

26 nov 71

map 88-
R. 28

TOELICHTING OP HET ONTWERP-TRACE VOOR DE ZUIDELIJKE RAND-
WEG ZEIST-DRIEBERGEN (gedeelten Secundaire weg 8 en Ter-
tiaire weg 14 van het secundair c.q. tertiair wegenplan
Utrecht 1968).

De regelmatige gebruiker van de thans nog bij het rijk in beheer en onderhoud zijnde weg vanaf De Bilt (Vollehove) door de bebouwing van Zeist en Driebergen richting Doorn ondervindt aan den lijve hoe zwaar deze verbinding onder Zeist en Driebergen overbelast is.

Om de nagenoeg permanente verkeersstroom regelmatig te onderbreken en het dwarsverkeer gelegenheid te bieden veilig over te steken of in te voegen zijn reeds op verschillende punten verkeerslichten geplaatst en is onder Zeist een éénrichtingscircuit tot stand gebracht. Bij een verdere verkeerstoename - als gevolg van deels de algemene groei van het voertuigenpark deels de uitbreidingen van Zeist en Driebergen ten zuiden van de onderhavige weg - zullen deze maatregelen geen voldoende effect meer sorteren en is te verwachten dat de weg in toenemende mate een "barrière" gaat vormen in de kernen Zeist en Driebergen. Ook de huidige gelijkvloerse kruising met de frequent bereden spoorlijn Utrecht-Arnhem onder Driebergen vormt een knelpunt voor het wegverkeer; weliswaar zal deze spoorwegovergang op korte termijn van ahob's worden voorzien doch ook dit zal bij een verdere toename van spoor- en wegverkeer geen afdoende soulaas bieden voor de verdere toekomst.

Aangezien een verdere uitbouw van de bestaande weg niet mogelijk is zonder de leefbaarheid van de langsgelegen woongebieden in sterke mate aan te tasten, voorzien het in 1962 vastgesteld Streekplan Utrechtse Heuvelrug en het in 1969 vastgestelde Secundaire en Tertiaire wegenplan voor de provincie Utrecht in de aanleg van een geheel nieuwe weg die aftakt van de in aanleg zijnde nieuwe rijksweg 28 Utrecht-Amersfoort tussen De Bilt en Zeist, langs de zuidelijke rand van Zeist en Driebergen loopt om halverwege Driebergen en Doorn weer op het tracé van de bestaande weg aan te sluiten.

Deze nieuwe verbinding zal de bestaande weg ontlasten van het doorgaande verkeer alsmede het verkeer van of naar de kernen Zeist en Driebergen dat zijn bestemming dan wel herkomst buiten deze gebieden vindt.

De verkeersintensiteit op de bestaande weg beliep in 1970 ca. 16.500 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag onder Zeist en ca. 10.000 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag onder Driebergen. Naar verwachting zal ongeveer 60% van dit verkeer straks gebruik maken van de nieuwe verbinding. Globale ramingen voor 1985 wijzen voorts uit dat rekening moet worden gehouden met verkeersintensiteiten van ca. 30.000 voertuigen op het gedeelte van de nieuwe verbinding ten westen van de kruising met rijksweg 12 en ca. 15.000 voertuigen ten oosten van rijksweg 12.

Het voor deze nieuwe verbinding ontworpen tracé is aangegeven op de hierbijgaande tekening schaal 1 : 50.000 alsmede op de ter inzage gelegde tekening schaal 1 : 10.000 gemerkt S8/Div. 2 d.d. jan. 1971. Het ontwerp-tracé kan voorts als volgt omschreven worden.

Lengte van het wegvak.

De lengte van het gehele wegvak is 10 km; hiervan

is 6250 m secundair, gerekend van R28 tot de, op de tekening ² schematisch aangegeven, aftakking naar Houten, en 3750 m tertiair, gerekend van deze aftakking tot de Driebergse straatweg.

Algemeen dwarsprofiel.

Het algemeen dwarsprofiel voor het gedeelte van de randweg tussen R28 en het nader te noemen kruispunt bij het landgoed Dennenburg is, met het oog op het te verwachten verkeer, samengesteld uit 2 x 2 rijstroken van 3,50 m, een middenberm van 10 m en buitenbermen van 7 m; de kruinsbreedte wordt 40 m.

