

Nieuwe Verbindingen Den Dolder

Adviesrapport



Inhoud

- 1 Inleiding**
- 2 Uitgangspunten**
- 3 Opgave**
- 4 Aanpak studie Noord en Zuid**
- 5 Verkeerskundige studie**
 - 5.1 Verkeersgegevens
 - 5.2 Noord: Kruispunt Pleineslaan/ N238
 - 5.3 Zuid: Kruispunt Fornheselaan/ N238
 - 5.4 Zuid: Studie varianten verbindingsweg
 - 5.5 Verkeerskundige beoordeling varianten
 - 5.6 Geen nieuwe verbindingsweg
- 6 Maatschappelijke studie**
 - 6.1 Onderzoeken impact
 - 6.2 Stakeholders
 - 6.3 Participatie
- 7. Uitkomst totaalstudie Noord en Zuid**
- 8. Herinrichting centrum**
- 9. Openbaar vervoer en landbouwverkeer**
- 10. Advies**
- 11. Verantwoording**

1 Inleiding

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

Om ervoor te zorgen dat Den Dolder ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig blijft moeten de wegen en verbindingen worden aangepast. Daarbij is de verbinding tussen Noord en Zuid belangrijk maar ook de aansluiting van de WA-Hoeve en de politieacademie en de bereikbaarheid van het centrum.

Met het project Nieuwe Verbindingen zijn we in 2020 gestart met het zoeken naar een passende en integrale oplossing voor dit verkeersvraagstuk. We verkenden het probleem en de mogelijke oplossingsrichtingen en legden de relatie met de omgeving.

Om tot een zorgvuldige keuze te komen is vervolgens een verdiepingsslag uitgevoerd. Daar waar in de verkennende fase de mogelijkheden geschetst zijn is nu onderzocht of ze ook echt een oplossing bieden voor het voorliggende verkeerskundige en maatschappelijke vraagstuk.

De studie is integraal ingestoken waarbij in samenspel met de omgeving invulling is gegeven aan het proces om te komen tot een weloverwogen conclusie. Enkel een technische of verkeerskundige benadering zou niet volstaan. Een bureaustudie met een theoretische uitkomst doet geen recht aan de maatschappelijke impact van deze opgave. De betrokkenheid van bewoners, ondernemers en de medewerking van stakeholders is cruciaal geweest. Voor een dergelijk proces is geen blauwdruk beschikbaar. Het is een kwestie geweest van maatwerk. Bijstellen en afstemmen. Formuleren en herformuleren. Gaandeweg ontstond meer en meer inzicht in de complexiteit van de opgave en zicht op de oplossing.

In dit rapport wordt verslag gedaan van het totale proces waarin alle genomen stappen en aspecten ter afweging zijn beschreven.

2 Uitgangspunten

Om te bepalen wat een goede en passende oplossing is zijn uitgangspunten benoemd waar een goede oplossing aan zou moeten voldoen.

Een complexe uitdaging vraagt om een integrale benadering. Uitgangspunten zijn daarom ook vanuit verkeerskundig en maatschappelijk oogpunt gesteld.

- *Het spoor gaat dicht voor gemotoriseerd verkeer.*
- *De nieuwe verbindingen moeten een verkeerskundige oplossing bieden voor het voorliggende vraagstuk.*
- *Uitgaande van de bestaande situatie.*
 - *Zoveel mogelijk benutten van bestaande infrastructuur*
 - *Zo groot mogelijke verblijfsgebieden zonder extra barrières*
 - *Zoveel mogelijk op grond van gemeente, provincie en stakeholders RVB en politieacademie*
- *De oplossing is toekomstbestendig.*
- *Aantasting cultuurhistorie beperken*
- *Impact op de leefomgeving beperken*
- *Centrum leefbaar en bereikbaar*

3 Opgave

Met bovengenoemde uitgangspunten bakenen we ook de opgave af:

Nieuwe Verbindingen is een complex vraagstuk met maatschappelijke impact waarvoor een verkeerskundige oplossing gevonden moet worden.

Concreet adviseren we een oplossing voor:

Noord

Aanpassing van het kruispunt van de Pleineslaan met de provinciale weg aangepast. Ook wordt de WA-Hoeve aangesloten.

Zuid

Een nieuwe verbinding voor auto's tussen de provinciale weg en het centrum. Ook de toekomstige Politieacademie moet worden ontsloten

Centrum

De spoorwegovergang wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voor het centrum is gekeken wat er nodig is om verkeer en verblijf op een prettige en veilige manier te combineren.

Openbaar Vervoer

Er komt een nieuwe route voor de bus die door Den Dolder rijdt en de bushaltes worden verplaatst.

Landbouwverkeer

Duidelijk moet zijn hoe landbouwverkeer in de toekomst gaat rijden.

4 Aanpak studie Noord en Zuid

De uitgevoerde studie bestaat uit een verkeerskundig en maatschappelijk deel.

In het eerste deel van de studie is op basis van de landelijke en provinciale ontwerprichtlijnen vastgesteld hoe de kruispunten en wegen eruit moeten zien uitgaande van de vastgestelde verkeersgegevens die zijn afgestemd met de provincie. Hier is een vergelijkbare systematiek en rekenmethodes toegepast als in het onderzoek van Movares uit 2011.

Vervolgens zijn de kruispunten en wegen verder uitgewerkt tot schetsontwerpen om te kunnen vaststellen of en hoe deze in de ruimte passen. In het ontwerpproces zijn we een stap verder gegaan dan eerder Movares en Verkeersadviesbureau Antea Group hebben gedaan. Het resultaat zijn maatvast tekeningen. Betrouwbaar genoeg om vast te kunnen stellen of de onderzochte routes ook daadwerkelijk passen in de beschikbare ruimte. Eventuele verkeerskundige knelpunten zijn in het proces in beeld gebracht, waar mogelijk opgelost of zijn compenserende maatregelen voorgesteld.

Om de impact in beeld te brengen zijn onderzoeken uitgezet op het gebied van milieu, ecologie, bomen en cultuurhistorie. De sociale impact is vanuit participatie ingebracht door bewoners. De ontwerpen en onderzoeken zijn in meerdere sessies besproken met de stakeholders en bewoners.

Voor de uitgewerkte varianten is tot slot een civieltechnische kostenberekening uitgevoerd.

5 Verkeerskundige studie

De verkeerskundige studie bestaat uit het reken- en tekenwerk. Het voorwerk om vast te kunnen stellen welke varianten ook daadwerkelijk een inpasbare oplossing bieden.

