

## Beantwoording vragen uit de chat

Online bijeenkomst Nieuwe Verbindingen Den Dolder op 6 juni 2023

### Algemeen

Vraag	Beantwoording
Ik was te laat thuis en kon pas net het webinar bijwonen, is er een opname die ik kan zien of is er iets op papier te krijgen?	Ja de opname is vanaf 7 juni terug te kijken op <a href="http://www.omzeist.nl/nieuweverbindingen">www.omzeist.nl/nieuweverbindingen</a> . Hier zijn ook het adviesrapport en de participatienota te vinden.
De Nieuwe Verbindingen Den Dolder zijn ook van belang voor de bewoners van Bosch en Duin. Waarom zijn zij niet geïnformeerd over deze webinar ?	De uitnodiging is verstuurd naar alle inwoners van Den Dolder. Verder is de uitnodiging verstuurd met de digitale nieuwsbrief (ruim 600 abonnees) en geplaatst op dendolder.nl.
Graag ook de bewoners van Bosch en Duin meenemen in de communicatie en informatievoorziening!	Dat is een aanbeveling die we ter harte zullen nemen.

### Totaal

#### Provinciale weg

Vraag	Beantwoording
<b>Snelheid tussen kruispunten:</b> Wordt de nieuwe snelheid tussen de beide knooppunten bij de N238 ook 60 km/h, of alleen bij beide knooppunten?  Gaat de snelheid tussen afslag noord en zuid volledig naar 60 km/uur? Kan de snelheid in de tunnelbak ook 60 km worden?	De snelheid wordt alleen bij beide kruispunten 60 km/h, niet ter hoogte van het spoorviaduct. Daar blijft de snelheid 80 km/h, zoals deze nu ook is. De weg N238 is door Provinciale Staten in het netwerkperspectief 2022 vastgesteld als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/h. Afwijken kan, indien noodzakelijk, alleen bij de kruispunten.
<b>Geluidshinder:</b> Door aansluiting van woningbouw WA Hoeve zal het verkeer op Provinciale weg toenemen. Wordt er nog iets gedaan aan de toename van geluid met name gedeelte Pleineslaan tot Vijverhof (brandweerkazerne)?  Wat wordt er gedaan aan de extra verkeersdruk en daarbij horende geluidsoverlast, veiligheid en leefbaarheid door politieacademie en nieuwe woonwijk ter hoogte van de brandweer? De geluidsnorm wordt al ruim overschreden, dit zal alleen maar toenemen door de extra verkeersdruk. 60 km per uur op de N238 tussen Vijverhof en Boerderijlaantje zou een deel van de overlast en onveilige situaties oplossen. Het is nog een betere	De provincie is bezig met een trajectstudie over het deel van de N238 tussen het kruispunt met de N234 en de rotonde Hertenlaan. Daarin wordt ook een akoestisch onderzoek meegenomen. In dat onderzoek wordt gekeken naar de toekomst, dus met de nieuwe intensiteiten. Wat daaruit komt is nog niet bekend, zijn er maatregelen nodig, dan worden die zeker meegenomen.  Zie ook antwoord vorige punt, de N238 is en blijft een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/h. Leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn twee onderwerpen die hoog op de agenda staan en dus is dit een onderdeel van de studie. In het najaar wordt

oplossing dat de maximumsnelheid over gehele N238 60km per uur wordt.	bekend welke maatregelen worden voorgesteld. Daar komt nog participatie over.
<p><b>Doorstroom:</b> Wat is het effect op de doorstroom van het verkeer tussen een kruispunt (advies) en een verlaagde provinciale weg?</p> <p>Straks twee verkeerslichten extra in de route, komt er ook een 'groene golf' in de afregeling?</p> <p>Krijg je dan niet heel veel stoplichten? Pleineslaan, nieuwe aansluiten en Fornhese.</p>	Doelstelling in dit project is een goede doorstroming te behouden en tegelijkertijd de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen/ te verbeteren. De kruispunten Pleineslaan en verschoven Fornheselaan (bestaande kruispunt Fornheselaan vervalt) krijgen verkeerslichten en die worden op elkaar afgestemd. Of dat met een groene golf wordt, weten we nu nog niet.
<p><b>Weginrichting:</b> Wordt de provinciale weg alleen t.h.v. het kruispunt 4-6-8 baans?</p> <p>Waar wil de Provincie dat tweede kruispunt inrichten?</p>	De weg N238 blijft gewoon een weg met één rijbaan en twee rijstroken (per rijrichting één rijstrook). Bij de kruispunten waar verkeerslichten zijn komen er opstelstroken. Dit is afhankelijk van het verkeersaanbod. Voor de N238 zullen dit waarschijnlijk vier opstelstroken zijn, namelijk twee voor rechtdoor en één voor linksaf en één voor rechtsaf.
Ik zie dat je vanaf de Pleineslaan in de toekomst recht kunt oversteken. Heeft dat ook invloed op bijvoorbeeld het voortbestaan van het kruispunt bij de brandweerkazerne?	Het kruispunt bij de brandweerkazerne (Vijverhof) blijft sowieso bestaan. Momenteel is de Provincie Utrecht op de vormgeving van het kruispunt aan het studeren, aangezien ook daar meer verkeer gaat rijden als gevolg van de woningbouw bij de WA Hoeve.

### Gerelateerde projecten

Vraag	Beantwoording
<p><b>Doorfietsroute:</b> Hoe zit het met het snelfietspad Amersfoort – Utrecht</p> <p>Is er ook gekeken naar een andere route voor de doorfietsroute?</p>	De juiste benaming is inmiddels doorfietsroute geworden. Deze loopt via de Paltzerweg (al gerealiseerd), Baarnseweg en de Andreas Foxlaan (ontwerpfase) over het spoorviaduct richting Amersfoort. Deze route is vastgesteld, waarbij vooraf zeker diverse routes zijn bekeken, maar voor deze route is gekozen.

### Participatie

Vraag	Beantwoording
Hoe vinden jullie dat het participatieproces is verlopen?	<p>Wij kijken daar met een goed gevoel op terug. We zijn gestart in Coronatijd en moesten dus noodgedwongen digitaal met elkaar optrekken. Desondanks is het toch gelukt om in contact te blijven met een grote groep bewoners. Het was fijn dat we verderop in het proces weer fysiek met elkaar om tafel konden.</p> <p>Een grote groep bewoners is betrokken</p>