Wat betreft het zuidoostelijke gedeelte van de randweg kan voorlopig met een éénbaansverharding volstaan.

Bij bovengenoemde bermbreedten zijn geen vangrails nodig. Bij de nadere uitwerking van het plan zal worden bezien of het om landschappelijke redenen gewenst is, de middenberm van de lage gedeelten van de randweg breder dan 10 m te maken.

Tracévoering.

Het tracé voor de randweg langs Zeist en Driebergen-Rijsenburg is, behalve door esthetische en verkeerstechnische eisen, bepaald door de plaats van aansluiting op R28, een geschikte plaats voor kruising van R12, de gemeentelijke bestemmingsplannen (Zeist-west, Driebergen-De Wildbaan) alsmede het streven om waardevolle gebouwen, terreinen en landgoederen te sparen. Hierdoor was het niet mogelijk schadesnijdingen te vermijden. Bij de nadere uitwerking van het plan zal worden bezien welke maatregelen nodig zijn voor de bereikbaarheid van de afgesneden percelen.

Bij de nadere uitwerking zullen eveneens de maatregelen welke nodig zijn voor het intact houden van de ontwatering van het onderhavige gebied worden bezien.

Het plan wijkt in zoverre af van het Provinciaal wegenplan, dat S8 niet vloeiend richting Houten is gedacht, maar recht uit doorgaat en overgaat in T14, terwijl de tak naar Houten daar t.z.t. in de vorm van een T-kruising op aansluit.

Globale studies hebben uitgewezen dat gedurende een groot aantal jaren de getekende situatie de juiste is. Eerst wanneer Houten tot ontwikkeling is gekomen zal de stroom Utrecht-Houten ook langs deze weg toenemen. Alsdan zal het zo nodig nog mogelijk zijn de wissel om te leggen en S8 vloeiend te laten verlopen naar Groot-Houten en T14 daar haaks op aan te sluiten. Een en ander conform het vigerende wegenplan.

Aansluitingspunten onder Zeist.

De plaats en de vorm van de aansluiting op R28 is in overleg met Rijkswaterstaat bepaald. Het hiervoor nodige viaduct en de verbindingswegen die de aansluiting zullen vormen worden door en op kosten van het rijk gemaakt mits de uitvoering van randweg en R28 op elkaar worden afgestemd.

Voor Zeist zijn, in overeenstemming met de plannen van deze gemeente, 4 aansluitingen op S8 ontworpen. Hiervan zijn de aansluitingen van de Verlengde Schaerweijdelaan en de Waterige weg, mede om landschappelijke redenen, op maai-veldshoogte gedacht. De twee andere aansluitingen moeten,

om het verkeersaanbod te kunnen verwerken, ongelijkvloers zijn.

Bij de noordelijke aansluiting kan de weg uit Zeist in westelijke richting tot de Uithof worden doorgetrokken. De op de tekening aangegeven streeplijn betreft niet een reeds verkend tracé. De aanduiding is slechts suggestief.

De Waterige weg is ten westen van S8 verbonden met de Koelaan, met de bedoeling de gelijkvloerse kruising van de te handhaven verbinding Bunnik-Zeist met de provinciale weg buiten de as door het slot Zeist te brengen.

Naast deze kruising is een tunneltje ten behoeve van het fietsverkeer Bunnik-Zeist ontworpen.

Ten noorden van de verbinding Uithof-Zeist is de Bisschopsweg, onder S8 door, omgelegd en aangesloten op de Schorteldoekse steeg in Zeist. Deze verbinding dient zowel het plaatselijke verkeer als het te verwachten aanzienlijke fietsverkeer Uithof-Zeist.

Eveneens ten behoeve van plaatselijk en fietsverkeer is de Tiendweg, met gebruikmaking van het te bouwen viaduct over de spoorlijn Utrecht-Arnhem, in oostelijke richting doorgetrokken. De huidige aansluiting van de Tiendweg op de Bunsinglaan moet vervallen.

