

RAADSVORSTEL

Vervolgonderzoek zuidkant Nieuwe Verbindingen Den Dolder



Gemeente **Zeist**

Portefeuillehouder	Walter van Dijk	Ontvangst griffie	29 mei 2024
Opsteller	E.I. Gielink	Ronde Tafel	13 juni 2024
Zaak/stuknummer	24RV039/377158	Debat	20 juni 2024
Besluit college	28 mei 2024	Raadsvergadering	9 juli 2024

Onderwerp

Nieuwe Verbindingen Den Dolder vervolgonderzoek zuidkant

Doel van het voorstel

Op 7 november 2023 heeft u besloten tot een vervolgonderzoek om tot een keuze te kunnen komen voor de zuidelijke ontsluitingsroute in het kader van het project Nieuwe Verbindingen Den Dolder. Vanuit een bredere waardenafweging, een meer uitgewerkt ontwerp en in samenwerking met ProRail, Rijksvastgoedbedrijf/Atelier Rijksbouwmeester en provincie Utrecht dienen de consequenties en impact van vijf overgebleven varianten in beeld gebracht te worden.

Voorgesteld besluit

1. Te besluiten om niet verder te gaan met de viertaksvarianten over het landgoed Den Engh
2. Een voorkeur uit te spreken voor een geoptimaliseerde Drietaksvariant, deze verkeerskundig verder uit te werken, te toetsen op ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid.
3. De gereserveerde € 4 mln. in reserve te houden voor extra leefbaarheidsmaatregelen waaronder de aanpassingen voor het centrum van Den Dolder.

Besluit Raad

Inhoud (korte samenvatting)

Op 7 november 2023 heeft uw raad opdracht gegeven om door middel van een vervolgonderzoek te komen tot een definitieve oplossing voor de zuidkant van Den Dolder. Vanuit een bredere waardenafweging en een meer uitgewerkt ontwerp dienen de consequenties en impact van vijf varianten in beeld gebracht te worden. Bureau OKRA heeft dit onderzoek uitgevoerd in samenwerking met Rijksvastgoedbedrijf/ Atelier Rijksbouwmeester, ProRail en provincie Utrecht. Vertrekpunt voor de bredere waarden afweging is de in het onderzoek ontwikkelde “toekomstschets” voor geheel Den Dolder. Welke ontwikkelingspotentie heeft Den Dolder en op welke wijze dragen de vijf varianten daaraan bij.

De conclusie van het onderzoek is dat er onvoldoende onderbouwing is voor nut en noodzaak van routes via Den Engh. Het advies is om een voorkeur uit te spreken voor een geoptimaliseerde

Drietaksvariant, deze verkeerskundig uit te werken en te toetsen op ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid.

VERDIEPING

Opdracht raad

In het 'Adviesrapport Nieuwe Verbindingen' (d.d. 27-06-2023) wat in november 2023 aan uw raad is voorgelegd werd aangegeven dat voor de kortsluitroute aan de zuidkant meer onderzoek nodig was. Er was op dat moment nog geen eenduidige conclusie te trekken over de beste route voor een kortsluitroute. De onderzochte mogelijkheden hadden allen voor- en nadelen die niet objectief te vergelijken zijn. Verkeerskundig leek een route over landgoed Den Engh het beste. Dit werd ook onderschreven vanuit leefbaarheidsoogpunt voor het dorp. Tegelijkertijd was er ook het tegengeluid dat het ontbrak aan een visie voor Den Dolder.

Omdat een route over het landgoed een verandering is die ingrijpt op het cultuurhistorische karakter was door het Rijksvastgoedbedrijf (hierna te noemen RVB) en Atelier Rijksbouwmeester (adviseur van RVB) in een brief (d.d. 21-06-2023) verzocht om een bredere waardenafweging dan alleen vanuit verkeerskundig oogpunt.

Op 7 november 2023 heeft uw raad opdracht gegeven om in samenwerking met RVB/AB, ProRail én provincie Utrecht een onderzoek uit te voeren waarin vanuit een bredere waardenafweging een definitieve oplossing voor de zuidkant wordt gevonden (23RV047). Vanuit deze waardenafweging en een meer uitgewerkt ontwerp dienen de consequenties en impact van vijf varianten in beeld gebracht te worden.