Het verkeersadviesbureau Ontwerp en Verkeer heeft in opdracht van de Gemeente Zeist maatvast kruispuntontwerpen gemaakt en de verschillende mogelijkheden van de verbindingsweg tussen provinciale weg en het centrum van Den Dolder uitgewerkt in schetsontwerpen.

5.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens bestaan uit de hoeveelheid verkeer en de verkeersstromen.

Hoeveelheid verkeer:

- Huidig aantal (op basis van tellingen, en toegepaste coronacorrectie)
- Ontwikkeling WA-Hoeve (inclusief woningen zorgkern)
- Ontwikkeling Politie Academie
- Autonome groei (1% per jaar). Hieronder vallen ook de kleinere ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Bethesda en units aan de Fornheselaan

Verkeersstromen:

Er komt niet alleen meer verkeer maar het zal ook anders gaan rijden na afsluiting van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer.

Met deze verkeersgegevens zijn de kruispuntstromen berekend voor de kruispunten Pleineslaan, Fornheselaan en Hertenlaan.

5.2 Noord: Kruispunt Pleineslaan/ N238

Het bestaande voorrangskruispunt kan de verkeersstromen met de in de toekomst te verwachten aantallen niet meer veilig verwerken. De eerste kruispuntoplossing waar volgens de richtlijnen dan naar gekeken wordt is een geregeld kruispunt. Dat is een met verkeerslichten geregeld kruispunt (VRI) of een rotonde.

Met de hoeveelheid verkeer waar mee is gerekend zou een turborotonde met dubbele rijstroken per richting nodig zijn. Dat neemt veel ruimte in beslag. Met zo'n brede weg met meerdere rijstroken kan het langzame verkeer niet veilig oversteken. Fietsers en voetgangers moeten dan oversteken met een brug of tunnel. De hellingbanen moeten dan lang genoeg zijn, want anders worden deze te steil. Vanwege de beschikbare ruimte is een brug of tunnel echter niet goed en veilig in te passen.

Bij verkeerslichten kan langzaam verkeer wel veilig oversteken. Een ander voordeel is dat een kruispunt met verkeerslichten meer verkeer kan verwerken en daarmee ook in de toekomst volstaat.

Het met verkeerslichten geregelde kruispunt is eerst uitgewerkt op basis van de gewenste doorstroomsnelheid van 80 km per uur. Dit bleek niet veilig inpasbaar vanwege de beperkt beschikbare ruimte. Vervolgens is in overleg met de provincie verder gestudeerd op een ontwerp van het kruispunt met als aanpassing het verlagen van de snelheid naar 60 km per uur (ter hoogte van het kruispunt). Met deze snelheidsverlaging is het kruispunt wel inpasbaar en veilig.



Kruispunt Provinciale weg - Pleineslaan

Kruispunt Pleineslaan - Dolderseweg

Direct vanaf de provinciale weg kom je de bebouwde kom van Den Dolder binnen. De hele kern Den Dolder moet gezien worden als één verblijfsgebied. Vanaf de bebouwde komgrens geldt een lage snelheid van 30 km/h.

De kruispuntvorm is een gelijkwaardig kruispunt op een plateau. Dit is een standaard kruispuntoplossing tussen twee erftoegangswegen in een verblijfsgebied. Het kruispunt Pleineslaan – Dolderseweg wordt dan ook als een gelijkwaardig kruispunt ingericht, voorzien van een fysiek plateau. Het gelijkwaardig kruispunt kan de verwachte hoeveelheid verkeer ook in de toekomst goed verwerken.

De bestaande fietspaden in één richting langs de Pleineslaan zijn in het ontwerp vervangen door een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Pleineslaan.



Kruispunt Pleineslaan - Dolderseweg

5.3 Zuid: Kruispunt Fornheselaan/ N238

Net zoals bij het noordelijke kruispunt Pleineslaan/N238 komen er bij dit kruispunt verkeerslichten. Dit is de enige optie om de toekomstige verkeersstromen, waaronder fietsers en voetgangers, goed en veilig te verwerken.

Vanwege inpasbaarheid is de concessie gedaan om ook op dit kruispunt terug te gaan naar 60km per uur.

In het ontwerp is een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers meegenomen. De oversteek bij de Hertenaan verval.

Het zuidelijke kruispunt kan vormgegeven worden als een 3-taks of 4-taks kruispunt met verkeerslichten.

5.4 Zuid: Studie varianten verbindingsweg

De verbindingsweg moet de N238 en het centrum van Den Dolder met elkaar verbinden.

Vanaf het kruispunt zijn vier mogelijke routes naar het centrum uitgewerkt. Vervolgens is de impact onderzocht van elk van deze mogelijkheden.

De schetsontwerpen en onderzoeken zijn besproken met bewoners en stakeholders. Uitkomsten van de onderzoeken en standpunten van stakeholders en bewoners zijn in de volgende hoofdstukken beschreven.

Onderstaande varianten zijn impressies van onderzochte mogelijkheden. Ze zijn te beschouwen als denkrichtingen die moeten leiden naar een advies over de beste oplossing of zoekgebied voor een oplossing, gebaseerd op een integrale afweging van alle uitkomsten van de uitgevoerde studie.

Over bestaande wegen:

Variante 1: Fornheselaan



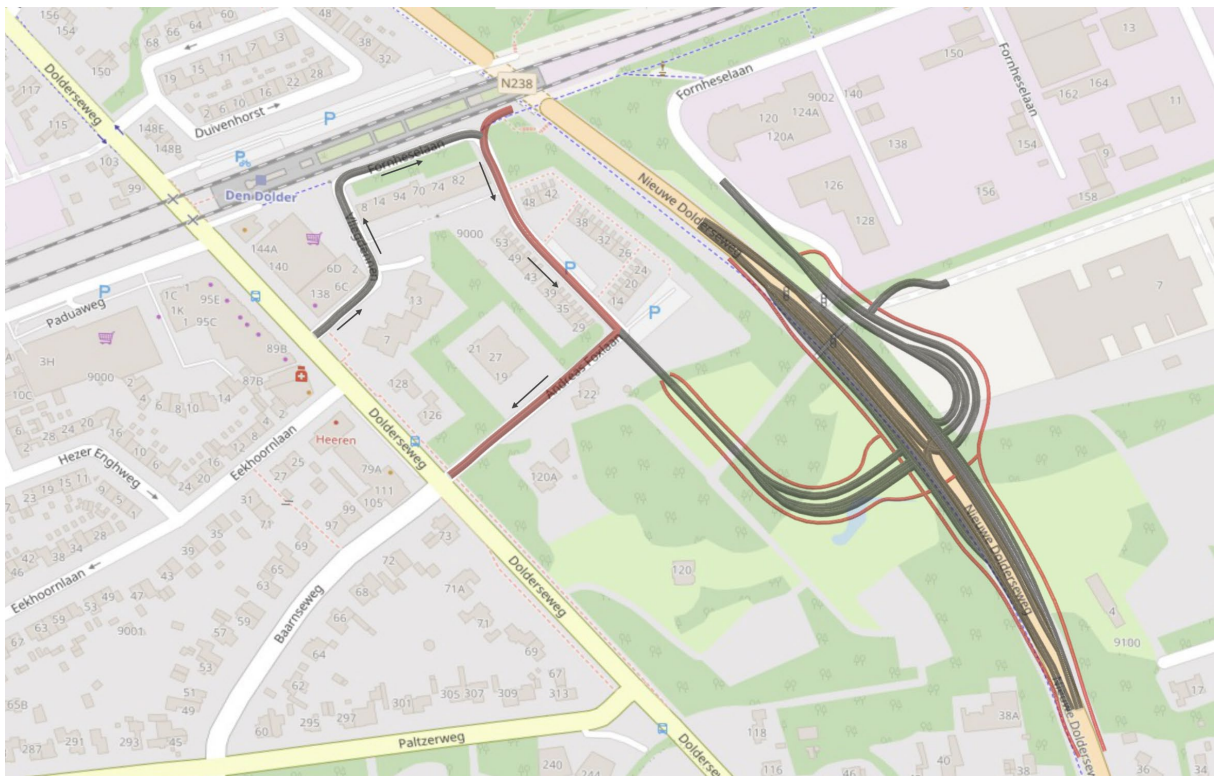
Bij deze variant wordt het verkeer met een eenrichtingscircuit geleid over het bestaande wegennet van de Andreas Foxlaan/ Vliegdennen en Fornheselaan. Wel moet er een extra viaduct komen, omdat het huidige viaduct te smal is.

De Andreas Foxlaan is als fietsstraat ontworpen, omdat het onderdeel is van de doorfietsroute Amersfoort - Utrecht.

Over landgoed Den Engh:

Er zijn drie mogelijke routes over het landgoed uitgewerkt. Vanaf het kruispunt takt de (gedeeltelijke) nieuwe verbindingsweg aan op de Andreas Foxlaan of op de Dolderseweg. De route naar de Dolderseweg loopt bij variant 3 rechtsreeks over het landgoed Den Engh en bij variant 4 loopt de weg meer zuidelijk over het landgoed waarbij de weg aantakt ter hoogte van de Paltzerweg.

Variante 2: Andreas Foxlaan

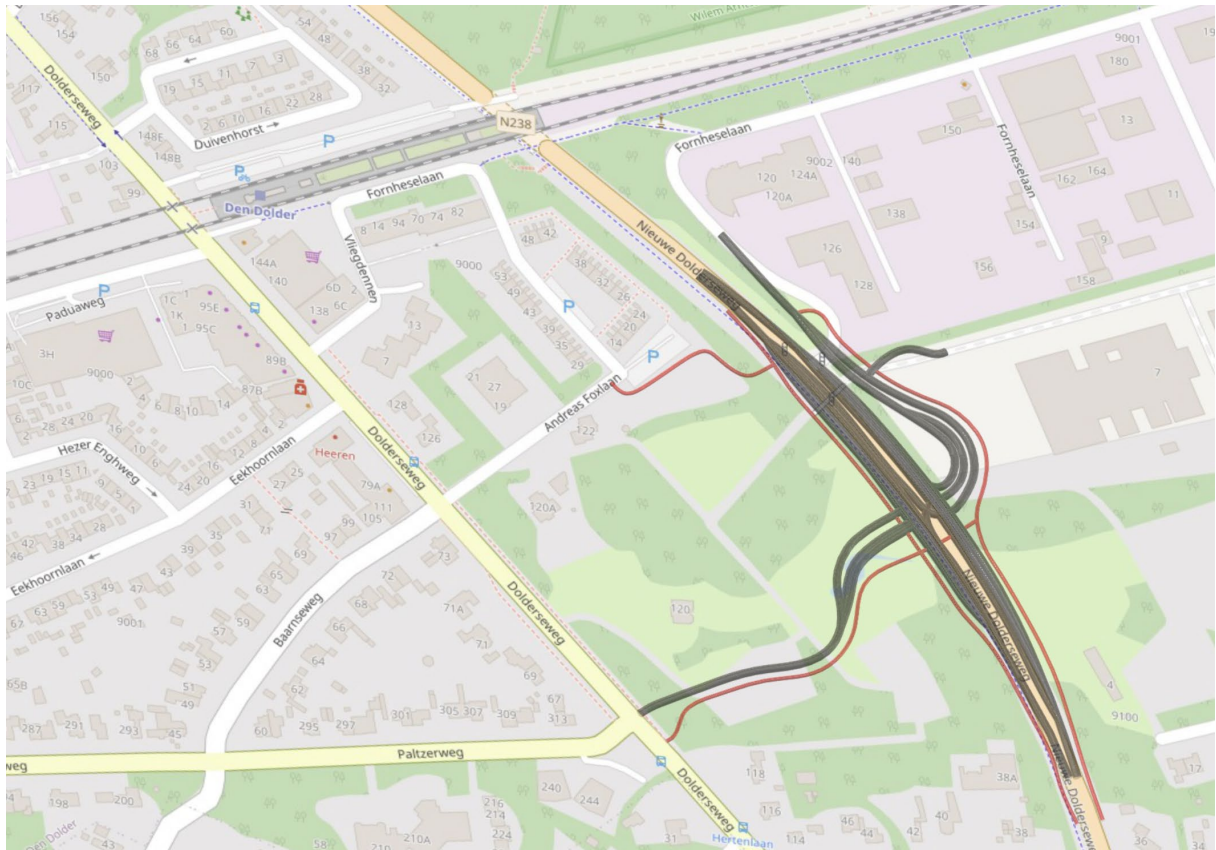


Wanneer de nieuwe weg aansluit op de Andreas Foxlaan moet ook onder andere vanwege ruimtegebrek een eenrichtingscircuit worden ingesteld voor de Andreas Foxlaan/ Vliedennen en Fornheselaan. De Andreas Foxlaan is ook in deze variant ontworpen als fietsstraat.

