

Nieuwe Verbindingen Den Dolder

Veelgestelde vragen



Gemeente Zeist
8-03-2022



Inhoudsopgave

Inleiding

Algemeen	3
Wat is nu precies de opgave van dit project	3
Wat zijn de uitgangspunten van het project?	3
Proces	4
Verkennde fase	4
Verdiepende fase	4
Planning	4
Stakeholders	4
Wat is de rol van de Gemeente?	5
Wat is de rol van de provincie?	5
Wat is de rol van het Rijksvastgoedbedrijf?	5
Wat is de rol van de klankbordgroepen?	6
Deelprojecten	6
Deelproject Noord: Aansluiting Pleineslaan op de N238	6
Deelproject Zuid: Een nieuwe route voor auto's tussen het centrum en de N238	7
Deelproject Centrum	7
Landbouwverkeer en OV-route en haltes	7
Effecten/ impact	8
Achtergronden	8
Meepraten	8

Bijlage 1: Inventarisatie denkbare oplossingen

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.

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

De opdracht in 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". (Voorheen bekend als Drieluik 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 belangrijker 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.

Algemeen

Wat is nu precies de opgave van dit project?

De opgave is het ontwerpen van een aansluiting van de Pleineslaan op de N238, het maken van een definitieve keuze en ontwerp voor een nieuwe verbinding tussen N238 en centrum aan de zuidkant en een oplossing en ontwerp voor de afwikkeling van het verkeer in en rond het centrum. Daarbij letten we ook op het vrachtverkeer, de bus route en -haltes en het landbouwverkeer.

Daarbij moet rekening worden gehouden met de toekomstige woningbouw op de WA-Hoeve, de komst van de politieacademie en de snelfietsroute.

Participatie in en communicatie over het proces is hier minstens zo belangrijk.

Wat zijn de uitgangspunten van het project?

Het afsluiten van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer. Oftewel we geven uitvoering aan het raadsbesluit uit 2019 in vervolg op de overeenkomst met ProRail uit 2013 waarin is afgesproken dat, na aanleg van de fietstunnel en het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de N238 en het centrum, de spoorwegovergang wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en aangepast wordt voor langzaam verkeer.

We willen focussen op de best passende oplossing voor Den Dolder. Uiteraard binnen redelijke grenzen van (financiële, technische en bestuurlijke) haalbaarheid.

De ontwerpen moeten voldoen aan de principes van duurzaam veilig en we gaan daarbij zoveel mogelijk uit van het benutten van bestaande infrastructuur.

Proces

Verkennde fase

Eind 2020 zijn we gestart met het uitwerken van het raadsbesluit. In de verkennde fase hebben we gesproken met 3 klankbordgroepen (die bestonden uit bewoners, ondernemers en andere betrokkenen) over de nieuwe verkeersverbindingen en hoe Den Dolder verkeersveilig en bereikbaar te houden.

Met de klankbordgroepen bespraken we alle mogelijke varianten en we ontvingen van hen veel belangrijke inbreng. Het proces en de verzamelde input in de klankbordgroepen staat beschreven en is vastgelegd in de participatienota.

Tijdens deze fase voerde Antea Group ook een verkennde verkeerskundige studie uit en beschreef zij de mogelijke oplossingsrichtingen.

Verdiepende fase

Om tot een zorgvuldige keuze te komen is er nog een verdiepingsslag nodig. De meest kansrijke oplossingsrichtingen werken we in deze fase verder uit. Ook kijken we goed naar de impact van de verschillende varianten op de omgeving.

De mogelijkheden en aandachtspunten uit de verkennde fase vormen het vertrekpunt voor deze verdiepende fase.

Daar waar in de verkennde fase de mogelijkheden geschetst zijn wordt nu onderzocht of ze ook echt een oplossing bieden voor het voorliggende verkeerskundige vraagstuk. De verbindingen moeten natuurlijk ook een duurzame en robuuste oplossing bieden voor de hoeveelheid verkeer die er gebruik van gaat maken. Niet alleen nu maar ook voor de toekomst.