Dat zijn naast de drie varianten over landgoed Den Engh ook de Drietaksvariant (via bestaande wegen Fornheselaan, Vliegdennen en Andreas Foxlaan) en de variant waarin geen kortsluitroute wordt aangelegd, de 'nulvariant' (via rotonde Herttenlaan en Oude Dolderseweg). (zie bijlage 3)

Onderzoek en conclusie

In december en januari is een opdracht opgesteld samen met RVB/Atelier Rijksbouwmeester, ProRail en provincie Utrecht. De opdracht was om vanuit een aantal aspecten (waaronder sociaal economisch, cultuur en cultuurhistorisch, wonen en andere dorpsfuncties, ecologie en duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid, bereikbaarheid (specifiek van het centrum) en ruimtelijke kwaliteit) te kijken naar Den Dolder als geheel. En vervolgens de vijf varianten te beoordelen op hoe zij bijdragen aan dit beeld.

Begin februari 2024 is bureau OKRA gestart met het onderzoek. Via een drietal workshops waaraan professionals van de betrokken partijen hebben deelgenomen heeft OKRA naar Den Dolder gekeken.

Vertrekpunt voor de bredere waarden afweging is de in het vervolgonderzoek ontwikkelde "toekomstschets voor geheel Den Dolder". Welke ontwikkelingspotentie heeft Den Dolder en op welke wijze dragen de vijf varianten daaraan bij.

De eerste conclusie is dat het dorp Den Dolder met haar sociale en ruimtelijke kwaliteiten, het NS-station, liggend in het hart van de Heuvelrug en de ontwikkeling als WA-hoeve en politieacademie (met zo'n 800-1000 bezoekers per dag) een dorp is met toekomst én in transitie

Het advies van bureau OKRA is om voor de toekomst van het dorp in te zetten op aansprekende langzaamverkeerverbindingen (fietsen en lopen). Het hart van het dorp is op de fiets voor iedere bewoner binnen vijf minuten bereikbaar. Adequate snelverkeerverbindingen blijven noodzakelijk voor bereikbaarheid van het dorp en vice versa.

Conclusies varianten en optimalisaties

De ontsluitingsvarianten zijn vooralsnog allemaal gericht op automobilititeit en vergen aanvullende maatregelen voor het stimuleren van langzaamverkeer (in het belang van mobiliteitstransitie, gezonde leefstijl en sociale cohesie) en om de kracht van Den Dolder in de toekomst verder uit te bouwen. Bij de Drietaksvariant en de nul-variant maken langzaamverkeerroutes integraal onderdeel uit van de oplossing.

OKRA concludeert dat routes via Den Engh, bij nadere beschouwing niet haalbaar worden geacht. Ze grijpen teveel in op cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en voor het eventueel verwerven van (delen van) het landgoed is medewerking van het RVB nodig en Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed/ministerie

Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Het rijksbeleid is gericht op behouden en beschermen van cultuurhistorische landgoederen en -gebouwen. Om dit aan te tasten dient er een zeer sterke noodzaak en onderbouwing te zijn. Kijkend naar alle aspecten en varianten die zijn meegenomen is de conclusie dat er onvoldoende onderbouwing voor de noodzaak van een route via het landgoed.

Deze conclusie wordt bevestigd in de reacties die zijn ontvangen van Atelier Rijksbouwmeester en het RVB (zie bijlagen 4 en 5). Daarin wordt de aanpak van het onderzoek onderschreven en geven beide aan zich te kunnen vinden in de conclusies, met name waar het gaat om het af laten vallen van de varianten over het landgoed Den Engh. Er is dan ook geen bereidheid om mee te werken aan een route via het landgoed.

Tegelijkertijd worden wel openingen geboden voor eventuele langzaamverkeerverbindingen over het landgoed en het aankopen van een kleine strook grond langs de N238 die nodig is voor de kruising. Tevens wordt het voornemen uitgesproken om het landgoed in de toekomst meer bij het dorp te betrekken.

Nulvariant

Ook voor de nulvariant is onvoldoende onderbouwing te geven. In het adviesrapport uit 2023 is al onderzocht dat voor deze variant de Oude Dolderseweg aangepast moet worden als een weg met vrijliggende fietspaden vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en passend bij de verwachte aantallen motorvoertuigen (ca. 9000 per etmaal). Om dit mogelijk te maken is langs vrijwel de gehele Oude Dolderseweg verwerving van gronden nodig van aangrenzende percelen. Daarnaast zou de rotonde Hertenlaan aangepast moeten worden. Ook is uit de eerder uitgevoerde quickscan (2023 bureau Peutz) gebleken dat juist deze variant een stikstofprobleem oplevert

Drietaksvariant

OKRA concludeert dat een geoptimaliseerde Drietaksvariant waarbij verkeersstromen (autoverkeer en Doorfietsroute) grotendeels uit elkaar zijn gehaald het meest dienstbaar is aan de toekomstschets en de transitiefase waarin het dorp zich bevindt. De route volgt zoveel mogelijk bestaande wegen en staat daarmee toekomstige ontwikkelingen niet in de weg. Ook kan een logische en comfortabele langzaamverkeerverbinding met Soesterberg Noord gerealiseerd worden waarmee een eerste stap gezet kan worden in de richting van de toekomstschets.

