

Participatienota

Nieuwe Verbindingen Den Dolder



Mieke Noordegraaf
Omgevingsmanager Nieuwe Verbindingen
21 december 2021



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Proces	4
2.1	Verkenning en afstemming	4
2.2	Samenstelling klankbordgroepen	4
2.3	Verloop klankbordgroepen	5
2.4	Vorm	7
3	Input	8
3.1	Input algemeen	8
3.2	Input verkeer	11
3.3	Input Centrum	12
3.4	Input Noord	14
3.5	Input Zuid	15
4	Opvolging (wat doen we met de input?)	18
5	Vervolg	20
5.1	Stand van zaken	20
5.2	Hoe gaan we verder?	21
5.3	Vervolg participatie	22

1 Inleiding

De gemeenteraad van Zeist heeft op 8 oktober 2019 besloten de spoorwegovergang in Den Dolder af te sluiten voor autoverkeer. Dit gebeurt om de veiligheid op en rond de overgang en het centrum te verbeteren. De overgang blijft open voor fietsers en wandelaars.

Voorafgaand aan dit besluit is een lange weg bewandeld waarbij de wens van ProRail om de overgang te sluiten haaks stond op de weerstand van bewoners en de angst dat Den Dolder zou worden gespleten in twee delen: Noord en Zuid. Er is de afgelopen jaren veel gesproken met bewoners en andere belanghebbenden.

Uitkomst van dit eerder doorlopen proces is:

- Dat de kortsluitroute via de Andreas Foxlaan als meest kansrijke oplossingsrichting is aangewezen.
- Dat er een fietstunnel moet komen ter hoogte van de Tolhuislaan als veilige verbinding naar de brede school en sportvelden.

De fietstunnel is inmiddels al aangelegd en de afsluiting van het spoor volgt als de nieuwe verbindingen gelegd zijn.

Door de raad is in 2019 nog toegevoegd dat er maatregelen nodig zijn om het centrum leefbaar en bereikbaar te houden.

De opdracht anno 2020 is de situatie opnieuw te beschouwen rekening houdend met ontwikkelingen die eerder nog geen rol speelden. Het gaat dan over de komst van de Politieacademie, bouw van woningen op de WA-Hoeve en de snelfietsroute. Ook wordt er onderzocht welke maatregelen nodig zijn in het centrum.

We noemen deze fase waarin we willen komen van besluit tot ontwerp “Nieuwe Verbindingen Den Dolder”.

Met het oog op de toekomst is het verbeteren van de infrastructuur los van het afsluiten van de overgang een aandachtspunt. De verkeersveiligheid is een zorg van zowel de gemeente als haar inwoners. Met de nieuwe verbindingen kan Den Dolder beter worden ingericht en voorbereid op de verwachte groei. Den Dolder is niet gebouwd voor de omvang die ze nu heeft. Ze is haar infrastructurele jasje ontgroeid. De wegen en verbindingen moeten noodzakelijkerwijs worden aangepast op de groei van de afgelopen jaren en de nog te verwachten groei.

De opgave is er dus niet eenvoudiger op geworden. Des te belangrijk wordt door de gemeenteraad de betrokkenheid van bewoners en ondernemers gevonden. Het gaat immers om hun dorp. Bestaande verkeersknelpunten, aandachtspunten en belangen moeten worden meegenomen in de verkenning en de wegging van de beste passende oplossing.

Om die input uit het dorp te waarborgen is een omgevingsmanager aangesteld. Ook het verkeerskundige bureau Antea Group heeft participatie in haar opdracht meegekregen.

De inbreng van bewoners en ondernemers is gebundeld in deze participatienota.

Onderliggende bronnen hiervoor zijn:

- Gedocumenteerde Murals (geplakte digitale geeltjes uit bijeenkomst 1)
- Verslagen bijeenkomsten klankbordgroepen en plenaire bijeenkomsten
- E-mails van bewoners en ondernemers
- Gesprekken met de belangenvereniging, wijkmanager, diverse bewoners en ondernemers en overige belangenorganisaties

- De notitie Snelfietsroute waarin vragen vanuit de klankbordgroep over de samenhang tussen de projecten is beantwoord.
- De opgestelde reactienota met een uitgebreide beantwoording van vragen en input vanuit de klankbordgroepen.

Naast deze nota zal een Q&A document worden opgesteld met een overzicht van alle gestelde vragen vanaf het webinar van 15 december 2020.

2 Proces

2.1 Verkenning en afstemming

Bij aanvang van de fase Nieuwe Verbindingen Den Dolder zijn door de omgevingsmanager en de projectleider van Antea Group verschillende gesprekken gevoerd ter verkenning en kennismaking. Hierbij draaide het echt om gevoel te krijgen bij het dorp en bij het voorliggende onderwerp. Het werd al snel duidelijk dat de betrokkenheid vanuit het dorp groot is. De voorgenomen afsluiting van de overgang is een veelbesproken onderwerp. Ook de verkeersveiligheid en de andere ontwikkelingen waar Den Dolder mee van doen heeft zijn zaken waar over gesproken wordt.

Wat opvalt is dat de betrokkenheid gepaard gaat met een hoog niveau van kennis en visie over de besproken onderwerpen. Het gesprek wordt echt op inhoud gevoerd. Er is bereidheid om mee te denken en te werken aan mogelijke oplossingen. Er is naast het eigen belang oog voor het grotere belang: dat van het dorp.

2.2 Samenstelling klankbordgroepen

Eind 2019 is over het raadsbesluit gecommuniceerd met een bewonersbrief. Daarin is ook al aangekondigd dat bij het uitwerken van het besluit de inbreng van bewoners zou worden gevraagd. Hierop volgden al een aantal aanmeldingen van bewoners die graag zitting wilden nemen in de te vormen klankbordgroepen.

In december 2020 is wederom in een bewonersbrief een oproep gedaan aan alle bewoners en ondernemers van Den Dolder om zich aan te melden als deelnemer van een klankbordgroep. Te weten:

- Noord: De aansluiting Pleineslaan op de N238;
- Zuid: Een nieuwe route voor auto's tussen het centrum en de N238;
- Centrum:
 - Inrichting centrum
 - Bevoorrading winkels centrum
 - Landbouwverkeer
 - Ov-haltes en route bus

Ook tijdens het online Webinar van 19 december 2020, over de start van de uitwerking van het raadsbesluit, is de mogelijkheid van deelname in een klankbordgroep gemeld. Verder zijn de belangenvereniging, winkeliersvereniging, bedrijven en andere georganiseerde buurtschappen en bewonersverenigingen uit Den Dolder uitgenodigd om zich aan te melden. Aanmeldingen moesten samengaan met een motivatie/ sollicitatie. Hierover zijn we transparant. Mensen die zich eerder al hadden aangemeld zijn benaderd en geïnformeerd over het protocol voor aanmelden.

Resultaat van de werving zijn 56 deelnemers uit Den Dolder die met elkaar een goede representatie vormen van het dorp. Te weten 25 deelnemers voor Klankbordgroep Zuid, 24 deelnemers voor

klankbordgroep Centrum en 7 deelnemers voor klankbordgroep Noord. Later in het proces schuiven bij KBG Centrum nog drie winkeliers aan en bij KBG Zuid drie bewoners vanuit de Fornheselaan.

2.3 Verloop klankbordgroepen

In de periode januari t/m mei 2021 waren de eerste drie bijeenkomsten met de drie klankbordgroepen.

Eerste Bijeenkomst

In de eerste bijeenkomst van KBG Noord, Zuid en Centrum werden er digitale geeltjes geplakt op de kaart. Met de geeltjes zijn de volgende vragen beantwoord:

- Wat wil je behouden?
- Wat willen we veranderen?
- Welke ideeën wil je meegeven?

Tweede bijeenkomst

In de tweede bijeenkomst heeft de KBG Centrum en Zuid in breakoutrooms gewerkt. Dit is een manier om bij een digitale bijeenkomst de groep op te splitsen om in een kleiner gezelschap door te praten.

