

# Gestelde vragen

Webinar Nieuwe Verbindingen Den Dolder  
3 juni 2024

**Gemeente Zeist**  
10 juni 2024



## Inhoudsopgave

Vraag en antwoord	3
1. Het onderzoek	3
2. Over de route(s)/ varianten	5
3. Impact drietaksvariant op bewoners Andreas Foxlaan, Fornheselaan, Vliegdennen	7
4. Participatie/ Proces	8
5. Variant via Landgoed Den Engh	9
6. Provinciaalseweg/ N238	10
7. Dolderseweg	10
8. Centrum	11
9. Vrachtverkeer	11
10. Doorfietsroute/ fietsverkeer	12
11. Openbaar Vervoer / P&R	12
12. Parkeren	13
13. Verkeersstromen	13
14. Recreant/ doorreiziger	14
15. Natuur	15
16. Vervolg	15
17. Overig	15

# Vraag en antwoord

## 1. Het onderzoek

- 1.1. Op de website van de gemeente staat alleen een hele korte publiekssamenvatting, niet het hele onderzoek van OKRA. Kan die er niet bijgeplaatst worden?**

Het totale rapport is te groot om de website te plaatsen maar kan wel worden opgevraagd via [nieuweverbindingen@zeist.nl](mailto:nieuweverbindingen@zeist.nl).

- 1.2. Is in de onderzoeksvraag ook meegenomen wat het effect voor bewoners is?**

Ja, het aspect leefbaarheid is daarin meegenomen.

- 1.3. De bypass is de oplossing voor het voortbestaan van de winkeliers. Was het de opdracht om Den Dolder autoluw te maken?**

Nee, dat was niet de opdracht.

- 1.4. Hoe is gekomen tot genoemde 5 varianten? Ik mis bijvoorbeeld de variant zoal toegepast in Bilthoven: onder het spoor door.**

Deze varianten komen uit het eerdere adviesrapport dat eind 2023 ter besluitvorming is voorgelegd aan de raad. De raad heeft toen de opdracht gegeven om verder vervolgonderzoek te doen naar deze vijf varianten uit het rapport.

- 1.5. Waarom is de nul-variant onderzocht? Want dat was niet volgens de oorspronkelijke opdracht van de gemeenteraad: zorg voor een bypass, als het spoor afgesloten wordt.**

We verwijzen u naar het eerdere adviesrapport dat eind 2023 ter besluitvorming is voorgelegd aan de raad. De raad heeft toen de opdracht gegeven om verder vervolgonderzoek te doen naar deze vijf varianten uit het rapport, zo ook de nulvariant. Zie [www.zeist.nl/nieuweverbindingen](http://www.zeist.nl/nieuweverbindingen).

- 1.6. De vergelijking tussen de parkeergarage en de Haagse tramtunnel (rapport pag. 33) slaat nergens op. De Haagse Tramtunnel is een 1250m lange complexe binnenstedelijke tunnel met dure tunnel technische installaties. Een parkeergarage onder het spoor is daar niet mee te vergelijken. Dit geldt ook voor de kosten. Graag het verzoek aan Okra om met een fatsoenlijke economische en maatschappelijke onderbouwing te komen.**

De opmerking in de rapportage is bedoeld om de complexiteit van dit type oplossing te duiden. Er is geen ontwerp van deze oplossingsrichting beschikbaar, uitgegaan is van een aantal uitgangspunten: een parkeergarage gesitueerd onder het spoor, direct toegankelijk vanaf de provinciale weg met verbinding naar het dorpscentrum.

Een directe verbinding met de provinciale weg vergt de aanleg van een volwaardige kruising met in- en uitvoegstroken, ondergronds. Samen met de parkeergarage zelf betreft dit een omvangrijk ondergronds werk.

Daar bovenop komt de complexiteit van het uitvoeren van zo'n werk onder een operationeel (intensief gebruikt) spoor, over een aanzienlijke lengte. De technische complexiteit die daaruit voortkomt is vergelijkbaar met een ondergrondse operatie in een binnenstedelijke context. De vergelijking is bedoeld om deze technische complexiteit te duiden.

De financiële vergelijking is niet direct van toepassing en kan verkeerd opgevat worden. Een financiële indicatie is op dit moment immers niet te geven. Deze zullen wij uit de rapportage verwijderen.

- 1.7. Waarom moet het onderzoek snel? Is dit om ProRail druk uitoefent?**

In november vorig jaar is met de raad afgesproken om voor de zomer (2024) met een definitief voorstel te komen. Dat is waar we ons aan houden. Politiek draagvlak en betrokkenheid is in dit proces bijzonder belangrijk. We realiseren ons dat vanwege dit afgesproken tijdsplan de tijd tussen informeren en besluitvorming (zeer) kort is. We menen echter wel dat het positief is dat het gelukt is om in relatief korte periode het vervolgonderzoek te hebben afgerond en dat alle betrokken partijen

daarbij betrokken zijn geweest en kunnen instemmen met het voorliggende advies. De raad heeft in het eerdere traject al veel voorwerk verricht en is bekend met de vijf varianten en hoe er vanuit de eerdere participatie over wordt gedacht.

Ook ProRail heeft eerder in brieven aangegeven groot belang te hechten aan het volgen van het tijdspad dat in november 2023 met de raad is afgesproken.

**1.8. Is in de toekomstschets rekening gehouden met de gebiedsontwikkelingsplannen van locatie Altrecht/ Reinaarde?**

Ja, daar is rekening mee gehouden en aanvullend daarop stelt OKRA dat het vestigingsklimaat van Den Dolder zo sterk is, dat het perspectief - indien plannen onverhoopt aangepast moeten worden, of nieuwe ontwikkelingen zich voordoen - heel positief blijft.

**1.9. Tellen alle aspecten even zwaar mee, of is er nog een zwaarder gewicht gegeven aan bepaalde aspecten, zoals ecologie?**

Er is geen weging gegeven aan waarden, omdat waarden zoals ecologie en leefbaarheid niet met elkaar te vergelijken zijn.

**1.10. Door een toename van het treinverkeer is de verwachting dat de spoorwegovergang 20 minuten per uur dicht zal zijn (ook voor fietsers en voetgangers). Waarom wordt deze informatie niet breed gedeeld en waarom worden er geen oplossingen onderzocht die ook de voetgangers en fietsers ongelijkvloers laten kruisen.**

Zoals het rapport van OKRA aangeeft liggen er in de toekomst kansen voor het centrum van Den Dolder. Dat vergt echter beschikbaarheid van gronden die op dit moment en in de komende jaren niet beschikbaar zijn of komen. Daarom wordt dit niet verder onderzocht.