De randweg kruist de spoorlijn Utrecht-Arnhem, de Odijkerweg en de rijksweg nr. 12 ongelijkvloers, waarbij de randweg over dit gedeelte hoog moet worden aangelegd en overeenkomstig de tekening op de rijksweg wordt aangesloten.

De door plaatselijk verkeer gebruikte Odijkerweg wordt niet aangesloten.

Aansluitingspunten onder Driebergen.

Om het landschapsschoon zoveel mogelijk te sparen en om de hinder door verkeerslawaaï te beperken is het vervolg van de randweg, tot de gelijkvloerse aansluiting op de Driebergse straatweg, op maaiveldshoogte gedacht.

De vorm van het tracé bij Driebergen biedt de mogelijkheid om, als dit in de toekomst nodig zal zijn, de omlegging tot voorbij Doorn voort te zetten. Het onderhavige plan voorziet echter, in overeenstemming met het Provinciaal wegenplan 1968, in aansluiting op de Driebergse straatweg bij de gemeentegrens tussen Driebergen-Rijsenburg en Doorn. Op verzoek van het eerstgenoemde gemeentebestuur worden hierbij de percelen tussen de gemeentegrens en de noordwestelijk daarvan aanwezige bebouwing zoveel mogelijk vrijgelaten. Een en ander heeft tot gevolg, dat in afwijking van de aanvankelijke gedachte, de randweg ongeveer haaks op de Driebergse straatweg wordt aangesloten (en dus niet de Driebergse straatweg op een vloeiend doorlopende weg T14).

Ter plaatse zal een verkeerslichteninstallatie noodzakelijk zijn.

In het wegenstructuurplan van de gemeente Driebergen-Rijsenburg zijn twee nieuwe, op de randweg gerichte, wegen opgenomen, nl. een weg in het verlengde van de aangegeven

aftakking naar Houten en een weg naast het landgoed Dennenburg. Overleg met de directeur van gemeentewerken en het voor de gemeente werkzame stedenbouwkundig team heeft geleid tot aansluiting van beide wegen op de randweg.

Daarentegen wordt de Rijsenburgse laan, die in verband met de moeilijke verkeerssituatie in het dorp zoveel mogelijk buiten gebruik dient te blijven, door de randweg afgesneden.

De Gooyerdijk wordt eveneens afgesneden. Om de gevolgen die deze afsnijdingen voor het plaatselijk verkeer zouden hebben weer te verhelpen zijn een doortrekking van de weg langs Dennenburg en een parallelweg tot de Gooyerdijk in het plan opgenomen.

Ten behoeve van de fietsers uit het gebied van de Langbroekerwetering (recreatie, scholenbezoek) en voor beperkt agrarisch gebruik is naast de kruising bij Dennenburg een tunneltje geprojecteerd.

In eerste instantie ontstaan dus, als het plan overeenkomstig de voorliggende opzet wordt aanvaard, bij de Hooge Woerd een gelijkvloerse aansluiting en bij Dennenburg een gelijkvloerse kruising. Naar het zich thans laat aanzien moet er rekening mede worden gehouden dat de aansluiting bij de Hooge Woerd in een later stadium, nl. tegelijk met de aanleg van de aftakking naar Houten, door een ongelijkvloerse kruising met aansluiting moeten worden vervangen.

De dwarsweg moet dan worden verhoogd. Deze ongelijkvloerse aansluiting is op de tekening gestippeld aangegeven; de gemeente zal bij het realiseren van de bouwplannen in dit gebied met deze mogelijkheid rekening moeten houden. Ook de grondverwerving zal daarop dienen te zijn gebaseerd.

Kosten van het object.

De kosten van het gehele object worden, met inbegrip van grondaankoop en B.T.W., globaal geschat op f 32.000.000,--. Hierbij wordt gerekend op winning van ca. 1.500.000 m³ zand in de naaste omgeving.

Voorshands gaan de gedachten uit naar een aanleg van de hoofdverbinding van provinciewege met financiële bijdragen van het rijk, en een realisering van de zijwegen door de betrokken gemeenten.

Procedure.

Alvorens tot vaststelling van het tracé wordt overgegaan biedt het provinciaal bestuur van Utrecht aan particuliere belanghebbenden en belangstellenden gaarne gelegenheid van het ontwerp kennis te nemen, met de ontwerpers van gedachten te wisselen en opmerkingen, bezwaren en suggesties naar voren te brengen.