Binnen de gegeven tijd voor het onderzoek was het niet mogelijk om de optimalisaties verder uit te werken in verkeerskundige ontwerpen en te toetsen op ruimtelijke inpasbaarheid. Ook de financiële raming dient nog plaats te vinden.

Dragvlak samenwerkingspartners ProRail en provincie Utrecht

Op 22 mei jl. heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen ProRail, provincie Utrecht en gemeente Zeist en een vertegenwoordiger van het ministerie van IenW. Alle partijen hebben een voorkeur uitgesproken voor een geoptimaliseerde Drietaksvariant. Daarbij werd onderkend dat er nog wel wat huiswerk te doen is om te toetsen op verkeerskundige en ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid. Desondanks is het een belangrijke mijlpaal omdat deze consensus er eerder nog niet was.

Terugvaloptie

Vanuit de gemeente is aangegeven dat de oorspronkelijke Drietaksvariant (met autoviaduct over de N238) wat ons betreft de terugvaloptie is. De provincie was echter nog niet zover om zich ook al uit te spreken over een terugvaloptie en had vragen rond veiligheid auto- en fietsverkeer voor zowel de oorspronkelijke Drietaksvariant en de nulvariant. Deze vragen worden samen met provincie komende tijd uitgezocht.

Advies

Met het onderzoek van OKRA is uitvoering gegeven aan de opdracht van de raad. Naast de inhoudelijke afweging is vanuit de gemeente ook gekeken naar financiën en juridische procedures. Gegeven alle mogelijke opties hebben we een voorkeur voor een geoptimaliseerde Drietaksvariant waarbij we via optimalisaties proberen om de nadelen zoveel mogelijk te mitigeren, in samenspraak met degenen die dat het meeste raakt (bewoners en bedrijven). Deze optimalisaties moeten nog wel worden getoetst op verkeerskundige en ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid. (zie ook bijlage 2)

Ondanks dat in 2023 de Drietaksvariant niet als voorkeur werd genoemd vanwege de leefbaarheid van (een deel van) het dorp komt uit het onderzoek van OKRA naar voren dat deze meer kansen biedt (in de vorm van optimalisaties).

De conclusie uit het onderzoek van OKRA wijkt daarmee af van wat eerder aan uw raad is voorgelegd als advies. Het advies van OKRA betekent ook dat het voor de bewoners van de Vliegdennen, Fornheselaan en Andreas Foxlaan drukker gaat worden in hun straat. Het aantal motorvoertuigen¹ is nog steeds dat van een normale woonstraat, vergelijkbaar met de Paltzerweg, maar de toename van het aantal auto's wordt naar verwachting als belastend beleefd door de bewoners.

ARGUMENTEN VOOR EN TEGEN

1. De Drietaksvariant met optimalisaties is een eerste aanzet om te bouwen aan het geschetste toekomstbeeld van Den Dolder.

In het vervolgonderzoek heeft OKRA een richting aangegeven waarin de verkeersstromen (auto- en fietsverkeer) uit elkaar worden gehaald door middel van optimalisaties zodat ook tegemoet kan worden gekomen aan de wens van provincie Utrecht om doorfietsroute en kortsluitroute grotendeels gescheiden te houden. Hiermee kan een eerste stap gezet worden richting het door OKRA geschetste toekomstbeeld van het dorp.

2. Er is draagvlak bij de samenwerkingspartners voor een geoptimaliseerde Drietaksvariant

Dit is een belangrijke mijlpaal in het proces omdat nog niet eerder consensus werd bereikt over een voorkeursrichting/variant. Omdat het binnen de tijd waarin het onderzoek moest worden uitgevoerd niet mogelijk was om de optimalisaties verder uit te werken is er nog wel wat huiswerk te doen. ProRail, provincie en gemeente hebben daar duidelijke afspraken over gemaakt.