	<p>geweest. De samenwerking was constructief en we zijn de bewoners zeer dankbaar voor alle tijd die ze hebben vrijgemaakt.</p> <p>Waar het schuurde was het verschil van visie over de invulling van de opdracht. Aangedragen oplossingen en/of zaken die buiten de scope van de gemeentelijke opdracht vielen bleven buiten beschouwing. Dit heeft gezorgd voor een toenemend gevoel van onbehagen bij enkele leden van de kerngroep. Ondanks dat het schuurde is er steeds begrip geweest voor een ieders positie binnen dit proces.</p>
<p>Waarom is er niemand uit de kerngroep uitgenodigd die tegen het advies is?</p>	<p>Alle leden van de twee kerngroepen zijn uitgenodigd om tijdens het webinar aanwezig te zijn. Dat heeft geresulteerd in één aanmelding. We hadden ook graag iemand vanuit de kerngroep centrum aan tafel gehad. Er was kort voor het webinar nog wel een aanmelding maar in de hectiek van de voorbereiding is het toen niet meer gelukt om deze bewoner te betrekken bij de voorbereidingen. Tijdens het webinar is overigens wel benoemd dat er geen unaniem standpunt was maar dat het merendeel van de kerngroep zich kon vinden in het advies. In de participatienota staan alle feedback en visies opgenomen. We willen deelnemers niet buitensluiten of een eenzijdig verhaal brengen. We realiseren ons goed dat er geen oplossing is waar iedereen tevreden over is en juist dat proces willen we open delen.</p>
<p>En waar zijn de bewoners dan als stakeholder?</p> <p>We horen alleen maar Rijksvastgoedbedrijf en politieschool en niets over de betrokken bewoners die er last van krijgen. Die krijgen alle lasten namelijk.</p>	<p>De bewoners zijn als stakeholder betrokken tijdens de gehele periode. Hun inbreng is net zo waardevol en noodzakelijk geweest als die van de andere stakeholders.</p>
<p>Hoeveel mensen zitten/ zaten er in de klankgroep? Zat daar ook vertegenwoordiging in van de bewoners uit het betrokken gebied?</p> <p>Voor zover bekend is geen enkele bewoner aan dat deel van de Dolderseweg om input gevraagd. Uit de klankbordgroep is hier geen positief advies op gegeven. Waarom dan toch dit advies?</p>	<p>In de klankbordgroepen tijdens de verkennende fase zaten 67 bewoners, ondernemers en winkeliers. In de kerngroep zaten 13 deelnemers, in de kerngroep centrum zaten ook 13 deelnemers (winkeliers en bewoners van het centrum). De klankbordgroepen vormden een mooie vertegenwoordiging uit heel den Dolder, Noord, Zuid en Centrum. Bewoners hebben zichzelf aangemeld na ontvangst van de huis-aan-huis brief die in heel Den Dolder is verspreid. Daarnaast is tijdens het eerste webinar op 15 december 2020 de oproep gedaan aan alle inwoners om zich aan</p>

	te melden voor het participatietraject. Ook vijf bewoners van de Dolderseweg hebben deelgenomen aan de klankbordgroepen.
--	--

## Totaal

Vraag	Beantwoording
<p><b>Hulpdiensten:</b> En nog wel benieuwd in hoeverre er in de afsluiting van de overweg en aansluiting zuid is gevraagd naar de visie van de VRU en dan met name de brandweer. De brandweerpost in Den Dolder bevindt zich ten noorden van het dorp langs de N238. Een deel van de (vrijwillige) bezetting van deze post zal met deze wijzigingen te maken krijgen met een langere opkomsttijd bij incidenten. Daarnaast zal de aanrijtijd naar delen van Den Dolder zuid (waaronder het centrum) aanzienlijk langer worden met geadviseerde wijzigingen.</p>	<p>Met de VRU (brandweer), maar ook de RAVU (ambulance) is gesproken over de verschillende varianten. De VRU heeft aangegeven dat een nieuwe verbinding noodzakelijk is zodat de opkomsttijd onder de norm van 8 minuten blijft bij een prioriteit 1 melding. Dit heeft onder andere te maken met vrijwilligers ten zuiden van het spoor die de brandweerpost aan de Vijverhof moeten kunnen bereiken.</p>
<p><b>Besluit gemeenteraad:</b> Het advies is dus nog niet klaar? Waar gaat de gemeenteraad dan over beslissen?</p> <p>Stel dat er geen overeenkomst mogelijk is met het rijksvastgoedbedrijf over landgoed Den Engh. WAT DAN? Gaat dan alles niet door of is na het raadsbesluit de afsluiting van de spoorwegovergang deze afsluiting definitief?</p> <p>Gaat Raad dan voor Zuid een voorwaardelijk besluit moeten gaan nemen?</p> <p>Komt er voordat de gemeenteraad besluit nog een formele inspraakronde (zienswijzen)?</p>	<p>Voor Noord en Centrum is een concrete oplossing beschikbaar waar het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad over kunnen besluiten. Voor Zuid komt vanuit het onderzoeks- en participatietraject een advies voor nader onderzoek naar voren. De gemeenteraad wordt gevraagd dit advies over te nemen en daarmee het vervolgonderzoek te starten. Het vervolgonderzoek zal in nauwe afstemming met onder andere het Rijksvastgoedbedrijf doorlopen worden. Daar worden vanzelfsprekend ook andere belanghebbenden vanuit Den Dolder bij betrokken.</p> <p>De gemeenteraad heeft in 2019 al besloten dat de spoorwegovergang afgesloten moet worden. De definitieve afsluiting kan alleen pas plaatsvinden wanneer ook de benodigde verkeersmaatregelen in de rest van Den Dolder zijn uitgevoerd. Daar valt de auto-ontsluiting vanaf de zuidkant ook onder.</p> <p>De behandeling van het advies bij de gemeenteraad verloopt via het gebruikelijke traject, waarbij via de Ronde Tafel ook ruimte is voor inbreng vanuit iedereen die wil meepraten.</p> <p>De juridische procedure, waarbij officiële zienswijzen kunnen worden ingediend, is</p>

	nog niet gestart. Daarover vindt later besluitvorming plaats en zal dan ook weer (uitgebreid) gecommuniceerd worden.
<b>Vervolg/ realisatie:</b> Wat is de verwachting dat deze plannen zijn gerealiseerd?	Dat is moeilijk te zeggen. Er moet na besluitvorming door de raad nog een vergunningentraject worden doorlopen. Hoelang dit duurt is nu niet te zeggen.
<b>Integraliteit:</b> De drie onderdelen staan niet los van elkaar. Wat betekent dit voor totale proces als de zuid oplossing zo gecompliceerd is?  Is dit plan een onderdeel van een integrale visie in combinatie met de ontwikkeling WA Hoeve en de politieacademie?	In 2019 heeft de raad aangegeven dat voor dit verkeerskundige vraagstuk ook de grotere ontwikkelingen moesten worden meegenomen. Vanwege de omvang en complexiteit zal het hele proces gefaseerd worden uitgevoerd. De oplossing voor de zuidkant heeft wellicht iets langer tijd nodig, maar los van het afsluiten van de overweg moeten zowel in noord als in zuid aanpassingen gedaan worden vanwege de WA Hoeve en politieacademie.  Een visie voor de ontwikkeling van heel Den Dolder wordt door de kerngroep ook geadviseerd. We zullen dit de raad ook meegeven. Maar een dergelijke visie was niet de opdracht voor dit verkeersvraagstuk.
<b>Circulatie verkeer:</b> Is er gekeken hoe het verkeer van Den Dolder naar Zeist wordt afgewikkeld? Is het idee dat de vrachtwagens door Bosch & Duin gaan rijden? Op dit moment zien wij ook steeds meer vrachtwagens over deze hoofdader door B&D lopen.	Er is gekeken naar hoe het verkeer als gevolg van het sluiten van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer in de toekomst zal gaan rijden. Daarbij is ook gekeken naar het verkeer als gevolg van toekomstige ontwikkelingen als de WA-Hoeve, de politieacademie en de autonome groei (o.a. kleinere ontwikkelingen in de omgeving). Alleen voor verkeer met een bestemming in het gebied is het de bedoeling dat dat verkeer gebruik maakt van die wegen. De provinciale wegen zijn bedoeld voor doorgaand verkeer. Daarom is het ook belangrijk dat de provinciale wegen ingericht worden ter bevordering van de doorstroming en de wegen in en rond Den Dolder, waaronder ook Bosch en Duin, juist niet ingericht worden ter bevordering van de doorstroming.
<b>Verkeersgegevens:</b> Is de verkeersdruk van de nieuwe bewoning op de WA-terrein al meegenomen in het plan?	Ja er is gerekend met het worst case scenario. Inclusief de nieuwe woningen op de WA-Hoeve en de komst van de politieacademie. Verder is ook nog de autonome groei van het autoverkeer voor de toekomstige situatie meegenomen.