Planning

In de zomer van 2022 kunnen de eerste resultaten van de verdiepende fase worden gedeeld met Den Dolder. Dan is duidelijk wat verkeerskundig mogelijk is. Van de mogelijke routes worden dan de ontwerpen gepresenteerd en besproken.

Om een goede uiteindelijke afweging te kunnen maken wordt voor overgebleven varianten onderzoek gedaan naar de impact van deze routes op de omgeving. Ook wordt vastgesteld welke maatregelen nodig zijn om overlast te beperken. Kosten voor realisatie en benodigde maatregelen worden dan ook vastgesteld.

In het najaar van 2022 moeten alle aspecten ter afweging bekend zijn. Dat is het moment waarop de finale discussie gevoerd kan worden en duidelijk wordt wat de voorkeuren zijn van bewoners. Eind 2022 wordt een advies gegeven aan het college. Na het collegebesluit volgt het raadsbesluit.

Na besluit worden de plannen verder technisch uitgewerkt en neemt ProRail het over. Wanneer alle benodigde vergunningen zijn afgegeven zal worden gestart met de uitvoering. De laatste fase is het afsluiten van de overgang voor gemotoriseerd verkeer.

Stakeholders

Wat is de rol van de Gemeente?

De Gemeente Zeist heeft de coördinerende rol om het raadsbesluit uit 2019 uit te werken in een definitief plan en besluit over de aan te leggen ontsluitingsroutes en maatregelen in het centrum. Gemeente heeft de regie in deze fase van het proces en haalt de input actief op bij de relevante partijen. Verder bewaakt de gemeente de zorgvuldigheid, volledigheid en integraliteit tijdens het proces.

- **Zorgvuldigheid.**
 - Input die is gegeven moet zorgvuldig worden verwerkt.
 - Analyses en keuzes moeten worden onderbouwd
 - Afwegingen en criteria moeten transparant zijn

- **Volledigheid**
 - Alle voorliggende opties moeten bekend zijn en serieus worden onderzocht
 - De belangen en opvattingen vanuit Den Dolder moeten bekend zijn en ingebracht in het proces. Eventuele resterende zorgpunten moeten aan college en raad worden gerapporteerd.

- **Integraliteit**
 - Er is afstemming over de andere ontwikkelingen die spelen in Den Dolder zoals de snelfietsroute, woningbouw op de WA-Hoeve en de komst van de Politieacademie.
 - Er moet worden gekeken naar de verkeersveiligheid in heel Den Dolder. Ook de impact van de varianten en maatregelen moet bekend zijn en worden meegenomen in de afwegingen. We willen geen problemen verplaatsen of effecten over het hoofd zien.

Wat is de rol van de provincie?

De provincie is eigenaar van de N238 en concessieverlener voor het openbaar vervoer. Vragen die binnen dit project worden gesteld over bijvoorbeeld de snelheid op de provinciale weg en beleid ten aanzien van het OV vragen dan ook om betrokkenheid van de provincie. Ook weer vanuit de gedachte om te komen tot de best passende oplossing voor Den Dolder. Met die intentie zit ook de provincie aan tafel. Met de uitkomsten van dit proces moet ook de projectleider vanuit de provincie terug naar het bestuur en uiteindelijk de Provinciale Staten. Het advies dat wordt opgesteld is daar ondersteunend aan. Tussen provincie en gemeente is regelmatig bestuurlijk overleg en ook de projectleiders vanuit gemeente en provincie trekken samen in dit proces op.

Wat is de rol van ProRail?

Er zijn afspraken gemaakt met ProRail in 2013 wat is vastgelegd in wat bekend staat als het 'Drieluik Den Dolder'. In de fase waarin we nu zitten waarin het ontwerp wordt uitgewerkt en later zal worden vastgesteld in de raad is ProRail op de achtergrond betrokken. Zij zullen straks het stokje weer overnemen en de nieuwe verbindingen realiseren. Om dat proces en de overdracht vloeiend te laten verlopen is er nauw contact tussen de projectleiders van de Gemeente en ProRail. In deze gesprekken

Wat is de rol van het Rijksvastgoedbedrijf?