3. Er is onvoldoende onderbouwing voor een route via het landgoed

Dat is de conclusie uit het vervolgonderzoek. RVB/Atelier Rijksbouwmeester heeft zich altijd constructief opgesteld maar ook gewezen op het, voor hen, ontbreken van nut en noodzaak waarom een route via het landgoed het beste zou zijn. Uit nadere gesprekken met RVB/AB is ook gebleken dat het aankopen van gronden een ingewikkelde en langdurige procedure is met een onzekere uitkomst. Omdat het rijksbeleid gericht is op bescherming en behoud van cultureel erfgoed dienen aantoonbaar geen alternatieven mogelijk te zijn. Dat is in deze situatie niet het geval. Er is wél een inpasbaar alternatief. RVB heeft aangegeven niet te kunnen meewerken aan een ontsluitingsroute via het landgoed Den Engh.

4. De indicatieve toekomstschets kan verder uitgewerkt worden in het uitvoeringsprogramma van de omgevingsvisie

In het onderzoek van OKRA is onder andere gekeken naar de kracht van het dorp en de kansen die de omgeving en ligging bieden voor een toekomstperspectief. Dit beeld past ook bij de eerder opgestelde propositie waarin voor Den Dolder kansen als recreatieve hub werden toegerekend. Ook de omgevingsvisie die verder uitgerold gaat worden biedt mogelijkheden om de ontwikkeling van Den Dolder verder uit te werken in een interactief proces.

5. De variant die vanuit het vervolgonderzoek als voorkeur naar voren komt heeft weinig tot geen draagvlak onder de bewoners van de Fornheselaan, Vliegdennen en Andreas Foxlaan.

In november 2023 was het advies om te kiezen voor een route via het landgoed Den Engh. Nu deze optie vervalt blijft de Drietaksvariant over. De Drietaksvariant kon vanuit (een deel van) het dorp niet op draagvlak rekenen omdat dit als een verslechtering van de leefbaarheid werd gezien. De uitkomst van het onderzoek door OKRA is dan ook een moeilijke boodschap voor inwoners. Het is echter, met het oog op de toekomst en vanuit een bredere belangenafweging noodzakelijk om een kortsluitroute aan te leggen. Zowel voor de vitaliteit en bereikbaarheid voor het centrum als om in te kunnen spelen op de ontwikkelingen die gaan komen. Hierbij wordt serieus gekeken naar nog meer inzet op langzaamverkeerverbindingen.

¹ 3000 motorvoertuigen per etmaal (mv/e), uitgaande van éénrichtingscircuit in de straten Vliegdennen, Fornheselaan, Andreas Foxlaan.

6. **Er kan nog geen definitieve keuze gemaakt worden.**

Het proces is als het ware een trechter waarbij steeds meer varianten afvallen. Het onderzoek van OKRA voldoet aan de opdracht van de raad maar binnen het tijdsbestek van het onderzoek was het niet mogelijk om met nieuwe ontwerpen te komen. Wel zijn belangrijke stappen gezet om tot een definitieve keuze te komen. Met ProRail en provincie Utrecht zijn afspraken gemaakt over wat er nog moet worden uitgezocht voordat een definitieve keuze gemaakt kan worden.

7. **ProRail heeft onvoldoende budget voor de uitvoering van het project**

De kosten voor de Drietaksvariant en ook de geoptimaliseerde Drietaksvariant zijn rond de 20 mln. Beide gaan uit van de aanleg van een viaduct over de N238. In principe betaalt ProRail de realisatie conform de overeenkomst uit 2013. De middelen die beschikbaar zijn waren gebaseerd op de variant uit 2013. Echter de situatie van nu is niet te vergelijken met die uit 2013. De variant die toen logisch leek blijkt om technische redenen niet uitvoerbaar. Daarom moet een nieuwe oplossing worden gezocht. Prijsstijgingen zijn van invloed en de daarmee gepaard gaande kostenstijgingen. ProRail heeft aangegeven van de andere partijen een substantiële financiële bijdrage te willen vragen.

TOELICHTING

Samenwerking met partijen

De opdracht aan bureau OKRA is in samenwerking met ProRail, PU en RVB/AB tot stand gekomen. Bij de workshops waren naast professionals van genoemde partijen ook een vertegenwoordiging van het Politie Opleidingscentrum (POC) aanwezig. Zowel de opdrachtverlening als de tussentijdse uitkomsten en input is in samenwerking en afstemming met ProRail, PU en RVB/AB uitgevoerd. Het conceptrapport is ter reactie aan alle partijen gestuurd, deze zijn verwerkt in het uiteindelijke adviesrapport.