Onderwerpen ter bespreking waren voor KBG Centrum:

- Aandachtspunten wat betreft de inrichting
- Parkeren aan de Noordzijde van het spoor
- Bevoorrading winkels
- En het Openbaar Vervoer.

Bij KBG Zuid zijn de criteria ter beoordeling en de voorliggende varianten besproken.

Bij KBG Noord is plenair gesproken over de oplossingsmogelijkheden voor de kruispunten N238-Pleineslaan en Pleineslaan-Dolderseweg.

Derde bijeenkomst

In bijeenkomst drie heeft Antea Group een eerste optelsom gepresenteerd.

Bij KBG Centrum wat betreft alternatieve mogelijkheden, de keerlus voor bevoorradend verkeer en de busroute en haltes.

Bij KBG Zuid een eerste beoordeling en vergelijking van de varianten.

Bij KBG Noord de geadviseerde oplossingen voor de noordelijke kruispunten.

De drie bijeenkomsten waren met alle drie de klankbordgroepen bijzonder constructief. Er is veel feedback gekomen en input geleverd. De hoeveelheid te beantwoorden vragen illustreert de complexiteit van de opgave. De vragen en antwoorden zijn gebundeld in een reactienota.

Verdiepende bijeenkomsten

- Klein comité KBG zuid wat betreft proces en criteria

Er blijft een klein aantal deelnemers van KBG zuid kritisch over de wijze van beoordelen. Daarom is gekozen hier een extra sessie aan te wijden om uitgebreider stil te kunnen staan bij de gekozen criteria en de wegging. Dit is nodig om vertrouwen te blijven houden in het doorlopen proces.

- Bewoners Fornheselaan kennismaking en locatiebezoek

Vanuit de klankbordgroep Zuid is opgemerkt dat er zich geen vertegenwoordigers vanuit de Fornheselaan hebben aangemeld. Om ook de aandachtspunten wat betreft de variant Fornheselaan goed in beeld te kunnen zijn toen alsnog bewoners betrokken vanuit de Vliegdenen en de Fornheseflat. In twee bijeenkomsten, respectievelijk online en op locatie, hebben deze bewoners hun zorgen en aandachtspunten over deze route kunnen aangeven. Een vertegenwoordiging van deze bewoners is nadien deelnemer geworden van KBG Zuid.

- Twee extra sessies KBG Centrum over keerlus

Om met KBG-centrum over mogelijkheden in het centrum om het bevoorradend verkeer te laten draaien zijn nog twee sessie geweest om met elkaar naar opties te kijken voor een keerlus in het centrum. Er zijn meerdere voorstellen uitgewerkt waardoor alle mogelijkheden nu wel op tafel liggen.

Uitstel advies en besluitvorming

Vervolgens was het aan Antea Group al deze input te verwerken en mee te nemen in hun advies. Al snel werd duidelijk dat zij dat in de gegeven tijd niet voor elkaar konden krijgen. Er is toen extra tijd gekregen om deze slag te kunnen slaan. Niet alle antwoorden zijn al te geven en het advies is daarmee nog niet helder. Daartoe zijn ook nog aanvullende onderzoeken uitgezet wat betreft luchtkwaliteit en geluid.

In een extra bijeenkomst op 13 juli met alle leden van de klankbordgroepen is gecommuniceerd dat er wat tijd is gekregen in de besluitvorming. Dat is positief ontvangen. De verdiepingsslag die nodig is wordt zeer zeker ondersteund.

Beoordeling Rapport Antea Group

Begin augustus bleek het toen opgeleverde rapport onvoldoende aan de verwachting van het projectteam te voldoen.

De klankbordgroep is hier halverwege augustus over geïnformeerd. De geplande bijeenkomst op 31 augustus waar Antea haar advies zou presenteren aan de KBG is toen ook geannuleerd. Ook de bijeenkomst voor heel Den Dolder die begin september zou plaatsvinden is geannuleerd. Bewoners zijn middels een brief geïnformeerd met de boodschap dat het advies van Antea langer op zich liet wachten.

Op **14 september** is de klankbordgroep bijgepraat over de ontstane situatie tijdens een onlinebijeenkomst. Op deze avond heeft het nieuwe team van Antea zich voorgesteld en is door het projectteam toelichting gegeven op het besluit de bijeenkomst van 31 augustus te annuleren en meer tijd te vragen voor afronding van het advies en proces.

Vanuit de klankbordgroep is waardering uitgesproken voor het besluit te kiezen voor kwaliteit. Dat schept vertrouwen in een zorgvuldig proces waarbij de gemeente bewaakt of alle geleverde input is en wordt meegenomen en waarbij een te maken afweging gebaseerd is op een grondige analyse waarbij ook is gekeken naar de impact van varianten op de omgeving.

Verdieping en dialoog

Op **21 september** was er een bijeenkomst in de MC kerk met vier thematafels. Helaas bleek op de dag zelf dat niet aan alle deelnemers de uitnodiging verzonden was waardoor niet alle deelnemers in de gelegenheid waren om aanwezig te zijn. Tijdens deze avond zijn de wel aanwezige deelnemers van de klankbordgroepen in gesprek gegaan met het projectteam, de projectleider van de snelfietsroute, ProRail en Antea. Achteraf zijn alle gestelde vragen en antwoorden met alle leden gedeeld.

Meeleesgroep

Het nieuwe team van Antea gaf aan het niet mogelijk te achten alle eerder geleverde input vanuit de klankbordgroep tot zich te nemen in de gegeven periode het rapport te herzien. Om toch te borgen dat deze input en belangen wel meegenomen zouden worden door Antea hebben we, binnen de klankbordgroep, een oproep gedaan voor meelezers. Deze oproep is beantwoord door acht leden uit de verschillende klankbordgroepen die actief en constructief hebben meegelezen met het rapport van Antea. Hun feedback is aangeboden aan Antea en gedeeltelijk verwerkt in het rapport. De overige punten zijn door het projectteam genoteerd als aanbevelingen voor de volgende fase.

Op 9 november was er een sessie met de meelezers en het projectteam waar ook de visie van de gemeente op het rapport is gedeeld en waar is gesproken hoe het traject nu verder zal moeten gaan verlopen.

Afronding eerste fase

Op 13 december is er een afrondende bijeenkomst met alle deelnemers van de KBG. Dan wordt het rapport van Antea besproken, hoe we daar mee om gaan en hoe we nu verder zullen gaan. De klankbordgroepen in de huidige vorm worden daarmee afgesloten. Uiteraard zullen deelnemers ook in de volgende fase betrokken blijven in een daarbij passende werkvorm.

2.4 Vorm

Op drie bijeenkomsten na (locatiebezoek Fornheselaan, de thematafels en de bijeenkomst met de meeleesgroep) waren alle bijeenkomsten online. Tijdens de verkenning zijn er wel meerdere gesprekken op locatie gevoerd met o.a. winkeliers, ondernemers en de belangenvereniging. Ook zijn er inloopochtenden georganiseerd waar bewoners konden langskomen om hun vragen te stellen. Via Teams verzamelden we ons steeds weer rond de digitale vergadertafel. We hadden het allemaal liever anders gezien. Toch is het ons gelukt om een participatietraject te organiseren wat niet alleen veel heeft opgeleverd maar wat ook positief en inhoudelijk is verlopen.

We hebben er veel van geleerd. Deelnemers hebben digitale bruggen en soms zelfs kloven overwonnen. We probeerden online werkvormen uit zoals Mural en breakoutrooms. De chatfunctie werd gevonden, het digitale handje opgestoken en de digitale nazit werd een begrip. Ook voor- en na de bijeenkomsten was er contact via Teams en de mail. Hier konden deelnemers die er tijdens de meetings soms moeilijk tussen kwamen hun spreekwoordelijke ei alsnog kwijt.