Daartoe ligt het ontwerp-tracé met toelichting voor een ieder ter inzage:

te Zeist op het voorlichtingsbureau van de gemeente Zeist, 1e Dorpsstraat 3 van 12 april 1971 tot en met 17 mei 1971 gedurende de normale openingstijden en tevens op vrijdag

7 mei 1971 's avonds van 19.00 tot 21.00 uur.

te Driebergen op het gemeentehuis van 12 april tot en met 12 mei 1971 gedurende de normale openingstijden en tevens op 6 mei 1971 's avonds van 20.00 tot 22.00 uur.

Gedurende deze avonden zal technisch personeel van de provinciale waterstaat aanwezig zijn om desgewenst nadere gegevens te verstrekken.

De openbare bijeenkomst, waarbij een toelichting op de plannen gegeven zal worden, met de ontwerpers van gedachten gewisseld kan worden en opmerkingen, bezwaren en suggesties naar voren gebracht kunnen worden, zal worden gehouden:

te Zeist in de Congreszaal van het Zeister Slot aan de Rinzen-dorflaan op 17 mei 1971 aanvang 20.00 uur.

te Driebergen in de Spijkerzaal van het Instituut voor de Autohandel aan de Buutlaan op 12 mei 1971 aanvang 20.00 uur.

Deze bijeenkomsten staan onder leiding van het lid van gedeputeerde staten, de heer C.H. Letschert; tevens zullen vertegenwoordigers aanwezig zijn van de betrokken gemeentebesturen, de n.v. Nederlandse Spoorwegen, Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer.

Vermoedelijk tijdstip van aanleg.

Na de definitieve vaststelling van het tracé, zullen de nadere uitwerking van het tracé, de grondaankoop en de verdere voorbereidende maatregelen ter hand genomen worden, terwijl tevens nog financiële afspraken tussen rijk, gemeenten en provincie nodig zullen zijn.

Onvoorziene omstandigheden voorbehouden zal de aanleg in 1974 ter hand genomen kunnen worden en dient op een bouwtijd van ongeveer 3 jaren gerekend te worden.

Utrecht, 26 maart 1971.

Y. Frans J. Dorresten

AFSCHRIFT TER KENNISNEMING

ontwerp-tracé
zuidelijke randweg
Zeist-Driebergen

Het College van Gedeputeerde Staten
der provincie Utrecht,
Achter St. Pieter 20,
U t r e c h t.

3.2-U. N/H

27 april 1971

In antwoord op uw brief van 19 februari 1971 (Afdeling 2B, nr. 69/462), waarbij U ons het ontwerp-tracé voor de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen toezond, delen wij U het volgende mede.

Het is ons opgevallen dat het voorgestelde tracé zonder nadere motivering op een voor het natuur- en landschapsschoon zeer schadelijke wijze afwijkt van het vigerende streekplan voor de Utrechtse Heuvelrug (eerste herziening, 1968). Dit heeft tot gevolg dat met name in het gebied ten zuiden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem ernstig afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarde die het streekplan beoogt zorgvuldig intact te laten.

Het tracé volgend van noordwest naar zuidoost vatten wij onze opmerkingen hieronder puntsgewijze samen.

1. De aansluiting Waterige Weg onder Zeist zal stellig ook een reconstructie van de Koelaan t.b.v. het richting Bunnik afslaande verkeer noodzakelijk maken. Teneinde het fraaie aspect van de Koelaan te behouden ware parallel hieraan de Waterige Weg via een nieuw tracé zuidwestwaarts door te trekken.
2. De aansluiting Bunsinglaan is in het streekplan niet voorzien. De voorgestelde uitvoering impliceert een ernstige aantasting van het gebied ten zuiden van de Bunsinglaan en van het landgoed Heerewegen. Indien deze aansluiting inderdaad noodzakelijk wordt geacht, dan biedt een geringe noordwaartse verschuiving de mogelijkheid via een aan te leggen verbinding ten noorden van de Bunsinglaan de oude Rijksweg te bereiken en de bospartijen te ontzien.
3. Tussen de spoorlijn en rijksweg 12 vertoont het ontwerp-tracé ten opzichte van het tracé volgens het vigerende streekplan een verschuiving tot ca. 250 m in westelijke richting. Het gevolg hiervan is dat het landgoed Rijnwijck