**1.11. OKRA was eerder betrokken wanneer en waarover was dat?**

OKRA is in het project Nieuwe Verbindingen DD niet eerder betrokken geweest.

**1.12. Een autoluwe variant is de toekomst en is vaak een stimulans voor een dorp. Waarom staat deze niet in het rijtje.**

Omdat deze variant niet is meegegeven door de raad. OKRA wijst wel op de kans voor de toekomst waar Den Dolder minder afhankelijk is van autoverkeer. Om dat waar te maken is echter wel tijd nodig. Dat wordt de transitieperiode genoemd.

**1.13. Wat wordt er bedoeld met transitieperiode?**

Het winkelplein is van groot belang voor de economische vitaliteit van het dorp en bevindt zich op loop- en fietsafstand voor alle bewoners van Den Dolder.

Echter, het winkelplein bedient ook een groep klanten die buiten Den Dolder woont. Naar schatting van de winkeliers gaat het om ca. 15% van hun klandizie. Vooral deze groep, die op een wat grotere afstand tot het winkelplein woont, is afhankelijk van het gebruik van de privé-personenauto naar het winkelplein. Voor deze groep is het niet waarschijnlijk dat zij tot andere mobiliteitskeuzen komen indien STOMP geïmplementeerd wordt in Den Dolder.

Op dit moment is deze doelgroep van groot belang voor de winkeliers in Den Dolder. In de toekomst zou het belang van deze klantengroep kunnen afnemen, dankzij nieuwe klantengroepen. Nieuwe recreatieve bezoekersstromen, nieuwe bewoners op het WA-hoeve terrein (ca. 1.000 extra inwoners) en de dagelijkse stroom van ca. 1.000 personen naar het politie opleidingscentrum, kunnen vanaf ca. 2030/2035 zorgdragen voor forse nieuwe klantengroepen. Voor haar economische vitaliteit wordt Den Dolder daarmee minder kwetsbaar voor concurrerende commerciële ontwikkelingen in Bilthoven of Soesterberg. De komende 10 jaar (indicatief) zal het voor de winkeliers in Den Dolder echter van groot belang zijn/ blijven om de huidige regionale doelgroep te bedienen.

Hier ligt dus een belangrijke transitieopgave voor het dorp. Kortom: transitieperiode is de tijd die nodig is om het toekomstbeeld voor Den Dolder, met nieuwe klantengroepen en goede langzaam verkeerverbindingen binnen Den Dolder, die ook aansluiten richting regio waar te maken.

## 2. Over de route(s)/ varianten

### 2.1. Welke van de drie gepresenteerde routes wordt het nu dan? Erg onduidelijk.

De Drietaksvariant is de enige variant die overblijft én uitvoerbaar is. Deze heeft echter invloed op de leefbaarheid van de bewoners van de Vliegdennen, Fornheselaan en Andreas Foxlaan. In het vervolgonderzoek heeft OKRA een richting aangegeven waarin de verkeersstromen (auto- en fietsverkeer) uit elkaar worden gehaald, zodat ook tegemoet kan worden gekomen aan de wens van provincie Utrecht om doorfietsroute en kortsluitroute grotendeels te scheiden

### 2.2. Bij de vorige bijeenkomst is de variant via de Fornheselaan niet kansrijk geacht vanwege bezwaren van de provincie, hoe kijkt deze opdrachtgever nu naar de uitkomsten en de verrassende voorkeursvariant?

Met het uit elkaar halen van autoverkeer en de doorfietsroute vervalt het bezwaar van de provincie. Samen met de provincie wordt gekeken naar de verdere uitwerking, inpasbaarheid en haalbaarheid.

### 2.3. Hoe kan het dat in een half jaar tijd sinds het eerste adviesrapport de mening van het gemeentelijk team helemaal veranderd is?

Het advies uit de verkeerskundige studie uit 2023 was om de routes over het landgoed verder te onderzoeken. De raad heeft destijds besloten om zowel de drietaksvariant als de nulvariant mee te nemen in dit vervolgonderzoek. Het onderzoek moest voor een bredere waardenafweging zorgen, ook kijkend naar de toekomst van Den Dolder. Het rapport van OKRA beschrijft waarom voor de varianten over het landgoed geen onderbouwing gevonden wordt. In het rapport uit 2023 werd geconcludeerd dat de drietaksvariant verkeerskundig gezien een acceptabele variant was. Vanuit een belangenafweging is toen geadviseerd om te onderzoeken of er echt geen oplossing over het landgoed mogelijk is. Juist omdat wij het belang van bewoners hoog hebben geacht. Daarvoor was een andere dan verkeerskundige blik nodig. Dat onderzoek is nu uitgevoerd en dat heeft niet geleid tot die alternatieve oplossing. Daarom concluderen wij dat de drietaksvariant overblijft.

### 2.4. Kan de drietaksvariant Fornheselaan meer in detail worden getoond?

U kunt de uitkomst van het onderzoek teruglezen in [de publiekssamenvatting](#).

### 2.5. Is er ook gekeken om de Hertenaan als ontsluiting weer te gebruiken? Zo ja met welke argumentatie is dat nu niet te als optie opgenomen? Die weg ligt er toch al?

Zie antwoord vraag 7.1. en 10.1

### 2.6. Is er ook gekeken naar veiligheid, bereikbaarheid van brandweer en ziekenwagens?

Met de VRU (brandweer), maar ook de RAVU (ambulance) is gesproken over de verschillende varianten uit het eerdere adviesrapport. 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.

### 2.7. Hoe lopen de verkeersstromen in de drietaksvariant? / Tot nu toe zou het eenrichtingsverkeer op de Andreas Foxlaan juiste de andere kant op gaan. In dit plan wordt de richting veranderd. Betekent dat, dat de richting op de Baarnseweg ook verandert?

In de drietaksvariant geldt voor de straten Vliegdennen, Fornheselaan en Andreas Foxlaan een eenrichting circuit. De richting hiervan wordt in de verdere uitwerking bepaald. De pijlen uit het OKRA dienen om aan te geven dat er sprake is van eenrichting.