Belangrijk ook is dat er een goede relatie is opgebouwd met een grote groep mensen uit Den Dolder. Deelnemers hebben zich kunnen uitspreken en er is heel veel input geleverd. Er is vertrouwen gegroeid en een wederzijdse bereidheid om tot een gedragen oplossing te komen.

De digitale vorm heeft daarentegen zeker ook nadelen. De deelnemers hebben nu veel schriftelijk tot zich moeten nemen. Het is prettiger om aan tafel te zitten rondom kaarten en schetsen om knelpunten en oplossingen direct letterlijk in kaart te brengen.



3 Input

Onder de noemer input zijn alle opmerkingen voor- tijdens en na de bijeenkomsten met de klankbordgroep gebundeld. Per deelproject en thematisch. Voor de leesbaarheid is niet verwezen naar wie wanneer welke input heeft geleverd. Het totaal aan bronnen zijn de verslagen van de bijeenkomsten, gesprekken, geeltjes op Mural, mails, telefoontjes en nazitnotities. Deelproject overstijgende punten zijn ondergebracht onder input algemeen.

3.1 Input algemeen

Brede Verbinding

In Den Dolder is er zowel hoop als vrees als het gaat om nieuwe verbindingen. Los van de fysieke verbindingen die gelegd moeten gaan worden is het ook goed aandacht te hebben voor de sociale en economische verbindingen.

- De bewoners van de WA-hoeve willen heel graag de verbinding leggen met de toekomstige bewoners en met de bewoners uit heel Den Dolder. Zij willen graag de verbindingen aanhalen.
- De verbinding tussen Den Dolder en de Gemeente Zeist. Er is geen vanzelfsprekend vertrouwen in een zorgvuldig proces.
- Voorkomen moet worden dat afsluiting van het spoor zorgt voor verbroken verbindingen tussen Noord en Zuid Den Dolder
- De winkeliersvereniging vertegenwoordigt slechts een gedeelte van de winkeliers. Wat de winkeliers gemeenschappelijk hebben is dat zij bang zijn de verbinding met hun klanten te verliezen als het spoor dicht gaat.

Het zou mooi zijn als er niet alleen fysiek nieuwe verbindingen worden gelegd maar als ook de sociale en economische (ver) bindingen worden versterkt.

OV Route en -haltes

Als het gaat om de bus en de haltes in het dorp is aangegeven te kijken naar de gebruikers. Oudere mensen zijn hierbij een belangrijke aandacht groep. Belangrijk is de groep in beeld te krijgen die vanwege het verplaatsen van de haltes geen goede toegang meer heeft tot het OV vanwege de afstand tot de halte. Met het oog op deze doelgroep is het ook van belang dat de haltes bereikbaar en toegankelijk blijven. Hierbij is ook gewezen op het talud langs de provinciale weg. Door het hoogteverschil is toegankelijkheid voor mindervaliden en ouderen een extra punt van aandacht.

Haltes

Aangezien het spoor wel openblijft voor langzaam verkeer wordt aangegeven dat de halte vanaf het station goed bereikbaar moet zijn.

Mocht het mogelijk zijn een halte in het centrum te behouden dan zou deze aan de noordzijde moeten komen. Halte aan de zuidelijke kant is ongewenst vanwege het daar al aanwezige vrachtverkeer.

Voor overige doelgroepen is een halte aan de provinciale weg prima. Voordeel is dat het centrum dan minder belast wordt.

Route

Wat betreft de route van de bus door het dorp moge duidelijk zijn dat het niet wenselijk is dat de bus door woonwijken gaat rijden.

Aandachtspunten en suggesties

- Bus over het spoor zou in de ogen van betrokkenen een goede optie zijn.
- Den Dolder wordt bij spoorwerkzaamheden of wanneer de trein niet rijdt gebruikt als busstation voor de NS-bussen. Dat zorgt voor intensief busverkeer.
- Het is belangrijk om nog te kijken naar de al bestaande bushaltes bij de brandweerkazerne.

Impact en maatregelen

Er is zeer nadrukkelijk aandacht gevraagd voor effecten van herziene verkeersafwikkeling op de omgeving. Dit wat betreft overlast van geluid, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid. Er is inzicht nodig in totale belasting van geluid en luchtkwaliteit per variant. Hierbij moet ook worden gekeken naar de indirecte gevolgen zoals toenemende verkeersstromen in andere straten. Ook de impact van geluid bij een rotonde of VRI gestuurde kruising moet worden berekend.

Wanneer de impact en daarmee druk op de omgeving duidelijk is, is het zaak te onderzoeken welke mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om de overlast te beperken. Bij maatregelen valt dan te denken aan geluidsschermen, verlagen van snelheid, inrichting van de wegen of geluiddempend asfalt bijvoorbeeld. De kosten van deze benodigde maatregelen moeten onderdeel zijn van het advies zodat de raad straks ook direct hierover een besluit kan nemen.

Bij de verdere planuitwerking is onderlinge afstemming voor geluid reducerende maatregelen nodig met de provincie en ProRail, omdat deze ook weer van invloed kunnen zijn op elkaar.

(Gebied) visie en strategie

Den Dolder heeft te maken met meerdere grotere projecten die invloed hebben op de omgeving. De ontwikkeling op de WA Hoeve, de komst van de politieacademie en de snelfietsroute worden hierbij genoemd. Verder wordt er gewezen op het Bethesdacomplex aan de Paltzerweg en de nieuwe bedrijfsunits op het bedrijventerrein Fornhese.

“Alle projecten tezamen in een klein dorp als Den Dolder; dat verdient een Masterplan, een gebiedsvisie waar integriteit en leefbaarheid voorop staan. Nu is het Masterplan het resultaat van 5 verschillende trajecten, welke door een gebrek aan integraliteit tegen elkaar in gaan werken”.

Naast de roep om het ontwikkelen van een bredere visie voor Den Dolder wordt ook gevraagd om visie bij het adviseren over de nieuwe verbindingen. Er wordt benadrukt dat het gaat om echte mensen. Bewoners en ondernemers die zich zorgen maken. Impact is geen vinkje in een afwegingstabel maar bepaalt het toekomstige individuele woongenot en de leefbaarheid. Het is dan ook belangrijk de cijfers te verbinden aan de praktijk. Bij de afweging niet enkel een technische analyse gebruiken maar ook de score van draagvlak en de consequenties van keuzes voor de omgeving benoemen en beschrijven.

Verder wordt aanbevolen om ProRail en provincie intensiever te betrekken bij de opgave. Het moet niet zo zijn dat het dorp de prijs moet betalen ten gunste van deze partijen. Meer betrokkenheid geeft meer vertrouwen in een weloverwogen oplossing waarbij ook echt oog is voor het dorp.

Proces

Tijdens de onlinebijeenkomsten ging het soms alle kanten op. Zeker de eerste bijeenkomsten waren breed opgezet. Er is hierdoor heel veel bruikbare input geleverd. Echter door de brede insteek en de groepsgrootte was er niet altijd voldoende grip op het proces. De hoeveelheid informatie en de complexiteit van de opgave versterkten dit gevoel.

Een meer actieve werkvorm is dan ook aanbevolen voor het vervolg. Ook een technisch voorzitter kan zorgen voor meer regie. Verder moet gezegd dat het online moeten werken wel als beperkend is ervaren maar niet belemmerend is geweest.

Snelfietsroute

Vanuit de klankbordgroepen kwamen ook veel vragen over de snelfietsroute in relatie tot het project Nieuwe Verbindingen. Zowel over de route, de weging, als over het proces en communicatie over de totstandkoming van de afspraken met de provincie. Op 29 juni is daar een notitie over verzonden naar de leden van de klankbordgroep met daarbij links naar documenten en besluiten. De nog openstaande vragen wat betreft beoordeling en weging zijn in de reactienota van 10 juli beantwoord.