op een zeer schadelijke wijze in tweeën wordt gedeeld. Hoewel hierover in de Toelichting op het ontwerp-tracé niet wordt gesproken, houdt deze verschuiving kennelijk verband met de wens van Burgemeester en Wethouders van Zeist het in het voorontwerp-bestedingsplan 'Nieuw-Beerschoten' geprojecteerde bedrijfsterrein ten westen van het station een grotere omvang te geven dan volgens het streekplan is toegestaan.

4. Teneinde t.z.t. te voorkomen dat schade wordt berokkend aan het natuurgebied Hooge Woerd waren het tracé van secundaire weg 8 en de aansluiting op tertiaire weg 14 zodanig te bepalen dat de in de toekomst voorziene ombouw van de hier geprojecteerde T-kruising geheel buiten het natuurgebied kan plaatsvinden.
5. De Toelichting maakt niet duidelijk waarom de aansluiting langs het landgoed Dennenburg naar Driebergen nodig is. Zou indertijd tot de aanleg van deze verbinding worden besloten, dan is een verschuiving van ca. 100 m in noordelijke richting noodzakelijk, teneinde een enigszins rustige zone tussen de bebouwing van Driebergen en de buitenplaats Dennenburg te handhaven.
6. Blijkens de Toelichting moet niet worden uitgesloten dat het ontworpen tracé in de toekomst tot voorbij Doorn wordt voortgezet. Uitvoering van een dergelijk plan zou in het landschappelijk nog zo gave overgangsgebied aan de voet van de Heuvelrug onvermijdelijk tot een ernstige ravage leiden. In het streekplan is dan ook terecht niet met deze mogelijkheid rekening gehouden. Maar onze mening zal moeten worden volstaan met verbetering van de bestaande traverse door Doorn en verder oostwaarts.

Resumerende verzoeken wij Uw College het ontwerp-tracé voor de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen alsnog in overeenstemming te brengen met het vigerende streekplan voor de Utrechtse Heuvelrug.

Met de meeste hoogachting,
voor het bestuur der Contact-Commissie
voor Natuur- en Landschapsbescherming:

(Jhr. mr. M. van der Goes van Naters)
voorzitter

(P. Nijhoff)
secretaris



PROVINCIE UTRECHT

Utrecht, 29 april 1971.
Achter St. Pieter 20.
Tel. (030) 2 16 12.

Afdeling 2B

Nr. 69/1021

Onderwerp
Ontwerp tracé zuidelijke randweg Zeist-Driebergen.

1 bijvoegsel.

Aan de eigenaren van gronden en andere belanghebbenden bij nevenvermeld wegtracé.

Begin april hebben wij u mededeling gedaan van de gelegenheid kennis te nemen van een door de provinciale waterstaatsdienst ontworpen tracé voor de aan te leggen zuidelijke randweg Zeist-Driebergen en met de ontwerpers van dit ontwerpplan van gedachten te wisselen tijdens de op 12 mei te Driebergen en 17 mei te Zeist te beleggen openbare bijeenkomsten.

Reeds aanstonds na de publicatie van dit ontwerp is de provinciale waterstaat echter al benaderd met de vraag of mogelijkheden aanwezig zijn, die het in landschappelijk en natuurwetenschappelijk opzicht waardevolle landgoed Rhijnwijk onder Driebergen in mindere mate aantasten en of een dergelijk alternatief ook ter discussie gesteld zou kunnen worden.