Het Rijksvastgoedbedrijf is eigenaar van het landgoed Den Engh en van een gedeelte van Almata aan de oostzijde van de N238. Voor verschillende varianten is in meer of mindere mate grond van het Rijksvastgoedbedrijf nodig. Vanuit die invalshoek wordt het Rijksvastgoedbedrijf bij de planvorming betrokken.

Wat is de rol van Antea Group?

Antea Group heeft in 2020 een verkennende verkeerskundige studie gedaan waarin mogelijke oplossingsrichtingen zijn beschreven. Daarbij hebben zij veel data opgehaald, wat weer als input wordt gebruikt bij de verdiepende fase.

Wat is de rol van de klankbordgroepen?

De klankbordgroepen zijn als het ware het geweten van het project. In de klankbordgroepen worden de ontwerpen en ingebrachte varianten doorgenomen. De klankbordgroep kijkt mee en bewaakt het proces. In de klankbordgroep is tijdens de verkennende fase besproken:

- Inventarisatie van voorliggende opties à zijn we volledig?
- Doornemen criteria à zijn we zorgvuldig?
- Voorleggen opties à wat zijn de standpunten/ voorkeuren?
- Terugkoppeling (concept) advies à feedback

In de verdiepende fase blijft een kern uit de klankbordgroep van 11 bewoners nauw betrokken. Zij volgen het proces op de voet. Zodra er concrete resultaten zijn in deze fase zoals eerste ontwerpen dan kijkt de hele klankbordgroep weer mee.

Is er een overzicht gemaakt van alle eisen en wensen die het afgelopen jaar naar boven zijn gekomen?

Alle geleverde input vanuit de klankbordgroep is gebundeld in de **participatienota**.

Deelprojecten

Deelproject Noord: Aansluiting Pleineslaan op de N238

Voor het kruispunt van de Pleineslaan en de Dolderseweg zijn worden drie mogelijkheden bekeken:

- Voorrangskruispunt
- Gelijkwaardig kruispunt
- Ongelijkvloerse aansluiting

Voorrangskruispunt

Vanwege de toename in intensiteiten (spoorsluiting, WA-Hoeve, politieacademie, autonome groei), is alleen een voorrangskruispunt niet meer toereikend.

Geregeld kruispunt

De daaropvolgende uniforme (en ook voor weggebruikers voorspelbare) kruispuntoplossing is die van een met verkeerslichten geregeld kruispunt of een rotonde. Een rotonde heeft de voorkeur vanuit verkeersveiligheid en verkeerslichten vanwege de grotere capaciteit. Vanwege de hoge intensiteiten zijn in dit geval bij een rotonde meerdere rijstroken nodig voor de verkeersafwikkeling. Hierdoor is het voor langzaam verkeer niet veilig om gelijkvloers over te steken. Dit zal met een brug of tunnel moeten gebeuren. Deze kosten vanwege het te overbruggen hoogteverschil veel ruimte. Bij verkeerslichten kan langzaam verkeer wel veilig oversteken. De voors en tegens van de twee kruispuntoplossingen zullen in de verdiepende fase verder worden uitgewerkt en onderbouwd.

Ongelijkvloerse aansluiting

Totale ongelijkvloerse kruispunten voor al het verkeer zoals verdiepte liggingen en fly-overs worden ingezet bij grote verkeersvraagstukken zoals bij autowegen, snelwegen en knooppunten. Dit soort vormen komen pas in beeld als wanneer 'standaard' gelijkvloerse kruispuntoplossingen zoals verkeerslichten of een rotonde niet meer voldoen. In het type kruispuntoplossing zit dus een bepaalde volgorde. Zo zet je ook pas verkeerslichten of een rotonde in, wanneer een 'normaal' voorrangskruispunt, al dan niet geoptimaliseerd met aparte linksaf vakken, geen oplossing meer biedt.

De twee (gelijkwaardige) kruispuntoplossingen zullen in de verdiepende fase verder worden uitgewerkt en beschouwd.

Deelproject Zuid: Een nieuwe route voor auto's tussen het centrum en de N238

Wat was de conclusie van Antea Group?

In de verkennende fase zijn alle denkbare oplossingen geïnventariseerd. Vervolgens heeft Antea Group schetsmatig gekeken welke oplossingen verkeerskundig mogelijk lijken. De conclusie van Antea was dat er geen enkele oplossing direct mogelijk lijkt. Er is verder onderzoek mogelijk om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om een passende oplossing te vinden.

