekozen om een oplossing te zoeken voor een 'verkeersvraagstuk' terwijl het vraagstuk breder is. Vanuit de klankbordgroep komt terug dat alternatieven die een bredere leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid kunnen realiseren dan het huidige voorstel tot op heden niet bespreekbaar zijn. De gemeente sluit de ogen voor echt goede oplossingen en/of heeft andere plannen/belangen die niet op tafel komen. Vooral dat laatste zou een bijzonder kwalijke zaak zijn.

--

<p><i>Na 3 jaar participatie ligt er een advies waarin niets tot zeer weinig is gedaan met de ideeën en suggesties van de bewoners van Den Dolder. De essentie staat letterlijk in het adviesrapport: “De kerngroep zou verder graag zien dat de raad met een bredere visie kijkt dan nu is gedaan en verder kijkt dan de huidige situatie. De essentie daarbij is een bereikbaar, veilig en leefbaar centrum en een oplossing die een toegevoegde waarde is voor het dorp.” (...).</i></p> <p>--</p> <p><i>Er is volledig gebrek aan lange termijn plannen. Er moet een plan komen waarin de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van héél Den Dolder meegenomen moeten worden. Dat betekent nu goed nadenken hoe het Den Dolder van de toekomst er uitziet en dan is dit plan (puur gericht op korte termijn sluiting spoorwegovergang) zeker geen oplossing. Het gaat bovendien ten koste van natuur.</i></p>	
--	--

2.4.	Bewoners/winkeliers maken zich zorgen om zowel economische als sociale gevolgen als gevolg van de afsluiting en uitvoering van het advies.
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>(...) Ons dorp wordt bedreigd door een geplande sluiting, op last van het Rijk en ProRail, van de spoorwegovergang.</i></p> <p><i>Door deze spoorwegovergang voor snelverkeer te sluiten, verbreekt de cruciale verbinding tussen de bewoners in Den Dolder Noord en Den Dolder Zuid. Dit is de gemeenschap die de lokale economie dagelijks voedt! (...)</i></p> <p><i>Het huidige plan voor een nieuwe route en verbindingsweg tussen de Nieuwe Dolderseweg en de (Oude) Dolderseweg, dwars over het historisch landgoed Den Engh, toont een eenzijdige focus aan op alleen een omleidingsroute, waarbij de sociale en economische gevolgen hiervan naar onze mening niet in overweging zijn genomen. (..)</i></p> <p><i>Wij zijn inmiddels in een grote groep verzameld en verenigd en wij accepteren op geen enkele wijze dat dit plan van de gemeente Zeist er doorheen wordt gedrukt. (...). De voorgestelde</i></p>	<p>De zorg die wij vaak hebben gehoord is dat Den Dolder uit losse delen gaat bestaan en de sociale verbinding verloren gaat omdat het dorp straks in twee delen wordt verdeeld. De zorgen van de winkeliers om als gevolg van de afsluiting klanten te verliezen is ook bekend. Wij hebben alle begrip voor de zorgen van zowel bewoners als winkeliers. Deze worden ook nadrukkelijk aan de raad meegegeven.</p> <p>Dat de spoorweg moet worden afgesloten staat echter niet ter discussie</p> <p>Wij merken verder op dat juist ook winkeliers hebben aangedrongen op het realiseren van een kortsluitroute. Bereikbaarheid van het centrum is dan ook een belangrijke reden geweest voor een nieuwe verbindingsweg. Deze moet een snelle route zijn naar het centrum.</p> <p>Vanuit het zuiden wordt de bereikbaarheid van het centrum beter, omdat langer over de N238 kan worden gereden (80 km/h) en niet meer over de Dolderseweg (30 km/h).</p>

nog niet correct uitgewerkte en aan ons voorgestelde oplossing is een verslechtering van de leefbaarheid in en bereikbaarheid van ons dorp Den Dolder. (...) Ik maak mij ook zorgen of ik mijn winkel nog moet voortzetten. Ik verwacht een omzetsdaling van 30 %.

--

Alle omrijroutes die de gemeente Zeist voorstelt gaat de winkeliers 10 tot 20% omzet kosten (zie ook onderzoek ASR uit 2019). Dit betekent dat winkeliers weg zullen trekken en dit gaat ten koste van de voorzieningen voor bewoners en ten koste van de levendigheid.

--

Het hele plan om Den Dolder op te splitsen in Noord en Zuid is een ramp voor de bewoners en de winkeliers!

Met het oog op een verdere intensivering van het spoor in de toekomst en daarmee een langere en vakere spoorsluiting zorgt de route via de N238 voor een goede bereikbaarheid van het centrum.

De kwaliteitsimpuls van de inrichting van het centrum zorgt voor een betere leefbaarheid van het centrum. Natuurlijk hopen wij dat bezoekers bereid zijn het extra stukje te rijden en dan ook snel gewend raken aan de nieuwe route. Het voordeel is dat er niet meer voor het spoor gewacht hoeft te worden en er dus vlot kan worden doorgereden. Daarnaast heeft het centrum van Den Dolder veel te bieden met een mooi en divers aanbod aan winkels wat een bezoek zeer de moeite waard maakt.

Noord en zuid blijven overigens nog steeds met elkaar verbonden via de overweg.

3. Proces en participatie

3.1.	Een aantal bewoners geeft aan dat zij de reactietermijn te kort vinden.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Deze plannen zijn veel te ingrijpend en uitgebreid om binnen 2 weken te bestuderen en doorgronden. Bewoners worden veel te minimaal meegenomen in de plan- en besluitvorming. We hebben als bewoners niet eens de agenda's kunnen afstemmen om de plannen te bespreken en collectief te reageren. echt te horen wat er in Den Dolder speelt.</i></p> <p>--</p> <p><i>Belachelijk dat men tot 21 juni kon reageren. Deze plannen zijn veel te ingrijpend en uitgebreid om binnen 2 weken te bestuderen en doorgronden. Het participatie proces is voor de bühne, bewoners worden veel te minimaal meegenomen in de plan- en besluitvorming. We hebben als bewoners niet eens de agenda's kunnen afstemmen om de plannen te bespreken en collectief te reageren. De gemeente drukt dit gewoon door zonder echt te horen wat er in Den Dolder speelt; wat de meningen en zorgen zijn, en zonder bewoners echt te consulteren. Treurig. Treurig.</i></p>	<p>Wij begrijpen dat het tijd kost om tot een reactie te komen en kennis te nemen van alle onderzoeken en afwegingen.</p> <p>Het is echter nog wel mogelijk om zoals gebruikelijk uw reactie mee te geven aan de raad. Hoe dat kan leest u op https://www.zeist.nl/gemeente-bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/uw-inbreng-bij-de-gemeenteraad.</p> <p>De raadsvergadering staat gepland op 3 oktober.</p> <p>Eind augustus is bekend wanneer en op welke wijze de inspraakmomenten zijn.</p>	
3.2.	Voor een aantal bewoners voelt dit besluit overhaast, ondoordacht en te kort door de bocht .	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Ik zie 3 jaar participatie (en de voors en tegens van andere opties) niet terug in het advies.</i></p> <p><i>Huidig advies is niet toekomstgericht en te kort door de bocht.</i></p> <p><i>Huidig voorstel is teveel vanuit standpunt ProRail ('spoor moet sluiten') geredeneerd. Te weinig vanuit impact WA-hoeve en Pol. Ac.</i></p>	<p>Het adviesrapport is het resultaat van een intensief proces waarin samen met inwoners, ondernemers en stakeholders op zoek is gegaan naar de beste oplossing voor het dorp. Dat was geen eenvoudige opgave.</p> <p>Zorgvuldigheid stond en staat boven snelheid. Vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid met partijen als ProRail, provincie Utrecht maar ook Rijksvastgoedbedrijf denken we passende oplossingen te hebben gevonden voor een complex vraagstuk.</p>	

<p><i>(...) ik heb mij eerst verbaasd en daarna ontzettend geërgerd aan het gebrek aan (duidelijke) informatie over randvoorwaarden als aantal vrachtwagens voor de bevoorrading winkels, gebruik van landbouwverkeer van spoorwegovergang, wie eigenaar is van grond (ASR/AH), wie maakt gebruik van de bus, etc.</i></p>	<p>Voor een beoordeling van de impact van de spoorwegafsluiting op landbouwverkeer is er in de verkennende fase een inventarisatie uitgevoerd naar het huidige gebruik van de spoorwegovergang door landbouwverkeer.</p> <p>Ook zijn de gebruikers van het OV (per halte) in beeld. De verzamelde data uit de verkennende fase is in de verdiepende fase aangescherpt. Zo zijn er gesprekken gevoerd met winkeliers over de bevoorrading van winkels en is er een parkeeronderzoek uitgevoerd. Ook zijn er verkeerstellingen en kruispunttellingen uitgevoerd en is er een kentekenonderzoek uitgevoerd om toekomstige routes van het verkeer te kunnen bepalen.</p> <p>Verder zijn er verkeersonderzoeken van de WA-Hoeve en de politieacademie bij het onderzoek betrokken. Het gaat te ver om al deze technische data in het adviesrapport op te nemen. Dat komt de leesbaarheid niet ten goede.</p>
--	---

<p>3.3.</p>	<p>Een aantal bewoners geeft aan dat zij zich niet gehoord voelen en is ontevreden over het participatieproces (referendum)</p>	
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>	
<p><i>Omdat het dorp de-facto in tweeën wordt gedeeld en een historisch landgoed dreigt te worden verknipt, zou ik het raadzaam vinden als de bevolking van Den Dolder in een raadpleging mag stemmen over de voorgestelde oplossingen en bepaalt wat het meest acceptabel is.</i></p> <p>---</p> <p><i>Ik mist het belang van de bewoners en de sociale impact. Doe een referendum voor Den Dolder en Bosch en Duin.</i></p> <p>--</p> <p><i>De sfeer onder de Dolderse bevolking is afwijzender dan de gemeente Zeist doet voorkomen.</i></p> <p><i>Een referendum onder de bevolking van Den Dolder en Bosch en Duin zou hierover meer duidelijkheid geven. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald...</i></p>	<p>Het advies is op 6 juni gepresenteerd aan de inwoners, nadat het eerder was gedeeld en van input voorzien door twee kerngroepen en de klankbordgroep. Van 7 juni tot en met 21 juni konden inwoners reacties geven op het advies. Input en reacties zijn vastgesteld in een participatienota en een reactienota. Deze worden beiden meegegeven aan de raad.</p> <p>Bewoners kunnen nog op verschillende manieren hun mening geven aan de gemeenteraad.</p> <p>Van een referendum is geen sprake. Uiteindelijk ligt de afweging van alle informatie en argumenten bij de raadsleden en wordt besloten met een meerderheid van stemmen in de raadsvergadering.</p>	

3.4.	Een aantal bewoners geeft aan dat zij zich niet gehoord voelen en is ontevreden over het participatieproces (geen draagvlak)
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Onder het mom van een onveilige overgang en druk vanuit ProRail ligt er een advies over de “beste oplossing”. Zonder enige onderbouwing wordt een advies, vooral over Zuid, gegeven als zijnde de beste oplossing. Er is geen direct betrokken bewoner om input gevraagd en er is geen onderzoek gedaan naar de impact van dit advies. Het college en de raad wordt een advies voorgelegd waarin drie jaar participatie niet is meegenomen. Er is geen draagvlak voor deze optie en zou, bij een positief besluit bevestigen dat de gemeente primair kiest voor een optie met de (op korte termijn) minst hoge kosten maar met extreem negatieve consequenties voor de leefbaarheid en veiligheid van Den Dolder.</i></p> <p>---</p> <p><i>Ik vind dat het proces niet transparant is. Er wordt gesteld dat er sprake is van participatie, maar dat is in het advies niet het geval.</i></p> <p>--</p> <p><i>Het advies dat er nu ligt wordt niet gedragen door de meerderheid van de inwoners van Den Dolder en Bosch en Duin. In het advies wordt geen gehoor gegeven aan de inbreng van een groot deel van de klankbordgroepen als ook het kernteam. Vragen gesteld tijdens het webinar voor bewoners zijn niet of niet voldoende beantwoord.</i></p> <p>--</p> <p><i>De afgelopen 3 jaar heb ik deelgenomen aan het zogenaamde participatieproces door zitting te nemen in de klankbordgroep centrum en in de kerngroep. Op geen enkele wijze is er geluisterd naar voorstellen van de bewoners en op geen enkele wijze worden met dit plan de belangen van de bewoners van Den Dolder behartigd. De participatienota is dan ook een eenzijdig beeld waarin alleen dat wordt weergegeven wat de gemeente Zeist goed uitkomt. De kritiek die is geleverd op dit plan is niet of nauwelijks terug te vinden.</i></p>	<p>De participatienota is een volledige weergave van alle bijeenkomsten, input per mail en telefoon. Er is veel aandacht besteed aan het volledig weergeven van zowel het proces als de geleverde input. Positieve en negatieve punten zijn zoals ingebracht opgenomen. De nota is voor publicatie aan alle deelnemers verzonden om gelegenheid te geven hierop te reageren. Een aantal leden van de kerngroep hebben dit ook gedaan en de gegeven feedback is in de definitieve versie verwerkt.</p> <p>Dat geeft naar ons idee een open en eerlijk beeld van wat er leeft onder de bewoners. Wij zien het ook als onze verantwoordelijkheid dit beeld mee te geven aan de raad. De meningen zijn verdeeld en dat is ook zeer begrijpelijk vanwege de complexiteit van deze opgave en de grote betrokkenheid in Den Dolder.</p> <p>Wij herkennen ons dan ook niet in de bewering dat dit een eenzijdige weergave zou zijn.</p> <p>De input is niet alleen genoteerd maar heeft zwaar meegewogen bij de integrale beoordeling en daarmee op het gegeven advies.</p> <p>De vragen die tijdens de online bijeenkomst op 6 juni jl. gesteld zijn, zijn beantwoord in dit document.</p>