Variante 3: Dolderseweg (takt rechtstreeks aan op de Dolderseweg)



Variante 4: Paltzerweg (takt aan op de Dolderseweg ter hoogte van de Paltzerweg)



5.5 Verkeerskundige beoordeling varianten

In principe scoren alle uitgewerkte varianten voldoende op het vlak van verkeersveiligheid. Wanneer er tijdens het ontwerpproces was gebleken dat er varianten niet inpasbaar of verkeersveilig in te richten zouden zijn dan waren deze mogelijkheden afgevallen.

Variante 3: Dolderseweg, de variant midden over Den Engh, is de meest logische route richting het centrum en zou daarom verkeerskundig gezien de eerste voorkeur hebben.

Wat betreft het benutten van bestaande infrastructuur en barrières zoals de N238 en het spoor, heeft het 3-taks kruispunt, variante 1: Fornheselaan de voorkeur.

6 Maatschappelijke studie

De maatschappelijke studie is samen te vatten als de te verwachten impact van de verschillende varianten op de omgeving. De studie bestaat uit een technisch deel waarin is onderzocht wat we kunnen meten en een participatietraject met belanghebbenden.

Het technische deel bestaat uit een aantal onderzoeken op het gebied van milieu, ecologie, bomen en cultuurhistorie.

De sociale impact is ingebracht door bewoners en ondernemers uit Den Dolder in een participatietraject. Belanghebbenden zijn actief betrokken bij de opgave en deelgenoot geworden van de complexiteit hiervan en aangehaakt bij het vinden van een goede oplossing. De inbreng is opgetekend in de participatienota.

De stakeholders zijn tijdens meerdere sessies actief betrokken. Omdat er een oplossing wordt gezocht op gronden van deze stakeholders is hun medewerking een voorwaarde om tot een oplossing te kunnen komen.

Concreet zijn er overleggen geweest met:

- Provincie
- Rijksvastgoedbedrijf (RVB), Politie
- ProRail
- Ahold en ASR

Verder is met de VRU (Veiligheidsregio Utrecht) en de hulpdiensten gesproken over aanrijroutes en aanrijtijden.

6.1 Onderzoeken impact

Voor het Noordelijke kruispunt en voor hierboven beschreven varianten voor het kruispunt en verbindingsweg aan de Zuidkant van Den Dolder zijn onderzoeken uitgezet om de impact te bepalen.

Milieu

Bureau Peutz heeft in opdracht van de gemeente de milieuonderzoeken (geluid, lucht, stikstof) uitgevoerd.

Voor alle varianten geldt dat de hoogste geluidsbelasting optreedt langs de N238.

Voor alle varianten geldt dat nader verkeersonderzoek en vervolgens geluidsonderzoek nodig is om preciezere berekeningen te maken.

Het stikstofonderzoek toont aan dat geen (nieuwe) verbindingsweg geen optie is. Dat komt vooral door de extra omrijkilometers die auto's moeten maken om vanuit het noorden in het centrum te komen.

Noord

Doordat de weg dicht bij de woningen komt te liggen ontstaat er een toename van geluid. Er treden geluidseffecten op, die verder onderzocht moeten worden vanuit reconstructieregels en vanuit nieuwe aanleg (WA-Hoeve). Voor passende compenserende maatregelen is afstemming nodig met de provincie.

Zuid

Naast geluid afkomstig van de provinciale weg is de geluidsbelasting op de woningen langs de varianten met het eenrichtingscircuit relatief groot. Het gaat daarbij vooral om relatief veel woningen in vergelijking met de andere varianten. De mate van deze belasting valt voor het overgrote deel in de categorie matig. Gekeken moet worden welke maatregelen er wettelijk nodig en wenselijk zijn om de geluidshinder te beperken. De cumulatie met geluid van de spoorweg is nu niet meegenomen. Om een goed beeld te krijgen van de totale geluidsbelasting voor de woningen langs het spoor wordt hier ook nog verder naar gekeken. Ook zijn de geluidsonderzoeken belangrijk voor de afstemming met ProRail en de provincie over een integrale aanpak van de geluidshinder.

Ecologie

Ecofect heeft in opdracht van de gemeente een QuickScan uitgevoerd naar de ecologische impact van het VRI-kruispunt in Noord en de verschillende varianten voor het kruispunt en verbindingsweg aan de zuidkant. In de QuickScan is onderzocht in hoeverre beoogde oplossingen conflicteren met de Wet Natuurbescherming. Er is dan gekeken of er beschermde flora en fauna soorten voorkomen op de locaties. Ook is geadviseerd in welke periode de realisatie uitgevoerd zou moeten worden om bijvoorbeeld verstoring tijdens het broedseizoen te voorkomen.

De QuickScan heeft de aandachtspunten voor verdere realisatie in beeld gebracht. Er zijn geen soorten gevonden die realisatie blokkeren. Geen showstopper dus. Wel is er nader onderzoek nodig naar vleermuizen, zoogdieren, vogels en reptielen.

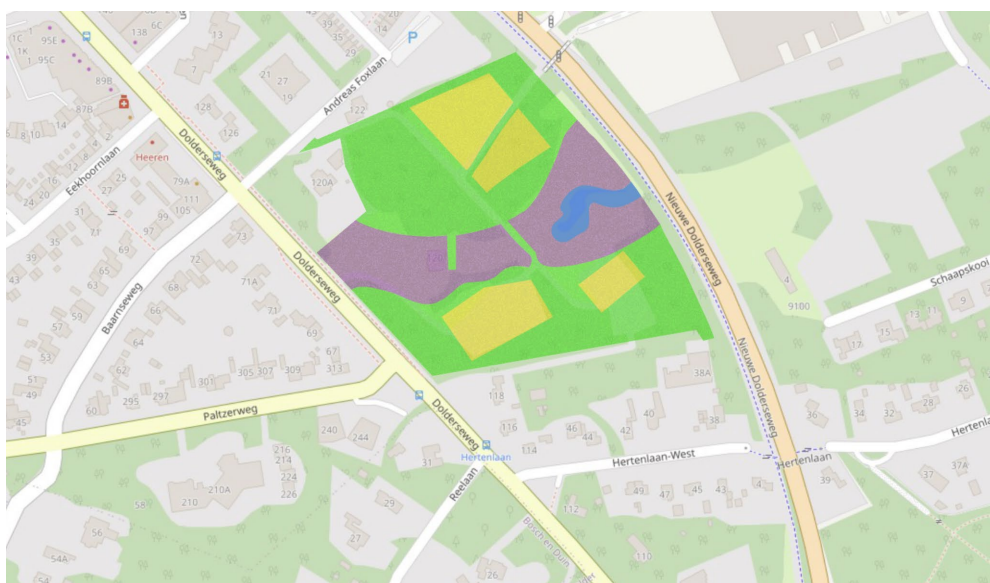
Ook voor de ecologie geldt dus dat het uitgevoerde onderzoek de eerste aanzet is om vast te kunnen stellen of en hoe de impact op de ecologie kan en moet worden gecompenseerd.