Welke mogelijkheden worden in de verdiepende fase verder onderzocht?

Deze staan beschreven in het document **inventarisatie oplossingen**. Hierin is ook beschreven hoe we naar deze oplossingen kijken en hoe we uiteindelijk tot een beoordeling van de voorliggende oplossingen komen.

Deelproject Centrum

Voor het centrum is in de verkennende fase aangetoond dat een keerlus voor het bevoorradend verkeer inpasbaar is. Dit moet nu worden uitgewerkt in het (her)inrichtingsplan. Daarbij moet ook de optie worden overwogen om groot bevoorradend verkeer uit het centrum te weren en als alternatief te kijken naar een distributiecentrum op afstand.

In de verdiepende fase wordt een landschapsarchitect betrokken die zal starten met het opstellen van een Programma van Eisen. Deze komen niet uit de lucht vallen maar worden ontleend aan alle geleverde input uit de verkennende fase. Wanneer het Programma van Eisen is vastgesteld volgt een ontwerp wat kan worden voorgelegd aan de betrokken bewoners en ondernemers. Samen werken zij dit verder uit tot een Voorlopig Ontwerp. Dit ontwerp zal dan ook aan den Dolder worden gepresenteerd.

Landbouwverkeer en OV-route en haltes

Voor een beoordeling van de impact van de spoorwegafsluiting op landbouwverkeer is er in de verkennende fase een inventarisatie uitgevoerd naar het huidig gebruik van de spoorwegovergang door landbouwverkeer.

Ook zijn de gebruikers van het OV (per halte) in beeld. Voor zowel het landbouwverkeer als de route voor de bus zijn alternatieve routes verkend.

In de verdiepende fase wordt er ook voor het landbouwverkeer en het OV een oplossing geadviseerd.

Effecten/ impact

Is er voldoende aandacht voor de effecten van de toenemende verkeersintensiteit en nieuwe verbindingen op de omgeving?

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 overgebleven mogelijke oplossing. 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.

Achtergronden

Wilt u meer weten over het Duurzaam veilig Principe? Er is een [filmpje\(https://youtu.be/j-4CutRBpvw\)](https://youtu.be/j-4CutRBpvw) gemaakt waarin de verkeerskundige Jarno Brouwer toelichting geeft.

Documenten:

Raadsbesluit
Participatienota
Inventarisatie denkbare oplossingen (bijgevoegd)

De documenten zijn terug te vinden op www.zeist.nl/nieuweverbindingen

Meepraten?

Wilt u graag eens doorpraten over de Nieuwe Verbindingen en het doorlopen proces? Neem dan contact op met Mieke Noordegraaf (de omgevingsmanager) via nieuweverbindingen@zeist.nl/ 14-030

Bijlage 1:

Inventarisatie denkbare oplossingen

In de verkennende fase zijn alle denkbare oplossingen geïnventariseerd voor de kortsluitroute aan de zuidkant tussen de N238 en het centrum van Den Dolder.

De ingebrachte oplossingen worden in eerste instantie getoetst aan de uitgangspunten:

- Het spoor gaat dicht voor gemotoriseerd verkeer
- De route moet een passende oplossing bieden voor het voorliggende verkeersvraagstuk
 - Passend bij de hoeveelheid af te wikkelen verkeer (de verkeersintensiteit)
 - Uitgaande van de bestaande situatie
- De landelijke Duurzaam Veilig Verkeer visie met bijbehorende richtlijnen
-

Met die uitgangspunten als leidraad kijken we naar de ingebrachte oplossingen.