3.5.	Een aantal bewoners geeft aan dat zij zich niet gehoord voelen en is ontevreden over het participatieproces (kerngroepen / klankbordgroep).
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>(...) Ik ben vol enthousiasme bij het begin anderhalf jaar geleden aangehaakt maar halverwege mentaal afgehaakt omdat het veel tijd kostte, het delen van informatie via Teams voor mij verre van intuïtief werkte en het ook in de tijd steeds langer ging duren zonder realistisch plan (mijn moment van afhaken was het serieus presenteren van de tekening van een keerplein voor vrachtwagens voor het spoor waarvan zelfs nog niet duidelijk was of de gevel van de slager niet werd geraakt).</i></p> <p><i>Wat er nu ligt had ik (en iedereen van de projectgroep natuurlijk ook) na 1 of 2 sessie verwacht.</i></p> <p>---</p> <p><i>Dit is een zeer ingrijpend idee van de gemeente voor Den Dolder. Het verbaast me dat er zo weinig betrokkenheid en inspraak is van bewoners. Kerngroep is te beperkt.</i></p> <p>--</p> <p><i>Er is een kerngroep bewoners welke zich reeds meerjarig over deze kwestie heeft gebogen. Maak gebruik van de deskundigen in deze groep.</i></p>	<p>In de klankbordgroepen tijdens de verkennende fase zaten 67 bewoners, ondernemers en winkeliers. In de kerngroep zaten 13 deelnemers, in de kerngroep centrum zaten ook 13 deelnemers (winkeliers en bewoners van het centrum). De klankbordgroepen vormden een mooie vertegenwoordiging uit heel den Dolder, Noord, Zuid en Centrum. Bewoners hebben zichzelf aangemeld na ontvangst van de huis-aan-huis brief die in heel Den Dolder is verspreid. Daarnaast is tijdens het eerste webinar op 15 december 2020 de oproep gedaan aan alle inwoners om zich aan te melden voor het participatietraject.</p> <p>Wij kijken met een goed gevoel op de participatie terug. We zijn gestart in Coronatijd en moesten dus noodgedwongen digitaal met elkaar optrekken. Desondanks is het toch gelukt om in contact te blijven met een grote groep bewoners. Het was fijn dat we verderop in het proces weer fysiek met elkaar om tafel konden. Een grote groep bewoners is betrokken geweest. De samenwerking was constructief en we zijn de bewoners zeer dankbaar voor alle tijd die ze hebben vrijgemaakt.</p>

3.6.	Er worden zorgen geuit het advies aan de gemeenteraad wordt voorgelegd zonder dat er een concrete route bekend is.
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Het nog niet uitgewerkte plan dat er nu ligt, wordt op korte termijn voorgelegd aan de gemeente raad, maar waar beslissen ze dan over?</i></p> <p>--</p> <p><i>Hierbij wil ik mijn grote zorg uiten over de nieuwe verbindingroute zuid die nog niet bekend is!!! Bijzonder om met een plan te komen dat nog niet</i></p>	<p>Uit de studie is geen eenduidige conclusie te trekken over de beste route voor een nieuwe verbindingsweg. Het komt neer op een afweging van belangen. Daarbij kan gesteld worden dat een veilig, leefbaar en bereikbaar Den Dolder het hoofddoel van deze opgave en daarmee het grootste belang is.</p> <p>Dat de spoorweg moet worden afgesloten staat</p>

<p><i>compleet is. We beginnen alvast en kijken dan wel verder, ik geloof er niets van. Mijn vertrouwen in de gemeente Zeist is ver te zoeken. Ik heb het gevoel dat de gemeente niet het achterste van zijn tong laat zien</i></p> <p>---</p> <p><i>Het projectteam wil dat de Raad een besluit neemt zonder te weten wat de impact van het plan zal zijn voor Den Dolder. Een gedegen onderbouwing ontbreekt.</i></p>	<p>niet ter discussie. Dat is altijd het hoofddoel geweest en de achterliggende reden van de afspraken die gemaakt zijn met ProRail. Het toegenomen aantal ongelukken baart zorgen en onderstreept de urgentie van afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. De overweg kan nu niet veilig gemaakt worden voor langzaam verkeer.</p> <p>Duidelijk is ook dat het afzien van een nieuwe verbindingsweg geen optie is. Dit blijkt uit de verkeerskundige beoordeling van deze mogelijkheid, de uitkomst van het stikstofonderzoek en de gesprekken met de VRU. Ook in het belang van een economisch perspectief voor het centrum is een efficiënte route naar het centrum en dus het realiseren van een nieuwe verbindingsweg nodig.</p> <p>Hiermee wordt de noodzaak om vanwege veiligheid en bereikbaarheid tot keuzes te komen onderstreept.</p> <p>Vanwege de benodigde ruimtelijke verandering op landgoed Den Engh is naast onderzoek ook nader overleg met het RVB en atelier Rijksbouwmeester noodzakelijk. Het gaat hier immers om een belangrijk besluit wat vraagt om zorgvuldige en gezamenlijke benadering.</p> <p>Ook de gemeenteraad zal moeten instemmen met dit advies aangezien het om een belangenafweging gaat.</p>
---	---

3.7.	Opmerkingen over participatie tijdens vervoltraject.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Wat de plannen voor Zuid betreft vind ik dat deze opnieuw aan bewoners voorgelegd dienen te worden zodra de plannen helderder zijn. Bewoners hebben nu te weinig inzicht in wat er voorgesteld wordt.</i></p>	<p>Bij de vervolgstudie naar de zuidelijke verbindingsweg worden bewoners opnieuw betrokken. Hoe de participatie wordt ingevuld wordt nog bepaald.</p>	

4. Verkeer

4.1.	Er zijn veel bewoners die zich zorgen maken over de toename van sluipverkeer.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Door alle plannen (incl. huizenbouw WA en komst politie academie gaat er flink meer verkeer over de provinciale weg in de toekomst. Er komen enerzijds meer kruisingen met veel stoppend en startend verkeer en agv meer verkeer zal ook de wachtrij/file bij de stoplichten thv de kruising McDonalds nog verder toenemen. Gevolg: veel meer sluipverkeer via de ontsluitingsroute door de achterliggende wegen zoals Baarnseweg, Paltzerweg, Reelaan, Hobbemalaan etc. Daar is in het voorstel geen rekening mee gehouden en betekent dat de impact op én de omvang van betrokken bewoners van Den Dolder en Bosch en Duin deze plannen fors groter gaat zijn dan op dit moment wordt gesuggereerd.</i></p>	<p>De N238 is nog steeds een weg ingericht op het doorstromen van het verkeer. Er komen op de N238 ter hoogte van de verkeerslichten onder andere dubbele rijstroken voor verkeer dat rechtdoor over de N238 rijdt, zodat dit verkeer goed kan doorstromen. Deze rijrichtingen rechtdoor krijgen veruit het meeste verkeer te verwerken en krijgen daardoor ook meer groentijd bij een verkeerslicht in verhouding tot de zijrichtingen. De maatregelen zijn er dus op gericht om sluipverkeer via andere wegen zo veel mogelijk te beperken.</p>	

4.2.	Er zijn vragen over de impact en aantallen van het verkeer en parkeren	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Het ontbreekt burgers aan de verkeerstellingen en de verwachte aantallen. Dit maakt het moeilijk om de impact goed in te kunnen schatten.</i></p> <p>--</p> <p><i>Ik had verwacht dat de voorstellen begeleid zouden worden met een berekening van het aantal & type verkeersgebruikers in omliggende straten als gevolg van de verschillende oplossingen. Het is nu moeilijk de impact van keuzes te voorzien. Er zijn modellen om dit te beramen. Dit zou alsnog erg welkom zijn om keuzes te kunnen maken.</i></p>	<p>De verkeersgegevens bestaan uit de hoeveelheid verkeer en de verkeersstromen. Op basis van de verkeersgegevens is volgens de richtlijnen vastgesteld hoe de kruispunten en wegen eruit moeten zien. De uitgewerkte mogelijkheden voldoen dus aan de richtlijnen. Ook zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de impact op de omgeving.</p> <p>De verkeersgegevens en onderzoeken naar impact zijn op te vragen via nieuweverbindingen@zeist.nl</p>	
<p><i>Waaruit blijkt dat het er minder verkeer in het centrum gaat komen? Spoor gaat dicht, we gaan een omleidingsroute aanleggen (door bomen te kappen!) zodat het verkeer weer naar het centrum kan rijden. Waar nu het verkeer via 2 routes (Noord en Zuid) het centrum in en uit kan rijden moet al het verkeer straks door het centrum. Conclusie: er gaat juist veel meer verkeer door het centrum rijden agv dit plan.</i></p>	<p>Op de Dolderseweg zelf is de toename van het verkeer relatief beperkt. Er is nu ook sprake van doorgaand verkeer, over de spoorwegovergang. Dat doorgaande verkeer rijdt straks, wanneer de spoorwegovergang afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer, niet meer over de Dolderseweg, maar over de provinciale weg waar dit doorgaande verkeer hoort. De verkeersaantallen op de Dolderseweg blijven daardoor min of meer</p>	

	<p>gelijk en dit verkeer bestaat straks alleen nog uit bestemmingsverkeer. Daarbij heeft de Dolderseweg ook een breder wegprofiel (met afstand tot de woningen) dan bijvoorbeeld de Andreas Foxlaan.</p>
<p><i>Tijdens de presentatieavond werd gezegd dat het aantal parkeerplaatsen momenteel toereikend is en gehandhaafd blijft. Hoe is het met extra aanvoer van mensen vanuit de WA Hoeve e.d.? En personen vanaf de noordzijde van Den Dolder?</i></p>	<p>Het aantal parkeerplaatsen in een winkelgebied is gerelateerd aan het aantal winkels/ winkeloppervlak. Dit blijft gelijk en op basis daarvan zijn er dus niet meer parkeerplekken nodig.</p> <p>Parkeeronderzoek toont aan dat er in de huidige situatie restcapaciteit aanwezig is.</p>
<p><i>Door de omrijroute over landgoed Den Engh zal er zo'n 5000 km/dag extra autokilometers worden gemaakt. Dit betekent meer geluidsoverlast, meer stikstof en meer fijnstof, voor meer bewoners dan in de huidige situatie. Het is een verslechtering van de leefbaarheid in het dorp en dit zal niet of nauwelijks worden gecompenseerd. De gemeente doet alleen wat wettelijk nodig is en dat neemt de overlast niet weg.</i></p>	<p>Of er meer kilometers worden gereden is nog maar de vraag. Verkeer ondervindt in de huidige situatie met het wachten voor het spoor ook al hinder. Wachtende auto's met draaiende motor is ook slecht voor de leefbaarheid. Onnodige autoritten worden misschien wel vervangen door alternatieve vervoerswijzen zoals lopen of fietsen. Vanuit het zuiden verbetert de bereikbaarheid doordat langer over de provinciale weg gereden kan worden en verkeer niet al bij de rotonde Hertenaan door de bebouwde kom van Den Dolder hoeft te rijden. Dit is gunstig voor de leefbaarheid in Den Dolder. De wegen worden zo wel meer gebruikt als waar ze voor bedoeld zijn, namelijk de provinciale wegen voor het doorstromen en afwikkelen van doorgaand verkeer en de wegen in Den Dolder voor het bestemmingsverkeer.</p>
<p><i>De verkeersveiligheid in het dorp zal verslechteren. Als eerste moet al het verkeer (ca 6000 voertuigen per dag) dat de omrijroute volgt, de doorfietsroute van provincie kruisen. De kans dat hierbij slachtoffers vallen is vele malen groter dan op de huidige spoorwegovergang met het autoverkeer. Vervolgens zal door de nieuwe inrichting van het centrum de kans dat fietsers worden aangereden door parkerende automobilisten toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De opstelplaats voor vrachtwagens gaat volgens de winkeliers niet werken, waardoor er een chaotisch verloop van laden lossen in combinatie met parkeren en fietsverkeer voor gevaarlijke situaties zullen zorgen.</i></p> <p>--</p> <p><i>Ik maak mij grote zorgen over de toename van het verkeer op de Dolderseweg en dan met name op het kruispunt met de Baarnseweg. Al</i></p>	<p>In de huidige situatie rijdt er doorgaand verkeer door Den Dolder. Dit is verkeer zonder een herkomst of bestemming en in feite niet over deze weg hoort te rijden. Met de afsluiting van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer zal dat verkeer niet meer door Den Dolder rijden. Daarbij wordt de weginrichting aangepast, zodat het juiste verkeersgedrag wordt afgedwongen. Dit betekent een weginrichting dat past bij de verblijfsfunctie van de weg en dus lage rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer. Lage snelheden gaan veilig samen met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals overstekende voetgangers en fietsers. Doordat er alleen nog bestemmingsverkeer rijdt en dit verkeer met gepaste snelheid rijdt, gaat de verkeersveiligheid er juist op vooruit. Om een beeld te schetsen, het aantal voertuigen per dag zal niet veel hoger zijn dan wat nu op de Dolderseweg rijdt.</p> <p>Gelijkwaardige kruispunten waar verkeer van rechts voorrang heeft gaat veilig samen met deze aantallen. Als wegbeheerder zijn we verantwoordelijk voor de weginrichting, maar het</p>

<p><i>het verkeer kruist hier straks de doorfietsroute.</i></p> <p><i>De uitstoot van stikstof, geluidshinder en bovenal de verkeersveiligheid zijn zaken die sterk in het gedrang komen. Elke dag fietsen hier veel kinderen over dit kruispunt. Naar het dorp, het station en school.</i></p> <p><i>Het is onvermijdelijk dat dit gaat leiden tot onveilige verkeerssituaties.</i></p>	<p>verkeersgedrag is en blijft een verantwoordelijkheid van elke individuele weggebruiker.</p>
--	--