<p>Metingen zijn verricht in coronatijd.</p>	<p>Er is gewacht met de verkeerstellingen tot na de eerste lockdown. Daarnaast is ook nog een coronacorrectie toegepast, omdat we er rekening mee hebben gehouden dat ook na de lockdown meer mensen vanuit huis zouden werken. De verkeerscijfers zijn dus aangepast naar de reguliere drukke spits perioden.</p>
<p><b>Dolderseweg:</b> Blijven alle verkeersdrempels gehandhaafd?</p>	<p>Ja. Wij gaan ervan uit dat hiermee de stevige drempels op de Dolderseweg worden bedoeld. 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.</p>
<p><b>Kosten:</b> Hoeveel gaat het kosten en wie betaalt de rekening?</p>	<p>Er wordt een kostenberekening uitgevoerd. Daarnaast wordt gewerkt aan een kostenverdelingsystematiek. Partijen die een extra aansluiting wensen moeten daar namelijk ook voor betalen.</p>
<p><b>Leefbaarheid:</b> Komt er meer geluidsoverlast in het dorp en is dit dan verbetering van de leefbaarheid?  Hoeveel kilometers worden er straks extra per dag gereden en is dit dan duurzamer?</p>	<p>De geluidssituatie in Den Dolder verandert door de plannen. Op enkele plekken neemt het verkeer af door de afsluiting van de spoorwegovergang, op andere plekken neemt het verkeer toe (en daarmee het geluid) door de ingrepen.</p> <p>Door middel van uitgebreid onderzoek is in beeld gebracht wat de geluidseffecten zijn van de verschillende scenario's. Daarbij is naar de situatie nu en in de toekomst gekeken. Om het onderzoek volledig te maken zijn daarbij ook de ontwikkelingen van de WA-hoeve en de Politieacademie meegenomen. De geluidsgegevens zijn beschikbaar voor een ieder om in te zien.</p>
<p><b>Veiligheid:</b> Waarom wordt het veiliger als straks al het verkeer de snelfietsroute kruist?</p>	<p>In de huidige situatie rijdt er ook doorgaand verkeer over de spoorwegovergang. Dit verkeer zal straks niet meer door Den Dolder rijden, maar over de provinciale weg waar dit doorgaande verkeer hoort te rijden. De hoeveelheid verkeer die straks de doorfietsroute kruist is niet dusdanig hoog dat dit niet veilig kan. De verkeerssituatie is vergelijkbaar met de hoeveelheid verkeer dat nu op de Dolderseweg rijdt. Het verkeer</p>

	kan veilig gebruik maken van de nu aanwezige gelijkwaardige kruispunten van de Dolderseweg. De inrichting van het kruispunt met de doorfietsroute is dus wel belangrijk, maar dit kan verkeersveilig wanneer de snelheid van het verkeer laag is.
Kan het spoor ook opgehouden worden tot er een beter alternatief is dan dit waardeloze plan?	In 2019 is al besloten dat het spoor in de toekomst dicht gaat voor gemotoriseerd verkeer. Hiervoor moeten eerst het kruispunt aan de noordkant en de oplossing aan de zuidkant gerealiseerd zijn en het centrum zijn aangepast. Pas daarna kan de spoorwegovergang worden afgesloten.
Er gaan geruchten dat Remia haar fabriek zou willen verplaatsen. Welk effect zou dit hebben op deze plannen? Zeker gezien de lange doorlooptijd van de nieuwe verbindingen...	We anticiperen niet op eventuele toekomstige ontwikkelingen, maar zijn in deze studie uitgegaan van de huidige situatie en de reeds bekende ontwikkelingen.
Welke concessies zijn er gedaan?	Welke concessies zijn gedaan is een vrij ruim begrip. Dit kunnen concessies zijn binnen de discipline verkeer, maar ook concessies tussen verschillende disciplines. Op de provinciale kruispunten is bijvoorbeeld de snelheid teruggebracht naar 60 km/h, vanwege de verkeersveiligheid én het benodigde ruimtebeslag. Dit is slechts een voorbeeld.

## Noord

Vraag	Beantwoording
Op dit moment is het een t-splitsing. Nu een kruispunt. Waar leidt de nieuwe weg naartoe?	Er is een extra aansluiting naar de toekomstige woonwijk op het terrein van de WA-Hoeve
Hoeveel meter voorafgaand en na de kruising wordt een 60 km zone en wanneer wordt het weer 80 km? Waar begint en eindigt de 60 km zone?	De verlaging van de snelheid van 80 km/h naar 60 km/h komt op die plekken waar in het wegontwerp een logische overgang kan worden gemaakt. Dit zal voorafgaand aan het kruispunt ter hoogte van de opstelstroken zijn en na het kruispunt ter hoogte zijn waar van twee recht doorgaande rijstroken weer naar een rijstrook wordt overgegaan. Overigens wordt het geen zone 60 km/h, maar een solitaire 60 km/h weggedeelte. Een zone is namelijk bedoeld voor verblijfsgebieden. De provinciale weg is geen verblijfsweg, maar een weg om door te stromen. De snelheid kan dus hetzelfde zijn (beide 60 km/h), maar de inrichting is wezenlijk anders.
<b>Kruispunt Pleineslaan/ Dolderseweg:</b>	De kruispuntvorm is een gelijkwaardig kruispunt op een plateau. Dit is een