Bomen

Pius Floris heeft een bomeninventarisatie uitgevoerd. Daarbij zijn alle bomen binnen de werkgrenzen (die gekapt moeten worden) in kaart gebracht qua omvang, gezondheid en toekomstverwachting. Voor de varianten over het landgoed is ook in beeld gebracht of er beeldbepalende en/of monumentale bomen moeten worden gekapt. Afhankelijk van het aantal en soort bomen dat gekapt moet worden kan een herplantplicht gelden.

Cultuurhistorie

Stichting In Arcadië heeft in opdracht van de gemeente en het Rijksvastgoedbedrijf onderzoek gedaan naar de impact van de zuidelijke varianten op de tuin- en parkaanleg van buitenplaats Den Engh. Het gaat daarbij om de vraag in hoeverre de varianten de cultuurhistorische waarde van het landgoed aantasten.



De cultuurhistorische waarde van het landgoed is gewaardeerd in drie categorieën:

- Hoge waarde. De gebieden die hieronder vallen zijn op de tekeningen paars gemarkeerd.
- Waardevol. De gebieden die als waardevol zijn aangewezen zijn op de tekeningen groen gemarkeerd.
- Indifferent. Deze gebieden zijn geel gemarkeerd op de tekening.

Voor alle varianten geldt dat er een aantasting is van een strook met hoge waarde langs de N238.

Samengevat heeft voor het overige deel van het landgoed variant Den Engh (recht door het landgoed) een groot negatief effect ten opzichte van de huidige situatie. De variant Andreas Foxlaan (4-taks) en de variant Paltzerweg hebben beiden een negatief effect ten opzichte van de huidige situatie.

Het effect van deze varianten wordt beschreven als een significante verstoring van de belevingswaarde.

Op basis van een uitgewerkt landschappelijk ontwerp zijn eventuele inpassingsmaatregelen mogelijk. Voor alle varianten geldt dat een instandhoudingsplan nodig is voor het voortbestaan van de tuin- en parkaanleg.

Conclusies onderzoeken

Het stikstofonderzoek toont aan dat geen (nieuwe) verbindingsweg aan de zuidkant geen optie is. De exacte maatregelen die nodig zijn om het toegenomen geluid te compenseren moeten blijken uit nader onderzoek.

Wat betreft de ecologie en de bomen inventarisatie is nader onderzoek nodig over hoe de impact te compenseren. Uit de uitgevoerde onderzoeken zijn geen showstoppers gekomen.

Het onderzoek naar de cultuurhistorie heeft aangetoond dat er een negatief tot groot negatief effect is voor alle varianten aan de zuidkant ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van een uitgewerkt landschappelijk ontwerp zijn eventuele inpassingsmaatregelen mogelijk. Voor alle varianten geldt dat een instandhoudingsplan nodig is voor het voortbestaan van de tuin- en parkaanleg.

6.2 Stakeholders

Noord

De VRI-variant is voorgelegd aan Provincie Utrecht en ProRail. Zij kunnen zich vinden in de uitkomst van de studie.

Zuid

De provincie is geen voorstander van de varianten 1: Fornheselaan en 2: Andreas Foxlaan vanwege de combinatie met de doorfietsroute die over de Andreas Foxlaan loopt

Voor het Rijksvastgoedbedrijf geldt dat bij een weg over het landgoed rekening moet worden gehouden met de cultuurhistorisch waardevolle delen. Variant 3: Dolderseweg die dwars over het deel van het landgoed met hoge cultuurhistorische waarde, loopt valt daarmee af.

Onderzocht is vervolgens of een alternatieve oplossing die loopt over het landgoed Den Engh kans van slagen heeft. Daartoe is een verkenning gestart met RVB en adviseurs op het gebied van cultuurhistorie van de Gemeente. Het RVB heeft o.a. het Atelier Rijksbouwmeester en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) betrokken. Ook de politieacademie en de provincie zijn bij de verkenning betrokken. We noemen deze mogelijkheid **variant Den Engh**.

De exacte route is nader te bepalen, maar moet zo min mogelijk de cultuurhistorische waarde aantasten. Ook is het belangrijk dat de route ruimtelijk inpasbaar is, financieel haalbaar is en draagvlak van bewoners heeft.

6.3 Participatie

De sociale impact van de verschillende mogelijkheden op de omgeving is in kaart gebracht door inbreng van bewoners en ondernemers tijdens het participatietraject.

We hebben gekozen om in de verdiepende fase verder te werken met twee kleine groepen waarmee we in verschillende sessies concrete tussentijdse uitkomsten van de studie hebben doorgenomen: De kerngroep en kerngroep centrum.

We sluiten het totale traject af met het delen van de conclusies met de totale klankbordgroep, die in de eerste fase betrokken waren.

Proces

Het proces en de volledige input van de participatie in de verkennende en de verdiepende fase is beschreven in de participatienota.

Ingebracht is wat we niet kunnen meten, maar wat de bewoners wel weten. Heel concreet door, per variant, het inbrengen van de verwachte sociale impact op de directe omgeving. En op een meer abstract niveau door het gesprek te voeren over wat een goede oplossing zou zijn voor Den Dolder.

Waar het schuurde was het verschil van visie over de invulling van de opdracht.

De kerngroep heeft verder tijdens het proces alternatieve oplossingen aangedragen die buiten de scope van de gemeentelijke opdracht vallen. Deze zijn daarom niet nader onderzocht maar staan wel beschreven in de participatienota.

Voorkeur kerngroep Noord

De uitkomst van het VRI-kruispunt als best haalbare oplossing wordt gesteund.

Voorkeur kerngroep Zuid

In de kerngroep is geen draagvlak voor variant 1: Fornheselaan, 2: Andreas Foxlaan en 4: Paltzerweg. De input over de gepresenteerde varianten is opgenomen in de participatienota.