<p>4.3.</p>	<p>Bewoners maken zich zorgen om de (nieuwe) parkeersituatie in het centrum. Met name de zichtbeperking door de insteekvakken.</p>	
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>	
<p><i>Op de Dolderseweg komen insteekvakken, omdat dit veiliger is. Voorstel om dit te laten zoals het is. De (nu al korte) vakken langs de Paduaweg en op de Dold. weg tussen de Eekhoornlaan en Baarnseweg laten het tegendeel zien. Zicht is erg beperkt. Je moet de weg op rijden om te zien of er verkeer aankomt.</i></p> <p>--</p> <p><i>De nieuwe geplande parkeerplaatsen zijn zeer onveilig en zullen ook leiden tot meer opstoppingen als een auto wil wegrijden. De huidige "haventjes" voldoen prima en geven een automobilist veel beter zicht bij het wegrijden dan bij het achteruitrijden uit zo'n nieuwe parkeerplaats. Met het toenemende verkeer voorzie ik dat er meer ongelukken zullen optreden bij de gekozen opzet. (...)</i></p> <p>--</p> <p><i>Insteekvakken lijken mij niet veiliger noch praktischer dan de huidige vakken. In Bilthoven zorgen deze regelmatig voor (bijna) ongelukken en opstoppingen. En tegenover de Albert Heijn in Den Dolder lijdt dit ook tot vele lastige situaties.</i></p>	<p>Parkeren moet gezien worden in relatie tot de snelheid van het overige verkeer. De Dolderseweg wordt heringericht, zodat lagere rijsnelheden ontstaan. Haakse parkeervakken zijn efficiënter in het ruimtegebruik en kom je op veel meer plekken en de meeste parkeerterreinen tegen. Hierdoor hoeven niet onnodige stukjes weg te worden aangelegd, zoals nu in de kleine parkeerkoffers het geval is. Op verzoek worden de parkeerplaatsen wel een meter dieper gemaakt, zodat bij het uitrijden meer zicht ontstaat op het overige verkeer. Dit verkeer kan dan ook beter anticiperen op geparkeerde auto's die wegrijden. Door het efficiënter ruimtegebruik ontstaat er ruimte om een aantrekkelijker centrum te maken met bijvoorbeeld meer ruimte voor groen/ voetgangers.</p>	
<p><i>Momenteel is het voor fietsers die vanaf de spoorwegovergang en de Fornheselaan de Paduaweg ingaan lastig en soms zelfs gevaarlijk. Dat komt door de auto's die de parkeerplaatsen in- en uitrijden. Automobilisten zien vaak slecht of er fietsers aankomen en fietsers worden verrast door ineens uitrijdende auto's.</i></p>	<p>Parkeren bij winkels zal door het vele wisselen van geparkeerde auto's altijd een vorm van een chaotische situatie blijven. Dit is inherent aan de situatie. De snelheden zijn wel laag en van weggebruikers mag verwacht worden dat ze bij een bijzondere manoeuvre (zoals parkeren) al het overige verkeer voor laten gaan. Bij dit soort situaties blijft verkeersgedrag het belangrijkste aspect.</p>	

<p><i>In de plannen lijkt dit voor fietsers alleen maar achteruit te gaan doordat er straks aan twee (in plaats van een) kanten van de weg parkeerplaatsen komen. Ik denk dat er in de plannen meer rekening met de fietsers gehouden moet worden. Zeker omdat er vanuit het station best een grote groep fietsers de Paduaweg ingaan.</i></p> <p><i>Kortom de fietser lijkt er nogal bekaaid af te komen in deze plannen. Het lijkt me goed de plannen vanuit het oogpunt van de fietser te analyseren en de situatie voor fietsers minder gevaarlijk te maken.</i></p>	<p>Weginrichting kan dit gedrag niet afdwingen.</p> <p>De voorrangssituatie bij de Paduahof – Paduaweg wordt veel duidelijker doordat het stukje doodlopende weg aan de Paduaweg wordt opgeheven. En daarbij krijgt de Paduahof een duidelijke uitritconstructie zodat de voorrang ook daar duidelijk geregeld is.</p>
<p><i>Waar kan een auto keren die geen parkeerplaats vindt? Ik neem aan dat deze niet gedwongen zijn om over de Paduaweg, Tolhuislaan, Paltzerweg etc hun weg terug naar het centrum te vinden? Zo ja, kan dit ertoe leiden dat: (i) het mensen afschrikt om naar ondernemers in Den Dolder te komen, en/of (ii) men gaat parkeren in de wijk, waar er al krapte aan parkeerplaatsen is.</i></p>	<p>Auto's kunnen keren zoals ze dat nu ook al doen: op de parkeerplaats bij de AH.</p>

<p>4.4.</p>	<p>Fietsparkeren in het centrum</p>	
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>		<p>Reactie gemeente</p>
<p><i>Op dit moment staan alle fietsrekken in het centrum vrijwel continu dag en nacht vol met fietsen van treinreizigers, voor bezoekers aan de winkels met de fiets is er nauwelijks plek. Het is super dat reizigers met de fiets naar het station komen maar is het niet beter om ruimte te zoeken vlakbij het station aan de zuidkant van het spoor?</i></p>		<p>Er komen meer fietsparkeerplekken in het centrum. Wel kan de locatie net wat anders zijn. De fietsparkeerplekken bij het P+R terrein zijn/ worden uitgebreid, zodat ook daar meer treinreizigers hun fietsen kunnen stallen.</p>

4.5.	Vrachtverkeer – laden en lossen	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Hoe gaat de bevoorrading van winkels in de praktijk werken? Gelet op de versmalling?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • De AH heeft een eigen voorziening voor laden en lossen. Na het laden en lossen rijden de vrachtwagens weer terug over de Dolderseweg. • Voor overig vrachtverkeer is een laad- en losplek op de Dolderseweg ter hoogte van de Eekhoornlaan. • In de nacht mag er wel vanaf de weg worden gelost. • Vrachtauto's die per abuis toch het centrum inrijden kunnen incidenteel een keerbeweging maken op het terrein van de AH. Na het laden en lossen verlaten de voertuigen het centrum weer via de Dolderseweg. • Kleinere voertuigen kunnen gebruik maken van de laad- en losplek aan de Paduaweg (in het ontwerp tegenover Burgersdijk Makelaardij) 	
<p><i>Graag zou ik zien dat de huidige locatie van mijn laad en losruimte zo blijft. Dit vanwege het feit dat ik 12 karren moet lossen en in de huidige opzet staan de karren voor het zicht van mijn bussen en kost het daardoor meer tijd om te lossen.</i></p> <p><i>Mogelijk kan dan de beplanting/perk naar links worden verschoven.</i></p>	<p>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.</p>	
<p><i>In hoeverre kunnen ondernemers zich vinden in de vrachtwagenregeling die is voorgesteld? Deze klinkt niet praktisch. Daarbij lijkt de oplossing van 's nachts aanleveren om gemakkelijker te kunnen keren tot geluidsoverlast voor omwonenden. Het winkelgebied en omliggende straten zijn volop bewoond.</i></p>	<p>In aanvulling op de sessies met de kerngroep centrum 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.</p> <p>Met het Kruidvat is geen afstemming tot stand gekomen ondanks herhaalde pogingen vanuit de gemeente hiertoe.</p> <p>De winkeliers hebben tijdens de laatste sessie nog aandachtspunten geformuleerd ten aanzien van het laden en lossen. Deze worden in verdere uitwerking meegenomen en ook in deze fase blijven we</p>	

	<p>hierover in gesprek met de winkeliers. Het is belangrijk om goede afspraken te maken met leveranciers.</p> <p>Wat betreft geluidsoverlast verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie. Bij de winkels die in de nacht/ vroege ochtend worden bevoorraad vanaf de Dolderseweg is dat nu ook al het geval. Dat gebeurt vanwege goede afspraken met leveranciers zonder geluidsoverlast te veroorzaken voor bewoners.</p>
--	---

4.6.	Vrachtverkeer – route en verkeersveiligheid	
	Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
	<p><i>Grote zorgen om vrachtverkeer in de wijken achter AH. Hoe weten ze dat ze moeten keren bij AH?</i></p> <p><i>Twijfels over oplossing voor vrachtverkeer centrum. Voor laden/lossen wordt de meest makkelijke manier gekozen met alle gevolgen van dien. Graag maatregelen om vrachtverkeer uit woonwijk te weren!</i></p> <p>--</p> <p><i>Zorgen om vrachtverkeer Paduaweg vanuit het oogpunt van de winkelier. Wat als er 2 vrachtwagens staan te wachten op laden/lossen en een derde verdwaalde vrachtwagen moet keren? Ondernemers kunnen slechte bereikbaarheid niet lijden. Er moet een schadevergoeding komen bij omzetverlies.</i></p>	<p>Vrachtwagens rijden vanaf de laad- en losplek op de Dolderseweg niet het centrum in, maar terug via de Fornheselaan en Andreas Foxlaan. In het ontwerp van de doorfietsroute is hier rekening mee gehouden. De vrachtwagens van de Aldi rijden tenslotte ook op deze manier. Daarbij gaat het om een zeer beperkt aantal vrachtwagens. Vrachtwagens van bijvoorbeeld de AH rijden over de Dolderseweg heen en terug.</p> <p>Er wordt ook gekeken op welke wijze ter hoogte van de Paduaweg richting de woonwijk duidelijk gemaakt kan worden dat vrachtverkeer niet door mag rijden. Dat kan met verkeersborden.</p> <p>Wel is het zo dat er in een woonwijk ook altijd vrachtverkeer moet kunnen komen. Bewoners bestellen ook spullen die geleverd worden met een vrachtwagen. Het zal om een gering aantal vrachtwagens gaan. Door de inrichting van wegen en kruispunten kan dit vrachtverkeer met gepaste snelheid hiervan gebruik maken. Door de compacte weginrichting is deze route voor groot vrachtverkeer zeker niet aantrekkelijk en zal daardoor niet als gunstig alternatief worden gezien. Wachtende vrachtwagens van AH zal vanuit efficiëntie niet gewenst zijn en dus niet regelmatig voorkomen. Wanneer een vrachtwagen van AH staat te laden/ lossen in het laad dok, dan kan een andere vrachtwagen daarvoor keren.</p>

4.7.	Vrachtverkeer – overlast	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen		Reactie gemeente
<p><i>Laad- en losplek t.o. eekhoornlaan vermindert woongenot aanwonenden. Argumenten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>geluidsoverlast 's nachts</i> - <i>aanleg drempels heeft tot scheurvorming geleid. Angst voor verdere scheurvorming.</i> - <i>voortdurend laden/lossen op 1 plek is hinderlijk voor bewoners</i> 		<p>Wat betreft geluidsoverlast in de nacht verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie. Bij de winkels die in de nacht/ vroege ochtend worden bevoorraad vanaf de Dolderseweg is dat nu ook al het geval. Dat gebeurt vanwege goede afspraken met leveranciers zonder geluidsoverlast te veroorzaken voor bewoners.</p> <p>Het laden en lossen gebeurt in de nieuwe situatie vanuit verschillende plekken. Bij de AH, Tegenover de Eekhoornlaan Vanaf de Dolderseweg in de nacht en de Fornheselaan voor de dierenwinkel. Hierdoor verwachten we niet dat er op één plek onacceptabele overlast zal ontstaan.</p>

4.8.	In het centrum zien bewoners graag dat de situatie rondom de paduaweg/paduahof ook aangepakt wordt.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen		Reactie gemeente
<p><i>Bij de inrichting van het centrum lijkt het stuk tussen het straatje naar de Paduahof en de laad- en losplek van de AH vergeten.</i></p> <p><i>De stoep is daar smal, er staan veel obstakels. Kortom: niet toegankelijk en een beperking voor doorgaand wandelverkeer.</i></p> <p>--</p> <p><i>Er is nu geen goede mogelijkheid om vanaf het station op een veilige manier langs de AH te lopen omdat er geen goede stoep ligt. Bij AH staan paaltjes en fietsen in de weg, iets verderop staan er containers en daarna moet je tussen auto's door laveren. Zeker voor mensen met een beperking, ouderen (met rollator) en kinderen (incl. kinderwagens) is dit een hindernisbaan. Ook voor fietsers geldt dat de Paduaweg gevaarlijk is vanwege achteruit uitparkerende auto's. Aan deze situaties lijkt nu niets te worden gedaan omdat het plan vanaf AH stopt, terwijl er nu een goede kans ligt om deze al jaren durende, onveilige situatie op te lossen. Wanneer en hoe wordt dit opgelost?</i></p>		<p>De reden dat het gedeelte bij de bakker en bloemist wel wordt meegenomen is dat de weginrichting rondom de spoorwegovergang aangepast moet worden. De Dolderseweg wordt aangepakt, omdat deze weg geen doorgaand karakter meer heeft. Bij dit project moet er een grens worden getrokken welke aanpassingen nodig zijn vanuit dit project. Meldingen over de openbare ruimte kunnen uiteraard altijd gedaan worden via de reguliere weg bij de gemeente.</p>

<p>--</p> <p><i>Ik sluit mij aan bij de uitnodiging aan de gemeente om ook de stoep, parkeerplaatsen, e.d. naast de Albert Heijn veiliger te maken voor zowel langzaam verkeer als auto's</i></p>	
<p><i>Situatie bewoners Paduahof richting de Paduaweg is onduidelijk. Vanuit de Paduahof rechts afslaan naar de Paduaweg krijg je bijna nooit voorrang. Ook voetgangers denken niet dat dit een straat is en denken dat dit winkelgebied is.</i></p>	<p>De voorrangssituatie bij de Paduahof – Paduaweg wordt veel duidelijker doordat het stukje doodlopende weg aan de Paduaweg wordt opgeheven. En daarbij krijgt de Paduahof een duidelijke uitritconstructie zodat de voorrang ook daar duidelijk geregeld is.</p>

<p>4.9.</p>	<p>Er is behoefte om een beter beeld te krijgen op het ontwerp van het centrum</p>	
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>	
<p><i>Ik zie graag op korte termijn een goede artist impression van de oplossing centrum - het is lastig om een goed beeld te krijgen van met name de hoeveelheid ruimte die er nu is en straks komt voor voetgangers en fietsers.</i></p>	<p>Dat is een goede suggestie. We zijn zelf tevreden met de leesbaarheid van het ontwerp en in het filmpje is het ontwerp geprojecteerd op de bestaande situatie om een beter beeld te schetsen van hoe het er straks uit gaat zien. Richting uitvoering en vaststellen van definitief ontwerp zullen we overwegen of we alsnog een artist impression laten maken.</p>	

<p>4.10.</p>	<p>Er zijn vragen/opmerkingen over de situatie rondom Station Den Dolder</p>	
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>	
<p><i>Welke voorzieningen zijn er gemaakt voor de Kiss-and-Ride vanaf zowel noordelijke als zuidelijke kant voor bereikbaarheid van het station?</i></p>	<p>Binnen het project worden geen aparte voorzieningen gemaakt voor bijvoorbeeld het station. Zowel via de noord- als zuidkant is het spoor goed bereikbaar om mensen bij het station af te zetten. Vooral de verkeerssituatie aan de noordkant van het spoor wordt een stuk rustiger doordat gemotoriseerd hier niet meer over het spoor kan rijden. De mogelijkheid om personen aan de noordkant met de auto af te zetten wordt hiermee wel gunstiger.</p>	
<p><i>Kunnen er ook geen fietskluisen komen aan de kant van het centrum. Moet nu altijd het spoor oversteken om mijn fiets in de kluis te kunnen zetten</i></p>	<p>Fietskluisen zijn bedoeld als fietsvoorziening bij een station. Fietskluisen horen daarmee op het P+R terrein (aan de noordkant) en niet in het centrum (aan de zuidkant) van het spoor.</p>	