Participatie

De uitkomsten van de eerste workshop, de toekomstschets voor Den Dolder, is op 26 maart j.l. gepresenteerd aan de klankbordgroep (de groep van 60 personen waarmee het participatietraject is gestart in 2021). 12 personen van de 60 uitgenodigde klankbordgroepleden waren aanwezig, hieronder ook de Belangenvereniging Den Dolder. De aanwezigen konden zich vinden in de toekomstschets en de beoordeling van Den Dolder ten opzichte van de omgeving. Ook het inzetten op langzaamverkeerverbindingen voor de toekomst werd positief beoordeeld. Een deel van de aanwezigen had moeite met het beoordelen van de vijf varianten omdat dit andere, ongelijkvloerse, mogelijkheden uitsloot. Vanuit het projectteam is benadrukt dat uw raad expliciet deze vijf varianten heeft genoemd als basis voor het vervolgonderzoek.

Het dorp heeft tijd nodig om te wennen aan andere verkeersroutes, aanboren van nieuwe klanten en inspelen op toekomstige ontwikkelingen. De komende (circa) 10 jaar zal het voor de winkeliers in Den Dolder van groot belang zijn om hun huidige regionale doelgroep aan de noordzijde van het spoor te bedienen. Uit oogpunt van de indicatieve toekomstschets betreft dit een transitie opgave. Tijdsige uitvoerbaarheid van een oplossing voor autoverkeer wordt met het oog op deze transitieopgave een belangrijk aandachtspunt.

Financiële toelichting

Voor de varianten aan de zuidkant is alleen een indicatieve raming gemaakt. Er is geen duidelijk financieel voordeel voor een variant. De Drietaksvariant bijvoorbeeld wordt geschat op ca. € 20 mln. Ook de nul variant waarbij veel tuinen/gronden aangekocht moeten worden en een rotonde moet worden aangepast zal in die orde van grootte vallen. Hetzelfde geldt voor varianten via landgoed Den Engh omdat ook daar gronden aangekocht moeten worden. Bijdragen van derden partijen (POC) kunnen in sommige varianten de kosten enigszins verlagen

ProRail heeft aangegeven geen rekening te hebben gehouden met een dergelijk bedrag: tussen € 27 mln - € 30 mln voor totale kosten project (hierin is nog geen rekening gehouden met bijdragen van

derden). De middelen die beschikbaar zijn vanuit het rijk zijn gebaseerd op de situatie uit 2013. De destijds toegekende middelen bedragen ca. € 14 mln (geïndexeerd). Daarvan is € 7,5 mln besteed aan de fietstunnel bij de Tolhuislaan. Het restant (7 mln) is over voor de noordkant, de overweg zelf en de zuidkant. Het destijds beschikbaar gestelde budget is nu niet toereikend. Ook als de bijdragen van derden meegerekend worden heeft ProRail een tekort.

Met partijen is afgesproken dat mogelijkheden worden verkend om extra budget te verkrijgen. Te denken valt aan subsidieregelingen voor doorstroming fiets en OV. Vanuit IenW kan gekeken worden naar extra budget maar het is onzeker of dat ook toegekend wordt. ProRail vraagt daarom ook aan de andere partijen om bij te dragen. Vanuit Gemeente Zeist is maximaal € 4 mln beschikbaar bedoeld voor extra leefbaarheidsmaatregelen. Dit bedrag is in 2019 gereserveerd ten behoeve van de uitvoering van het project. Van deze € 4 mln moeten ook de kosten voor aanpassing centrum betaald worden omdat deze voor rekening van de gemeente komen. De benodigde aanpassingen in het centrum maakten geen onderdeel uit van de overeenkomst uit 2013. Op dit moment wordt ook (een deel van) de plankosten uit dit budget betaald. De plankosten worden bij ProRail gedeclareerd.

Juridische aspecten

Zoals in het raadsvoorstel van 7 november 2023 (23RV047) ook is toegelicht zijn ProRail en gemeente in gesprek over de afspraken die in 2013 gemaakt zijn. De afgelopen periode is tussen partijen verschil van inzicht ontstaan over de interpretatie van de overeenkomst, onder andere over planning en verdeling van de kosten.