<p>Hoe ziet het kruispunt bij de Pleineslaan en Dolderseweg nabij de kerk eruit? Komen er ook verkeerslichten op de kruising Pleineslaan/Dolderseweg?</p> <p>Hoe is de voorrangsregeling met Pleineslaan en oude Dolderseweg?</p>	<p>standaard kruispuntoplossing tussen twee erftoegangswegen in een verblijfsgebied. Het kruispunt Pleineslaan – Dolderseweg wordt dan ook als een gelijkwaardig kruispunt ingericht, voorzien van een fysiek plateau. Het gelijkwaardig kruispunt kan de verwachte hoeveelheid verkeer ook in de toekomst goed verwerken.</p> <p>De bestaande fietspaden in één richting langs de Pleineslaan zijn in het ontwerp vervangen door een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Pleineslaan. In het adviesrapport zijn visuals opgenomen van dit kruispunt.</p>
<p>Op de impressie lijkt weinig ruimte op de "tweede" kruising (Pleineslaan/Dolderseweg).</p> <p>Kan vrachtverkeer Remia hier ook veilig overheen i.c.m. langzaam fietsverkeer (school)?</p>	<p>Dit aandachtspunt is ook ingebracht in de kerngroep. Het vrachtverkeer kan hier veilig overheen in combinatie met het overige verkeer. Het blijft een uitdaging om het kruispunt zo groot te maken dat vrachtverkeer er gebruik van kan maken, maar tegelijkertijd ook het kruispunt zo compact mogelijk te maken dat weggebruikers met lage snelheid over het kruispunt gaan. Dit resulteert onder andere in gedeelten van het kruispunt die overrijdbaar zijn voor vrachtverkeer, maar niet comfortabel voor personenauto's en daarnaast een fysiek plateau om de snelheid op het kruispunt laag te houden. De verkeerssituatie wordt zo duidelijk mogelijk gemaakt, door zo min mogelijk te regelen. De algemene verkeersregels zoals bestuurders van rechts hebben voorrang, zullen hier van toepassing zijn.</p>
<p><b>Alternatieve oplossing (rotonde):</b> Ronde was geen optie?</p> <p>Waarom is er i.p.v. verkeerslichten niet voor een rotonde gekozen?</p> <p>Waarom is er niet gekozen voor een rotonde, zoals een stukje verder op dezelfde provinciale weg, aan de andere kant van Den Dolder?</p>	<p>Een turborotonde of een kruispunt met verkeerslichten zouden hier allebei een goede oplossing zijn. Vanwege de noodzaak om kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) bij een turborotonde ongelijkvloers (via brug of tunnel) te laten oversteken, was een turborotonde daarom niet in te passen.</p> <p>Een kruispunt met verkeerslichten past wel en kan al het verkeer veilig afwikkelen. Voetgangers en fietsers kunnen dan namelijk wel veilig gelijkvloers oversteken.</p>



## Zuid

Vraag	Beantwoording
<p>Stukje zuidelijker de aansluiting met Den Engh, verdwijnt dan het bruggetje over de provinciale weg?</p>	<p>Ja, die verdwijnt helaas. Door de benodigde verbreding van het kruispunt met opstelstroken kan het bruggetje niet behouden blijven. Op het kruispunt zelf komt wel een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers.</p>
<p>Waarom geen ontsluiting aan de zuidkant via de Hertenaan-west? Als je over het landgoed gaat, komt het verkeer toch ook bij die bewoners achter langs?</p>	<p>Dat heeft onder meer te maken met de benodigde ontsluiting van de Politieacademie (en het bedrijventerrein Fornhese). Vanwege de belangrijke ontsluitende functie van de provinciale weg kan er geen <i>extra</i> kruispunt worden gerealiseerd. De ontsluiting van de oostzijde (Politieacademie en bedrijventerrein) moet dus gecombineerd worden met de ontsluiting van de westzijde (Den Dolder Centrum en verder).</p> <p>Ter hoogte van de Hertenaan-West is geen ruimte op eigen gronden (van gemeente, provincie of stakeholders) voor een ontsluiting aan de oostzijde richting de Politieacademie en het bedrijventerrein.</p>
<p>Het advies is om een nieuwe weg aan te leggen over het landgoed rekening houdend met aspecten als natuur, leefbaarheid en cultuur erfgoed. Kunt u uitleggen waarom een fors stuk natuur en erfgoed opofferen voor een nieuwe weg i.p.v. het alternatief over bestaande wegen beter is?</p>	<p>Het alternatief over bestaande wegen wordt vanwege impact van het extra verkeer op de leefbaarheid door de bewoners uit de kerngroep en de direct aanwonenden niet acceptabel gevonden. De provincie heeft moeite met dit alternatief vanwege de combinatie met de doorfietsroute.</p>
<p>Over de leefbaarheid: dit advies houdt in dat er fors meer verkeer over een luwteweg (Dolderseweg) gaat komen (verkeer van noord naar zuid, vrachtverkeer, verkeer uit Den Dolder die nu via de overgang het dorp uit rijden en straks via de nieuwe ontsluitingsweg zullen moeten rijden). Dat betekent een enorme impact op de leefbaarheid voor dat deel van de Dolderseweg. Op welke manier is daar rekening mee gehouden in dit advies?</p>	<p>Op de Dolderseweg zelf is de toename van het verkeer relatief beperkt. Er is nu ook sprake van doorgaand verkeer, over de spoorwegovergang. Dat doorgaande verkeer rijdt straks wanneer de spoorwegovergang afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer niet meer over de Dolderseweg, maar over de provinciale weg waar dit doorgaande verkeer hoort. De verkeersaantallen op de Dolderseweg blijven daardoor min of meer gelijk en dit verkeer bestaat straks alleen nog uit</p>

	bestemmingsverkeer. Daarbij heeft de Dolderseweg ook een breder wegprofiel (met afstand tot de woningen) dan bijvoorbeeld de Andreas Foxlaan.
Waarom wordt de weg in Zuid niet gesplitst in tweeën door bestaande wegen. Dus niet al het verkeer door 1 straat maar splitsen in tweeën	Hoe de weg over het landgoed wordt ingepast is op dit moment nog niet bekend.
Oplossing: Laat verkeer naar Zuid wel over het spoor (geen probleem met de spoorbomen). Laat verkeer naar Noord over de Hertenlaan West gaan.	Gemotoriseerd verkeer over het spoor is geen optie. De belangrijkste veiligheidsmaatregel voor langzaam verkeer op de overweg is het vervangen van de halve slagbomen voor hele slagbomen. Dat kan niet zolang er gemotoriseerd verkeer over de overweg blijft rijden. Dit verkeer moet namelijk altijd kunnen wegrijden van het spoor waardoor halve slagbomen noodzakelijk blijven. Het verkeersonveiligheidsaspect zou daarmee in stand blijven.
Hoe gaat de weg over landgoed Den Engh lopen?	Dat is nog niet bekend, maar onderwerp van nader onderzoek. In dat onderzoek werken we samen met het Rijksvastgoedbedrijf (de eigenaar van Den Engh) en zullen vanzelfsprekend ook andere belanghebbenden vanuit Den Dolder worden betrokken.
Of de doorrijroute volgens het advies gaat lopen hangt eigenlijk af of de eigenaren van landgoed Den Engh instemmen. Hoe groot in procenten is de kans dat zij gaan instemmen?	Het Rijksvastgoedbedrijf is eigenaar van landgoed Den Engh. In nauwe samenwerking met het Rijksvastgoedbedrijf werken we verder aan het vervolgonderzoek met als doel te komen tot een route over het landgoed. Een procentuele inschatting van de kans van slagen is niet te geven. Maar zowel de gemeente als het Rijksvastgoedbedrijf zouden hier niet voor kiezen wanneer er op voorhand geen kans van slagen is.
Blijft stoplicht bij Fornhese bestaan?	Het kruispunt wordt verplaatst en anders vormgegeven met meerdere rijstroken en oversteekplekken voor fietsers en voetgangers. Het kruispunt komt door deze gewijzigde vormgeving ook meer naar het zuiden te liggen. Op dit kruispunt met verkeerslichten komt ook een nieuwe aansluiting naar het Fornhese terrein en een toegangsweg naar de Politieacademie.
Wat is de reden waarom geen gebruik kan worden gemaakt van de rotonde zuidelijker tussen Den Dolder en Huis ter Heide/Bosch en Duin?	Wanneer de spoorwegovergang wordt afgesloten en er geen kortere route tussen het centrum en de N238 komt, wordt de verkeersintensiteit op de oude Dolderseweg richting de aansluiting met