4.11.	Hulpdiensten
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Wat is de aanrijdtijd voor hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) als gevolg van de voorgestelde wijzigingen?</i></p>	<p>Met de VRU (brandweer), maar ook de RAVU (ambulance) is gesproken over de verschillende varianten. De VRU heeft aangegeven dat een nieuwe verbinding noodzakelijk is zodat de opkomsttijd onder de norm van 8 minuten blijft bij een prioriteit 1 melding. Dit heeft onder andere te maken met vrijwilligers ten zuiden van het spoor die de brandweerpost aan de Vijverhof moeten kunnen bereiken.</p>

4.12.	Er zijn reacties ontvangen over het kruispunt Noord / Pleineslaan specifiek voor langzaam verkeer
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>De geplande voetganger/fietser overgang Pleineslaan en Dolderseweg lijkt mij niet goed gekozen. In de eerste plaats zou dit een ongelijkvloerse kruising moeten zijn om het gemotoriseerde verkeer niet teveel op te houden en de fietsers/voetgangers te lang laten wachten.</i></p> <p><i>Echter, indien er wel voor een gelijkvloerse kruising wordt gekozen dan is de Noordkant van de kruising een veel betere plek voor de kruising. Immers, de zuidkant zal al het verkeer voor zijn kiezen krijgen dat nu moet omrijden naar het winkelcentrum en nogmaals als men terugrijdt.</i></p> <p><i>Door de fietsers aan de Noordkant te houden kunnen die gelijktijdig oversteken als de auto's naar rechts afslaan richting Zeist of naar links afslaan als men terug komt uit het dorp. Bij een zuidelijke ligging moeten zowel fietsers als afslaande auto's langer wachten.</i></p>	<p>De kruispuntvorm is een gelijkwaardig kruispunt op een plateau. Dit is een standaard kruispuntoplossing tussen twee erftoegangswegen in een verblijfsgebied. Het kruispunt Pleineslaan – Dolderseweg wordt dan ook als een gelijkwaardig kruispunt ingericht, voorzien van een fysiek plateau. Het gelijkwaardig kruispunt kan de verwachte hoeveelheid verkeer ook in de toekomst goed verwerken.</p> <p>De bestaande fietspaden in één richting langs de Pleineslaan zijn in het ontwerp vervangen door een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Pleineslaan.</p> <p>Het vrachtverkeer kan hier veilig overheen in combinatie met het overige verkeer. Het blijft een uitdaging om het kruispunt zo groot te maken dat vrachtverkeer er gebruik van kan maken, maar tegelijkertijd ook het kruispunt zo compact mogelijk te maken dat weggebruikers met lage snelheid over het kruispunt gaan. Dit resulteert onder andere in gedeelten van het kruispunt die overrijdbaar zijn voor vrachtverkeer, maar niet comfortabel voor personenauto's en daarnaast een fysiek plateau om de snelheid op het kruispunt laag te houden. De verkeerssituatie wordt zo duidelijk mogelijk gemaakt, door zo min mogelijk te regelen. De algemene verkeersregels zoals bestuurders van</p>

	<p>rechts hebben voorrang, zullen hier van toepassing zijn.</p> <p>Aandachtspunten betreffende het gepresenteerde ontwerp zullen worden meegenomen in de uitwerking van het definitieve ontwerp.</p>
<p><i>Kruispunt Pleineslaan/Dolderseweg is niet logisch voor fietsers. Fietsers zullen schuin oversteken.</i></p> <p>--</p> <p><i>Ik maak me zorgen over de plannen voor het kruispunt Pleineslaan, Dolderseweg. Met name voor de fietsers en voetgangers in twee richtingen. Er zit ter plaatse een knik in de weg en fietsers moeten komend vanuit het dorp en gaan naar de Pleineslaan schuin oversteken.</i></p> <p>--</p> <p><i>De schets van de kruising oude Dolderseweg/ Pleinesweg is heel globaal. Het is niet duidelijk hoe de routes lopen voor fietser/voetgangers en het vrachtverkeer. Het lijkt erop dat ze niet overal gescheiden rijbanen hebben, toch echt een noodzakelijke voorwaarde voor de veiligheid. Fietsers vanuit de nieuwe woonwijk moeten eerst de N238 oversteken via stoplichten en vervolgens het kruispunt met de oude Dolderseweg, zonder enige bescherming tegen het vrachtverkeer dat vanachter komt en linksaf slaat naar de Remia. Dat is vragen om ongelukken. Het is zelfs een verslechtering in vergelijking met de huidige situatie.</i></p>	<p>Fietsers hoeven ter plaatse van het kruispunt Pleineslaan – Dolderseweg niet schuin over te steken, maar steken juist recht over. Een tweerichtingen fietspad aan de zuidkant van de Pleineslaan tussen de Dolderseweg en de provinciale weg is de meest logische keuze vanuit de fietsstructuur gezien. Fietsers vanaf de provinciale weg richting de Pleineslaan moeten inderdaad goed opletten op verkeer vanaf de provinciale weg. Het kruispunt is wel overzichtelijk en ook gemotoriseerd verkeer vanaf de Provinciale weg wordt afgeremd door de bajonet aansluiting, het fysieke kruispuntplateau en de compacte vormgeving van het kruispunt. Het kruispunt wordt zo compact mogelijk gehouden, zodat de verkeerssituatie zo overzichtelijk mogelijk blijft. Een andere vormgeving zal zorgen voor andere verkeerssituaties die bezwaarlijker of nog minder gewenst zijn. De voorgestelde vormgeving is de meest optimale situatie die in deze bestaande situatie te verkrijgen is.</p> <p>Om deze situatie te verduidelijken zal in de verdere uitwerking van het ontwerp verder worden ingezoomd.</p>

4.13.	Overige vragen/opmerkingen kruispunt Pleineslaan
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Is er voldoende doorstroom voorzien bij de nieuwe stoplichten om het kruispunt van de Dolderseweg met de Pleineslaan vrij te houden?</i></p>	<p>Doelstelling in dit project is een goede doorstroming te behouden en tegelijkertijd de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen/ te verbeteren. Er is voldoende rekening gehouden met de doorstroming. De afstand tot het provinciale kruispunt is kort en dat was ook een uitdaging om dat goed ingepast te krijgen in de beschikbare beperkte ruimte. Dat is daarom juist berekend met de toekomstige kruispuntstromen en daar hoort de inrichting bij zoals voorgesteld, zodat de verschillende verkeerstromen tijdens de pieken (spitsen) in alle richtingen goed afgewikkeld kunnen worden.</p>

<p><i>Idee: sluit het stuk Dolderseweg richting 'De Kameel' af voor gemotoriseerd verkeer.</i></p>	<p>De noordelijke aansluiting op het kruispunt is relatief rustig. Dit verkeer van en naar het noorden moet dan ook omrijden via de Pleineslaan. Afsluiting van de noordelijke tak biedt geen voordelen voor de afwikkeling van het verkeer.</p>
--	--

<p>4.14.</p>	<p>Er zijn vragen over een verbinding voor langzaam verkeer tussen de WA-hoeve en het Centrum</p>	
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>		<p>Reactie gemeente</p>
<p><i>Waar is de verbinding voor langzaamverkeer vanuit de WA-hoeve naar het dorp en het centrum?</i></p> <p>--</p> <p><i>Als daar straks een woonwijk is met 300 woningen, gaan die dan allemaal met hun fiets via de stoplichten de N238 oversteken? Dus de kinderen die naar school fietsen of naar DOSC moeten allemaal een 60km weg oversteken op een gelijkvloerse kruising? Ik vind het een gemiste kans om er voor langzaamverkeer geen ongelijkvloerse kruising van te maken.</i></p> <p>--</p> <p><i>Kan er een 2 baansfietspad aan de Dolderseweg kant (overkant kerk) komen om richting het dorp te gaan en Willem Arntszlaan naar school. Er is geen verkeerslicht om het te regelen.</i></p> <p><i>Van de Dolderseweg over het fietspad naar Pleineslaan ligt straks een linkerkant een dubbele strook. Van Pleineslaan gaan de auto's naar de Nieuwe Dolderseweg, komen minder auto's van Pleineslaan naar spoorwegovergang.</i></p>		<p>In de beschikbare ruimte kan een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer niet goed en veilig worden ingepast. Het gelijkvloers oversteken bij verkeerslichten kan veilig gebeuren. Langs de oude Dolderseweg ligt nu aan beide kanten van de weg een vrij liggend fietspad in één richting. Dit wordt binnen de scope van dit project niet aangepast. Vanuit het project WA Hoeve zal er gekeken worden of er een ongelijkvloerse oversteek langs het spoor t.h.v. het P+R terrein kan komen voor fietsers en voetgangers.</p> <p>Het kruispunt Pleineslaan - Dolderseweg wordt straks een gelijkwaardig kruispunt met een fysiek plateau, zodat de gereden snelheden op het kruispunt laag zijn.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie wordt de verkeerssituatie een stuk overzichtelijker. Dat neemt niet weg dat altijd goed moet worden opgelet en verkeersdeelnemers afhankelijk zijn van elkaars verkeersgedrag. De weginrichting wordt zo duidelijk en veilig als mogelijk gemaakt, waarbij we wel zijn gebonden aan de mogelijkheden die er in de ruimte zijn.</p>

4.15.	Bewoners stellen voor om de Pleineslaan gelijk mee te nemen in de herinrichting.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Wat ik niet begrijp is dat de hoognodige herinrichting van de zeer druk geworden Pleineslaan niet meegenomen wordt. Er is zoveel sluipverkeer uit Bilthoven richting Dolders winkelcentrum (AH), verkeer dat feitelijk altijd al via Bilthoven-Noord-zelf over de Lassuslaan dan wel SoestdijksewegNoord, en de N234 en N238 zou moeten worden geleid, maar wat momenteel voor velen een te grote omweg blijkt. De Pleineslaan moet bij voorkeur écht fietsvriendelijk en autoluw worden, en alleen ter ontsluiting van de woonwijk-zelf dienen. Dit heeft denklijk consequenties voor de wijze van aansluiting vd kruising Pleineslaan/Dolderseweg/N238. Anders wordt de Pleineslaan echt een doorgaande weg, waar het nu vaak al op lijkt, en dat moeten we niet willen van deze al zwaar belaste woonstraat.</i></p>	<p>Verkeer vanuit Bilthoven met een bestemming winkelcentrum (AH) Den Dolder via de Pleineslaan is geen sluipverkeer. Het bereik van onder andere AH heeft nu eenmaal een groter invloedsgedebied dan alleen de kern Den Dolder. De Pleineslaan zelf maakt geen onderdeel uit van de scope van dit project. Wanneer de Pleineslaan wel aan onderhoud toe is zal worden gekeken welke inrichting past bij de verblijfsfunctie van de weg. Dat wil zeggen dat onder andere lage rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer vereist zijn om een veilige verkeerssituatie te krijgen. De Pleineslaan heeft geen ontsluitingsfunctie. Dat wil zeggen dat doorstroming niet het belangrijkste is en dus onaantrekkelijk moet zijn voor doorgaand verkeer. Een autoluwe Pleineslaan is echter niet reëel gezien de plek die de weg inneemt in het wegennetwerk.</p>	
<p><i>Bewoners van Duivenhorst zijn blij dat het gebied Dolderseweg en tussen het kruispunt van de Pleineslaan/Spoorwegovergang ingericht wordt als autoluw gebied. Hun wens is, ook in overleg met de rest van hun wijk, dat er meer groen komt op dit stuk weg. Zodat de verblijfswaarde verhoogd wordt en dat het goed is voor de afwatering ten tijde van heftige regenval.</i></p> <p><i>Zij denken graag mee met het verdere ontwerp van dit gebied (noordzijde van het centrum).</i></p>	<p>De weg is nu ook al 30 km per uur maar de weginrichting sluit daar nog niet bij aan. Dat is ook geen onderdeel van dit project. Aanpassingen kunnen gebeuren als de weg toe is aan groot onderhoud.</p>	

4.16.	Oversteekplaats Hertenlaan west en oost	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>In het plan wordt aangegeven dat de oversteekplaats tussen Hertenlaan west en oost wordt opgeheven. Deze verbinding wordt gebruikt door o.a de bewoners van het buurtschap Hertenlaan/ Hindelaan / Schaapskooi en wel te voet en per fiets.</i></p> <p><i>Als alternatief komt er aan de oostkant van de N238 een nieuwe route tot aan het eerste</i></p>	<p>De nieuwe oversteekplaats bij de verkeerslichten wordt ingericht voor zowel fietsers als voetgangers. Ter hoogte van de oversteek zijn dus ook voetgangersvoorzieningen aanwezig. De oversteek bij de verkeerslichten is een veiliger alternatief voor de bestaande onveilige oversteek bij de Hertenlaan. Die voldoet niet meer aan de huidige richtlijnen. In de huidige situatie zijn er op de route zelf naar de huidige oversteek toe geen aparte voetgangersvoorzieningen zoals een voetpad. Dit is</p>	

kruispunt op de hoogte van de Fornheze en de politieacademie.

--

Er wordt gesteld dat de fiets/voetgangersoversteekplaats Hertenlaan/Hertenlaan-West vervalt. Waarom? Daarmee vervalt een wandelrondje door Den Dolder en wordt de barriere van de provinciale weg groter,

ook in de nieuwe situatie zo. Wel kunnen voetgangers gebruik maken van de wegen en fietspaden zoals dat nu ook kan.