Beide partijen richten zich op de vraag hoe om te gaan met deze verschillen van interpretatie en welke, aanvullende, afspraken hierover gemaakt kunnen worden. Met ProRail en provincie Utrecht wordt gewerkt aan een kostenverdelingssystematiek. Daarin wordt gekeken naar een reële bijdrage van derden partijen (ontwikkelaar WA Hoeve en POC). Deze systematiek wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Ook wordt een nauwkeuriger raming op basis van een meer uitgewerkt ontwerp opgesteld.

Samenhang met andere projecten en beleid

Propositie van Zeist

Om het hart, c.q. het centrum vitaal te houden en in de toekomst te versterken kunnen met name de ondernemers met nieuwe propositie inspelen op kansen die er liggen om de nieuwe bewoners en bezoekers te werven. Dit sluit ook aan bij de Propositie (Onderzoeksrichting 4, Recreatiepoorten naar de Heuvelrug, pag. 62) om van Den Dolder een recreatiepoort naar de Utrechtse Heuvelrug te maken.

Omgevingsvisie Zeist 2050 (dit is de doorontwikkeling van de Eerste Zeister Omgevingsvisie)

Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht

Woningbouw WA Hoeve

PolitieOpleidingsCentrum (POC)

VERDERE PROCES

Planning en uitvoering

Na het raadsbesluit volgt een periode van verdere uitwerking en opstarten van de benodigde planologische procedure. Er zijn onder de nieuwe omgevingswet twee mogelijkheden, een BOPA of een omgevingsplan. Afhankelijk van de procedure is het streven om in 2027 of 2028 tot afsluiting van de overweg te komen. Daarin wordt rekening gehouden met bezwaar en beroepstermijnen.

Uitvoering vindt in principe plaats door ProRail, in samenwerking met de gemeente.

Het centrum wordt door gemeente Zeist uitgevoerd.

De noordkant wordt door provincie Utrecht uitgevoerd in 2025.

Planningen van de projecten alsmede fasering en eventuele efficiëncyvoordelen worden nog verder uitgewerkt.

Communicatie

In dit vervolgonderzoek heeft beperkte participatie plaatsgevonden. Het onderzoek is uitgevoerd als een bureaustudie, gebruik makend van alle eerder geproduceerde en onderzochte informatie.

Daarover is uitgebreid geparticipeerd in het proces wat leidde tot de adviesnota in 2023. De varianten die beoordeeld zijn waren bekend en expliciet benoemd bij het raadsbesluit.

De toekomstschets die OKRA heeft beschreven is wel teruggekoppeld aan de klankbordgroep op 26 maart jl. Er was een beperkte opkomst van 12 personen (van de 60 klankbordgroepleden).

De uitkomst van het onderzoek is substantieel anders dan het eerder gegeven advies aan de raad. De conclusie kan, zeker voor de inwoners die direct geraakt worden, als zeer ongewenst worden ervaren.

Om inwoners zo goed mogelijk te informeren, binnen de beperkte tijd en mogelijkheden die er zijn wordt het adviesrapport na besluitvorming in college beschikbaar gesteld aan de inwoners.

Op 3 juni worden inwoners bijgepraat via een webinar waarin ingegaan wordt op de opdracht, het onderzoek, de uitkomsten en het vervolg. De webinar is voor alle belanghebbenden, inwoners en raadsleden.

Op 4 juni is er een inloopmoment voor vragen naar aanleiding van de webinar waar inwoners gebruik van kunnen maken.

De reacties van webinar en vragenuurtje zullen nagezonden worden aan uw raad.

BIJLAGEN

- 1. bijlage 1 Adviesrapport OKRA**
- 2. bijlage 2 Advies AML 2024-07**
- 3. bijlage 3 overzicht varianten**
- 4. bijlage 4 advies Rijksbouwmeester Buitenplaats Den Engh**
- 5. bijlage 5 Standpunt RVB variantenstudie Den Engh**

RAADSBESLUIT



Gemeente **Zeist**

Behoort bij raadsvoorstel

Nr. 24RV039

De raad van de gemeente Zeist;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 mei 2024;

BESLUIT:

1. Te besluiten om niet verder te gaan met de viertaksvarianten over het landgoed Den Engh
2. Een voorkeur uit te spreken voor een geoptimaliseerde Drietaksvariant, deze verkeerskundig verder uit te werken, te toetsen op ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid.
3. De gereserveerde € 4 mln. in reserve te houden voor extra leefbaarheidsmaatregelen waaronder de aanpassingen voor het centrum van Den Dolder.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 9 juli 2024.

De raad voornoemd,

mr. J. Janssen, griffier

drs. J. Langenacker, voorzitter