### 2.8. Wordt autoverkeer gecombineerd met fietsverkeer op de A. Foxlaan?

Voor de drietaksvariant is gekeken naar optimalisaties waarbij verkeersstromen (auto en doorfietsroute) grotendeels uit elkaar zijn gehaald en de doorfietsroute wordt verlegd. Deze route volgt zoveel mogelijk bestaande wegen. Het klopt dat voor de Andreas Foxlaan een klein gedeelte autoverkeer samengaat met de doorfietsroute. Echter door het verleggen van een groot deel van de doorfietsroute ontstaat een logische en comfortabele langzaamverkeerverbinding met Soesterberg Noord. Nadere uitwerking (ontwerp) zal moeten uitwijzen of de optimalisaties die OKRA voorstelt

inpasbaar en haalbaar zijn. Deze schets dient nog verkeerskundig uitgewerkt en geraamd te worden, maar is zeer zeker de moeite waard om te onderzoeken.

**2.9. Is er een verkeerstechnische en financiële onderbouwing beschikbaar?**

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.

De verkeersgegevens en onderzoeken naar impact zijn op te vragen via [nieuweverbindingen@zeist.nl](mailto:nieuweverbindingen@zeist.nl). Bij de verdere uitwerking van de ontwerpen zal ook de financiële haalbaarheid worden onderzocht.

**2.10. Natuurlijk vinden we de aanbeveling om te gaan kijken naar een onderdoorgang bij de Remia. We zouden dat toch graag als eerste oplossing zien.**

Zoals het rapport van OKRA aangeeft liggen er in de toekomst kansen voor het centrum van Den Dolder. Dat vergt echter beschikbaarheid van gronden die op dit moment en in de komende jaren niet beschikbaar zijn of komen. Daarom wordt dit niet verder onderzocht.

**2.11. Ik heb gehoord dat Remia wil best verhuizen. Uw conclusie klopt niet.**

In gesprekken die de gemeente afgelopen jaren gevoerd heeft met Remia heeft Remia kenbaar gemaakt dat zij recent investeringen heeft gedaan in de bedrijfsvoering op de huidige productielocatie en dat verplaatsing van de productielocatie op de korte of middellange termijn niet aan de orde is.

**2.12. Zag ik in het diagram nou dat de fietsroute over het viaduct van Den Engh gaat? Het viaduct dat er nu ongebruikt bij ligt?**

Nee. Er zal een nieuw viaduct moeten komen. Het bestaande viaduct zal verwijderd moeten worden om de kruising op de N238 mogelijk te maken.

**2.13. Het spoorviaduct is niet erg breed aan de oostzijde, past dit wel of gaat dit verbreed worden?**

Bij de verdere uitwerking zal hiernaar gekeken worden.

**2.14. De fietsroute over het viaduct langs het spoor is niet ontworpen voor zwaar verkeer. Of het viaduct moet worden aangepast (sloop en nieuwbouw) of zwaar verkeer moet via de Oude Doldersweg. Welke variant wordt gekozen?**

Vrachtwagenverkeer wat in Den Dolder centrum moet zijn zal via de Oude Doldersweg moeten rijden.

**2.15. Waarom twee rijstroken op het bestaande viaduct? We spreken toch over eenrichtingverkeer?**

Het viaduct zelf is voor 2-richting autoverkeer omdat verkeer zowel het dorp in- als uitrijdt via het viaduct. In de straten Fornheselaan, Vliedgennan en Andreas Foxlaan geldt een 1-richting circuit.

**2.16. En een oplossing als in Hilversum met de 'dubbele tunnel'? Is daar de breedte niet voor, is dat meegenomen in de mogelijkheden?**

Voor ongelijkvloerse oplossingen in het centrum van Den Dolder is ruimte nodig en grond. Beide zijn op dit moment niet beschikbaar. Ook is er geen zicht op of dit in de toekomst beschikbaar komt.

**2.17. Zou een oplossing zoals in Bilthoven werken? Het gaat nu voelen als oost en west Berlijn, omdat het helemaal afgesloten gaat worden.**

Zie antwoord vraag 2.16.

### **3. Impact drietaksvariant op bewoners Andreas Foxlaan, Fornheselaan, Vliegdennen**

#### **3.1. Bent u zich ervan bewust dat hier de meeste woningen aan liggen en wat dat met de bewoners doet?**

Ja, dat wordt gerealiseerd. Uit het eerdere participatietraject is naar voren gekomen dat de drietaksvariant bij met name de bewoners van de Andreas Foxlaan, Fornheselaan en Vliegdennen niet op draagvlak kan rekenen. In de kerngroep kwam al eerder naar voren dat zij deze oplossing een verslechtering van de leefbaarheid in die buurt vinden. Bij de verdere uitwerking zal daarom veel aandacht moeten worden besteed aan extra maatregelen, inpasbaarheid en leefbaarheidsmaatregelen. Het advies is daarom om de direct aanwonenden te betrekken bij de verdere uitwerking.

#### **3.2. De drietaks varianten zijn tijdens het participatieproces afgewezen door de klankbordgroep en kerngroep. Zover ik kan zien is er nog steeds geen draagvlak voor deze keuze. Het zou mooi zijn als de alternatieven die door de klankbordgroep/kerngroep zijn voorgedragen tijdens een verdere uitwerking worden meegenomen, omdat deze varianten wel op draagvlak kunnen rekenen. Een volwaardige economische en maatschappelijk afweging is noodzakelijk.**

De raad heeft de opdracht gegeven de vijf varianten uit het vorige adviesrapport nader te onderzoeken. De extra aangedragen varianten uit de participatie zijn door OKRA ook meegenomen in hun beschouwing en zij komen tot de conclusie dat deze oplossingen nu niet realistisch dan wel haalbaar zijn.

#### **3.3. Is er ook gekeken naar de nadelen van varianten voor bewoners?**

Ja, voor alle varianten is onderzoek gedaan naar de impact op milieu (geluid en stikstof bijvoorbeeld), ecologie, bomen en cultuurhistorie. De onderzoeken zijn beschikbaar voor iedereen. (Ze kunnen worden opgevraagd via [nieuweverbindingen@zeist.nl](mailto:nieuweverbindingen@zeist.nl))

De onderzoeken behoeven verdere verdieping wanneer een besluit is genomen door de raad over de definitieve route. In dat verdiepend onderzoek wordt ook bekeken naar hoe negatieve effecten gecompenseerd kunnen worden.