5. Provinciale weg / N238

5.1.	Een bewoner stelt dat 'toekomstbestendig' gerelateerd is aan klimaatbestendig. Uitgangspunt zou een afname van verkeer op de N238 moeten zijn i.p.v. een toename.
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Goed dat er bij de inrichting van het kruispunt Pleineslaan-N238 wordt gekeken naar de toekomst. Maar: toekomstbestendig = klimaatbestendig = minder verkeer. Het is hard nodig dat we vaker met het OV gaan reizen, fietsen, (elektrische) auto's delen en thuis werken. Zodat Den Dolder daadwerkelijk leefbaar blijft. Dat betekent dat er in de nabije toekomst minder verkeer over de N238 moet gaan rijden, terwijl de in het advies voorziene dubbele rijstroken per richting juist meer verkeer faciliteren. Het idee van meer verkeer is achterhaald.(...)</i></p>	<p>Doelstelling in dit project is een goede doorstroming te behouden en tegelijkertijd de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen/ te verbeteren.</p> <p>Er is gerekend met het worstcase scenario. Inclusief de nieuwe woningen op de WA-Hoeve en de komst van de politieacademie. Verder is ook nog de autonome groei van het autoverkeer voor de toekomstige situatie meegenomen.</p> <p>Meer verkeer is de realiteit waar we rekening mee moeten houden.</p>

5.2.	Bewoners spreken de wens uit om de 60 km/u zone breder door te trekken op de N238. Dit i.v.m. verkeersveiligheid, milieubelasting en geluidsoverlast.
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Verzoek om bij de noordkant de 60 km/u-zone door te trekken vanaf de bebouwde komt (thv de brandweer) tot de Vijverhof:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. In- en uitvoegen vanaf de vijverhof leidt nu tot veel ernstige ongelukken.</i> <i>2. Er steken veel mensen over met een beperking</i> <i>3. Geluidsoverlast. Momenteel pieken van 70dB en hoger bij defensie voertuigen. Dit geldt voor het oude lint van het dorp tot de aansluiting Pleineslaan. Of een geluidswerende muur. Dit verhoogt leefbaarheid.</i> <i>--</i> <i>4. Onderdeel van het plan van noord en zuid is het terugbrengen van de snelheid voor auto's op de provinciale weg ter hoogte van beide kruisingen van 80 naar 60 km per uur. Concreet betekent dit, dat automobilisten gaan afremmen, weer optrekken en weer gaan afremmen. Niet goed voor het milieu. Ik pleit ervoor dat de snelheid op het totale traject tussen de twee kruisingen wordt teruggebracht naar 60 km/u.</i> 	<p>De snelheid wordt alleen bij beide kruispunten 60 km/h, niet ter hoogte van het spoorviaduct. Daar blijft de snelheid 80 km/h, zoals deze nu ook is. De weg N238 is door Provinciale Staten in het netwerkperspectief 2022 vastgesteld als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/h. Afwijken kan, indien noodzakelijk, alleen bij de kruispunten.</p> <p>Wat betreft geluid: Voor passende compenserende maatregelen is afstemming nodig met de provincie. De provincie Utrecht werkt zoals hiervoor al is benoemd aan een trajectstudie op de N238 tussen het kruispunt met de N234 en de rotonde Hertenlaan. Die trajectstudie is ter voorbereiding op het in 2025 uit te voeren groot onderhoud. In de trajectstudie wordt gekeken naar mogelijkheden om de weg te verbeteren op diverse vlakken, denk hierbij aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.</p> <p>Het project NVDD en de trajectstudie overlappen qua gebied. De provincie en gemeente Zeist trekken dan ook samen op. De trajectstudie neemt</p>

--

Waarom is het deel tussen nieuwe stoplichten niet helemaal 60 km/u? Dit is ook beter voor het geluid.

Natuurlijk is 60 km over het totale traject N238 wél mogelijk, en wenselijk. Er wordt al vaak (te) hard gereden ter hoogte van alle kruisingen (WA-Hoeve, Fornheselaan, kruispunt Zuid) waardoor het verkeer al vaker moet vertragen ivm afslaand en indraaiend verkeer. Op het deel vd N238 ter hoogte van Bosch en Duin/voormalige vliegbasis-ingang is de verplichte snelheid onlangs al op max 50 km p/u gesteld. Voor milieu, leefbaarheid en verkeersveiligheid is max.60 km over het hele traject echt veel beter.

--

De voorgestelde maatregelen bij de kruising noordzijde leiden tot een hogere geluidsoverlast bij de bewoners met gevels aan de N238. Dit wordt nu al overschreden. Wat wordt hieraan gedaan?

Graag extra aandacht voor geluidswerende maatregelen ter hoogte van de spoortunnel aan de zuidzijde van de N 238. Van 's morgens tot 's avonds veel last van de auto's en motoren.

--

In reactie op het plan Noord de volgende additionele suggesties om de leefbaarheid van de bewoners langs de N238 verder te verbeteren. Dit heeft met name verband met de enorme geluidsoverlast van (te hard) rijdende auto's. Recent hebben we gemeten dat hier gemiddeld een geluidniveau van 70 dBA heerst, hetgeen ver boven de wettelijk toegestane normen komt. regelmatig meten we pieken ver daarboven. Dit vraagt om een combinatie van maatregelen:

Ter terugdringing van de geluidsoverlast van de N238 verzoeken wij de snelheid op de N238 terug te brengen naar 60 km/uur, niet alleen ter hoogte van het nieuw aan te leggen kruispunt maar ook verder naar het noorden tot en met minimaal de kruising met de Vijverhof/brandweergarage.

--

de maatregelen die voortkomen uit het dichtzetten van de spoorwegovergang, de woningbouw en de nieuwe politieacademie mee.

Momenteel worden voor de trajectstudie nog een aantal onderzoeken uitgezet bij ingenieursbureaus en één van deze onderzoeken is een akoestisch onderzoek met geluidberekeningen over het gehele traject. Indien de uitkomsten leiden tot maatregelen, dan worden die dus in de trajectstudie meegenomen. Dat zouden bijvoorbeeld maatregelen als geluidwallen, geluidswerend asfalt, whiswall enz. kunnen zijn.

In het najaar wordt bekend welke maatregelen worden voorgesteld.

<p><i>Additioneel verzoeken wij het asfalt te vervangen door geluidreducerend asfalt.</i></p> <p><i>Tenslotte is het verreweg het beste hierop aanvullend een geluidwerende wand aan te brengen langs de route</i></p>	
--	--

5.3.	Overige reacties	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Geleiderail tussen Nieuwe Dolderseweg en (nieuw) aan te leggen fietspad combineren met geluidswerende voorziening</i></p>	<p>De provincie bekijkt bij de verdere uitwerking welke mogelijkheden er zijn om de geluidsoverlast te beperken. De voorgestelde optie is bij de provincie bekend en zal worden bekeken.</p>	

6. Alternatieve oplossingen

<p>6.1.</p>	<p>Een aantal bewoners vraagt aandacht voor tijdens de kerngroep voorgedragen alternatieve (ondergrondse) oplossingen (1).</p>
<p>Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen</p>	<p>Reactie gemeente</p>
<p><i>Wij vragen het College van B&W en de Gemeenteraad, die ons vertegenwoordigen als onze volksvertegenwoordigers, om samen met ons te werken aan een oplossing die de bewoners van Den Dolder, onze dorpsgemeenschap in Den Dolder en de lokale economie van Den Dolder versterkt, in plaats van verdeelt en verzwakt.</i></p> <p><i>De voorgestelde nog niet correct uitgewerkte en aan ons voorgestelde oplossing is een verslechtering van de leefbaarheid in en bereikbaarheid van ons dorp Den Dolder.</i></p> <p><i>Alleen samen kunnen we Den Dolder veiliger én levendiger maken!</i></p> <p><i>Daarom dringen wij er bij u op aan om te stoppen met de planvorming rondom de verbindingroute over Landgoed Den Engh en om deze op handen zijn de beslissing te heroverwegen.</i></p> <p><i>Wij vragen u om de alternatieve voorstellen zoals al eerder aangedragen door de Kerngroep Zuid, serieus tot u te nemen en om samen met ons te werken aan een toekomstbestendige oplossing voor een verbonden en bruisend Den Dolder.</i></p> <p>--</p> <p><i>Het hele plan om Den Dolder op te splitsen in Noord en Zuid is een ramp voor de bewoners en de winkeliers! Dus sluit ik mij aan bij het eerder gedane voorstellen van kerngroep Zuid, bij jullie wel bekend.</i></p> <p>---</p> <p><i>Het centrum moet leefbaar blijven en OV bereikbaar en toekomstbestendig.</i></p> <p><i>Onderstaande 2 alternatieven worden door de gemeente afgewezen als niet geschikt: De Remia fabriek wordt gedeeltelijk of geheel verplaatst. 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</i></p>	<p>Er zijn door de kerngroep 2 alternatieven genoemd, te weten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bilthoven oplossing via Remia terrein (verplaatsing Remia)</i> 2. <i>Meervoudig ruimtegebruik</i> <p>Onze reactie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verplaatsing Remia: We anticiperen niet op eventuele toekomstige ontwikkelingen, maar zijn in deze studie uitgegaan van de huidige situatie en de reeds bekende ontwikkelingen. Dergelijke oplossingen vallen buiten de scope van de opdracht en gaan over een gebieds-/structuurvisie voor Den Dolder. Het opstellen van dergelijke visies is niet de opdracht van de raad geweest en is ook geen onderdeel van de overeenkomst met ProRail 2. Het meervoudig ruimtegebruik: Dit is geen reële oplossing voor een kleine kern als Den Dolder. Naast de technische (on)mogelijkheden moet voldaan worden aan allerlei veiligheidseisen onder het spoor. En daarnaast moet niet vergeten worden dat een enorm ruimtebeslag nodig is om verkeer weer op straatniveau uit te laten komen vanuit een verdiepte situatie. Bevoorradend vrachtverkeer moet er niet alleen kunnen komen, maar er ook weer weg kunnen komen. Een dergelijke ruimteclaim past niet in Den Dolder.

2. Een oplossing waarbij het meervoudig ruimtegebruik centraal staat, het verkeer in het dorp neemt af en de veiligheid voor langzaam verkeer neemt toe door een nieuwe loop-/fietstunnel ter plaatse van huidige spoorkruising. De overlast neemt af en het dorpscentrum wordt beter bereikbaar voor bezoekers van het centrum door 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. De veiligheid van alle weggebruikers en leefbaarheid wordt verbeterd.

Oproep aan B&W en de raad om in gesprek te gaan met bewoners. En te stoppen met huidig plan.

Vanuit een lange termijn visie lijkt één van de voor de hand liggende eerste vragen te zijn wat een grote fabriek nu en in de toekomst midden in de dorpskern doet. Met een verhuizing van de Remia ontstaan er veel meer mogelijkheden om de doelstellingen (incl afsluiting spoor voor gemotoriseerd verkeer) te realiseren. Het vrijgekomen terrein biedt ruimte voor passende infrastructuur (bijv een ingang naar een parkeergarage met verbinding naar de garage bij de AH), woningbouw in de dorpskern (met wellicht optie om niet of pas later een natuurgebied op te offeren voor nieuwe woningbouw), groen en evt meer winkels zodat er aan beide kanten van het spoor ruimte en mogelijkheden komen voor ondernemers.

Wij zijn natuurlijk geen planoloog, maar willen toch onze oplossing ter overdenking brengen.

(...) Sluit de dolderseweg vanuit Noord af ter hoogte van de remiafabriek. Leidt het autoverkeer om via een nieuw aan te leggen weg over het remiaterrein (Remia zal wel moeten meewerken) en maak een nieuwe

<p><i>spoorovergang louter voor auto's die uitkomt op het parkeerterrein van Albert Heijn. Voordelen: kost een fractie ten opzichte van de voorgestelde alternatieven van een verbindingsweg, geen aantasting van natuur-en cultuurhistorische waarden, geen extra verkeer op dolderseweg en palzerweg en het winkelend publiek heeft de kortst mogelijke verbinding met het centrum.</i></p> <p>--</p> <p><i>(...). Daarnaast wordt het natuurschoon geweld aangedaan door over het landgoed een weg aan te leggen. Wat mij betreft een slechte oplossing. Een veel betere oplossing is het terrein van de Remia. Dat duurt wellicht nog enkele jaren.</i></p> <p><i>Maar met het oog op o.a. het extra verkeer door alle nieuwbouw en de politieacademie een structureel, voor de lange termijn, veel betere oplossing.</i></p>	
<p><i>Idee: het huidige station afsluiten (...). Dan een nieuw verdiept station bouwen aan de andere kant van de overweg (dus vóór de Remia en AH).</i></p> <p><i>Daarmee wordt de overweg behouden omdat de trein daar onderdoor gaat en ter hoogte van het huidige station weer omhoog komt om over de N238 te kunnen komen.</i></p> <p><i>Deze oplossing betekent dan ook dat de ontsluiting via Zuid of Den Engh niet meer nodig is, en alles blijft zoals het is, behalve dat de 'overweg' ineens veilig is omdat de trein er onderdoor gaat. Ja, het is duur, maar wel de meest fraaie oplossing.</i></p>	<p>Alternatieven als een verdiepte ligging van het spoor zijn in het verleden al eens onderzocht en niet mogelijk gebleken. Naast kosten spelen ook technische (on)mogelijkheden mee. De lengtes die nodig zijn om het spoor verdiept aan te leggen zijn lang en begin- en eindpunt liggen ver buiten Den Dolder. Door de komst van diverse onderdoorgangen zoals in De Bilt (of is het Bilthoven) en de fietstunnel is dit inmiddels ook niet meer mogelijk. Er zijn grenzen aan oplossingen. Een dergelijke oplossing past niet binnen de scope van dit project.</p>