De oplossing **Den Engh** die via een 4-taks VRI-kruising over landgoed den Engh naar het centrum loopt heeft de voorkeur van de kerngroep. Deze route heeft van alle varianten de minste impact op omwonenden. De kerngroep ziet hiermee ook kansen om de cultuurhistorische waarden van den Engh beter zichtbaar te maken voor het dorp. De ontsluiting van dit centraal gelegen terrein kan zo van meerwaarde zijn voor Den Dolder.

De kerngroep zou verder graag zien dat de raad met een bredere visie kijkt dan nu is gedaan en verder kijkt dan de huidige situatie. De essentie daarbij is een bereikbaar, veilig en leefbaar centrum en een oplossing die een toegevoegde waarde is voor het dorp

7 Uitkomst totaalstudie Noord en Zuid

Noord

Het VRI-kruispunt is de enige oplossing die voldoet aan alle uitgangspunten. Het onderzoekstraject voor Noord is daarmee afgerond.

Zuid

Voor de variant 1: Fornheselaan is in de kerngroep weinig tot geen draagvlak. Weinig draagvlak is een risico voor soepele besluitvorming door de raad. De provincie heeft daarnaast stelling genomen niet in te kunnen stemmen met deze variant vanwege haar zorgen over de combinatie met de doorfietsroute. Deze variant heeft tot slot de hoogste kosten.

Variant 2: Andreas Foxlaan heeft vanuit verkeerskundig oogpunt gezien niet de voorkeur. Daarnaast is ook voor deze variant geen draagvlak bij de kerngroep en kan de provincie zich niet in deze oplossing vinden.

Variant 3: Dolderseweg, die rechtstreeks over het landgoed Den Engh loopt is voor het RVB niet acceptabel.

Variant 4: Paltzerweg lijkt ook niet direct de oplossing te zijn voor het voorliggende vraagstuk omdat dit meer een doorgaande /sluip -route vanuit Bilthoven naar de N238 faciliteert. Ook voor deze variant is geen draagvlak bij de kerngroep.

Geen verbindingsweg aanleggen blijkt geen mogelijkheid te zijn. Los van de aanpassing die nodig zou zijn aan de Dolderseweg sluit de uitkomst van het stikstofonderzoek deze mogelijkheid uit. Ook heeft de VRU (Veiligheidsregio Utrecht) aangegeven dat een nieuwe verbinding tussen de provinciale weg en het centrum van Den Dolder noodzakelijk is, zodat de opkomsttijd onder de norm van 8 minuten blijft.

Variant Den Engh

Een verbindingsweg die loopt over het landgoed Den Engh is de beste oplossing. We noemen deze mogelijkheid **variant Den Engh**.

Vanuit de kerngroep kan deze variant op instemming rekenen, omdat de leefomgeving van omwonenden minimaal wordt belast. Ook de provincie en ProRail scharen zich achter deze uitkomst.

De exacte route is nader uit te werken in nauwe samenwerking met het Rijksvastgoedbedrijf en deskundigen op het gebied van cultuurhistorie.

We beschouwen dit als de uitkomst van de uitgevoerde verkeerskundige en maatschappelijke studie en de integrale afweging die daarbij hoort, waarbij in samenspel met de omgeving en alle betrokken partijen is en wordt toegewerkt naar een goede en passende oplossing.

8 Herinrichting Centrum

In de toekomst rijdt er minder verkeer door het centrum. Het is geen doorgaande route meer maar een prettige plek waar bezoekers en bewoners graag komen. Daarom wordt het centrum ingericht als een echt verblijfsgebied.

Ontwerpproces

Adviesbureau TAUW heeft in opdracht van de Gemeente een ontwerp gemaakt voor het centrum. De geleverde input door de klankbordgroep en verzamelde gegevens van Antea uit de verkennende fase is daarbij het vertrekpunt geweest.

Aanpak:

- Opstellen Programma van Eisen (uitgangspunten ontwerp)
- Maken meerdere schetsontwerpen waarbij het uitgangspunt is de verschillende functies van het gebied zo prettig mogelijk te combineren.
- Presenteren schetsontwerpen aan de **kerngroep centrum**. Deze schetsontwerpen zijn denkrichtingen, bedoeld om de consequenties van de verschillende mogelijkheden in beeld te brengen.
- Afstemmen met stakeholders en grondeigenaren zoals ProRail, Ahold en ASR.
- Afstemmen met winkeliers over de bevoorrading.
- Parkeertellingen om de parkeerbehoefte in kaart te brengen.
- Input verwerken in een concluderend schetsontwerp voor de herinrichting van het centrum.
- Voorleggen schetsontwerp aan de kerngroep centrum, de klankbordgroep en heel Den Dolder.

De input van de kerngroep centrum op de schetsontwerpen is beschreven in de participatienota.

Schetsontwerp



Er is gekozen om vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het centrum te houden.

Omdat de winkels wel bevoorrad moeten worden komt er een laad- en loshaven aan de Dolderseweg. In de nacht mag vanaf de rijbaan worden geladen en gelost. Langs de Dolderseweg en Paduaweg komen haakse parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk. Wel komen er extra fietsparkeerplekken. De ruimte die overblijft wordt gebruikt voor meer groen, bredere stoepen en meer zitranden.

9 Openbaar vervoer en landbouwverkeer

9.1 Openbaar vervoer

In Den Dolder is één buslijn die gebruik maakt van de huidige spoorwegovergang van de Dolderseweg: buslijn 59. Deze buslijn (vervoerder U-OV) rijdt elke werkdag, om het uur, door het centrum van Den Dolder. De buslijn heeft in totaal drie bushaltes aan de Dolderseweg. Twee hiervan liggen aan de zuidzijde van de spoorovergang en één ligt aan de noordzijde ter hoogte van de Pleineslaan. Na de laatste halte in het noorden van Den Dolder vervolgt de bus zijn route op de N238 in noordelijke richting

De provincie Utrecht heeft als concessieverlener inzicht gegeven in het aantal instappers van de bus op de verschillende haltes in Den Dolder, het gaat om:

- Halte Hertenlaan: circa 3 instappers per werkdag (beide richtingen samen)
- Halte Station Den Dolder: circa 33 instappers per werkdag (beide richtingen samen)
- Halte Pleineslaan: circa 6 instappers per werkdag (beide richtingen samen)

Toekomstige situatie

In de nieuwe situatie zijn de bushaltes geplaatst bij de kruispunten (Noord en Zuid) op de N238. De haltes zijn bereikbaar voor fietsers en voetgangers. De bus rijdt dan niet meer door het centrum.