#### **3.4. Het lijkt alsof 'goedkope' flats en huurwoningen in Zeist niet zo belangrijk worden gevonden.**

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen soorten woningen bij verder onderzoek en door de Gemeente Zeist.

#### **3.5. Ik neem aan dat de extra beschikbare middelen ook ingezet worden om de woningen te isoleren?**

Uit nader onderzoek moet blijken welke maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid te vergroten. Isolatie van woningen kan een voorbeeld zijn van een maatwerkoplossing.

#### **3.6. Ik hoor 'ondernemers, Remia, verkeer en kansen'. Waar blijven de bewoners in dit verhaal?**

Het is zeker zo dat er een toename zal zijn van het verkeer. Uit nader onderzoek moet blijken welke maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid te vergroten. Bewoners zullen betrokken worden bij de verdere uitwerking.

#### **3.7. Bent u zich ervan bewust dat er met deze variant meer dan 150 gezinnen worden belast met verkeer vlak voor de deur?**

Het is zeker zo dat er een toename zal zijn van het verkeer. Wel dient rekening gehouden te worden dat dit gespreid over de dag plaatsvindt. Bij piekmomenten betreft dit vaak 10% per uur, dus 300 auto's per uur, wat betekent dat er 5 auto's per minuut passeren, waarbij al rekening is gehouden met de toekomstige situatie en mogelijke groei van het autoverkeer.

**3.8. Hoe kan de situatie van de inwoners aan de Andreas Foxlaan vergeleken worden met die van de Paltzerweg? De afstand tot het huis is vele malen groter, dat is toch van belang voor de impact?**

Het betreft een vergelijking in aantallen autoverkeer. Welke maatregelen er eventueel nodig zijn voor de woningen aan de Andreas Foxlaan wordt bij de verdere uitwerking betrokken.

**3.9. Als OKRA de Oude Dolderseweg al smal vindt voor het verkeer, hoe is het dan mogelijk dat u de Fornheselaan niet te smal vindt?**

De aantallen autoverkeer over de Dolderseweg is veel hoger dan de aantallen op de Andreas Foxlaan in een eenrichting circuit. We hebben het over 9.000 op de Dolderseweg en 3.000 over Andreas Foxlaan. Dit laatste is te vergelijken met een gewone woonwijk.

**3.10. Wordt er bij het verkeer over de Fornheselaan rekening gehouden met snelheidsregulatie, door middel van bijvoorbeeld snelheidsdrempels?**

Concrete ontwerpinstellingen zoals de hoogte van drempels worden nog uitgewerkt bij het uitwerken van de geoptimaliseerde drietaksvariant.

**3.11. Wordt er bij de drietaksvariant rekening gehouden met de toenemende geluidsoverlast op de N238 en de Fornheselaan en Andreas Foxlaan?**

Voor passende compenserende maatregelen is afstemming nodig met de provincie. De provincie Utrecht heeft een trajectstudie uitgevoerd op de N238 tussen het kruispunt met de N234 en de rotonde Hertenaan. Die trajectstudie is ter voorbereiding op het in 2025 uit te voeren groot onderhoud waarbij ook gekeken wordt naar verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De provincie en gemeente Zeist trekken dan ook samen op. Voor de trajectstudie zijn een aantal onderzoeken uitgezet waaronder een akoestisch onderzoek met geluidberekeningen over het gehele traject. Als de uitkomsten leiden tot maatregelen, dan worden die in het groot onderhoud meegenomen. Dat zouden bijvoorbeeld maatregelen als geluidswallen, geluidswerend asfalt, whiswall enz. kunnen zijn. Daarnaast kijkt de gemeente naar de mogelijkheden van een geluidsscherm langs het spoor ter hoogte van de Fornheselaan. Daarover vindt overleg met ProRail plaats.

**3.12. De Fornheselaan en Andreas Foxlaan zijn smalle wegen, er wordt aan weerszijden geparkeerd. Kinderen uit deze wijk moeten over de rijroute naar de voetbalkooi en speelterrein**

Goed aandachtspunt voor verdere uitwerking!

**3.13. Als het pand van Hiens wordt onteigend en de weg wordt doorgetrokken dan wordt de AF laan ontlast.**

De gemeente is geen voorstander van onteigeningen. Bovendien zijn dit trajecten waarbij er aantoonbaar geen andere alternatieven mogelijk zijn. Dat is hier niet aan de orde.

## **4. Participatie/ Proces**

**4.1. Klankbordgroep zijn niet (allemaal) de mensen die direct impact gaan ondervinden. Er wordt nu zonder inspraak een advies voorgelegd aan de raad en dat is geen goede participatie. Dat willen we graag anders/beter, hoe gaan we dat organiseren?**

Met vertegenwoordigers van direct omwonenden is op korte termijn (nog voor de ronde tafel) een gesprek gepland met de projectleider, wijkmanager en wethouder. Doel van dit gesprek is hier nader op in te gaan.

**4.2. Is de klankbordgroep voor Den Dolder Zuid ook meenomen het advies? Indien dit niet het geval is wat is dan de afweging geweest om dit niet te doen?**

De totale klankbordgroep is uitgenodigd voor een sessie over het geschetste toekomstperspectief. Over de varianten is eerder al uitvoerig gesproken met de klankbordgroepen en later kerngroep. Deze fase van participatie is afgesloten. Bij de verdere uitwerking van de geoptimaliseerde drietaksvariant zullen direct omwonenden worden betrokken.



- 4.3. Als bewoner die direct aan de drietakvariant woont (maar niet in de klankbordgroep zit), is er geen participatiemogelijkheid geweest tot nu toe. De gemeente Zeist presenteert nu een advies zonder participatie van bewoners.**

Zie antwoord 4.2.

- 4.4. Met een bredere blik kijken naar de opties was duidelijk ook besproken met de klankbordgroepen. Hoe bijzonder is het dat er ineens een andere visie wordt meegenomen waar de klankbordgroepen niets van weten? Waarom is dat niet besproken met de klankbordgroepen?**

Zie antwoord 4.2.

- 4.5. Waarom is deze info avond, dit webinar, zo laat bekend geworden qua datum? De brief kwam afgelopen donderdag in de bus. Online mis je al veel mensen en dan ook nog vlak voor tijd. Waarom is er niet gekozen voor een inloop voor het dorp?**

Dat is een terecht punt. De tijd tussen afronding van het onderzoek van OKRA en het te nemen raadsbesluit was erg kort. Er is gekozen voor een online bijeenkomst omdat op die manier veel mensen bereikt kunnen worden. Het webinar is ook achteraf te bekijken op [www.zeist.nl/nieuweverbindingen](http://www.zeist.nl/nieuweverbindingen).