Een terzake ingesteld onderzoek heeft aangetoond dat het verkeerstechnisch inderdaad aanvaardbaar is het tracé ter hoogte van het landgoed Rhijnwijk in noordoostelijke richting op te schuiven, zodanig dat een aanmerkelijk geringere aantasting van dit gebied zal optreden. In ander opzicht is een dergelijke verschuiving echter niet geheel zonder bezwaren. Zo zal het gebied ten zuidwesten van het N.S.-station Zeist-Driebergen, waaraan het gemeentebestuur van Zeist een bestemming tot industrieterrein heeft toebedacht, worden verkleind. Voorts brengt een uitbuiging in noordoostelijke richting ter hoogte van Rhijnwijk met zich dat omwille van een goed wegbeheer alsmede ter sparing van elders gelegen waardevolle objecten (het Zeister Slotpark) het tracé ter hoogte van Zeist-West in zuidwestelijke richting uitgebogen wordt. Deze laatste uitbuiging vergroot dan weliswaar de afstand tussen de randweg en de geprojecteerde woonbebouwing in Zeist-West, doch brengt anderzijds met zich een verdergaande aantasting van het mede als groenzone tussen de kernen Zeist en Bunnik van waarde zijnde aangrenzende agrarische gebied.

Vorenbedoeld nader onderzoek van de provinciale waterstaat is tevens benut om tussentijds kenbaar gemaakte verlangens ten aanzien van de kruising met de Koelaan onder Zeist te bezien. Volgens het eerder ter inzage gelegde ontwerp wordt voor de verbinding Zeist-Bunnik de Waterige weg in zuidwestelijke richting doorgetrokken om direct na de gelijkvloerse kruising met de randweg weer te worden teruggevoerd naar de Koelaan. Het aansluitingspunt op de randweg ligt dan weliswaar

Ref.: R

buiten de, tot de oorspronkelijke parkaanleg behorende en uit algemeen cultuurhistorisch oogpunt zoveel mogelijk te sparen middenas van het Zeister Slot, doch de vrees is geuit, dat bij deze oplossing de afbuiging van de Koelaan toch nog als een storend element binnen het gezichtsveld vanuit het Zeister Slot zal worden ervaren. Hieraan zou tegemoet gekomen kunnen worden door de Waterige weg nog verder in zuidwestelijke richting door te trekken en deze eerst ter hoogte van de grens tussen de gemeenten Zeist en Bunnik op het bestaande wegtracé aan te sluiten. Ook hieraan zijn echter weer andere bezwaren verbonden, te weten een vrij schadelijke doorsnijding van een tweetal ter plaatse gelegen agrarische bedrijven, waarvan een ongeschonden instandhouding wenselijk is als onderdeel van de reeds eerder vermelde groenzone tussen Zeist en Bunnik.

Het bovenstaande geeft enigermate een beeld van de vele belangen, die bij de onderhavige wegtracering in oogen-schouw genomen moeten worden en teneinde ook de publieke oordeelsvorming in dit opzicht zo volledig mogelijk te doen zijn, menen wij goed te doen de hierboven bedoelde alternatieven alsnog te publiceren en tijdens de bijeenkomsten op 12 en 17 mei a.s. ter discussie te stellen.

Op de hierbijgaande kaart schaal 1 : 25.000 vindt u zowel het eerste ter inzage gelegde tracé als de vorenbedoelde alternatieve mogelijkheden globaal aangeduid. Een situatietekening schaal 1 : 10.000 van beide ontwerp-tracé's is voor een ieder ter inzage gelegd op de secretarieën van de gemeenten Zeist (Bureau Voorlichting 1e Dorpsstraat) en Driebergen (Huize Sparrendaal).

Een definitieve beslissing onzerzijds zal uiteraard eerst mogelijk zijn na kennisneming en grondige bestudering van de tijdens genoemde hearingen naar voren gebrachte bezwaren, bemerkingen en suggesties.