Nog nader bekeken kan worden of de bus in het geval van een route die aansluit op de Dolderseweg (4-taks) gebruik kan maken van de nieuwe verbindingsweg en of de haltes kunnen worden ingepast aan de Dolderseweg of de nieuwe verbindingsweg.

Belangrijk daarbij is om te vermelden dat de loopafstand tussen treinstation en bushaltes niet veel korter zal zijn dan wanneer ze langs de N238 liggen. En dat de politieacademie en Fornhese in die situatie verder van OV-haltes afliggen.

Kijkend naar de landelijke ontwikkelingen zien we dat er steeds meer routes worden aangepast of verdwijnen uit dorpskernen. Vanuit die ontwikkeling gezien biedt de route langs de provinciale weg een meer toekomstbestendige oplossing voor Den Dolder.

Sociale impact

Het verdwijnen van de bus door het centrum heeft een verwacht negatief effect voor een meer kwetsbare doelgroep. Het gaat dan vooral om ouderen of mindervaliden voor wie de afstand tot de bushaltes langs de provinciale weg onoverkomelijk en dus te ver is. Alternatief vervoer is voor deze doelgroep van belang.

Kijkend naar het aantal gebruikers dan betreft het hier een kleine groep. Deze groep kan in principe een beroep doen op alternatief vervoer zoals de belbus en de regiotaxi. Voor een oplossing op maat is het nodig om deze groep meer precies in kaart te brengen qua omvang en om ook hun verkeersbehoefte te onderzoeken. Dit aandachtspunt wordt verder uitgewerkt in samenspraak met PCOB (Protestant Christelijke Ouderen Bond), het sociaal wijkteam en Meander Omnium. Bezien

moet worden of er een alternatieve mogelijkheid voor openbaar vervoer, voor doelgroepen voor wie het OV daardoor minder goed bereikbaar wordt, nodig en haalbaar is. Naast de loopafstand is ook de sociale veiligheid een aandachtspunt. Bij de loop- en fietsroutes naar de haltes moet hier aandacht voor zijn.

9.2 Landbouwverkeer N238

Voor een beoordeling van de impact van de spoorwegafsluiting op landbouwverkeer is door Antea Group een inventarisatie uitgevoerd naar het huidige gebruik van de spoorwegovergang door landbouwverkeer. Hiertoe zijn agrarische bedrijven en loonwerkers in Den Dolder en uit de omgeving van Den Dolder telefonisch geïnterviewd. Het aantal agrarische percelen in de directe omgeving van Den Dolder is beperkt. LTO geeft aan dat afsluiting van de spoorwegovergang voor agrariërs geen probleem vormt indien een duidelijk aangegeven alternatieve route beschikbaar is voor het landbouwverkeer.

Op grotere afstand heeft een loonbedrijf uit Maartensdijk aangegeven wisselend gebruik te maken met landbouwvoertuigen van de spoorwegovergang. Dit als onderdeel van een route naar Soesterberg. De frequentie wisselt sterk: soms wordt de route een maand niet gebruikt, bij piekmomenten tot 10 keer per dag.

De provincie heeft aangegeven het landbouwverkeer over de N238 niet toe te staan. Dat past niet binnen het geldende beleid. Het landbouwverkeer zal dus moeten omrijden. De provincie werkt overigens aan nieuw beleid omdat landbouwverkeer de afgelopen decennia sterk is veranderd.

Kaart provinciale wegen waar landbouwverkeer mag rijden:



10 Advies

Noord

Het VRI-kruispunt is de enige oplossing die voldoet aan alle uitgangspunten. Het advies is dan ook deze uitkomst over te nemen en tot uitvoering over te gaan.

Zuid

Er is voldoende vertrouwen dat het lukt om met de betrokken partijen tot een route over Den Engh te komen die verkeerskundig en landschappelijk gezien inpasbaar is. Het advies is de route met behulp van deskundigen van genoemde partijen verder uit te werken en daarbij een landschapsarchitect te betrekken.

De exacte route is nader te bepalen, maar moet zoveel mogelijk rekening houden met de cultuurhistorische waarden. Ook is het belangrijk dat de route ruimtelijk inpasbaar is, financieel haalbaar is en draagvlak van bewoners heeft.

De nader te bepalen route heeft de functie van een nieuwe verbinding tussen de provinciale weg en het centrum. Het gaat om een nieuw aan te leggen weg tussen de provinciale weg en de Dolderseweg. Bij voorkeur niet ter hoogte van de Paltzerweg, om te voorkomen dat hier een sluiproute voor verkeer vanuit Bilthoven ontstaat.

Er ligt een kans om de waarde van het landgoed in zijn geheel een impuls te geven. Door restauratie en herstel, het landschappelijk inpassen van de verbindingroute, het verbeteren van de zichtlijnen vanaf de provinciale weg, het landgoed als entree van het dorp en tot slot het vergoten van de waarde voor en betrokkenheid van bewoners.

Er is perspectief en draagvlak om deze oplossing verder uit te werken en te realiseren.

Centrum

Het Schetsontwerp wordt richting realisatie uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp en een technisch ontwerp. In deze fase is er nog ruimte om de feedback op het ontwerp vanuit de kerngroep centrum en de klankbordgroep uit te werken.

Openbaar vervoer

Kijkend naar de landelijke ontwikkelingen zien we dat er steeds meer routes worden aangepast of verdwijnen uit dorpskernen. Vanuit die ontwikkeling gezien biedt de route langs de provinciale weg een toekomstbestendige oplossing voor Den Dolder.

Landbouwverkeer

De provincie heeft aangegeven het landbouwverkeer over de N238 niet toe te staan. Dat past niet binnen het geldende beleid. Het landbouwverkeer zal dus moeten omrijden. Het gaat hierbij om een gering aantal voertuigen. De provincie werkt overigens aan nieuw beleid omdat landbouwverkeer de afgelopen decennia sterk is veranderd.