Provinciale weg

Wat betreft de provinciale weg:

- De snelheid op de N238 is te hoog, kan dat naar 60/ 50 km p u?
- Goede doorstroming Nweg in stand houden (geen extra stoplichten, zijwegen of rotondes).
- Aandacht dat druk op de provinciale weg niet te groot wordt. Berekeningen hiervoor graag delen.
- Scheiding fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer regelen bij Nweg
- Veiliger oversteken voor fietsers en voetgangers
- Groenstrook groen houden
- Nieuwe technologieën toepassen zoals dynamische verlichting enz.
- Ruimtebeleving na zonsondergang; hoe verlichting zonder van lichtvervuiling te spreken?
- Verbetering van geluidsbelasting, bijv. asfalt /geluidsmuur
- Hele tracé over langer deel ondertunnelen
- Spoorwegviaduct verder doortrekken op laagste niveau zodat er een park kan ontstaan en waar fietsers gescheiden en veilig kunnen rijden
- Wat gaat er bij de brandweer gebeuren? Want dat is ook doorstroming.

3.2 Input verkeer

Aandachtspunten verkeer
<ul style="list-style-type: none">• Fietzers en voetgangers op nr. 1 wat betreft verkeersveiligheid• Spreiden van verkeersstromen/ belasting
Centrum:
<ul style="list-style-type: none">• Situatie voor de AH Paduaweg wordt als onveilig ervaren voor langzaam verkeer• Onverwacht verkeer uitgang parkeergarage (gevaarlijke situatie)• Kruising Dolderseweg/ Paduaweg potentieel gevaarlijk• Kerende vrachtwagens in het centrum• Aanrijdende vrachtwagens AH door het centrum• Snelheid terug naar 15 km/u de auto is te gast• Zoveel mogelijk scheiden van verkeersstromen• Goede bebording/ bebordingsplan• Spoorbomen die de hele weg afsluiten als er een trein voorbijkomt• Voorrangssituatie behouden: rechtdoor gaand (langzaam) verkeer heeft voorrang
Dolderseweg
<ul style="list-style-type: none">• Goede doorstroming behouden op de Dolderseweg• Kruising bij de MC kerk optimaliseren/ vervangen
Noord:
<ul style="list-style-type: none">• Fietzers op een andere manier laten oversteken nu vaak 2x een weg oversteken dat kan anders op beide kruisingen
Pleineslaan/ Dolderseweg
<ul style="list-style-type: none">• De aansluiting Pleineslaan/ Dolderseweg moet veel beter• De drempel op de kruising is schuin en heel lastig
Verkeerscirculatie
<ul style="list-style-type: none">• Ook het kruispunt op de Hertenaan zal bekeken moeten worden voor een totaalbeeld van de verkeersafwikkeling• Pogen sluipverkeer van de N238 te mijden; dorp moet ontsloten worden maar we hoeven niet de N238 als verbindingsader A28-A1 of A27 en het mijden van files op de hoofdwegen.
Verkeersstromen
<ul style="list-style-type: none">• Het plan van het militair vliegtuigmuseum om een bus pendel van het museum naar het station Den Dolder op te zetten• Route/oplossing moet worden gemaakt om vanuit noord naar zuid en het centrum te gaan niet om verkeer vanuit zuid richting centrum te begeleiden• Intern dorpsverkeer moet je proberen in het dorp te houden en daar de provinciale weg niet mee belasten• Bij ontwerpen verbindingen zichtjaar 2035 hanteren
Langzaam verkeer
Bij het ontwerpen van de Nieuwe Verbindingen moet ook een verkeersveilige en sociaal veilige verbinding voor langzaam verkeer worden meegenomen.
<ul style="list-style-type: none">• Door het centrum• Van centrum Den Dolder naar de Kameleon (school)• Naar nieuwe Politieacademie en natuurgebied• Van en naar WA Hoeve/ centrum/ school• Veilige looproute van bushaltes naar het centrum• Veilige oversteek over provinciale weg• Langzaam Verkeer uit buurtschap Hertenaan• Aanmoedigen gebruik voet/fiets/ov• Route fietsers/ voetgangers via viaduct naar de Politieacademie

3.3 Input Centrum

Inrichting
<ul style="list-style-type: none">• Aanbod behouden winkels• Verblijfsgebied<ul style="list-style-type: none">○ Ruimte voor zitten/ extra horeca○ Bredere stoep langs de winkels en apotheek○ Dorpsplein boom met bankjes• Behouden dorpse karakter van Den Dolder• Groen<ul style="list-style-type: none">○ Bomen moeten blijven○ Meer groen○ Vergroening t.b.v. waterberging, bestuivers, vlinders etc.○ Meer groen/bloemen of een soort promenade. Zie parkje voor tandarts• Het mooie oude station behouden• Geluidswal mooi groen maken en door leerlingen basisschool laten opfleuren• Graag de huidige inrichting loslaten 'blanco' beginnen. Nu erg verrommeld• Doldersweg verbreden (minder parkeerplaatsen) om het verkeer makkelijker te laten doorstromen• Fietsenstalling voor parkeren centrum• AH en Aldi verplaatsen naar beter toegankelijke plek
Parkeren algemeen
<ul style="list-style-type: none">• Behouden aantal parkeerplaatsen• Winkeliers hebben behoefte aan parkeerplaatsen voor de deur om bereikbaar te blijven
Parkeren Noordzijde
<ul style="list-style-type: none">• Meer parkeerplekken voor auto's en fietsen NS Noordzijde• Parkeren noordzijde wel geschikt voor verblijven (broodje halen, drankje doen). Maar niet voor de grote boodschappen. Gevaar bestaat dat er dan met karretje over het spoor wordt gelopen.• Ook belangrijk om de mensen die parkeren voor treingebruik echt richting P+R noordzijde te verwijzen zodat zuidzijde daarmee ontlast wordt.• Zo ook noordzijde voor fiets parkeren aanwijzen.
Parkeren voor AH
<ul style="list-style-type: none">• Alleen nog parkeergarage gebruiken en evt. groter maken. Niet meer voor deur parkeren, scheidt ruimte voor groen, leefbaarheid, historie etc.• Betere parkeerroute naar en inrichting van parkeren voor AH met meer auto's naar garage en minder opstoppingen• Parkeerplaatsen AH hoeft niet per se voor de deur van AH, even lopen is gezond, investeren in loopbeleving (cultuur/ natuur).• Parkeergarage zuidzijde zit op vrijdag en zaterdag vol. Onderzoek of deze parkeergarage niet uitgebreid (verdiept) kan worden.• Er zijn wel voldoende parkeergelegenheden voor de bewoners op de Paduaweg.
Parkeren Dolderseweg
<ul style="list-style-type: none">• Minder parkeerplaatsen langs de Dolderseweg bij de winkels, en gemakkelijker toegankelijk lang parkeren met maximumtijd (bijv. 30 min.)• Parkeerplaatsen wellicht hetzelfde maken als tussen Eekhoornlaan en Baarnseweg met behoud van aantal daardoor ontstaat een breder trottoir met mogelijkheden van betere groenvoorziening.• Parkeerplaatsen omdraaien t.h.v. makelaar
Parkeren bewoners centrum
<ul style="list-style-type: none">• Bewoners van de flats boven de AH hebben daar ook hun parkeerplaatsen

Bevoorrading winkels

- Bevoorrading andere winkels compleet in beeld brengen nodig om juiste oplossing te vinden.
- Concreet maken over hoeveel vrachtwagens we het nu hebben alvorens naar een gepaste oplossing te zoeken. Ook het formaat vrachtwagens in kaart brengen.
- Ook kijken naar slimme manier van bevoorraden. Met kleinere auto's, eventueel vanaf een centrale plek buiten het centrum.
- Is er onderzocht of er elders een laad- en losplek gesitueerd kan worden? Bevoorrading geschiedt met rolkarren. Enig nadeel kan zijn dat er verder met de rolkarren gelopen moet worden