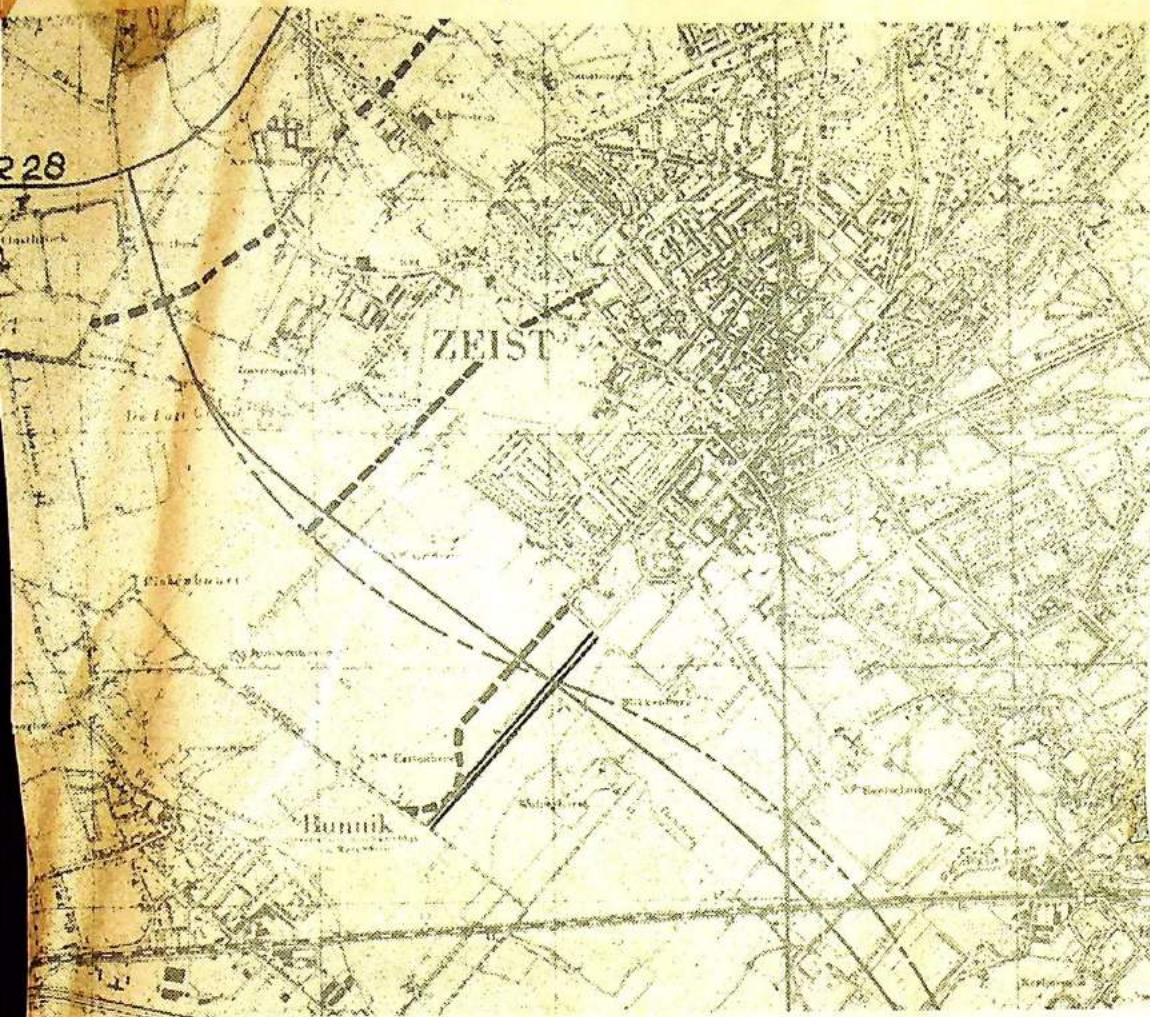
Gedeputeerde staten van Utrecht,

 voorzitter.

, griffier.

Meer ruimte rondom Zeist-west

7-5-71 NZC



Het voorlopig vastgestelde tracé van de S-8 is aangegeven met een getrokken lijn en voert recht langs Zeist-west en bestemmingsplan Beerschoten naar Driebergen. De streep/puntlijn stelt de mogelijke verlegging van het tracé voor, om Rijswijk heen. Daardoor komt er een tegenbocht (en meer ruimte) bij Zeist-west. Nadeel: er moet een strook industrieterrein van het plan Beerschoten worden afgestaan. De aansluitende zijwegen zijn met stippellijnen aangeduid. Het verkeer van Bunnik via de Koelaan zal over de verlengde Waterigeweg worden geleid.