6.2.	Een aantal bewoners stelt voor om het huidige winkelgebied te verplaatsen.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Waarom wordt het winkelcentrum niet verplaatst naar de Willen Arntz Hoeve. Er is nabij de fietsbrug naar de WA Hoeve ruimte genoeg om een winkelcentrum te bouwen met weinig boomkap. Aansluiting op de Dolderseweg kan makkelijk vanuit de WA Hoeve naar een rotonde ter hoogte van Pleineslaan. Volgens mij veel minder kosten en Den Dolder heeft een modern winkelcentrum. Ook handig voor toekomstige bewoners WA Hoeve.</i></p> <p>--</p> <p><i>(Reactie op bovenstaande) Maar wat moet er dan gebeuren met de huidige winkelpanden? Die kunnen niet omgeturnd worden tot woningen. Hoe je t ook wendt of keert. Nu moet je van noord naar zuid om boodschappen te doen en bij jouw voorstel van zuid naar noord. Schiet niet op denk ik</i></p> <p>--</p> <p><i>Idee om centrum te verplaatsen is wel zeer origineel en efficiënt. Misschien toch maar eens serieus bekijken</i></p> <p>--</p> <p><i>Zowel een route via Den Engh als via A. Foxlaan levert nadelen op.</i></p> <p><i>Idee: AH laten verhuizen naar bedrijventerrein. Daar is ruimte genoeg.</i></p> <p>--</p> <p><i>Er staat een olifant in de kamer: de Albert Heijn is veel te groot voor Den Dolder. De Albert Heijn heeft regionale aantrekkingskracht op een klein dorpskernetje. Dat zorgt voor veel verkeer, dat is wat zorgt voor onveilige situaties rond het spoor.</i></p> <p><i>(...) Natuur en woongenot moeten blijven. "Economisch belang" is makkelijk te verplaatsen naar een industrieterrein waar veel leeg staat.</i></p> <p>--</p>	<p>We anticiperen niet op eventuele toekomstige ontwikkelingen, maar zijn in deze studie uitgegaan van de huidige situatie en de reeds bekende ontwikkelingen.</p> <p>Dergelijke oplossingen vallen buiten de scope van de opdracht en gaan over een gebieds-/structuurvisie voor Den Dolder. Het opstellen van dergelijke visies is niet de opdracht van de raad geweest en is ook geen onderdeel van de overeenkomst met ProRail</p> <p>Bezoekers van het centrum combineren een bezoek aan de AH vaak ook met een bezoek aan de andere winkels. Er is een mooi en compleet aanbod van winkels die een bezoek aantrekkelijk maakt. Juist ook voor de andere winkeliers is het belangrijk dat het centrum aantrekkelijk en goed bereikbaar blijft.</p>	

<p><i>Is het mogelijk dat er geen wegen aangepast worden in Den Dolder dit met reden,</i></p> <p><i>Verplaats de Albert-Hein naar industrie gebied, hiermee is de verkeersdrukke naar en van centrum Den Dolder heel laag geworden</i></p> <p>--</p> <p><i>Suggestie om bedrijventerrein meer te betrekken en supermarkten hierheen te verplaatsen. Maar vooral: meer opties onderzoeken.</i></p>	
---	--

6.3.	Er wordt voorgesteld om het winkelend publiek iets verder te laten lopen.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Kunnen we het winkelend publiek dat per se met de auto vanuit het noorden naar het winkelcentrum wil komen niet stimuleren om hun auto op de P&R van de NS te laten parkeren (waar volgens mij vrijwel altijd voldoende parkeergelegenheid is)? Stel dat Albert Heijn hier een extra set winkelwagentjes zou neerzetten? Vanwege de herinrichting van het centrum en de spoorwegoverweg wordt dat een comfortabele wandeling met je wagentje over het spoor naar de winkels.</i></p>	<p>De parkeerplaatsen P+R bij het station zijn niet bedoeld voor de winkelvoorzieningen, maar voor treinreizigers. Daarbij liggen deze parkeerplaatsen te ver van de winkelvoorzieningen en het passeren van het spoor met winkelwagens is niet gewenst.</p>	
<p><i>Voorstel om de mogelijkheden van het remia-terrein te onderzoeken.</i></p> <p><i>Om tijdens de piekdagen (zaterdag en zondag, avonduren (bezoek Albert Heijn) het parkeerterrein van Remia open te stellen voor het parkeren van auto's voor bezoekers centrum Den Dolder. Dit maakt het mogelijk het centrum te voet over de spoorbaan te bezoeken. Eventueel kan een fiets-/loopbrug vanaf het Remia-terrein worden overwogen. Zo wordt het autoverkeer over de zuidroute ontlast en is een korsluitroute wellicht niet nodig.</i></p>	<p>Remia kan als eigenaar van het complex zelfstandig beschikken over de (parkeer)ruimte. De gemeente kan Remia niet verplichten het parkeerterrein open te stellen voor bezoekers van het centrum van Den Dolder.</p> <p>Daarnaast is het passeren van het spoor met winkelwagens niet gewenst.</p>	

6.4.	Er worden alternatieven geopperd voor het traject van de Doorfietsroute Utrecht – Amersfoort , om de kortsluitroute via A. Foxlaan en Fornhezelaan mogelijk te maken.
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
<p><i>Ik stel voor om het provinciale fietspad een stuk te verleggen. Het meest logisch en veilig is het als het gewoon het spoor blijft volgen, dus langs de Egelantier (Hero), de nieuwe spoorwegovergang en vervolgens de Paduaweg om dan aan het eind weer op de Paltzerweg te komen. Omdat het spoor wordt afgesloten is dit ook de meest veilige manier voor fietsers om het centrum verkeer zoveel mogelijk te vermijden. Het geeft ook de gelegenheid om de Andreas Fox laan te gebruiken als een van de nieuwe routes (eenrichting) naar het centrum.</i></p> <p>---</p> <p><i>De timing van de doorfietsroute vanuit de provincie blijkt onhandig. Helaas is de afstemming tussen provincie en gemeente in dezen kennelijk onvoldoende gebleken. (...)</i></p> <p><i>De doorfietsroute wordt door veel fietsers niet gebruikt zoals achter het provinciebureau ingetekend. Komende vanuit de richting Amersfoort neemt niemand de Andreas Foxlaan en Baarnseweg naar de Paltzerweg, maar men fietst door langs de Egelantier, kruist daar langs de overweg naar de Paduaweg en fietst via Paduaweg en Tolhuislaan naar de Paltzerweg. Iedereen die de route kent zal dat de andere kant op ook doen. Die route is meer autoluw en ook nog eens korter. (en komt niet over de onoverzichtelijke en voor fietsers gevaarlijke aansluiting Baarnseweg/Paltzerweg).</i></p> <p><i>Is ergens terug te lezen wat de bezwaren vanuit de kerngroep zijn tegen variant 1? Het lijkt de variant die voor de minste bewoners een veranderde verkeerssituatie oplevert en doorkruist niet het landgoed Den Engh. Als het ontbreken van draagvlak voortkomt uit de doorfietsroute lijkt me dat relatief eenvoudig op te lossen?</i></p> <p><i>Met het afsluiten van de overweg wordt die route nóg beter voor fietsers tussen Utrecht en Amersfoort. Wanneer de doorfietsroute op die</i></p>	<p>Deze route is vastgesteld, waarbij vooraf zeker diverse routes zijn bekeken, maar voor deze route is gekozen.</p> <p>De bezwaren vanuit de kerngroep kan als volgt worden samengevat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De genomen maatregel van het eenrichtingscircuit wordt als omslachtig en ongewenst gezien • 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. 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><i>manier wordt gefaciliteerd of aangepast, kan in variant 1 het autoverkeer volledig van de doorfietsroute gescheiden blijven.</i></p> <p>--</p> <p><i>Kan het College van B&W met de Provincie in overleg treden of deze bypass route (via A. Foxlaan) door de Provincie heroverwogen kan worden, zodat landgoed Den Engh gespaard kan blijven van mogelijke aanleg van een verbindingsweg?</i></p>	
--	--

6.5.	Overige alternatieven die genoemd worden	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Meerder opties aan verkeer geven, zodat het verkeer zich verdeelt.</i></p>	<p>In feite creëren we met het realiseren van de kortsluitroute over Den Engh meerdere opties voor het verkeer. Verkeer heeft namelijk ook nog steeds de beschikking over de oude Dolderseweg met een aansluiting op de bestaande rotonde bij de Hertenlaan. Op die weg zal ook verkeer blijven rijden. Het niet realiseren van de kortsluitroute leidt tot een te hoge verkeersbelasting op de oude Dolderseweg richting de bestaande rotonde bij de Hertenlaan. De VRU heeft ook aangegeven dat een kortsluitroute noodzakelijk is om de opkomsttijd van 9 minuten te kunnen blijven waarborgen.</p>	

6.6.	Bewoners operen de situatie te laten zoals hij is.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Een verbindingsweg tussen den Dolder Centrum en de Provinciale weg dwars door het landgoed en Natuurgebied den Engh aan te leggen achten wij de slechtst mogelijke oplossing. (...) de beste oplossing lijkt ons om helemaal niets te doen. De bezoekers vanuit Noord die niet met de fiets of lopend naar het centrum willen, kunnen best de 2 km omrijden via de rotonde Dolderseweg/Nieuwe Dolderseweg. Kortom wij zijn tegen de voorgestelde oplossing van een weg door de Engh en zullen ons hiertegen tot het uiterste verzetten.</i></p>	<p>Wanneer de spoorwegovergang wordt afgesloten en er geen kortere route tussen het centrum en de N238 komt, wordt de verkeersintensiteit op de oude Dolderseweg richting de aansluiting met de rotonde Hertenlaan steeds drukker. Al het verkeer ten zuiden van het spoor moet dan via deze route ontsloten worden.</p> <p>De bestaande weginrichting van de Dolderseweg zou met de toegenomen verkeersintensiteit niet meer volstaan. Bovendien gelden er andere inrichtingsnormen bij hogere verkeersintensiteiten.</p>	

	<p>Om auto- en fietsverkeer dan veilig te laten samen gaan zijn vrij liggende fietspaden nodig. Voor een herinrichting van de Dolderseweg is geen ruimte en vanuit de functie van de weg gezien is dit ook niet gewenst.</p> <p>Ook zal de oude Dolderseweg dan voor een ongewenste barrière in Den Dolder gaan zorgen. Verkeerskundig gezien is het niet realiseren van een verbindingsweg daarom geen optie.</p> <p>Los van de aanpassing die nodig zou zijn aan de Dolderseweg sluit de uitkomst van het stikstofonderzoek deze mogelijkheid uit. Ook heeft de VRU (Veiligheidsregio Utrecht) aangegeven dat een nieuwe verbinding tussen de provinciale weg en het centrum van Den Dolder noodzakelijk is, zodat de opkomsttijd onder de norm van 8 minuten blijft.</p>
--	---

7. Openbaar Vervoer

7.1.	Bewoners maken zich zorgen om de gevolgen voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Een bushalte in het centrum is essentieel, zowel voor minder validen (van alle leeftijden) als voor de bereikbaarheid van het spoor.</i></p> <p>--</p> <p><i>De afsluiting van het spoor voor gemotoriseerd verkeer betekent dat lijn 59 het dorp niet meer aandoet. Er komt een halte langs de provinciale weg. Ik pleit ervoor dat we veel ontwerp-aandacht wordt besteed aan de wandelroute vanaf het station naar deze halte. Er moet een behoorlijk hoogteverschil worden overbrugd. Hoe gaan oude mensen dit doen en mensen met een handicap? Neem dit mee in de uitwerking!</i></p> <p>--</p> <p><i>Vanwege het klimaat/milieu en de vergrijzing zullen meer mensen van het OV gebruik gaan maken. De enige OV-verbinding tussen Den Dolder en Zeist is nu eens per uur een bus. Die zal in de nabije toekomst hopelijk vaker rijden en dus meer mensen bedienen. Daarom is het van belang dat de bushalte goed en veilig toegankelijk is. Een halte in het centrum is vooral voor ouderen gemakkelijker bereikbaar en is ook voor bijv. vrouwen een stuk veiliger dan aan de N238. Wellicht kan de bus toch even van de N238 af om in Den Dolder mensen op te halen?</i></p>	<p>De bushaltes worden geplaatst aan de provinciale weg, bij de kruispunten (Noord en Zuid). De haltes zijn goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Het zou goed kunnen dat de bus aan de zuidzijde nog wel door het dorp rijdt tot en met de nieuwe aansluiting op de N238 en dan verder via de N238 rijdt. In de noordzijde rijdt dan geen bus meer door het dorp. De provincie als concessieverlener voor het openbaar vervoer bepaalt dit uiteindelijk.</p> <p>De nieuwe haltes zijn ook beter te bereiken voor inwoners van de nieuwe woonwijk WA Hoeve dan wanneer de bus over de Oude Dolderseweg zou blijven rijden.</p> <p>Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bushaltes is zeer zeker belangrijk en ook een uitgangspunt bij verdere uitwerking van de ontwerpen. Ook is de sociale veiligheid van belang. Wij zullen dit aandachtspunt daarin meenemen.</p> <p>Er wordt ook naar toekomstbestendigheid gekeken. In dat opzicht biedt een route die loopt over de provinciale weg een beter perspectief. Er zijn op dit moment heel weinig mensen die van de bus gebruik maken</p> <p>Voor specifieke (kwetsbare) doelgroepen wordt nog gekeken naar een maatwerkoplossing. De groep die gebruik maakt van het OV is dermate klein dat maatwerk beter is. Ook zijn er voorzieningen in Zeist zoals belbus en regiotaxi waarvan gebruik kan worden gemaakt.</p>	

8. Landgoed Den Engh

8.1.	Het voorgestelde advies heeft meer impact op Den Engh dan dat de ingetekende oplossing doet geloven.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen		Reactie gemeente
<p><i>De voorgestelde weg is als een zeer dun lijntje over het landgoed ingetekend. De breedte van de huidige wegen, zoals de Paltzerweg en de Doldersweg geven aan dat een nieuwe weg een veel grotere impact zal hebben dan is ingetekend.</i></p> <p><i>Op het kaartje wordt gesuggereerd dat er veel grasveld is en relatief weinig bos. Kijk echter eens naar de satellietopname van Google Maps of Google Earth en je ziet dat de bomen een groot deel van het terrein bedekken.</i></p>		<p>De uitgewerkte varianten zijn uitgewerkt op het niveau van maatvast tekeningen. De getoonde lijntekeningen zijn daar een vereenvoudigde weergave van omdat de technische tekeningen niet goed leesbaar/ toegankelijk zijn. De lijntekeningen zijn bedoeld ter illustratie van de onderzochte routes en niet bedoeld als artist impression van de uiteindelijke situatie.</p>
8.2.	Bewoners vinden het onbegrijpelijk dat het landgoed wordt opgeofferd voor verkeer.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen		Reactie gemeente
<p><i>Ik vind het onbegrijpelijk dat bij het zoeken van oplossingen om de gevolgen van de sluiting van de spoorovergang te minimaliseren men enkel denkt aan plannen om de verkeersmobiliteit van noord naar zuid te verbeteren/vergroten . Deze verkeersmobiliteit gaat zonder meer ten kosten van landschappelijk groen. Een prachtig gemeentelijk monument, landgoed den Engh , wordt opgeofferd. De missie en visie van de gemeente Zeist om groen te behouden en milieubewust te handelen lijkt hier weinig waard.</i></p> <p>..</p> <p><i>Een route door Landgoed Den Engh betekent de definitieve vernietiging van cultureel erfgoed en de monumentale bomen zullen voorgoed verdwijnen. De toegevoegde waarde die dit landgoed heeft voor bewoners verdwijnt. Grote kans dat enkele bewoners onteigend moeten worden en hun huis verliezen.</i></p>		<p>Uit de studie is geen eenduidige conclusie te trekken over de beste route voor een nieuwe verbindingsweg. Het komt neer op een afweging van belangen. Daarbij kan gesteld worden dat een veilig, leefbaar en bereikbaar Den Dolder het hoofddoel van deze opgave en daarmee het grootste belang is.</p> <p>De belangen van bewoners wegen zwaar. Het doel van een veilig, leefbaar en bereikbaar Den Dolder moet voorop staan. Het zou niet redelijk zijn om de bewoners te belasten met een nieuwe verbindingsweg over het bestaande wegennet met aanzienlijke effecten op de leefbaarheid als gevolg. Dit is dan ook doorslaggevend geweest om de route over het bestaande wegennet niet als oplossing te adviseren.</p> <p>Het zoekgebied voor een aansluiting vanaf de provinciale weg naar het centrum is beperkt. Om het centrum goed bereikbaar te houden moet de verbinding een efficiënte route zijn zodat winkelend publiek bereid is deze route te nemen. Wanneer het kruispunt en de aansluiting verder naar het zuiden wordt verplaatst mist deze zijn doel. Ook is het vanwege het benodigde ruimtebeslag voor het kruispunt niet mogelijk om het kruispunt verder naar het zuiden op openbare grond in te passen.</p>