Keerlus

- Optie vrachtverkeer door woonwijk is geen optie.
- Eigendomsgrenzen belangrijk aandachtspunt
- Plek voor Afval en glas
- Plek voor Kaasboer en vishandel
- Boom en zitrand rondom behouden

Wijken en straten rondom

- Snelheid uit de wijk halen d.m.v. drempels, plantenbakken of klinkers
- Niet meer verkeer door woonstraten (vrachtverkeer, bus, snelfietsroute)
- Eenrichtingsverkeer in de wijk houden
- Baarnseweg dicht voor doorgaand verkeer/verkeersluw maken
- Verkeersdrukke Baarnseweg niet verder omhoog

Mitigerende maatregelen

- Geluidswal aanbrengen tot de spoorwegovergang aan beide zijden
- Reduceren geluidsoverlast van de N238, met name het geluidsversterkende effect van de huidige tunnelbak van de N238 onder het spoor door:
 - Aanpakken geluid bij de bron
 - Bekleden tunnelwand
 - Geluidsscherm op de wand van de tunnelbak (beide zijden om ook de ontwikkeling van de WA-hoeve hierin te betrekken)
- Mogelijk eenrichtingsverkeer Baarnseweg
- Meer gehandhaafd moeten worden op auto's die onjuist parkeren
- De Paduaweg zou veiliger kunnen worden gemaakt door bijvoorbeeld drempels.

Oplossingen in het centrum zoeken

- Fornheselaan doortrekken, Egelantier reloceren
- Er moet aandacht voor meervoudig ruimtegebruik zijn. Verkeersstromen moeten worden ontvlochten door de hoogte of de diepte in te gaan. Oplossing moet in het centrum worden gevonden. Dit zou insteek moeten zijn van gesprekken met ProRail.
 - De weg volledig naar beneden halen
 - Verdiepte openbare ruimte met fietsstrook eroverheen
 - Parkeren onder het spoor door aan noordkant om ruimte optimaal te benutten in combinatie met een veilige fietsverbinding
 - Ruimte optimaal benutten kan alleen als je bereid bent de hoogte of de diepte te gaan
- Bussluis over spoor

3.4 Input Noord

Pleineslaan/ N238
<ul style="list-style-type: none">• Herinrichting: het huidige kruispunt is zeer onveilig• Ruimtelijke inpassing van turborotonde?
Pleineslaan/ Dolderseweg
<ul style="list-style-type: none">• De aansluiting Pleineslaan-Dolderseweg en parallelweg moet veel beter• De drempel op de kruising is schuin en heel lastig. De fiets overstek klopt ook niet qua voorrang en is echt gevaarlijk.• Hele foute drempel maar zorgt wel voor 30
Fietsverkeer
<ul style="list-style-type: none">• Fietsers op een andere manier laten oversteken nu vaak 2x een weg oversteken dat kan anders op beide kruisingen• Fietsverkeer van en naar de WA-Hoeve moet goed geregeld worden eventueel via een nieuwe rotonde• Kan het fietspad niet via de "oude" Dolderseweg" lopen i.p.v. strak langs de weg• Overzicht fietsers momenteel veel te beperkt• Fietspad verbreden en voorrangssituatie veranderen?• Is de fiets-/voetgangersbrug te gebruiken?
Station Noordzijde
<ul style="list-style-type: none">• Tunnelbak NS fungeert als enorme klankkast• Tunnel verlengen tot vlak voor rotonde Noord → minder geluidsoverlast en inperking snelheid gemotoriseerd verkeer• Parkeerterrein station noordzijde voor bezoek aan AH• Vrachtverkeer Remia
Ontwerpen
<ul style="list-style-type: none">• Graag plannen WA-hoeve mee intekenen met daarbij alle benamingen zodat iedereen weet waar men het over heeft.• d.m.v. pijlen op de weg de voorsortering aangeven voor een veiligere en betere doorstroming bij kruising van de wegen• Esthetisch mooie materialen voorschrijven, niet de goedkoopste.• Innovatie als extra exposure Gem. Zeist?• Ook is het een goed idee om de kaartjes tot en met de aansluiting bij de brandweerkazerne uit te tekenen om duidelijker te maken hoe alles in elkaar overloopt.
Alternatieve oplossingen
Ongelijkvloerse kruising als alternatief <ul style="list-style-type: none">• Onderdoorgang provinciale weg• Oog houden voor duurzame oplossing ook met het oog op toekomstige ontwikkelingen.• Vanuit de provincie wordt aangegeven dat analyses moeten kunnen aantonen dat een dergelijke investering ook voldoende oplevert voor de omgeving. De kosten/baten analyse is hierbij doorslaggevend.
<p>Intern dorpsverkeer moet je proberen in het dorp te houden en daar de provinciale weg niet mee belasten. Mogelijkheid daarvoor is om de parallelweg aan de westzijde te verbreden voor verkeer binnen het dorp. Dan moet het viaduct worden verbreed. Een extra aansluiting aan de zuidkant is dan niet eens nodig.</p> <ul style="list-style-type: none">• Geluid en stank overlast neemt dan wel toe voor aangrenzende woningen daar moeten dan wel maatregelen worden genomen.• Aansluiting op de WA Hoeve moet ook worden gerealiseerd

3.5 Input Zuid

Criteria <ul style="list-style-type: none">• Neem tabel Movares (2010) als basis• Aanvullende criteria:<ul style="list-style-type: none">○ Kosten○ Leefbaarheid○ Verkeersveiligheid langzaam verkeer○ Bereikbaarheid Politieacademie○ Snelfietsroute○ OV○ Leefbaarheid/ belasting op woonwijken○ Ruimtelijke inpassing<ul style="list-style-type: none">CultuurhistorieGroen karakter van het dorp○ Kortst mogelijke route/ Vervangen bestaande verbinding○ Realiseerbaarheid: tijd○ Belastbaarheid op de Nieuwe en Oude Dolderseweg○ Oplossingen negatieve effecten
Weging <ul style="list-style-type: none">• De weging is niet duidelijk en objectief te beoordelen.• Door meer structuur aan te brengen in de weging voorkom je onnodige discussie
Kortsluitroute algemeen <ul style="list-style-type: none">• Doelstelling korte route van noord naar zuid en omgekeerd via de N238 van en naar de winkels.• Fornhese en Politieacademie aansluiten waar hun verkeersbewegingen plaatsvinden.• Probleem daar oplossen waar het zich voordoet, zo dicht mogelijk bij centrum• Geen extra afslagen/ asfalt --? Ontsluiting via bestaand infrastructuur• Verkeersdruk door dorp beperken• De aansluiting zou daar moeten worden gemaakt waar hij voor is bedoeld, het centrum, en de wijken niet verder moeten belasten.
Variant: 1 Fornheselaan
Algemeen/ ontwerp: <ul style="list-style-type: none">• Oog hebben voor kosten, is geen goedkope variant• Aandacht voor de weg langs de Vliegdennen• Misschien is de weg langs de Egelantier handiger• Aansluiting Politieacademie kan opgeschoven worden naar het Zuiden• Kortste weg naar het centrum• Waarom wordt de draai groter?• Kan er geen deel van het spoor gebruikt worden?• Kan de brug niet uitgebreid worden?• Er is niet voldoende ruimte voor vrachtwagens om de bochten te maken.• Bij laden en lossen Dierexpert is het niet mogelijk voor een tweede vrachtwagen om te passeren• Is er voor de Aldi voldoende ruimte voor een vrachtwagen om te manoeuvreren? Hoe zit het met die draaicurve? Bij het laden en lossen is er ook gemeten met een openstaande klep aan de achterzijde?• Naast ingetekende laad en losplek voor de Aldi is ook een uitrit van een parkeergarage, die wordt zo helemaal geblokkeerd
Veiligheid: <p>Onoverzichtelijke bochten, twee bushaltes, bevoorrading met grote vrachtwagens, in- en uitritten van 8 garages/parkeerplaatsen en doorgaand verkeer van bussen, personenauto's, grote en kleine</p>

vrachtwagens vinden de bewoners een veel te zware belasting voor de bottleneck, die de Fornheselaan dan wordt.