➤ **Het spoor gaat dicht**

Voorstel specifieke doelgroepen toegang over het spoor/ Bussluis

Het uitgangspunt is dat de spoorwegovergang alleen openblijft voor (brom)fietsers en voetgangers. Wanneer bussen of bevoorradend vrachtverkeer van de overgang gebruik mogen blijven maken levert dit een onacceptabel verkeersveiligheidsrisico op. Er blijft een verhoogd risico op stilstaand verkeer op de spoorwegovergang en de overweg kan dan alsnog nog veilig worden ingericht. Vanuit ProRail is aangegeven dat dit niet haalbaar is

➤ **Passende oplossing voor het vraagstuk**

Maatregelen als een parkeergarage onder het spoor of het 'klavertje vier' rondom het treinstation zijn geen oplossingsrichtingen voor het verkeersvraagstuk dat nu voorligt. Namelijk een kortsluitroute voor centrum gerelateerd gemotoriseerd verkeer. Bij het vinden van oplossingen moet niet uit het oog worden verloren dat we ook altijd nog te maken hebben met een bestaande situatie. Een situatie die los van de spoorsluiting in de toekomst sowieso problematischer wordt vanwege steeds hogere autointensiteiten, ook over het spoor. En steeds minder beschikbare tijd om het spoor te kruisen vanwege steeds meer treinen die over het spoor gaan rijden.

Parkeergarage onder het spoor:

Deze ingebrachte oplossing gaat uit van het realiseren van een ondergrondse ruimte voor (bevoorradings)verkeer dat vanuit het noorden het centrum benadert. Er wordt geen nieuwe kortsluitroute naar de N238 gerealiseerd. Vanuit verkeerskundig oogpunt biedt dit geen oplossing voor het gestelde probleem, namelijk een verbinding realiseren voor gemotoriseerd verkeer tussen Noord en Zuid Den Dolder. De spoorwegovergang wordt in de huidige situatie namelijk ook gebruikt door verkeer afkomstig van verderop in Den Dolder Zuid (bron: kentekenonderzoek). De parkeergarage onder het spoor voorziet alleen in een mogelijkheid voor verkeer dat naar het centrum gaat. Dit geldt ook voor de uitbreiding van de parkeergarage onder het spoor, waarmee ook de bevoorrading van de AH via de noordzijde van het spoor afgewikkeld zou kunnen worden.

Klavertje 4

Deze oplossing gaat uit van het centraal stellen van het NS-station in de mobiliteit van Den Dolder en het gemakkelijk bereiken daarvan vanuit verschillende delen van Den Dolder. Onderdeel van de oplossing is het realiseren van een nieuwe ingang van het station aan de oostzijde (bij de fietstunnel), gecombineerd met nieuwe stationspleinen aan noord -en zuidzijde van het spoor waar voorzieningen zijn voor verschillende modaliteiten. Hoewel interessant hebben we toch geconcludeerd dat deze oplossing buiten de opgave van dit project valt. Uitgaande van de overweg die afgesloten wordt, moeten we zorgen voor een nieuwe verbinding tussen N238 en centrum voor gemotoriseerd verkeer. Daar biedt dit Klaver Vier geen oplossing voor. Verder is het aanpassen van het station een aangelegenheid van NS en niet van de gemeente

➤ **Uitgaande van de bestaande situatie**

Door de Egelantier

Deze oplossing gaat uit van een extra ontsluiting door de Egelantier heen (en het grondgebied daar omheen). Daarmee ontstaat de mogelijkheid voor een keerlus voor het bevoorradend verkeer en het openbaar vervoer. De (onder andere) sociale functie van De Egelantier voor Den Dolder, de aanwezigheid van alternatieven voor de bevoorrading en het openbaar vervoer alsook de in potentie verkeersonveilige situatie van deze nieuwe aansluiting dicht bij de spoorovergang maakt dat deze oplossing niet volstaat.

Parallelweg onder het spoor

Een maatregel als een parallelweg naast de provinciale weg kan niet veilig worden ingepast. Daarvoor ontbreekt gewoonweg de ruimte. Zowel ter hoogte van de aansluiting met de Pleineslaan, als de ruimte onder het spoor. Deze maatregelen zijn dan ook niet haalbaar.