<p>Kun je mogelijk nogmaals uitleggen waarom verkeerskundig het zuidelijke kruispunt noodzakelijk is? De rotonde volgt al snel. Is er geen ruimte meer voor een No Go?</p>	<p>de rotonde Hertenlaan steeds drukker. Al het verkeer ten zuiden van het spoor moet dan via deze route ontsloten worden.</p> <p>De bestaande weginrichting van de Dolderseweg zou met de toegenomen verkeersintensiteit niet meer volstaan. Bovendien gelden er andere inrichtingsnormen bij hogere verkeersintensiteiten. Om auto- en fietsverkeer dan veilig te laten samen gaan zijn vrij liggende fietspaden nodig. Voor een herinrichting van de Dolderseweg is geen ruimte en vanuit de functie van de weg gezien is dit ook niet gewenst.</p> <p>Ook zal de oude Dolderseweg dan voor een ongewenste barrière in Den Dolder gaan zorgen. Verkeerskundig gezien is het niet realiseren van een verbindingsweg daarom geen optie.</p> <p>Los van de aanpassing die nodig zou zijn aan de Dolderseweg sluit de uitkomst van het stikstofonderzoek deze mogelijkheid uit. Ook heeft de VRU (Veiligheidsregio Utrecht) aangegeven dat een nieuwe verbinding tussen de provinciale weg en het centrum van Den Dolder noodzakelijk is, zodat de opkomsttijd onder de norm van 8 minuten blijft.</p>
<p>De Nieuwe Dolderseweg ligt lager dan het maaiveld van de beoogde aansluiting. Hoe gaat het plan daarmee om?</p>	<p>Doordat het kruispunt meer naar het zuiden wordt verplaatst komt het kruispunt hoger en daarmee meer richting het maaiveld te liggen. In het schetsontwerp is hier op hoofdlijnen naar gekeken. Bij de vervolgfase moet dit nauwkeuriger worden ingemeten.</p>
<p>Hoeveel bomen moeten er worden gekapt voor de nieuwe route over landgoed Den Engh? En gaat dit ruimschoots gecompenseerd worden?</p>	<p>Het aantal te kappen bomen is afhankelijk van hoe de route loopt. We hebben inzicht in het totale aantal bomen langs de provinciale weg en de monumentale bomen op landgoed Den Engh. Voor bomenkap gelden compensatieregels. Dit wordt betrokken bij het vervolgonderzoek.</p>
<p>Dat is nu (met dit advies) nog steeds zo dat er een aanpassing nodig is aan de Dolderseweg?</p>	<p>Ja en nee. Het is de bedoeling dat in het kader van de leefbaarheid in het centrum de Dolderseweg in het centrum (tussen spoor en Eekhoornlaan) wordt heringericht. Vanwege de doorfietsroute wordt ook het kruispunt met de</p>

	Baarnseweg – Andreas Foxlaan op de Dolderseweg aangepast. Het is de bedoeling dat de nieuwe weg over het landgoed tussen de Baarnseweg en Paltzerweg op de Dolderseweg aansluit met een nieuw kruispunt op de Dolderseweg, zodat dit relatief kort bij het centrum is. Hiermee wordt de Dolderseweg richting het centrum over een groot gedeelte nieuw ingericht.
Wat zijn de dan de technische opties waar het kruispunt komt te liggen in het zuiden?	Het provinciale kruispunt aan de zuidkant van het spoor wordt richting het zuiden verplaatst. Dit vanwege de technische inpasbaarheid (dwangpunten) tussen de constructie van het spoorviaduct en particuliere eigendommen ter hoogte van de huidige fiets- en voetgangersoversteek Hertenaan-West. Voor meerder opstel- en rijstroken is ruimte in de breedte nodig.
Zonder doorfietsroute was het dan wel mogelijk om een ontsluiting via de Andreas Foxlaan te laten lopen?	Ook zonder doorfietsroute was het niet mogelijk om de verbinding naar het centrum via de Andreas Foxlaan met tweerichtingsverkeer te laten lopen, zonder dat particuliere eigendommen benodigd zijn.
Kan de Zuid toegang via de A. Foxlaan gecombineerd worden met de provinciale fietsroute ?	Ja dat is in principe mogelijk. De provincie heeft echter aangegeven dit onwenselijk te vinden.
Het landgoed is gewoon opengesteld.	Het landgoed is in gebruik bij het ministerie van Justitie. Overdag is het terrein door hen toegankelijk gemaakt, maar in de avondperiode niet. Ook behoudt het ministerie zich het recht voor het terrein weer af te sluiten, wanneer dat vanuit bijvoorbeeld vandalisme en vervuiling nodig blijkt.
Is al gekeken naar de natuur- en milieueffecten van het alternatief door het landgoed, dat wel degelijk ook cultuurhistorische en ecologische waarden heeft?	Ja er zijn onderzoeken gedaan naar de impact op milieu, ecologie, bomen en cultuurhistorie. De onderzoeken zijn beschikbaar voor iedereen. (Ze kunnen worden opgevraagd via <a href="mailto:nieuweverbindingen@zeist.nl">nieuweverbindingen@zeist.nl</a> ) Deze moeten nog verder worden verdiept wanneer bekend is hoe de route exact gaat lopen.
Hoeveel opties zijn er voor route over landgoed Den Engh?	Ligt er aan hoe je 'opties' definieert. In principe zijn de opties oneindig wanneer elke kleine aanpassing een optie is. Kruispunt provincie ligt min of meer vast en ook kruispunt richting centrum tussen Baarnseweg en Paltzerweg, waarbij deze

	zo dicht mogelijk naar Baarnseweg zal komen te liggen. De 'opties' zijn in die zin dus beperkt.
--	---