Er komen ongeveer 5000 auto's per dag in de straat, de weg loopt door een woonwijk waar veel mensen wonen, er zijn veel in- en uitritten, het fietsverkeer is levensgevaarlijk, de parkeerplaatsen zijn nauwelijks bereikbaar en er is veel vrachtverkeer. Ook de Aldi heeft verschillende malen per dag vrachtwagens die laden en lossen en er staan ontzettend veel auto's parallel aan de flat geparkeerd wat het erg gevaarlijk maakt, zeker in combinatie met de vele fietsers

Welke aanpassingen er ook worden bedacht, o.i. is er te weinig ruimte voor de verwachte toename van gemotoriseerd verkeer in de Fornheselaan om de veiligheid van de bewoners van dit gebied, de gebruikers van de snelfietsroute en de wandelaars naar de aangrenzende natuurgebieden te kunnen garanderen.

Er is gezegd dat het vooral zal gaan om bestemmingsverkeer, maar het gaat juist ook om al het verkeer wat door de Fornheselaan moet om het dorp uit te komen. De aantallen zijn dus veel groter.

Omgeving:

- Toename (vracht) verkeer
- Geluidsoverlast
- Luchtkwaliteit
- Onevenredig veel bewoners worden in deze variant
- Bushalte voor Fornheseflat, daarmee komt weg dicht op het gebouw
- Toename verkeer over deze variant uit Bilthoven richting Soest

Overig (huidige belasting die ook moet worden meegenomen)

- Parkeerterrein wordt ook gebruikt voor treinpassagiers
- In wintermaanden paaltje viaduct naar beneden (voor strooiwagens) waardoor toename (illegaal!) bestemmingsverkeer Fornheseterrein
- De bewoners van het Tolhuis moeten niet worden belemmerd in het gebruik van hun garage.
- Grote weerstand tegen versmallen van de stoep voor de Vliegdennen
- De VvE Vliegdennen zal niet meewerken aan een oplossing over hun grond
- Zorgen over groen en (grote) bomen wat betreft de benodigde ruimte. Prioriteit geven aan groen behouden.

Variant 2 en 3: Andreas Foxlaan en Andreas Foxlaan parallel

- Worden als mogelijke oplossingen gezien
- Nadeel is dat het door een woongebied gaat
- Is het niet logisch de fietsroute in deze variant anders te laten lopen (langs Fornhese, kant van de Aldi) want daarmee zou je de verkeersstromen kunnen scheiden?
- Uiteindelijk moet het verkeer weer naar het zuiden toe (Paltzerweg)
- Niet de bedoeling fietsroute over de Paduaweg te laten lopen dus dan loop je daar vast
- Deze route ligt wel op het terrein van het eerste bedrijf op de Fornheselaan. Optie is ook om kruispunt verder naar het zuiden te schuiven. Voorkeur is dit met het Rijksvastgoedbedrijf en de Politieacademie te bespreken als optie in plaats van op terrein particuliere ondernemer.

Variant 4: Paltzerweg ongelijkvloers

- Variant 4 wordt als een minder goede oplossing gezien
- Ruimtebeslag fly-overs enorme impact
- Fijnstofproblematiek en geluidsoverlast vrachtwagens Politieacademie

Variant 5: Paltzerweg gelijkvloers

- Variant 5 wordt als een minder goede oplossing gezien
- Nadeel is dat het door een woonwijk gaat waar ook een crèche zit langs de weg

<ul style="list-style-type: none"> Fijnstofproblematiek en geluidsoverlast vrachtwagens Politieacademie
Alternatieve varianten
<ul style="list-style-type: none"> Fornheselaan opwaarderen, route dichtst bij het centrum Egelantier opkopen en zorgen voor ontsluiting richting Fornheselaan Verkeer via P&R terrein onder het spoorviaduct naar het dorp Gecombineerde aansluiting Fornhese/ Almata en Den Dolder d.m.v. volledig vernieuwde aansluiting N238 gebruikmakend van verkeerslichten met fatsoenlijke uitvoegstroken en voorsorteevakken om opstoppingen te voorkomen rekening houdend met groot vrachtverkeer naar industrieterrein. Nog een mogelijkheid met een verlegde rotonde (zuidelijker) Als laatste optie ook openhouden de afsluiting van de spoorweg te heroverwegen.
Impact
<ul style="list-style-type: none"> Zorg dat de geluidsbelasting en de verhoging van fijnstofdepositie zoveel mogelijk blijft op de plaatsen waar het nu ook zit. Geluidswal N238 Fijnstof overlast beperken Optie om overlast te verminderen is om verkeersstromen te splitsen. Bijvoorbeeld vrachtverkeer over de Oude Dolderseweg en gewoon verkeer via de nieuw aan te leggen route. Bij geluidsmetingen ook de periodes dat de treinen langsrijden én de periodes dat de auto's langsrijden meten? De trein rijdt namelijk veel minder vaak langs dan dat er auto's langsrijden.
Groen
<ul style="list-style-type: none"> Behoud van totale oppervlak aan groen Groen en landelijke karakter van de buitengebieden Den Dolder behouden en ook beschermen richting de ecologische hoofdstraat. Natuur is basis Den Eng en het landgoed moet behouden blijven
Overig
<ul style="list-style-type: none"> Geen ingang politieacademie i.v.m. verkeersveiligheid bij bedrijventerrein Fornhese wat ten tijde van de gevangenis al een heikel punt was met minder verkeersbewegingen, dit o.a. door onoverzichtelijke bochten/hoeken, bestaande fiets/loop route, veel vervoersbewegingen bij aanliggende bedrijven. Terrein Den Eng herbesteden en gebruiken voor ontsluiting en ook middels openbaar park teruggeven aan de buurt Aandacht voor sluipverkeer in woonwijken. Dat kan voorkomen worden door een parallelweg op Noord. Heeft wel moeilijke aspecten die door Goudappel al in kaart zijn gebracht. Optie 3,4 en 5 moeten ook besproken worden met het Rijksvastgoedbedrijf.