Paltzerweg ongelijkvloers

De variant Paltzerweg ongelijkvloers deze oplossingsrichting is niet inpasbaar en niet wenselijk om verschillende redenen:

- De toe- en afritten van de ongelijkvloerse aansluiting nemen zeer veel ruimte in beslag;
- De taluds van de ongelijkvloerse aansluiting tasten het monumentale landgoed Den Engh ernstig aan en vormen daarin een barrière. Deze leiden door delen van het landgoed die als hoge cultuurhistorische waarde zijn aangewezen.
- Met de hoogteverschillen leiden deze tot een grote aantasting van de waarden.
- Een monumentenvergunning zou noodzakelijk zijn voor het aanleggen van deze route, maar zou op basis van de grote hoogteverschillen en de doorsnijding van het landgoed niet verleend kunnen worden.
- Een ongelijkvloerse oplossing ter hoogte van de N238 is gezien de verkeersintensiteiten niet noodzakelijk.

Nader te beschouwen mogelijkheden

- **Uitgaande van de bestaande situatie**
- **Volgens de principes van Duurzaam Veilig**

Als we kijken naar het zoekgebied voor de aansluiting op de provinciale weg zijn er drie aansluitingen denkbaar. Een route naar het centrum via

- De Fornheselaan/ Fornhesebrug
- Andreas Foxlaan
- Paltzerweg (gelijkvloers)

Voor deze drie routes zijn meerdere subvarianten denkbaar en als mogelijke oplossing ingebracht. Dit zijn feitelijk ontwerpvragestukken die met de juiste verkeersgegevens (intensiteiten) bestudeerd moeten worden

Het uiteindelijk verkeerskundige oordeel over deze routes hangt van een aantal zaken af.

- Het eerste vertrekpunt is de benodigde kruispuntvorm van de route met de provinciale weg. T-kruispunt of viertakskruispunt. Vervolgens wordt bekeken op welke plek dit kruispunt inpasbaar zou zijn.
- De route die het verkeer moet afleggen om in het centrum te komen
 - Bij voorkeur over bestaande infrastructuur over wegen met een verblijfsfunctie waarop uitwisselingen met ander verkeer plaatsvindt. (Het bekende Duurzaam veilig principe)
 - Bestemming verkeer is het centrum. Voorkeur heeft de kortste route.

Voor de drie mogelijkheden zijn ook knelpunten in kaart gebracht. Dit zijn knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en inpasbaarheid. Onderdeel van het ontwerpproces is ook het onderzoeken van welke maatregelen mogelijk zijn om deze knelpunten op te lossen

Ook naar variant 0 (geen kortsluitroute aanleggen) wordt nader gekeken. Verkeer (evt. vracht) dat naar het centrum reist, moet dan gebruik maken van de bestaande aansluiting bij de Hertenaan en de Dolderseweg naar het centrum. Er zal worden onderzocht welke maatregelen er nodig zouden zijn om dit als acceptabele uitkomst te kunnen adviseren.

Beoordeling overgebleven mogelijkheden

Uit de nadere beschouwing volgt een conclusie over:

- Welke oplossingen er verkeerskundig mogelijk zijn
- Welke maatregelen er nodig zijn om knelpunten/ negatieve effecten op te lossen
- Wat de oplossing betekent voor de integrale verkeersafwikkeling
 - Langzaam verkeer routes
 - Ov Routes en haltes
 - Landbouwverkeer
- Wat de consequenties van de voorliggende oplossingen zijn
-

Om te kunnen beoordelen wat uiteindelijk de beste oplossing is spelen ook andere factoren mee dan de puur verkeerskundige principes. Oplossingen zullen dus in zijn totaliteit moeten worden beschouwd in termen van:

Veiligheid

De oplossingen worden ontworpen vanuit het Duurzaam Veilig principe.

Leefbaarheid

- Belasting op omgeving wat betreft geluid, luchtkwaliteit gerelateerd aan toename verkeer (direct en indirect)
- Belasting op omgeving wat betreft cultuurhistorie, ruimtebeslag en ecologie

Bereikbaarheid

Kortst mogelijke route

Realiseerbaarheid

- Tijd
- Juridische, technische en bestuurlijke haalbaarheid

Kosten

Kosten voor zowel de route als de benodigde mitigerende maatregelen.

Pas wanneer al deze aspecten bekend zijn kunnen de voorliggende oplossingen worden beoordeeld. De bewoners van Den Dolder worden dan ook gevraagd naar hoe zij tegen de oplossingen aankijken. Het is uiteindelijk aan de raad om de definitieve afweging te maken.

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