## Centrum

Vraag	Beantwoording
Hoe zorgen jullie ervoor dat mensen niet op de P+R gaan staan en dan gaan shoppen in het winkelgebied? Het is immers snel oversteken en minder omrijden met de auto.	Alle parkeerplekken zijn openbaar. De parkeerplekken in het centrumgebied liggen dichterbij de winkel, zodat je wanneer je bij de P+R parkeert ook langer onderweg bent. In de huidige situatie zal dit gedrag misschien ook al zo zijn wanneer de spoorwegovergang dicht is vanwege een passerende trein. Men kan er dan ook voor kiezen de auto bij de P+R te zetten.
Ik zie een fietsenstalling tegen het terras van Hero (v.h. Egelantier), lijkt mij minder leuk voor het uitzicht vanaf het terras...	In de huidige situatie staan op deze plek auto's geparkeerd. In het voorstel wordt tussen terras en fietsenstalling een groenvoorziening voorgesteld. De exacte invulling wordt bij de verdere uitwerking meegenomen. De locatie van de fietsenstalling kan hierdoor mogelijk ook nog wijzigen.
Is er nog iets meer detail te laten zien van hoe de spoorwegovergang eruit komt te zien?	ProRail is verantwoordelijk voor het ontwerp van de spoorwegovergang. Dit is een vrij technische uitwerking waar onder andere de locatie van de spoorwegbomen en lichten moet komen te staan. Dit ontwerp wordt meegenomen/ aangesloten op het ontwerp van het centrum. Dit is een continu ontwerpproces waarbij in de volgende fase verder over wordt geparticipeerd.
Waarom kunnen we in Den Dolder niet wat ze in Bilthoven kunnen: ondertunnelen.	Deze vraag is ook tijdens het participatieproces gesteld. Er is daarop toegezegd nog eens te kijken naar de mogelijkheid van ondertunneling van de spoorwegovergang. Movares heeft deze mogelijkheid al eens onderzocht ter hoogte van de Fornheselaan.  Aanvullend zijn nog twee mogelijkheden geschetst. 1. Ondertunneling van de spoorwegovergang zelf (dus op de Dolderseweg). 2. Tunnel net als in Bilthoven (uitkomend op terrein Remia)  Op de schetsen wordt zichtbaar dat deze mogelijkheden niet inpasbaar zijn.
Is van die oplossing voor de Eekhoornlaan ook een schets/tekening te zien?	Op het schetsontwerp is de laad- en losplek te zien. Deze ligt aan de Dolderseweg buiten de rijbaan tegenover de Eekhoornlaan (dus niet in de Eekhoornlaan zelf).

<p>Waar komt de laad- en losplek op de Eekhoornlaan?</p>	
<p>Wordt deze manier van laden/lossen ook ondersteund door de ondernemers en winkels als Kruidvat. Is dit geen risico op verarming van het aantal winkels in het centrum van Den Dolder.</p> <p>Hoe reëel is het volgens jullie dat leveranciers gebruik gaan maken opstelplaats voor vrachtwagens?</p>	<p>In aanvulling op deze plenaire sessie zijn er aanvullende gesprekken geweest met winkeliers over de bevoorrading van hun winkels. Dit om inzicht te krijgen in de hoeveelheid en soort vrachtverkeer dat in het centrum moet zijn en op welke tijden de bevoorrading plaatsvindt.</p> <p>Met het Kruidvat is geen afstemming tot stand gekomen ondanks herhaalde pogingen vanuit de gemeente hiertoe.</p> <p>De winkeliers hebben tijdens de laatste sessie nog aandachtspunten geformuleerd ten aanzien van het laden en lossen. Deze worden in verdere uitwerking meegenomen en ook in deze fase blijven we hierover in gesprek met de winkeliers. Het is belangrijk om goede afspraken te maken met leveranciers en te handhaven op ongewenst gedrag.</p>
<p>De parkeerplekken langs het spoor (Paduaweg) blijven behouden begrijp ik uit plaatje. Nu geeft dat al chaotische en soms ook (zeker voor fietsers) gevaarlijke situaties (auto's die achteruitrijden zonder goed zicht). Is daar ook naar gekeken?</p> <p>Het haakse parkeren aan de rijbaan van de Paduaweg levert reeds nu veel onveilige situaties op. Fietsen gaan immers achter de auto's langs. Hoe is deze situatie verbeterd t.o.v. de huidige situatie?</p> <p>Waarom worden de haakse parkeervakken bij de Albert Heijn aan de spoorzijde niet verwijderd. Die leiden tot veel verkeersopstopping en gevaarlijke situaties, terwijl er een enorme parkeerbak onder de AH is.</p>	<p>Parkeren bij winkels zal door het vele wisselen van geparkeerde auto's altijd een vorm van een chaotische situatie blijven. Dit is inherent aan de situatie. De snelheden zijn wel laag en van weggebruikers mag verwacht worden dat ze bij een bijzondere manoeuvre (zoals parkeren) al het overige verkeer voor laten gaan. Bij dit soort situaties blijft verkeersgedrag het belangrijkste aspect. Weginrichting kan dit gedrag niet afdwingen.</p>
<p>Is het verkeerstechnisch ook niet handiger om de Paduahof geen voorrangsweg meer te laten zijn? Dit scheelt een hoop chaos. Zou je iets kunnen opnemen over de voorrangssituaties dat deze op optimale verkeersveiligheid worden ingetekend?</p>	<p>De voorrangssituatie bij de Paduahof – Paduaweg wordt veel duidelijker doordat het stukje doodlopende weg aan de Paduaweg wordt opgeheven. En daarbij krijgt de Paduahof een duidelijke uitritconstructie zodat de voorrang ook daar duidelijk geregeld is.</p>
<p>Kunnen vrachtwagens elkaar eenvoudig passeren op de Dolderseweg? Is de weg breed genoeg?</p>	<p>De Dolderseweg is breed genoeg voor twee vrachtwagens om elkaar te kunnen passeren. Uiteraard met gepaste lage snelheid.</p>