4 Opvolging (wat doen we met de input?)

Thema/ Input	Opvolging
Brede Verbinding	Over de bredere verbinding (sociale verbinding, ontmoeting in het dorp, etc.) wordt gesproken met de wijkmanager en het ondernemersplein. Dit behoort niet tot onze opgave.
OV Route en haltes	<p>Ouderen zijn zeker een belangrijke aandacht groep. Het uitgangspunt van de nieuwe haltes is dan ook dat deze toegankelijk, veilig en goed bereikbaar moeten zijn voor ouderen. Het kan wel voorkomen dat de loopafstand naar een halte (iets) groter wordt dan in de huidige situatie.</p> <p>Juist dan is die toegankelijkheid van belang. Dit aandachtspunt wordt verder uitgewerkt in samenspraak met PCOB (Protestant Christelijke Ouderen Bond), het sociaal wijkteam en Meander Omnium. Belangrijk is de groep in beeld te krijgen die vanwege het verplaatsen van de haltes geen goede toegang meer heeft vanwege de afstand tot de halte. Deze groep kan een beroep doen op alternatief vervoer zoals de belbus en de regiotaxi. In de praktijk is het echter zo dat om hier aanspraak op te doen een behoorlijke drempel wordt ervaren. Daarom zullen we deze groep in kaart brengen qua omvang en ook hun verkeersbehoefte onderzoeken en samen met bovengenoemde organisaties passende oplossingen zoeken.</p> <p>Overige ingebrachte punten worden meegenomen in de eindafweging. Daarbij is de provincie als concessiehouder een belangrijke partij. De input over route en haltes is dan ook bij de provincie bekend.</p>
Impact en maatregelen	Aanvullende onderzoeken naar lucht en geluid worden in de volgende fase uitgevoerd. Dat is na de ontwerpfase zodat de daadwerkelijke impact kan worden berekend. Ook de indirecte consequenties van de gewijzigde verkeerscirculatie worden onderzocht. Wettelijke verplichte of wenselijke mitigerende maatregelen inclusief kosten zullen onderdeel zijn van het eindrapport.
Visie en strategie	<p>Met het project Nieuwe Verbindingen proberen we de benodigde integraliteit te creëren. We toetsen dan ook zorgvuldig aan alle al vastgestelde beleidsuitgangspunten en visies zoals de mobiliteitsvisie. En we stemmen nauw af met lopende ontwikkelingen. Daarbij is de opgave voor de Nieuwe Verbindingen complex genoeg. Daar waar wij constateren dat er breder moet worden gekeken zullen wij dit in onze aanbevelingen meenemen.</p> <p>Betrokken stakeholders worden in de volgende fase nog intensiever betrokken om te waarborgen dat het probleem en de benodigde oplossing een gezamenlijke is.</p>
N238	<p>Provincie: Er is begrip voor de zorgen en die zijn zeer zeker in beeld bij ons. Provincie is bezig met een trajectstudie voor dit deel van de N238 (namelijk vanaf het kruispunt met de N234 tot de rotonde bij de A28).</p> <p>In deze studie komen vele zaken samen, zoals brieven van bewoners, de petitie van bewoners, maar ook de volgende projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiding brandweerkazerne Vijverhof; • Woningbouw WA Hoeve terrein; • Bouw Politieacademie; • Nieuwe Verbindingen Den Dolder.

	<p>Al deze zaken vormen de basis voor de studie inclusief alle inbreng vanuit vele collega's vanuit de provincie op het gebied van verkeersveiligheid, groen, luchtkwaliteit, geluid, water, bodem enz.</p> <p>Om dit tot een geheel te vormen en daaruit concrete maatregelen te halen vergt tijd en overleg. Dat proces loopt en de verwachting is dat rond de zomer van volgend jaar al heel veel duidelijk zal gaan worden qua uitkomsten van de studie.</p> <p>Daarna moeten er ook nog ontwerpen worden gemaakt en kostenramingen worden opgesteld, zodat er geld kan worden gevraagd aan het college van Gedeputeerde Staten/ Provinciale Staten, afhankelijk van de noodzakelijk geachte investeringen.</p>
Proces	Voor de vervolgfase kiezen we voor kleinere groepen en een meer actieve werkvorm. Bij grotere (online) bijeenkomsten zal een technisch voorzitter worden ingezet.
Verkeer	Input verkeer wordt gebruikt als checklist van aandachtspunten die worden meegenomen bij de volgende fase van rekenen en tekenen. Daarbij wordt nadrukkelijk ook het langzaam verkeer meegenomen.
Centrum	Naar aanleiding van de gesprekken in klankbordgroep centrum zijn er meer opties uitgewerkt voor de keerlus. Deze verkenning van mogelijkheden zal samen met de gegevens over vrachtverkeer, landbouwverkeer en de totale input de elementen vormen voor ontwerpfase. Het ontwerpproces zal worden begeleid door een landschapsarchitect. KBG-centrum zal worden uitgenodigd in dit proces te participeren. Met de landschapsarchitect en procesbegeleider zal worden besproken wat een geschikte werkvorm is voor participatie in deze fase.
Noord	Bij de verdere uitwerking van de kruispuntoplossing worden alle ingebrachte punten meegenomen.
Zuid	<p>Criteria en weging: In een extra overleg in klein comité is nog eens goed over de criteria gesproken. Het tweede team van Antea heeft de wegingsscore losgelaten. Al met al heeft het participatietraject opgeleverd dat duidelijk is welke aspecten belangrijk zijn voor het dorp. Bij de uiteindelijke afweging door de raad zal helder worden beschreven wat de consequenties van de voorliggende keuzes zijn. Daarbij is leefbaarheid en impact een zeer belangrijk aspect.</p> <p>Varianten: De punten wat betreft verkeersveiligheid, inpasbaarheid en leefbaarheid worden meegenomen in het verdere ontwerpproces. Deze zien wij als een checklist van de praktijk. We ontwerpen voor een bestaande situatie en willen en moeten de bestaande situatie en knelpunten dus kennen om een passende oplossing te kunnen ontwerpen. De verwachting is dat er tussen de overgebleven variant wel een oplossing mogelijk is. Maar dat kunnen we pas met zekerheid concluderen aan het einde van de volgende fase. De alternatieve varianten die tijdens de eerste fase zijn voorgesteld zijn wij als een kaartenbak van mogelijkheden die nu niet verder onderzocht zullen worden omdat eerst naar de overgebleven oplossingsrichtingen zal worden gekeken.</p>

5 Vervolg

Afsluitend slaan we nog een brug naar de volgende fase. De opgave om te komen van besluit tot ontwerp is nog niet voltooid. Waar staan we nu, hoe gaan we verder en komen we tot het beoogde resultaat?

5.1 Stand van zaken

Na oplevering van het rapport van Antea begin augustus 2021 moest het projectteam concluderen dat de opdracht onvoldoende was ingevuld. In het rapport was de geleverde input niet herkenbaar verwerkt en meegenomen. Daarnaast ontbrak een grondige verkeerskundige onderbouwing en ook ontwerptekeningen zijn niet mee opgeleverd.

Het opgestelde advies kon daarmee voor het projectteam niet als solide worden beschouwd. Het gesprek over de inhoud kan pas dan worden gevoerd wanneer de basis op orde is.

Antea heeft deskundigheid en tijd toegevoegd om de analyse op een hoger niveau te brengen en daarmee mogelijk wel aan de opdracht te voldoen. Dit tweede team heeft nog een extra maand met inzet en toewijding aan het rapport gewerkt.

Het resultaat is een verkennende studie waarin door Antea oplossingsrichtingen zijn aangegeven. Daarmee hebben we niet het advies op basis waarvan we een keuze kunnen voorleggen maar wel bouwstenen waar we verder mee kunnen.

Verkeerskundig adviseur Jarno Brouwer (gemeente Zeist)

“Antea heeft met alle verzamelde bouwstenen een huis gebouwd alleen het fundament is niet stevig genoeg. Daarom breken we nu eerst het huis af om het fundament stevig te kunnen leggen. Daarna bouwen het huis weer op. Dan weten we zeker dat het huis stevig is en de nodige wind kan doorstaan. Gelukkig zijn er genoeg bouwstenen die we daarvoor kunnen gebruiken”.

Wat heeft deze fase opgeleverd (wat zijn de bouwstenen?)

Basis verkeersgegevens modaliteiten
<ul style="list-style-type: none">• Hoeveelheid verkeer<ul style="list-style-type: none">○ Tellingen○ Cijfers WA Hoeve○ Cijfers Politieacademie• Verkeersstromen• Bestaande knelpunten/ aandachtspunten verkeersveiligheid• Informatie over gebruikers OV• Informatie over hoeveelheden en soort vrachtverkeer• Informatie hoeveelheden landbouwverkeer• Verkenning mogelijkheden/ inpasbaarheid keerlus centrum
Participatietraject
<ul style="list-style-type: none">• Belangen• Waarden (wat is belangrijk)• Gevoeligheden• Bestaande (infrastructurele) knelpunten
Oplossingsrichtingen
<ul style="list-style-type: none">• Afgevallen voorstellen• Nader te beschouwen oplossingen
Voortschrijdend inzicht
<ul style="list-style-type: none">• Inzicht in complexiteit van de opgave• Inzicht in verder te onderzoeken aspecten/ bouwstenen

5.2 Hoe gaan we verder?

We weten wat er nodig is om de volgende stap te kunnen zetten. Welke bouwstenen we nodig hebben en hoe het fundament gelegd moet worden. We houden zelf de regie door de benodigde bouwstenen te verdelen in deelopdrachten en niet onder te brengen bij 1 partij.