	<p>Verkeerskundig gezien is een route over landgoed Den Engh de mogelijkheid die overblijft. Dat betekent niet dat de waarde van het landgoed niet wordt gezien of erkend. Alles afwegende beschouwen we dit echter wel als de beste oplossing. Er moet een keuze worden gemaakt. Niets doen is immers geen optie.</p> <p>In het nadere onderzoek moet worden gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, de ontwikkeling van Den Dolder, de inpasbaarheid in het landgoed en de gevolgen daarvan. Een dergelijk onderzoek zal in overleg met het RVB, atelier Rijksbouwmeester en andere belanghebbenden, waaronder de inwoners van Den Dolder, uitgevoerd moeten worden. Het gaat hier immers om een ingrijpend besluit wat vraagt om zorgvuldige en gezamenlijke benadering</p>
--	--

8.3.	De toekomstige verkeersbelasting is te intensief voor Den Engh	
	Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente
	<p><i>Het is oud en mooi monument in een prachtig park waar straks heel wat oude en gezonde bomen gekapt gaan worden voor een brede doorgangsweg met een enorme verkeersintensiteit. In 2019 is berekend dat er 6000 auto's per dag gebruik zouden maken van een omleiding. De komst van een nieuwe woonwijk met ongeveer 500 huizen op de WA hoeve en de bouw van de politie academie zijn daarin nog niet meegenomen. Het aantal toekomstige studenten daar schat men op 1200 en het aantal personeelsleden op 750. Het is duidelijk een veel te zware belasting! De natuur mag daar niet wijken voor asfalt!</i></p>	<p>Verkeerskundig gezien is een route over landgoed Den Engh de mogelijkheid die overblijft. Dat betekent niet dat de waarde van het landgoed niet wordt gezien of erkend. Alles afwegende beschouwen we dit echter wel als de beste oplossing.</p> <p>Wat betreft de cijfers: We hebben gekeken naar de toekomstige situatie, waarbij we ontwikkelingen zoals de WA-Hoeve en de politieacademie hebben meegenomen. Er is gerekend met het worstcase scenario, dat wil zeggen een situatie die zich in het slechtste geval voordoet als alle ontwikkelingen er in de toekomst uiteindelijk zijn. Dit doen we, omdat we een goede balans zoeken tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Met een logische wegenstructuur en een juiste weginrichting kunnen de toekomstige verkeersaantallen goed en veilig verwerkt worden, waarbij zeker rekening gehouden wordt met andere belangen zoals die van de natuur.</p>

8.4.	Voetgangersbrug Den Engh	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<i>Wat zijn de plannen met het loopbruggetje over de provinciale weg tussen Landgoed den Engh en de politieacademie?</i>	Door de benodigde verbreding van het kruispunt met opstelstroken kan het bruggetje niet behouden blijven. Op het kruispunt zelf komt wel een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers.	

8.5.	Meningen over de route via Den Engh	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<i>Liever geen natuur opofferen. Maar als de route dan toch over Den Engh moet lopen, pleit ik toch voor variant 4 in het verlengde van de Paltzerweg, omdat dit in mijn ogen de geringste natuurschade oplevert (er heeft hier in het verleden ook al een weg gelopen). Het argument dat dit meer sluipverkeer oplevert dan een andere route over Den Engh zou ik graag met cijfers onderbouwd willen zien. Dat speelt misschien heel even, maar binnen de kortste tijd heeft iedereen door dat je er met eenmaal linksaf en eenmaal rechtsaf ook komt. Met andere woorden: ik vermoed dat de vrees van de klankbordgroep ongegrond is, dat deze variant meer sluipverkeer oplevert.</i> --	<p>Bij het nader bepalen van de route over Den Engh zijn naast de genoemde bredere blik ook een aantal verkeerskundige zaken van belang.</p> <p>De plek van het provinciale kruispunt ligt min of meer vast door het benodigd ruimtebeslag (aan de noordkant het spoorviaduct en aan de zuidkant de particuliere percelen). Des te verder de aansluiting zuidelijker op de Dolderseweg aansluit des te minder de oplossing bijdraagt aan het oorspronkelijke doel. Hierdoor zorgt bestemmingsverkeer ook voor meer overlast over een langer deel van de oude Dolderseweg.</p> <p>Sluipverkeer zal niet alleen van de keuze van dit gedeelte van de route afhangen, maar een optelling van dergelijke 'weerstand' op de gehele route zal wel meespelen bij de routekeuze. Bij het nader onderzoek dat nog volgt over de route zal deze verkeerskundige blik ook worden meegenomen. Uiteindelijk gaat het om een totale en brede afweging van belangen.</p>	

9. Reacties vanuit jonge bewoners

9.1.	Er zijn ook reacties/suggesties binnengekomen van jonge bewoners van Den Dolder.	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
<p><i>Hallo, ik ben 15 jaar en vind dit een belachelijk en dom plan. Hoe is een nieuwe, drukke weg dwars door een rustig dorp een oplossing voor een paar mensen die vlak voor een trein langs de spoorbomen lopen of fietsen. Het is natuurlijk heel erg dat er soms ongelukken gebeuren, maar dat heeft toch niks te maken met een bos kappen voor een nieuwe weg? Dit gaat ook nog eens miljoenen euro's kosten. Is het dan niet veel goedkoper om iemand bij het spoor te zetten en mensen opvoeden wanneer ze wel en niet mogen oversteken?</i></p>	<p>Goed dat je meedenkt en zelf met een oplossing komt! Het zou best een goed idee zijn om juist kinderen en jongeren te vragen om mee te denken over een goede oplossing. Misschien kan de jongerenraad iets voor jullie betekenen?</p>	
<p><i>Hallo, ik ben 13 jaar en ik woon aan de Dolderseweg. Ik vind dit plan heel erg slecht, we krijgen in Den Dolder zo een mini snelweg dwars door het dorp. Hoe kan de gemeente dan zeggen dat het veiliger en beter wordt om te wonen? En de gemeente heeft ons ook nooit gevraagd wat een goede oplossing is. Ik heb gehoord dat het spoor dicht moet voor auto's omdat er teveel ongelukken zijn. Maar er zijn nooit ongelukken met auto's. Alle ongelukken zijn met mensen die lopen of fietsen. En als de gemeente nou eerst eens kijkt hoe ze het spoor veiliger kunnen maken want dat gebeurt niet. En de gemeente vindt het wel veilig en goed voor het dorp dat er een hele grote fabriek midden in het dorp staat waar mega veel vrachtwagens naartoe moeten. En dan vinden ze het wel een goed idee om allemaal bos om te gaan kappen. Misschien is het voor grote mensen logisch, maar ik begrijp er niks van.</i></p>	<p>Wat goed dat je opkomt voor je dorp. Je reactie is heel sterk en komt echt uit je hart. Het zou best een goed idee zijn om juist kinderen en jongeren te vragen om mee te denken over een goede oplossing. Misschien kan de jongerenraad iets voor jullie betekenen</p>	

10. Reacties van Stakeholders

10.1.	Het Rijksvastgoedbedrijf	
	Samenvatting reactie*	Reactie gemeente
	Het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) heeft kennis genomen van het adviesrapport en een reactie opgesteld betreffende het advies over de zuidelijke kortsluitroute.	De brief van het RVB wordt volledig als bijlage ook aan de raad verstrekt.
	<p>Het RVB heeft advies ingewonnen van de Rijksbouwmeester. De Rijksbouwmeester geeft aan dat de aanleg van een kortsluitroute over landgoed Den Engh een vernietigend effect heeft op het cultuurhistorische zeer waardevolle ensemble park en huis Den Engh.</p> <p>Het RVB vraagt de Gemeente Zeist daarom om nadere onderbouwing van het gemeentelijk advies.</p> <p>Het RVB vraagt daarbij om een bredere ruimtelijke visie op het dorp Den Dolder te maken waarbij een brede waardenafweging van ruimtelijke kwaliteit, toekomstbestendigheid, ecologie en cultuurhistorie en de werking van het dorp vanuit sociaal oogpunt wordt meegenomen.</p>	<p>De routes over het landgoed die nu verkeerskundig zijn uitgewerkt ter verkenning van de mogelijkheden geven nog onvoldoende houvast of en hoe een route over het landgoed kan lopen met inachtneming van de waarde van het landgoed. Dit vraagt om een andere blik waarbij niet de verkeerskundig getrokken lijnen het vertrekpunt vormen. Nader onderzoek is dus nodig.</p> <p>In het nadere onderzoek moet worden gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, de ontwikkeling van Den Dolder, de inpasbaarheid in het landgoed en de gevolgen daarvan. Een dergelijk onderzoek zal in overleg met het RVB, atelier Rijksbouwmeester en andere belanghebbenden, waaronder de inwoners van Den Dolder, uitgevoerd moeten worden. Het gaat hier immers om een ingrijpend besluit wat vraagt om zorgvuldige en gezamenlijke benadering. In het onderzoek zal ook de optie 'geen nieuwe verbindingsweg' worden meegenomen, om te zijner tijd een goede afweging te kunnen maken.</p> <p>Daarbij zal ook de reactie van ProRail in acht moeten worden genomen die wijst op de urgentie van het spoedig kunnen afwaarderen van de overweg.</p>

10.2.	ProRail	
	Samenvatting reactie*	Reactie gemeente
	<p>ProRail heeft met een brief aan het college van B&W gereageerd op het adviesrapport. Daarin benadrukken ze de urgentie van het afwaarderen van de overweg per 2026. ProRail is positief over de oplossing aan de Noordzijde waar een door partijen gedragen oplossing gevonden is.</p> <p>Ten aanzien van de kortsluitroute aan de zuidzijde benoemt ProRail de zorg over de doorlooptijd die nodig is om tot overeenstemming te komen over de</p>	<p>De brief van ProRail wordt nog door het college beantwoord.</p> <p>Om te komen tot een gedragen oplossing voor de zuidelijke kortsluitroute zullen ook de inhoudelijke aandachtspunten van het RVB en de Rijksbouwmeester in acht moeten worden genomen.</p>

precieze route van de ontsluitingsweg, en over de financiële impact die dat heeft.	
--	--

10.3.	Politieacademie	
	Samenvatting reactie	Reactie gemeente
	In een voorlopige reactie (april '23) geeft de Politie aan dat zij vanuit haar maatschappelijke rol wil meewerken waar mogelijk om de mobiliteit in en rondom Den Dolder te verbeteren. Realisatie van alle varianten is ruimtelijk inpasbaar voor de politie. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor het maken van nadere afspraken waar het om aanpassing vraagt van de ruimtelijke visie en ruimtelijk programma voor de Politieacademie.	Gemeente Zeist blijft in gesprek met Politie wat betreft de zuidelijke kortsluitroute. Afspraken over eventuele aanpassing van het ruimtelijk programma worden indien nodig gemaakt.