- 4.6. De variant die gekozen is en voorgelegd wordt aan de raad, wordt totaal niet gedragen door inwoners en klankbordgroepen. Hoe ziet u dit?**

De opvattingen over deze variant die zijn ingebracht in het eerdere participatieproces zijn bekend en eerder ook met de raad gedeeld. De reacties op deze variant zijn verdeeld. In het nu voorliggende raadsvoorstel is benoemd dat er door de kerngroep is aangegeven dat er geen draagvlak wordt verwacht voor deze variant met name onder direct aanwonenden van de betreffende straten.

- 4.7. Wanneer iemand een visie heeft op de toekomst van Den Dolder, dan zijn het alle inwoners bij elkaar. Dus niet die 12 (bewoners) en de organisaties.**

Het toekomstbeeld dat door OKRA is geschetst moet worden beschouwd als een eerste aanzet die nog verder uitgediept kan worden. Bijvoorbeeld bij het opstellen van de omgevingsvisie. Daarbij zullen ook inwoners worden betrokken.

- 4.8. Kunnen genoemde stukken van het participatie traject worden gedeeld? Lijkt mij onder de noemer van openbaar bestuur logisch.**

De presentatie die OKRA heeft gegeven aan de klankbordgroep zal op de website worden gezet. Bij het adviesrapport uit 2023 horen ook participatienota's. Alle stukken zijn terug te vinden op de website.

- 4.9. Bosch en Duin sluit aan de zuidkant aan op Den Dolder. Hoe is de vereniging Bosch en Duin bij dit onderzoek betrokken?**

De vereniging Bosch en Duin is niet bij dit onderzoek betrokken.

## **5. Variant via Landgoed Den Engh**

- 5.1. Is een alternatief via aansluiting Andreas Foxlaan meegenomen?**

Voor alle varianten die lopen over het landgoed geldt dat er onvoldoende onderbouwing is gevonden. Ze grijpen te veel in op cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit en zijn bovenal onomkeerbaar. Voor het eventueel verwerven van (delen van) het landgoed is medewerking van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) nodig en Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed/ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap nodig.

Het rijksbeleid is om cultuurhistorische landgoederen en gebouwen te behouden en beschermen. Aantasting hiervan dient aangetoond te worden met een zeer sterke noodzaak en onderbouwing waarbij er geen andere alternatieven zijn. Die zijn er wel.

Wat overblijft is de drietaksvariant en de nulvariant.

- 5.2. Is een ontsluiting via Den Engh nu afgeschoten?**

Zie bovenstaand antwoord.

**5.3. OKRA zegt dat de verschillende waarden niet of moeilijk vergelijkbaar zijn, maar ze concludeert met dit advies wel dat natuur belangrijker is dan het welzijn van mensen, is de gemeente het daarmee eens?**

Voor alle varianten die lopen over het landgoed geldt dat er onvoldoende onderbouwing is gevonden. Ze grijpen te veel in op cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit en zijn bovenal onomkeerbaar. Voor het eventueel verwerven van (delen van) het landgoed is medewerking van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) nodig en Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed/ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap nodig.

Het rijksbeleid is om cultuurhistorische landgoederen en gebouwen te behouden en beschermen. Aantasting hiervan dient aangetoond te worden met een zeer sterke noodzaak en onderbouwing waarbij er geen andere alternatieven zijn. Die zijn er wel. Wat overblijft is de drietaksvariant en de nulvariant.

**5.4. Waarom weegt de leefbaarheid van een grote groep inwoners niet op tegen een klein stukje natuur op den Engh?**

De gemeente heeft tot taak om ook naar het belang van het dorp in zijn geheel te kijken. De drietaksvariant is de enige variant die overblijft én uitvoerbaar is.

Deze heeft invloed op de leefbaarheid van de bewoners van de Vliegdenen, Fornheselaan en Andreas Foxlaan. Bij de verdere uitwerking zal worden gekeken welke eventuele extra leefbaarheidsmaatregelen nodig zijn.

## **6. Provinciale weg/ N238**

**6.1. Verschuift de aansluiting Industrierrein op de Provinciale weg een stukje naar het zuiden of gebruik je de bestaande aansluiting?**

De aansluiting bedrijventerrein Fornheselaan schuift inderdaad een stukje naar het zuiden op en valt samen met de nieuwe ontsluiting voor het Politieopleidingscentrum.

**6.2. Wordt de Dolderseweg N238 dan ook 60 km per uur?**

Nee, de provinciale weg zelf blijft 80 km/h. Het noordelijke kruispunt met de Pleineslaan en het zuidelijke kruispunt met de Fornheselaan zullen wel als 60 km/h worden ingericht.

## **7. Dolderseweg**

**7.1. Kan er iets meer toelichting gegeven worden waarom Dolderseweg te smal is? Deze is recentelijk aangepast door gemeente zelf.**

Voor de nulvariant zijn geen optimalisaties gevonden die de bezwaren uit de eerdere verkeerskundige analyse kunnen wegnemen. In het adviesrapport uit 2023 is al onderzocht dat voor deze variant de huidige Oude Dolderseweg aangepast moet worden als een weg met vrij liggende fietspaden vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en passend bij de verwachte aantallen motorvoertuigen. Om dit mogelijk te maken is langs de gehele Oude Dolderseweg verwerving van gronden nodig van aangrenzende percelen. Ook de rotonde Hertenaan zou aangepast moeten worden. Daarnaast past de benodigde herinrichting niet bij de functie van deze weg en zou er een extra barrière naast de al bestaande barrières van het spoor en de provinciale weg worden toegevoegd. Voor de Gemeente Zeist is deze variant dan ook geen reële optie.

**7.2. Is het huidige wegprofiel van de Dolderseweg geschikt? Door de 2 haakse bochten lijkt het onmogelijk voor 2 vrachtwagens te passeren.**

De Dolderseweg is breed genoeg voor twee vrachtwagens om elkaar te kunnen passeren. Uiteraard met gepaste lage snelheid.