Waar we in eerste instantie naar zullen kijken zijn de overgebleven oplossingsrichtingen te weten variant 1, 2 en 5. Voor de drie varianten zijn meerdere subvarianten denkbaar en in kaart gebracht. Bij de hoofdideeën die er op dit moment zijn, liggen er behoorlijk wat uitdagingen, Nu is het zaak deze niet alleen schetsmatig maar grondig nader te onderzoeken. Ook naar variant 0 wordt nader gekeken. In die zin dat er wordt onderzocht welke maatregelen er nodig zouden zijn om dit als acceptabele uitkomst te kunnen adviseren.

Erst het fundament: Rekenen en tekenen

Kruispuntberekeningen

Een vervolg uitvraag aan een bureau om kruispuntberekeningen uit te voeren is nodig, omdat onderzocht moet worden of de te hanteren kruispuntoplossingen de bereikbaarheid voor Den Dolder in de toekomst kunnen waarborgen. De bereikbaarheid van Den Dolder heeft een directe relatie met de doorstroming van de provinciale weg. Berekend moet worden of de doorstroming op de provinciale weg in de toekomst nog steeds voldoet en daarmee ook de bereikbaarheid van en naar Den Dolder. De uit te voeren kruispuntberekeningen geven inzicht in zowel de benodigde kruispuntvormen (verkeerslicht of rotonde) als de kruispuntconfiguratie. Met andere woorden, hoeveel en hoe lang de opstelstroken in elke richting moeten zijn.

Ontwerpoperdracht

Een vervolg uitvraag aan een bureau om op basis van de uitkomsten van de kruispuntberekeningen een verkeers technisch ontwerp op te stellen is nodig, omdat onderzocht moet worden of de kruispuntvormen met benodigde opstellengtes ruimtelijk inpasbaar zijn. Welke knelpunten komen naar voren en met welke maatregelen kunnen deze worden weggenomen. Naast deze ruimtelijke inpasbaarheid moet het verkeers technisch ontwerp inzicht geven in welke mate de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Den Dolder kan worden gewaarborgd en welke (verkeers)maatregelen in de veranderende situatie dus benodigd zijn. De verkeers technische vormgeving zorgt voor een verantwoorde inpassing van de weg in de omgeving. Alleen door verkeers technisch te ontwerpen kan de vormgeving worden afgezet tegen het toekomstige gebruik en de functie van de wegen. Wanneer namelijk functie, vormgeving en gebruik in overeenstemming met elkaar zijn is sprake van een Duurzaam Veilig wegsysteem.

Dan het voegmiddel

Effecten en maatregelen

De kruispuntentellingen en ontwerpnotitie geven het antwoord op de vraag of en waar een kortsluitroute ruimtelijk inpasbaar is en welke kruispuntvormen mogelijk zijn. Een tweede stap is het relateren van die benodigde ingrepen aan de omgeving. Om de vraag te kunnen beantwoorden wat de impact is.

- Onderzoeken geluid en luchtkwaliteit. Deze onderzoeken moeten heel direct in kaart brengen wat bij de overgebleven varianten de te verwachte toegenomen hinder is wat betreft geluid en luchtkwaliteit.
- Benodigde grond van derden
Omgevingsanalyse (factoren en actoren)

Ook wordt in deze fase onderzocht en begroot welke maatregelen nodig zijn om eventuele negatieve effecten te beperken.

Kostenanalyse

Om een afweging te kunnen maken tussen overgebleven varianten is ook het kostenplaatje noodzakelijk.

Stakeholders

Parallel worden gesprekken met stakeholders gecontinueerd en geïntensiveerd. De ontwikkeling van de WA Hoeve zal nadrukkelijker worden meegenomen. Via de gemeentelijk projectleider zal afstemming plaatsvinden, als ook met de ontwikkelaar BPD. Partijen zullen (op verschillende lagen) worden aangesproken op hun aandeel in de oplossing.

Centrum

Voor het centrumgebied heeft Antea een aantal 'keermogelijkheden' onderzocht. Enkele mogelijkheden zijn daarbij ook voor een second opinion door een andere ontwerper bekeken. Verschillende opties lijken daarbij verkeerskundig mogelijk. Er is een proces nodig waarin de verkeersaspecten wordt ingebed in de omgeving zodat een totaalplaatje ontstaat met gevoel voor sfeer, inrichting van het gebied, het al dan niet kunnen behouden of toevoegen van bomen en groen etc.

Hiervoor wordt een Landschapsarchitect betrokken, die deze totaalopgave op kan pakken. Samen met de Landschapsarchitect zal dan ook een specifiek communicatie- en participatieproces doorlopen worden. Daarin zullen winkeliers, horeca-exploitanten, eigenaren van vastgoed, bewoners en ProRail (i.v.m. de spoorwegovergang zelf) betrokken worden. In het ontwerp zal een gedeelte van de Paduaweg (tot en met de AH), de Padauhof, een gedeelte van de Dolderseweg (vanaf de Vliegdennen tot en met de overzijde van het spoor) en een gedeelte van de Fornheselaan (achter de ALDI) betrokken worden.

Opbouwen en het draagvlak testen: Is de constructie stevig genoeg?

Wanneer het fundament is gelegd en de bouwstenen zijn verzameld wordt duidelijk of het spreekwoordelijke huis nu klaar is of dat er nog meer bouwstenen nodig zijn. Is de constructie stevig genoeg?

5.3 Vervolg participatie

Kerngroep

In de afronding van de laatste fase is er vanuit de klankbordgroepen een kerngroep van 8 bewoners betrokken geweest bij de beoordeling van het rapport van Antea. Zij hebben meegelezen en de nodige feedback geleverd. Het projectteam heeft vervolgens met deze kerngroep een goede inhoudelijke sessie gehad om de feedback te bespreken.

De kerngroep zal (aangevuld met nog maximaal 3 bewoners/bedrijven) namens de klankbordgroep het proces in de volgende fase monitoren. Daartoe worden er 2 à 3 sessies gepland tijdens de volgende fase.

Afronding klankbordgroepen

Het is belangrijk om ook de rest van de klankbordgroep goed mee te nemen in de huidige stand van zaken. Anders ontstaat er een te grote discrepantie tussen deelnemers wat betreft inzicht en informatie. Er is duidelijk behoefte aan een level information field waarbij iedereen over dezelfde informatie beschikt. Na alle gevraagde geleverde input zullen we ook de output moeten delen.

Belangrijk onderdeel is het benoemen wat we nu met het afronden van deze fase hebben bereikt en hoe de vervolgfase eruitziet (en wat deze moet opleveren).

Deze bijeenkomst is op 13 december 2021.

De deelnemers van klankbordgroep centrum zullen ook in de volgende fase uitgenodigd worden om te participeren. De passende werkvorm hiervoor wordt nog nader uitgewerkt.

De klankbordgroep Noord en Zuid wordt weer betrokken zodra duidelijk is welke kruispuntvormen en verbindingen mogelijk zijn en wat de consequenties van die mogelijkheden zijn. Of wel wanneer de resultaten van de fase die we nu ingaan bekend zijn.

Dit document heeft in die zin dus een open einde omdat de finale discussie over de uitkomst nog moet worden gevoerd. We zijn er nog niet. Ook op de resultaten in de volgende fase kan worden gereageerd. Juist die interactie met bewoners en ondernemers is nodig om tot een goed en gedragen eindresultaat te komen.



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

Gemeente Zeist

Publiekshal, Slotlaan 20, Zeist
Postbus 513, 3700 AM Zeist
Telefoon 14 030

E-mail: zeist@zeist.nl
Website: www.zeist.nl
Twitter: www.twitter.com/gemeentezeist