11 Verantwoording

Verkeer

Toelichting

Om nauwkeurige en betrouwbare verkeersgegevens te krijgen van de verkeerssituatie in Den Dolder, hebben diverse verkeersadviesbureaus verschillende verkeersonderzoeken uitgevoerd. De volgende verkeersonderzoeken zijn uitgevoerd en afgestemd met zowel gemeente als provincie;

- a. Het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng heeft met behulp van het verkeersonderzoeksbureau NDC nog voor de coronaperiode van verschillende wegen in Den Dolder met mechanische verkeerstellingen (slangtellingen) de verkeersintensiteit bepaald. Dit geeft inzicht in hoeveel verkeer er op een bepaalde weg rijdt gedurende een paalde periode van de dag, dan wel van de week.
- b. Het verkeersonderzoeksbureau Meetel heeft onder andere een kentekenonderzoek uitgevoerd rondom het gebied van de spoorwegovergang in Den Dolder. Aan de hand van kentekens zijn de verschillende routes van het verkeer inzichtelijk gemaakt.
- c. Meetel heeft ook tijdens een aantal spitsperioden (dit zijn de drukste perioden van de dag) van een viertal provinciale kruispunten de kruispuntstromen inzichtelijk gemaakt.
- d. Verkeersadviesbureau Antea Group heeft onder andere onderzoek gedaan naar aantallen en soorten vrachtoertuigen t.b.v. het laden en lossen in het centrum van Den Dolder. Ook hebben ze de aantallen landbouwvoertuigen inzichtelijk gemaakt en het aantal personen dat per bushalte is ingestapt en met het openbaar vervoer reist.
- e. Verkeersadviesbureau RHDHV heeft de verkeersgeneratie (het aantal autoritten) van de nieuwe woonwijk WA Hoeve bepaald.
- f. Verkeersadviesbureau Arcadis heeft de verkeersgeneratie van de nieuwe politieacademie bepaald.
- g. Verkeersadviesbureau BonoTraffics bv heeft met behulp van al deze verkeersgegevens die door Goudappel, NDC, Meetel, Antea Group, RHDHV en Arcadis inzichtelijk zijn gemaakt en daarnaast een aantal uitgangspunten, de toekomstige kruispuntstromen op de maatgevende momenten (ochtend- en avondspitsen) van de kruispunten met de provincie bepaald.
- h. BonoTraffics bv heeft op basis van deze maatgevende kruispuntstromen ook de benodigde configuratie van de verkeerslichtenregelingen bepaald. Dat wil zeggen het aantal, soort en lengte van de benodigde opstellengtes per rijrichting van de twee provinciale kruispunten.
- i. Het verkeersadviesbureau Ontwerp en Verkeer heeft deze benodigde configuratie van de verkeerslichtenregelingen op basis van landelijke en provinciale ontwerprijlijnen vertaald naar maatvast kruispuntontwerpen met bijbehorende ontwerpnotities.
- j. Ontwerp en Verkeer heeft ook de verkeerstechnische uitwerking van de verbindingsweg tussen provinciale weg en het centrum van Den Dolder gemaakt. Dat wil zeggen een verkeerstechnisch wegontwerp met bijbehorende ontwerpnotities waarin de onderbouwing van het wegontwerp en gemaakte keuzes zijn toegelicht en verantwoord.

Ontwerpuitgangspunten

- De visie Duurzaam Veilig geldt als uitgangspunt voor alle oplossingsrichtingen die uitgewerkt zijn. Duurzaam Veilig is een breed gedragen visie om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. De visie is door het CROW vertaald naar concrete richtlijnen voor de vormgeving van wegen, die als uitgangspunt voor het ontwerp gehanteerd worden.
- In aanvulling op de landelijke CROW-richtlijnen heeft de provincie Utrecht het document Normalisatie (Provincie Utrecht, 2017) aangedragen. De ontwerpuitgangspunten die in het document Normalisatie beschreven zijn, staan in rangorde boven de CROW-richtlijnen.

Rapporten/memo's

- Antea Group. (2021), Technische rapportage Nieuwe Verbindingen Den Dolder, 25 november 2021
- BonoTraffics bv. (2022), Memo kruispuntenberekeningen Den Dolder, 6 mei 2022
- BonoTraffics bv. (2022), Memo bepalen verkeerscijfers spoorluiting Den Dolder, 4 oktober 2022
- BonoTraffics bv. (2022), Memo verkeersintensiteiten akoestisch onderzoek, 19 juli 2022
- Goudappel Coffeng. (2019), Verkeersveiligheid Drieluik Den Dolder, eindrapport juni 2019 met uitgewerkt maatregelenpakket, 11 juni 2019
- Meetel. (2020), Resultaten visuele tellingen Den Dolder, september 2020
- Ontwerp en Verkeer. (2022), Ontwerpnoot Ontwerp kortsluitroute variant Fornheselaan NVDD, 18 oktober 2022
- Ontwerp en Verkeer. (2022), Ontwerpnoot Ontwerp 4-taks varianten kortsluitroute NVDD, 10 december 2022
- Ontwerp en Verkeer. (2023), Ontwerpnoot Ontwerp VRI kruispunt N238 – Pleineslaan – W.A. Hoeve, 9 januari 2023
- Provincie Utrecht. Wyma, J en Rooijen, K. van Rooijen (2017). Landbouwverkeer, afwegingskader 2017, juni 2017

Ecologie

- Ecofect B.V. (2022). Pleineslaan Den Dolder QuickScan Wet natuurbescherming – definitief 1.1, 19 oktober 2022
- Ecofect B.V. (2022). Nieuwe Verbindingen QuickScan Wet natuurbescherming – definitief, 26 oktober 2022
- Pius Floris Boomverzorging. (2023). Boominventarisatie Nieuwe Verbindingen Den Dolder – definitief, 20 januari 2023

Cultuurhistorie

- Stichting In Arcadië. (2022). Cultuurhistorische effectrapportage (CHER) naar de effecten van de 4 opties Nieuwe Verbindingen Den Dolder kortsluitroutes op de tuin- en parkaanleg van buitenplaats Den Engh bij het project 'Nieuwe verbindingen Den Dolder', 12 december 2022

Milieu

- Peutz B.V. (2023). Project Nieuwe Verbindingen Den Dolder Verkennend geluidsonderzoek, Rapportnummer V 1429-2-RA –, 2 maart 2023
- Peutz B.V. (2023). Notitie Project Nieuwe Verbindingen Den Dolder Quickscan externe veiligheid, ref. TKe/TKe/KS/V 1429-3-NO, 3 februari 2023
- Peutz B.V. (2023). Notitie Project Nieuwe Verbindingen Den Dolder Quickscan trillingen, ref. TKe/TKe/KS/V 1429-4-NO, 9 februari 2023

Centrum

- TAUW (2023), Herinrichting Centrum Den Dolder - Ontwerpnnotitie Aangepast Schetsontwerp, 15 mei 2023