<p>Hoe kan er voorkomen worden dat vrachtverkeer niet vanuit het dorp via de Fornheselaan op de Andreas Foxlaan komt en dus op de fietsroute om het dorp weer uit te rijden omdat zij op de vrachtwagenstelplaats naast de tandarts (neem ik aan) op de Eekhoornlaan niet kunnen draaien. Over het algemeen kiezen de mensen de makkelijkste weg. Ik neem aan dat er geen bord komt bij de ingang van de Fornhese verboden voor vrachtwagens</p>	<p>Vrachtwagens rijden vanaf de laad- en losplek op de Dolderseweg niet het centrum in maar terug via de Fornheselaan en Andreas Foxlaan. Hier is voor gekozen omdat een keermogelijkheid in het centrum niet inpasbaar blijkt. In het ontwerp van de doorfietsroute is hier rekening mee gehouden. De vrachtwagens van de Aldi rijden tenslotte ook op deze manier. Daarbij gaat het om een zeer beperkt aantal vrachtwagens. Vrachtwagens van bijvoorbeeld de AH rijden over de Dolderseweg heen en terug.</p>
<p>Zou je minder autoparkeerplekken op maaiveld kunnen realiseren door het gebruik van de gebouwde ondergrondse garage (onder de AH) meer te stimuleren? Met minder parkeerplaatsen kan je immers meer ruimtelijke kwaliteit realiseren.</p> <p>Geen concessies doen m.b.t. het aantal parkeerplaatsen is de behoefte/angst van de ondernemers. Er kunnen er best op een onhandige plek een paar weg gezien de parkeergarage vaak leeg staat. Eigenlijk zou je een telling moeten doen op een zaterdag hoeveel plekken er werkelijk nodig zijn. Mensen parkeren voor de AH uit gewoonte.</p>	<p>Het niet beperken van het aantal auto parkeerplekken is een keuze. Dit komt voort uit de wens van ondernemers. Als het goed is zijn er geen onhandige plekken voor auto parkeren, mede doordat we de parkeerplekken aan de Dolderseweg haaks gaan maken en het stukje doodlopende weg aan de Paduaweg opheffen. We hebben een parkeeronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. AH voorziet in de eigen behoefte.</p>
<p>Fietsparkeerplaatsen voor de treinreizigers aan de centrumzijde vervallen in dit plan. Dat betekent dat iedereen vanaf de centrumzijde toch de overweg over moet naar de fietsparkeerplaatsen. Daarmee heb je alsnog meer mensen die de overweg over moeten.</p>	<p>Fietsparkeerplekken in het centrum van Den Dolder komen niet te vervallen. Er komen juist meer fietsparkeerplekken in het centrum. Wel kan de locatie net wat anders zijn. De fietsparkeerplekken bij het P+R terrein zijn/ worden uitgebreid, zodat ook daar meer treinreizigers hun fietsen kunnen stallen.</p>
<p>Goed dat er meer fietsparkeerplekken komen in het centrum. Als de nieuwbouw er komt op de WA hoeve zijn extra fietsenstallingen essentieel. Mensen wonen in Den Dolder juist omdat er een station is (niet vanwege de parkeerplekken bij de winkels)</p>	<p>Meer fietsparkeerplekken is een van de maatregelen om fietsgebruik te stimuleren. Ook de prettigere inrichting van het centrum gericht op het verblijven draagt bij aan het meer gebruik maken van de benenwagen en de fiets.</p>
<p>Kunnen er ook geen fietskluizen komen aan de kant van het centrum. Moet nu altijd het spoor oversteken om mijn fiets in de kluis te kunnen zetten.</p>	<p>Fietskluizen zijn bedoeld als fietsvoorziening bij een station. Fietskluizen horen daarmee op het P+R terrein (aan de noordkant) en niet in het centrum (aan de zuidkant) van het spoor.</p>
<p>Onder het spoor door of via brug voor fietsers en wandelaars?</p>	<p>Fietsers en voetgangers kunnen straks gewoon van de spoorwegovergang gebruik blijven maken.</p>
<p>De vrouw aan tafel zei net dat ProRail misschien de hele overgang wil afsluiten in de toekomst, blijft het station wel of zijn daar ook al plannen over?</p>	<p>Het uitgangspunt is dat de spoorwegovergang voor fietsers en voetgangers beschikbaar blijft. Er zijn geen plannen dat het station zal verdwijnen.</p>

<p>Hoe wordt nu de spoorwegovergang veiliger gemaakt voor de fietser en voetgangers. Dit is uiteindelijk de aanleiding voor al deze veranderingen ?</p>	<p>Doordat gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer maakt van de spoorwegovergang kan de overweg veiliger worden gemaakt met hele overwegbomen. Dit betekent dat fietsers en voetgangers niet meer kunnen slalommen of (onbedoeld) langs de spoorbomen kunnen. De overweg is dus volledig gesloten bij het passeren van een trein. Daarbij hoeft de overweg niet meer gedeeld te worden met autoverkeer.</p>
<p>Hoe gaan de vrachtwagens die de winkels op de Dolderseweg bevoorraden rijden? Hoe wordt het vrachtverkeer geleid voor aanlevering van de MKB in het centrum ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De AH heeft een eigen voorziening voor laden en lossen. Na het laden en lossen rijden de vrachtwagens weer terug over de Dolderseweg.</li> <li>• Voor overig vrachtverkeer is een laad- en losplek op de Dolderseweg ter hoogte van de Eekhoornlaan.</li> <li>• In de nacht mag er wel vanaf de weg worden gelost.</li> <li>• Vrachtauto's die per abuis toch het centrum inrijden kunnen incidenteel een keerbeweging maken op het terrein van de AH. Na het laden en lossen verlaten de voertuigen het centrum weer via de Dolderseweg.</li> <li>• Kleinere voertuigen kunnen gebruik maken van de laad- en losplek aan de Paduaweg (in het ontwerp tegenover Burgersdijk Makelaardij)</li> </ul>
<p>Blijft de afgesloten spoorwegovergang doorkruisbaar voor hulpdiensten?</p>	<p>Nee, deze zullen ook gebruik moeten maken van de nieuwe verbindingsweg. Hierover heeft afstemming met de hulpdiensten plaatsgevonden.</p>
<p>Is er ook gedacht aan een autoluw centrum?  Waarom kan in Zeist niet wat Utrecht (stad) wel lukt: centra gewoon autoluw maken? Een deel van de klanten voor de Dolderse winkels zal eerder op de fiets komen. Juist door auto niet zonder meer te faciliteren. Spijtig dat het algemeen belang (mensen, natuur) wijkt voor het deelbelang van een handvol winkeliers en autobezitters.</p>	<p>Het centrum van Den Dolder is niet vergelijkbaar met het centrum van bijvoorbeeld Utrecht. Ondernemers in Den Dolder zijn deels afhankelijk van parkeren dicht voor de deur. Ook dit is een belangenafweging. Het aantal autoparkeerplaatsen blijft gelijk en het aantal fietsparkeerplaatsen neemt toe. Door de ruimte voor het auto parkeren effectiever in te richten ontstaat er ook meer ruimte voor verblijfsruimte/-kwaliteit.</p>
<p>Winkeliers geven aan dat dit plan ze 10 tot 20% procent aan klanten gaan verliezen en als dit plan wordt goedgekeurd gaan vertrekken. Ze zijn tegen dit plan. Waarom zetten jullie toch door?</p>	<p>Dit is een zorg die wij zeker begrijpen. Bereikbaarheid van het centrum is dan ook een belangrijke reden geweest voor een nieuwe verbindingsweg. Deze moet een snelle route zijn naar het centrum. Met het oog op een verdere intensivering van het spoor in de toekomst en daarmee een langere en vakere</p>