**7.3. Blijft er wel een route beschikbaar die toegankelijk is voor caravans? Nu kan de Dolderseweg naar het zuiden niet meer door te hoge drempels; dus ben ik aangewezen op de noord-route. Maar met gelijke drempels kan ik niet meer bij mijn huis komen.**

Concrete ontwerp aanpassingen, zoals de hoogte van drempels, worden nog uitgewerkt bij het uitwerken van de geoptimaliseerde drietaksvariant.

**7.4. Hoe is er rekening gehouden met de drempels op de Dolderseweg, als daar vrachtverkeer overheen moet?**

In de huidige situatie rijdt ook vrachtverkeer over de Dolderseweg (bevoorrading winkels). De drempels zijn een snelheidsbeperkende maatregel. Deze drempels voldoen aan de richtlijnen voor 30 km/uur wegen. Ze zijn 2 jaar geleden nagemeten en daar waar nodig aangepast. Bij een nieuwe verbinding tussen de Provinciale weg en de Dolderseweg hoeft verkeer met een bestemming in het centrum van Den Dolder niet meer over deze drempels te rijden.

**7.5. Wordt de Dolderseweg in het centrum een fietsstraat? Net zoals de Paltzerweg? En zo nee, waarom niet? Gaat het zo ja ook aansluiten op de bestaande fietsweg en het fietspad langs het spoor richting Amersfoort?**

Op de weg in het centrum van Den Dolder moet het verblijven centraal staan. Dat betekent dat de auto er nog wel gebruik van kan maken, maar dat er langzaam gereden moet worden en rekening gehouden moet worden met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.

**7.6. De Dolderseweg kan niet al het verkeer aan, zeggen jullie, want dan moeten de fietsstroken apart worden aangelegd en dan moet een reepje van de tuinen worden aangekocht van alle 6 villa's. Een aparte fietsstrook ligt al naast de provinciale weg. Die kan via de spoorbrug ontsloten worden. Is deze variant ook onderzocht?**

Voor de nulvariant zijn geen optimalisaties gevonden die de bezwaren uit de eerdere verkeerskundige analyse kunnen wegnemen. De Dolderseweg zal ook toegankelijk moeten zijn voor fietsers.

## **8. Centrum**

**8.1. Is in de besluitvorming ook het vestigingsklimaat van ondernemers meegenomen?**

Ja, bereikbaarheid van het centrum en economische vitaliteit van de dorpskern (nu en in de toekomst) is meegenomen.

**8.2. Wanneer de auto zo uit het centrum wordt geweerd, zal de middenstand er veel onder lijden.**

Bereikbaarheid van het centrum is een belangrijke reden om nu wel een kortsluitroute te adviseren omdat de winkeliers voor een deel van hun omzet rekenen op klanten van buiten Den Dolder. OKRA schetst een perspectief waarin zij verwachten dat in de toekomst deze afhankelijkheid kleiner kan worden door in te zetten op Den Dolder als knooppunt voor de regio.

## **9. Vrachtverkeer**

**9.1. Vrachtverkeer rijdt nu via de noordkant naar het centrum, dus die zal via de nieuwe ontsluiting moeten gaan rijden, dus ook door de Andreas Foxlaan.**

Vrachtverkeer van en naar het centrum zal via de Oude Dolderseweg worden geleid. In het ontwerp voor de drietaksvariant was rekening gehouden met alleen enkele vrachtauto's van winkeliers die laden en lossen via Vliegdennen/Fornheselaan. Bij de verdere uitwerking wordt hier opnieuw naar gekeken.

**9.2. Mag het vrachtverkeer in het dorp komen om de winkels te bevoorraden?**

Ja. Hiermee is rekening gehouden in het ontwerp voor het centrum.

**9.3. Kunt u ons uitleggen wat de route wordt- in de drietaksvariant - voor de vrachtwagens van bijv. Albert Heijn?**

Vrachtverkeer van Albert Heijn van en naar het centrum zal via de Oude Dolderseweg worden geleid.

## 10. Doorfietsroute/ fietsverkeer

### 10.1. De fietsroute verder naar Soest is nu niet duidelijk. Langs politieacademie en dan via Hindelaan?

Voor de drietaksvariant is ook gekeken naar optimalisaties waarbij verkeersstromen (auto en doorfietsroute) grotendeels uit elkaar zijn gehaald en de doorfietsroute wordt verlegd. Deze route volgt zoveel mogelijk bestaande wegen. Ook kan wellicht een logische en comfortabele langzaamverkeerverbinding met Soesterberg Noord gerealiseerd worden. Nadere uitwerking (ontwerp) zal moeten uitwijzen of de optimalisaties die OKRA voorstelt inpasbaar en haalbaar zijn. Deze schets dient nog verkeerskundig uitgewerkt en geraamd te worden maar is zeer zeker de moeite waard om te onderzoeken.

### 10.2. Het voorgestelde tracé valt deels tezamen met de doorfietsroute. Hoe lost u dit op?

Een weginrichting waarbij gemotoriseerd verkeer zijn snelheid en gedrag moet aanpassen aan fietsers is een verkeersveilige oplossing. De verkeersaantallen zijn niet zo hoog zodat dit veilig samen kan gaan.

### 10.3. De doorfietsroute gaat dan verder lopen over het terrein van Utrechts Landschap (Vliegbasis) en/of het industrieterrein Fornhese?

Zie vraag 10.1.

### 10.4. Ik ga ervan uit dat het fietspad langs de spoorlijn blijft en dat is voor de meeste mensen toch echt de kortste weg richting Amersfoort. En dan komen de fietsers en auto's langs de spoorlijn te dicht bij elkaar. Niet fijn voor de fietsers en gevaarlijk voor beiden. Waarom denken jullie dat fietsers om gaan rijden via het nieuwe viaduct? Dat doen fietsers gemiddeld gesproken niet.

Met het verleggen van een stukje van de doorfietsroute zoals door OKRA voorgesteld ontstaat een directe en comfortabele verbinding die loopt van het station, langs Den Engh, langs het Politie Opleiding Centrum en die verderop aantakt verderop op het regionale recreatieve netwerk, met routes naar het Militair museum en Soesterberg-Noord. Met een dergelijke route pakt Den Dolder de regie op nieuwe en bestaande bezoekersstromen. De doorfietsroute maakt daar dus onderdeel van uit.