11. Reacties van belangengroepen

11.1	Stichting Milieuzorg Zeist (SMZ)*	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
Stichting Milieuzorg Zeist (SMZ) heeft een uitgebreide reactie gegeven op uiteenlopende punten, deze worden hieronder kort samengevat en waar nodig voorzien van een reactie.	De brief van SMZ wordt volledig als bijlage ook aan de raad verstrekt.	
<p>Proces</p> <p>Korte tijd om reactie te geven temeer ook omdat alle achterliggende onderzoeken nog moeten worden opgevraagd.</p> <p>Stichting Milieuzorg was graag als stakeholder betrokken geweest.</p>	De opgevraagde onderzoeken zijn verzonden. Aanvullende reactie naar aanleiding van de onderzoeken is welkom.	
<p>Uitgangspunten en aanpak</p> <p>Bij uitgangspunten mist een uitgangspunt m.b.t de natuur/ecologie</p> <p>Had graag een brede analyse gezien in de vorm van een (milieu)-effect rapportage zodat een meer zorgvuldige keuze voor een variant mogelijk was en meer inzicht in de uiteindelijk gemaakte keuze.</p> <p>Bij de te maken keuzen van een bepaalde (voorkeurs)variant is ingezoomd op een bepaalde oplossing voor een bepaald deelgebied. Maar uiteindelijk gaat het er natuurlijk toch ook om wat een en ander voor het geheel/totaal betekent.</p> <p>Sluit zich aan bij standpunt kerngroep over integrale visie voor Den Dolder en bij het nader onderzoeken van alternatieven met meervoudig ruimtegebruik (oplossingen zoals een ondertunneling van het spoor, een gehele ondertunneling van N-238 ter hoogte van Den Dolder (vergelijk ook de N-237 ter hoogte van Soesterberg), evenals een ondertunneling het spoor ter hoogte tussen de Dolderse en de Nieuwe Dolderseweg/N-238).</p>	<p>Het uitgangspunt impact op de leefomgeving beperken betreft ook de natuur/ ecologie. De feedback nemen we echter wel serieus en bij nader inzien was het een goede toevoeging geweest om dit uitgangspunt te definiëren en daarbij aan te duiden wat wij onder leefomgeving verstaan.</p> <p>De studie is een verkeerskundige studie, bedoeld om uiteindelijk de spoorwegovergang in het centrum veiliger te kunnen maken voor langzaam verkeer. Daarnaast is onderzoek gedaan naar ecologie, bomen, milieu en cultuurhistorie. Een objectieve vergelijking tussen deze waarden is niet mogelijk.</p> <p>De opgave is complex en vraagt om een maatwerk oplossing. Daarvoor moeten keuzes gemaakt worden.</p> <p>Een gebiedsbrede visie was geen onderdeel van de opdracht.</p> <p>In het nadere onderzoek moet worden gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, de ontwikkeling van Den Dolder, de inpasbaarheid in het landgoed en de gevolgen daarvan. Een dergelijk onderzoek zal in overleg met het RVB, atelier Rijksbouwmeester en andere belanghebbenden, waaronder de inwoners van Den Dolder, uitgevoerd moeten worden. Het gaat hier immers om een ingrijpend besluit wat vraagt om zorgvuldige en gezamenlijke benadering</p> <p>Alternatieven zijn bekeken. Bijvoorbeeld het ondertunnelen van de N238 biedt geen oplossing,</p>	

	<p>omdat verkeer nog steeds van en naar de provinciale weg ontsloten moet worden. Het vergelijk dat wordt gemaakt met de overkluizing van de N237 ter hoogte van Soesterberg is geen juiste. Ook bij Soesterberg ligt voorafgaand aan de overkluizing om de provinciale weg op- en af te komen een vergelijkbaar kruispunt met verkeerslichten zoals nu ook voor Den Dolder wordt voorgesteld. De lengtes voor ondertunneling, meervoudig ruimtegebruik, of verdiepte liggingen zijn enorm en reiken ver buiten Den Dolder, zodat dergelijke oplossingen een nog grotere impact hebben en niet inpasbaar zijn.</p>
<p>Zuid</p> <p>Geen voorstander van al de varianten die een bepaalde inbreuk op het landgoed/de buitenplaats Den Engh betekenen. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is gewoon de mening toegedaan, dat je in deze tijd, waarbij de natuur/biodiversiteit en vaak ook de cultuurhistorie al zo onder druk staan, evenals dat o.i. van een nieuwe weg dus wel degelijk bepaalde effecten op aanwezige waarden zijn te verwachten, de aanleg van een nieuwe weg (dwars) door een landgoed gewoon niet meer zou moeten willen. Ook aangezien er o.i. wel degelijk bepaalde alternatieven zijn.</p> <p>Indien dan toch een meer directe aansluiting gewenst wordt geacht, zou dan voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. m.b.t. het zuidelijke deel dan toch zondermeer de voorkeur naar Variant 1 uitgaan. Wel zou o.a. bij deze Variant 1 mogelijk nog wel na een verdere optimalisatie kunnen worden gezocht, zoals het laten rijden van de auto's over de Andreas Foxlaan en de fietsers/doorfietsroute over de Vliegdenen/Fornheselaan, zodat deze elkaar in principe niet behoeven te kruisen.</p> <p>Men zou ook kunnen stimuleren dat de bewoners, evenals de toekomstige bewoners, zoals die van de WA-Hoeve, gewoon met de fiets of lopend naar het winkelcentrum of naar het andere deel van het dorp gaan, hetgeen ook de duurzaamheid in het algemeen ten goede komt.</p> <p>Voor zover mensen dan toch zou besluiten met de auto van de ene zijde naar de andere zijde van het dorp te (willen) gaan, dat voor zover dus al noodzakelijk, zou in die bijzondere gevallen dus ook gewoon van de bestaande aansluitingen gebruik kunnen worden gemaakt.</p> <p>Verder zijn er natuurlijk ook effecten de Almata, dus het deel van het landgoed/de buitenplaats Den Engh dat aan de andere zijde van de N-238 is gelegen. Voor alsnog wordt hieraan in het Advies niet tot nauwelijks enige aandacht gegeven, dus zouden ook die effecten o.o. nog in de algehele</p>	<p>De verkeersonveilige situatie ter hoogte van de spoorwegovergang is ook een situatie die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt tegenwoordig niet meer aanvaardbaar is. Met de voorgestelde variant wordt een grote verkeersveiligheidswinst behaald. Uiteindelijk is het een afweging van belangen, waarbij wij van mening zijn dat bij de voorgestelde variant de belangen zorgvuldig zijn afgewogen.</p> <p>Tot op zekere hoogte kun je verkeer verplichten een bepaalde route te volgen. Ook de percelen aan de betreffende wegen moeten door automobilisten en fietsers te bereiken zijn. Daarbij is en blijft Den Dolder een verblijfsgebied, waarbij mengen van verschillende verkeersdeelnemers juist de bedoeling is.</p> <p>Verkeer van en naar het centrum zal altijd de doorfietsroute kruisen. Dat is geen probleem wanneer dit met lage snelheden gebeurt.</p> <p>Het stimuleren van vervoerswijzen zoals te voet of te fiets naar het centrum is eigenlijk zoals we met de voorgestelde variant zoveel mogelijk al proberen te doen door een aantrekkelijk centrum te creëren wat gericht is op het verblijven. Dat wil zeggen dat je er nog wel met de auto kunt komen, maar dat de snelheid laag ligt. En de verbinding tussen noord en zuid Den Dolder via de bestaande spoorwegovergang is ook prima te maken met de fiets of lopend. Deze verbinding blijft bestaan voor dit verkeer.</p> <p>De effecten van verkeer om de verbinding van de ene zijde van de N238 naar de andere zijde van de N238 te maken is juist wel onderdeel van dit project. Voor alle modaliteiten (voet, fiets, openbaar vervoer, auto) is juist naar deze verbindingen gekeken hoe deze in de toekomst veilig te maken zijn en dat de bereikbaarheid daarbij gewaarborgd is.</p>

<p>analyse van de effecten moeten worden meegenomen.</p>	
<p>Noord</p> <p>Op zich kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich vinden in de voor het noordelijk deel van de Nieuwe verbinding gekozen oplossing met stoplichten ter hoogte van de kruising van de Nieuwe Dolderseweg met de Pleineslaan, dat ook gezien het grotere ruimtebeslag van een (turbo)rotonde. Wel is het zo dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. geen voorstander is van de beoogde nieuwe ontsluitingsweg voor de WA-Hoeve die dan zou moeten aansluiten op de betreffende kruising, dat ook gezien de gevolgen voor de aldaar gelegen ecologische verbinding en dus ook het NNN. Dit in relatie tot het standpunt over bouwen op de WA-Hoeve waarbij de voorkeur uitgaat naar beperkt bouwen waarbij alleen de herontwikkeling van de Zorgkern centraal staat.</p>	<p>De beoogde nieuwe aansluiting van de WA-Hoeve is voor dit project een gegeven. Deze aansluiting is vanuit het project WA-Hoeve bepaald. Bij dit project hebben we met dit uitgangspunt rekening gehouden en zorgvuldig voor alle modaliteiten ingepast, zodat de WA-Hoeve ook goed en veilig kan worden ontsloten op het wegennet.</p>
<p>Centrum</p> <p>Dat men het centrum van Den Dolder autoluw wil inrichten is natuurlijk mooi, maar anderzijds zijn wel veel parkeerplaatsen ingetekend, dat terwijl er bijvoorbeeld voor Albert Hein indertijd al een grote parkeergarage is gebouwd. Daarnaast is het Centrum toch vrij recent ook al eens heringericht, met o.a. ook aanplantbomen, etc., dus is het de vraag hoe daarmee dan wordt omgegaan.</p>	<p>Het centrum van Den Dolder moet ook bereikbaar blijven voor automobilisten. Door de parkeerplaatsen anders te positioneren nemen deze minder ruimte in zonder dat op het aantal parkeerplaatsen hoeft te worden ingeleverd. De ruimte die overblijft wordt gebruikt voor meer groen, bredere stoepen en fietsparkeren. De oude Dolderseweg die nu nog als een barrière het centrum in tweeën deelt wordt betrokken bij de herinrichting, zodat in totaal een aantrekkelijker en leefbaarder centrum ontstaat.</p>
<p>Provinciale weg</p> <p>De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is er een voorstander van dat de N234, overigens net als de N-238, in het kader van het: 'Netwerkperspectief Provinciale wegen 2040 (Provincie Utrecht, 2022)' gewoon in hun geheel als 60 km/uur weg zouden worden ingericht, dan niet alleen voor de mens (denk aan effecten op de veiligheid, het geluid, de luchtkwaliteit, stikstof, etc.), maar ook m.b.t. de oversteekbaarheid voor dieren.</p>	<p>De visie op de functie van de provinciale wegen valt buiten de scope van dit project. Wel is het zo dat de N238 een ontsluitende functie bediend van en naar de snelweg. Daar waar een veilige snelheid van 80 km/h kan worden aangeboden is het wenselijk die snelheid te hanteren gezien de functie van de weg. Op plekken waar die veiligheid niet kan worden geboden, zoals de kruispunten, ligt de snelheid lager. Ook dat is een integrale belangenafweging tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.</p>

11.2	Vrienden van de WA-Hoeve*	
Inspraakreactie omwonenden / bedrijven / belanghebbenden algemeen	Reactie gemeente	
De Vrienden van de WA-Hoeve hebben een uitgebreide reactie gegeven op uiteenlopende punten, deze worden hieronder kort samengevat en waar nodig voorzien van een reactie.	De brief wordt volledig als bijlage ook aan de raad verstrekt.	
Proces Reactietermijn vinden wij te kort Participatie: waren graag betrokken en gehoord over zienswijze wat betreft ontsluitingsweg naar de WA Hoeve	Reactie is, hoewel binnengekomen na de reactietermijn, opgenomen.	
Samenvatting reactie en conclusie Wij vinden het adviesrapport onder de maat en onvoldoende onderbouwd. Er is onvoldoende onderzoek gedaan en er ontbreekt een financieel overzicht. Het opofferen van de Engh als waardevol natuurgebied (zonder uitwerking van compensatie of herstel) is onaanvaardbaar en dient getoetst te worden aan het gemeentelijke raadsbesluit op 25 mei 2023 om de groene waarden in Zeist te bewaken. Een nieuwe weg naar de WA Hoeve is onnodig als ons alternatief wordt gevolgd. Als het kruispunt naar de Pleineslaan verbreed gaat worden, zal er wellicht een extra stuk bos aan de Hoeve kant worden gekapt. Er is teveel gekozen voor asfalt i.p.v. voor auto-luwte en fietsverkeer, waardoor veiligheid en gezondheid in het geding komt. De N238 zal waarschijnlijk verder dichtslibben. Bij de brandweerkazerne ontbreken stoplichten. De snelfietsroute wordt gevaarlijker. Het probleem van de spoorafsluiting en daarmee de opsplitsing van het dorp wordt teruggebracht tot een verkeersprobleem terwijl het werkelijke probleem draait om de aantasting van de dorpsstructuur, de leefbaarheid en de cohesie. Een gemeentebestuur die haar bewoners moet beschermen, had de leefbaarheid in al haar facetten tot doelstelling nummer één moeten maken met genoemde uitgangspunten over beschermen natuur, cultuurhistorie als harde randvoorwaarden.	Aan het adviesrapport liggen tal van onderzoeken ten grondslag die de voorliggende variant onderbouwen. Het gaat te ver al die onderzoeken in het adviesrapport inhoudelijk te betrekken. Dat kom de leesbaarheid van het rapport niet ten goede. De onderliggende onderzoeken zijn op verzoek op te vragen. De beoogde nieuwe aansluiting van de WA-Hoeve is voor dit project een gegeven. Deze aansluiting is vanuit het project WA-Hoeve bepaald. Bij dit project hebben we met dit uitgangspunt rekening gehouden en zorgvuldig voor alle modaliteiten ingepast, zodat de WA-Hoeve ook goed en veilig kan worden ontsloten op het wegennet.	

<p>Door de beperkte visie op de opdracht, gebrekkige doelstelling en uitgangspunten zijn de inwoners opgezadeld met een onoplosbaar probleem. Zo zijn er alleen maar verliezers. De inwoners en ondernemers die het dorp hebben opgebouwd en er een bloeiende gemeenschap van hebben gemaakt hebben straks te lijden onder de achteruitgang van natuur, leefomgeving, winkelgebied, bereikbaarheid, economische activiteit en onderlinge verbondenheid.</p>	
<p>Alternatief</p> <p>Wij pleiten voor een heroriëntatie op de doelstelling, waarbij het echte probleem: teruggang van de leefbaarheid/ cohesie door de splitsing van de twee dorpskernen- onder ogen wordt gezien. Dit vraagt om een toekomstbestendige visie waarbij de leefbaarheid centraal staat, waarbij de Engh wordt behouden, Noord en Zuid één geheel blijven. De Biltse aanpak kan daarbij als voorbeeld dienen. Daarnaast moet meer gedacht wordt in termen van natuur-inclusief ontwerpen en autoluwe varianten. Wij vragen u dringend om de ondertunneling van het spoor nogmaals te bekijken, de REMIA variant te onderzoeken, dan wel de onderhandelingen met Pro-Rail te heropenen.</p> <p>Als de REMIA zou verhuizen zou het dorp verlost worden van voortdurende verkeersopstoppingen en ander overlast. De REMIA zelf zou elders uitbreidingsmogelijkheden kunnen krijgen en een nieuwe doorgang op die plek zou aan het dorp een toekomstbestendig perspectief kunnen bieden.</p>	<p>De studie is een verkeerskundige studie, bedoeld om uiteindelijk de spoorwegovergang in het centrum veiliger te kunnen maken voor langzaam verkeer. We zijn daarbij uitgegaan van de huidige situatie.</p> <p>Een gebiedsbrede visie was geen onderdeel van de opdracht.</p> <p>Alternatieven als een verdiepte ligging van het spoor zijn in het verleden al eens onderzocht en niet mogelijk gebleken. Naast kosten spelen ook technische (on)mogelijkheden mee. De lengtes die nodig zijn om het spoor verdiept aan te leggen zijn enorm en begin- en eindpunt liggen ver buiten Den Dolder.</p>