Zijn de economische belangen (verlies van klanten) doorgerekend?	<p>spoorsluiting zorgt de route via de N238 waarbij het spoor ongelijkvloers wordt gekruist voor een goede bereikbaarheid van het centrum.</p> <p>Vanuit het zuiden wordt de bereikbaarheid van het centrum beter, omdat langer over de N238 kan worden gereden (80 km/h) en niet meer over de Dolderseweg (30 km/h)</p> <p>De kwaliteitsimpuls van de inrichting van het centrum zorgt voor een betere leefbaarheid van het centrum. Natuurlijk hopen wij dat bezoekers bereid zijn het extra stukje te rijden en dan ook snel gewend raken aan de nieuwe route. Daarnaast heeft het centrum van Den Dolder veel te bieden met een mooi en divers aanbod aan winkels wat een bezoek zeer de moeite waard maakt.</p>
Komt er meer verkeer op de Dolderseweg?	In de huidige situatie rijdt er ook doorgaand verkeer over de spoorwegovergang. Dit verkeer rijdt straks niet meer door het centrum van Den Dolder, maar over de provinciale weg waar dit doorgaande verkeer hoort te rijden. In principe nemen de verkeersintensiteiten niet toe ten opzichte van de huidige situatie.
Bij de Albert Heijn gaan we parkeerplaatsen verliezen, klopt dat?	Het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Den Dolder blijft gelijk. Aan de Paduweg komt er 1 autoparkeerplaats bij en aan de Dolderseweg komt er 1 autoparkeerplaats minder.
<p>Wat gaat de gemeente doen bij afsluiting en er een ernstige calamiteit plaatsvindt op de Nieuwe Dolderseweg? Ook voor hulpdiensten is dit van belang!!!</p> <p>In Bilthoven kunnen de hulpdiensten over het fietspad onder het spoor.</p>	In geval van calamiteiten op provinciale wegen wordt er omgeleid via andere provinciale wegen. In de huidige situatie kan al het verkeer van de nieuwe Dolderseweg ook niet door het centrum van Den Dolder met bijbehorende spoorsluitingen. Dan staat ook heel Den Dolder vast. Afhankelijk van de calamiteit worden hiervoor de bijbehorende protocollen uit de kast getrokken door de hulpdiensten. Je kunt dit vergelijken wanneer een snelweg wordt afgesloten. Het onderliggend wegennet kan dan ook niet met al het snelwegverkeer worden belast.

## OV en landbouwverkeer

Vraag	Beantwoording
Dus de bus mag ook met 80 km uur over de N-weg	Ja, dat klopt, behalve bij de kruispunten waar dan 60 km/h geldt.

Komt de bus dan niet meer door het dorp, als aansluiting op de trein?	Dat hangt ervan af, het zou goed kunnen dat de bus aan de zuidzijde nog wel door het dorp rijdt tot en met de nieuwe aansluiting op de N238 en dan verder via de N238 rijdt. In de noordzijde rijdt dan geen bus meer door het dorp. De provincie als concessieverlener bepaalt dat uiteindelijk.
Als er een calamiteit op het spoor is en er worden bussen ingezet, waar moet men dan op die bus stappen?	Bussen kunnen zich opstellen langs de Vliegdennen langs het spoor. Dit is dicht bij het spoor. Bij de verdere uitwerking van het centrum wordt ook NS betrokken.
T.a.v. de noordzijde, klopt het dat er ook een bushalte gesitueerd is aan de N-weg?	Ja, bij het kruispunt Pleineslaan aan de N238 komen de nieuwe bushaltes, die vervangen de huidige bushaltes ten noorden van het spoor en zorgen er gelijk voor dat mensen vanuit WA-hoeve ook makkelijk de bus kunnen nemen.
Wat wordt de route van lijn 59?	Aan de noordzijde komt de halte bij het nieuwe kruispunt en wordt dus verplaatst. Vanaf daar rijdt de bus over de provinciale weg. Waar de haltes aan de zuidzijde komen moet nog worden vastgesteld.
Komt er een snelle wandelroute van het station Den Dolder naar de nieuwe bushalte?	Dit is afhankelijk van de situering van de bushaltes. De bushaltes kunnen altijd per voet en per fiets bereikt worden.
En de tractoren moeten met 35 km of 40 km over de provinciale weg?? Verkeerskundig klopt het hier echt niet... tractoren horen niet op de provinciale weg!!!!	Tractoren mogen in de huidige situatie, maar ook in de toekomstige situatie niet op de provinciale weg rijden, dit is en blijft verboden

## Reacties

### Algemeen

- Ik vind het totaaladvies robuust. Het is natuurlijk nooit optimaal maar altijd een kwestie van geven en nemen maar denk dat dit Den Dolder toekomstbestendiger kan maken!
- Ik zou zeggen laat de bevolking van Den Dolder stemmen over een aantal oplossingen, dat is echt participatie
- Heel goed om de snelheid ter hoogte van de twee verbindingen met de provinciale weg terug te brengen naar 60 km/uur. Maar kan dan het hele stuk provinciale weg langs Den Dolder dan niet beter worden teruggebracht naar 60km/uur. Dat zorgt voor een lagere milieubelasting, plus minder geluidsoverlast voor bewoners, die er dichtbij wonen.
- Bedankt gemeente Zeist. Het noorden van Den Dolder is al jaren het pispaaftje, AFSLUITING NEE!!!!
- Er wordt te weinig naar de bewoners gekeken en als er een calamiteit in Noord is terwijl er op de Provinciale weg ook iets is. Ambulance en politie moeten minuten langer omrijden en dit met veel ouderen aan de noordzijde van de overgang is absoluut niet wenselijk, sterker ONWENSELIJK.!!!
- Veel dank voor de goede aanpak. Hoop dat de raad positief zal besluiten. Dit is nodig voor de groei, leefbaarheid en bovenal veiligheid.

## Noord

### Zuid

- Het zou een schande zijn om de weg door Den Engh te leggen!! Je deelt het dorp al in tweeën en dan sloop je ook nog eens een prachtig landgoed. Echt waanzinnig!!
- Hier wordt gewoon over een stuk prachtige natuur gewalst! De gemeente interesseert het geen lor dat er een stuk prachtige natuur verdwijnt
- Het Bethesda terrein wordt ook bebouwd, dat gaat 20.000 vrachtwagens ritten opleveren over de Dolderse weg (aerius berekening). Dan kan die omlegging er ook wel bij
- Dus we offeren een landgoed op vanwege bewoner overlast? Makkelijke oplossing, NIMBY (not in my backyard...)
- Wat een reden om het landgoed op offeren: Niemand kent het dus kappen we de bomen. Wie komt er voor de natuur op?

### Centrum

- Mooi plan voor het centrum!
- Bij geen nieuwe zuidelijke aansluiting, het verlies van klanten voor de ondernemers is discutabel, het gaat immers alleen over automobilisten. Daarvoor maakt die 3-5min. extra rijden echt niet uit.
- Winkeliers zijn tegen dit plan!