### 10.5. Wordt het dan vanaf de afslag Fornheselaan ook een fietsstraat?

Voor de straten Vliegdenen, Fornheselaan en Andreas Foxlaan zal een eenrichtingscircuit worden ingesteld. Of deze worden ingericht als fietsstraat, wordt bij de verdere uitwerking opgepakt.

## 11. Openbaar Vervoer/ P&R

### 11.1. Kan je geen verbinding realiseren tussen het eindstation met een trap naar de N238?

Goede ov-verbindingen zullen ook meegenomen worden in de verdere uitwerking van het ontwerp.

### 11.2. De bushalte gaat vermoedelijk verhuizen, kunt u dat bevestigen? Als dat zo is, hoe wordt dan optimaal gebruik van de bus gefaciliteerd/ gestimuleerd? Of wordt dit de volgende lijn die wordt opgeheven door te weinig gebruik.

Er wordt uitgegaan van een bushalte langs de N238, omdat dit voor het OV de meest toekomstbestendige oplossing is. Bij de verdere uitwerking zal gekeken worden hoe deze het beste toegankelijk is voor fietsers en voetgangers.

### 11.3. Is voor bus 59 een halte mogelijk zo dicht mogelijk bij centrum Den Dolder mogelijk?

Zie bovenstaand antwoord.

### 11.4. Hoe zit het met de OV-bereikbaarheid naar Zeist?

Het voortbestaan van buslijnen is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Dat is provincie Utrecht. Welke lijnen er straks wel/niet stoppen in Den Dolder wordt niet door de gemeente bepaald.

**11.5. Het station heeft een P+R terrein aan de Noordzijde. Dat terrein staat nu dagelijks ongeveer 100% vol. We zien regelmatig in onze straat parkeerders die vervolgens verder reizen of gaan fietsen (fietsdragers) of wandelen. Bij de afsluiting wordt de P+R minder goed bereikbaar en verwacht ik dat de 'parkeertoerist' vaker aan de zuidkant in de wijk een plekje gaat zoeken. Hoe denkt de gemeente daarover? Hoe wordt dit in goede banen geleid?**

De P+R blijft goed bereikbaar via de noordkant.

**11.1. De P&R zit nu aan de noordzijde, komt er een nieuwe P+R aan de zuidkant?**

De P+R blijft waar dit nu ook ligt, dus aan de noordkant.

**11.2. Wat gaat er veranderen aan de dienstregeling (trein) zoals zojuist benoemd door de projectleider van de gemeente? / Heeft dit plan effect op de snelheid van de passerende treinen?**

De dienstregeling zal in de toekomst geïntensiveerd worden, dat betekent dat er meer treinen zullen gaan rijden. Hoe dit er exact uit gaat zien wordt bepaald door NS.

## **12. Parkeren**

**12.1. De parkeercijfers zijn waarschijnlijk gemeten in de coronatijd. Nu is de situatie echter anders en is de P+R dagelijks helemaal vol, en wordt de wijk Duivenhorst rijkelijk gebruikt als parkeerplaats voor treinvervoer.**

Er is een parkeeronderzoek in het centrum van Den Dolder uitgevoerd na de coronaperiode. Het P+R terrein is hierbij niet meegenomen, omdat dit buiten de scope van de opdracht valt.

**12.2. Blijven er voldoende parkeerplaatsen over voor de bewoners van de Andreas Foxlaan?**

Bij het ontwerp van de Andreas Foxlaan is gekeken naar de parkeersituatie. Het aantal parkeerplaatsen dat terugkomt is afgestemd op het gebruik voor bewoners.

**12.3. Hebben jullie nog gekeken naar de parkeergelegenheid rondom het centrum incl. station? Hoe zit dat aan beide kanten nu?**

Bij het opstellen van een inrichtingsplan voor het centrum is ook gekeken naar de parkeerbehoefte. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat het huidige aantal parkeerplaatsen voldoet aan de behoefte. P+R terreinen zijn de verantwoordelijkheid van ProRail/NS.

**12.4. Mijn hele wijk staat vol met auto's van werkenden die met de trein gaan. Uitbreiden is meer auto's, dus zul je daarop moeten anticiperen.**

Parkeren ten behoeve van treinreizigers is primair een verantwoordelijkheid van NS/ProRail.

## **13. Verkeersstromen**

**13.1. Ik begrijp dat het autoverkeer toeneemt? Hoe past dit dan in de visie van meer wandelen en fietsen?**

Autoverkeer neemt doorgaans elk jaar toe. Dat noemen wij autonome groei. Dit komt door ontwikkelingen zoals nieuwe woonwijken die ook autoverkeer genereren. We zetten in op meer fietsen en wandelen, die aantallen zullen dus ook groeien als gevolg van diezelfde ontwikkelingen en hopelijk harder groeien dan de toename van het autoverkeer.

**13.2. Dus in de toekomst neemt het verkeer fors toe?**

Dat het verkeer toeneemt in de toekomst is inherent aan de toename van ontwikkelingen. Die toename is dus niet alleen van toepassing op het autoverkeer, maar ook op het fietsverkeer, lopen en openbaar vervoer gebruik.

**13.3. Is er een berekening gemaakt over de hoeveelheid verkeer dat hiermee gemoeid is?**

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.

#### **13.4. Waar zijn deze modelberekeningen beschikbaar?**

De verkeersgegevens en onderzoeken naar impact zijn op te vragen via [nieuweverbindingen@zeist.nl](mailto:nieuweverbindingen@zeist.nl)

#### **13.5. Er wordt nu geen concreet getal genoemd, niet iedere inwoner weet natuurlijk hoe druk de Paltzerweg is. Ik heb het gevoel dat de vraag heel erg ontweken wordt. Is dit cijfer wel bekend bij OKRA/gemeente?**

De vergelijking met de Paltzerweg is vooral bedoeld om gevoel te geven bij de aantallen. In de aantallen die we noemen bij de drietaksvariant zit bijvoorbeeld ook de woningbouwontwikkeling op de WA Hoeve. Die ontwikkeling is nog niet gerealiseerd.

#### **13.6. Inwoners DD-zuid gaan met de auto via de oude Dolderseweg rijden, ook om naar het noorden te gaan? Dus via de rotonde Hertenlaan in Bosch en Duin?**

Dat is een mogelijkheid. Ook via de drietaksvariant kan verkeer aan de zuidkant het dorp uitrijden.

#### **13.7. Al het winkelend publiek uit Bilthoven Noord etc. gaat dan kruip door, sluip door via de woonwijkjes in het centrum?**

De drietaksvariant zorgt voor een verbinding naar het centrum van Den Dolder vanaf de N238. Deze kan veilig worden ingericht. Zoals OKRA aangeeft bevindt Den Dolder zich in een transitieperiode waarbij het goed mogelijk is dat een deel van het huidige publiek niet meer naar Den Dolder komt. Echter de nieuwe ontwikkelingen bieden ook kansen voor het aantrekken van ander publiek en het stimuleren van bereikbaarheid via langzaamverkeerverbindingen.

#### **13.8. Is er een idee hoeveel drukker het gaat worden op de Dolderseweg richting centrum?**

De aanname is dat de toekomstige intensiteiten op de Dolderseweg niet veel hoger zijn dan de voormalige huidige intensiteiten (2019). Dit komt onder andere doordat doorgaand verkeer niet meer door Den Dolder kan rijden via het spoor/ Dolderseweg.

## **14. Recreant/ doorreiziger**

#### **14.1. Waarom is de recreant of de doorreiziger zo belangrijk in dit verhaal? Ik kan mezelf voorstellen dat een hoop mensen in een dorp gaan wonen voor de rust, niet de bedrijvigheid**

Juist de combinatie van een rustige woonomgeving in combinatie met de knooppuntfunctie is ook voor bewoners aantrekkelijk. Grote steden zoals Utrecht, Amersfoort en Hilversum zijn dichtbij. Groen, cultuurhistorie en recreatie is op loop- en fietsafstand te vinden. De recreant/ doorreiziger als bezoeker van Den Dolder is verder belangrijk voor de economische vitaliteit van de dorpskern en voor het behoud van het NS-station in het dorp.

#### **14.2. Op welke manier gaat er geïnvesteerd worden in aantrekkelijke wandel- en fietsroutes?**

Dat is een onderwerp wat bij de verdere uitwerking o.a. in de omgevingsvisie betrokken zal moeten worden.

#### **14.3. Begrijp ik nou goed dat het als kans wordt gezien om Station Den Dolder als aanreislocatie te gebruiken voor dagrecreatie bij bijv. Paleis Soestdijk & het Militair Museum?**

Ja, dat klopt.

## 15. Natuur

### 15.1. Hoeveel natuur gaat deze variant kosten? Hoeveel bomen?

Het aantal bomen dat gekapt moet worden is ca. 615, voornamelijk voor de aanpassing van het kruispunt op de N238. Ter vergelijking: voor varianten via landgoed Den Engh komen bij die 615 ook nog de bomen over het landgoed bij waaronder enkele monumentale bomen. Voor de nulvariant komen er nog bomen langs de Oude Dolderseweg bij.

## 16. Vervolg

### 16.1. Met welke tijdsplanning kan er rekening worden gehouden dat daadwerkelijk het spoor wordt afgesloten. Jaartal/ maand?

Het streven is om de spoorwegovergang in 2028 af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit proces is echter afhankelijk van meerdere factoren zoals planologische procedures.

### 16.2. Belangrijk dat eerst de noord en zuid routes worden aangelegd en klaar zijn, voordat het spoor wordt afgesloten in 2028. Kunnen wij dat wel afspreken?

Met ProRail zijn afspraken gemaakt over de volgorde van het werk. Als eerste wordt de aansluiting aan de Noordkant gerealiseerd. De overweg kan pas worden afgesloten als het centrum is aangepast en de kortsluitroute is gerealiseerd.

## 17. Overig

### 17.1. De afwaardering van de spoorwegovergang heeft te maken met het verkleinen van het aantal (dodelijke) ongelukken. Maken de oplossingen het aantal dodelijke ongelukken niet groter (zijn deze risico's in kaart gebracht)?

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. Gelijkwaardige kruispunten waar verkeer van rechts voorrang heeft gaat veilig samen met deze aantallen. Als wegbeheerder zijn we verantwoordelijk voor de weginrichting, maar het verkeersgedrag is en blijft een verantwoordelijkheid van elke individuele weggebruiker.

### 17.2. OKRA's oplossing focust op de zuidkant van het spoor. Hoe zit het met de verbindingen met het noordelijk gedeelte en met name met de toekomst van het WAT-terrein?

Hiervoor verwijzen we u naar het eerdere adviesrapport en het besluit gemeenteraad over de oplossing aan de Noordzijde uit 2023. Deze vindt u op [www.zeist.nl/nieuweverbindingen](http://www.zeist.nl/nieuweverbindingen).

### 17.3. Dit geeft veel meer verkeer in Noord, WA Hoeve, dit komt niet overeen met wat er in de gebiedsvisie van de WA Hoeve is meegegeven. Ik merk dat er te weinig rekening wordt gehouden met de natuur. Is er wel rekening gehouden met de natuurwaarden? En de gebiedsvisie van de WA Hoeve?

De kruising aan de noordzijde is afgestemd met het project/gebiedsvisie WA Hoeve. Zie ook antwoord 17.2.

### 17.4. Wat gaat men doen met de kruising Dolderseweg/ Wilhelmina van Essenlaan, die zou meegenomen worden in het hele traject, aldus medewerkers van de gemeente.

De kruising Dolderseweg/Wilhelmina van Essenlaan maakt geen onderdeel uit van het project Nieuwe Verbindingen Den Dolder.

**17.5. Hoe loopt het autoverkeer van de politieacademie?**

De ontsluiting voor de politieacademie loopt via de te verleggen aansluiting voor het bedrijventerrein Fornhese.

**17.6. Hoe kunnen bezoekers politieacademie vanaf station Den Dolder goed bij politieacademie komen? Via OV fietsen of bus? Bushalte bij N238 en niet nabij station dan niet logisch.**

Via langzaam verkeer verbindingen.

**17.7. Bij de start van het park Vliegbasis Soesterberg in 2014 waren er ook plannen voor Den Dolder om aan te haken, en kansen voor meer toerisme, winkelend publiek etc. Dat is niet gebeurd in 10 jaar tijd (kost geld?). Waarom zou dat nu wel lukken?**

In diverse beleidsstukken /visiedocumenten van de gemeente Zeist die de afgelopen jaren zijn opgesteld komt dit onderwerp terug.



**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](mailto:zeist@zeist.nl)  
Website: [www.zeist.nl](http://www.zeist.nl)  
Twitter: [www.twitter.com/gemeentezeist](http://www.twitter.com/gemeentezeist)