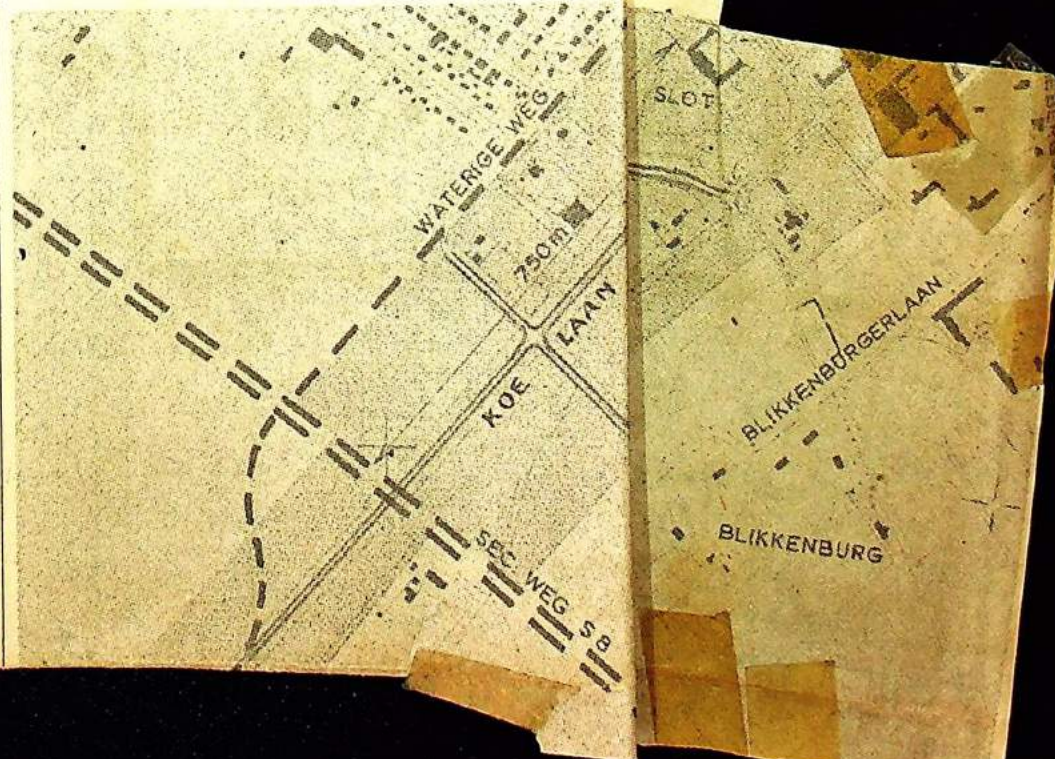
kaart van het voorlopig vastgestelde tracé van de S-8 met de gelijkvloerse aansluiting en kruisingen. Alleen over Tiendweg kan een viaduct zijn, omdat de S-8 daar toch nog moet voor de overbruggen van de spoorlijn.

Maar gelijkvloerse kruising met Koelaan

Toen de Zeister raadscommissie voor de planologie de vraag opwierp, of de S-8 niet kon worden opgeschoven om meer ruimte te krijgen voor wat extra groen in Zeist-west, heeft zij niet kunnen vermoeden dat die mogelijkheid zó voor het grijpen

Gedeputeerde Staten hebben zich namelijk nog eens moeten buigen over het voorlopig vastgestelde tracé van de S-8, die als nieuwe verbinding tussen de Rijksweg 28 in aanleg en Driebergen het doorgaand verkeer Utrecht-Doorn v.v. buiten Zeist en Driebergen om moet voeren ter ontlasting van de Utrechtseweg, Driebergseweg en Hoofdstraat.

Uit de gemeente Driebergen-Rijsenburg is namelijk het verzoek gekomen, het landgoed Rhijswijk meer te ontzien. Gedeputeerde Staten hebben na onderzoek erkend, dat het verkeerstechnisch aanvaardbaar is, het tracé aldaar in noordoostelijke richting op te schuiven, waardoor slechts een geringe aantasting van het uit landschappelijk en natuurwetenschappelijk oogpunt zo waardevolle gebied zal optreden.



Er komt dan een bocht in de S-8, die zich uitstrekt tussen Koelaan en Rijsenburgse laan. Dat brengt o.a. met zich mee, dat de autoweg aan de noordwestelijke zijde van de Koelaan een bocht in tegengestelde richting krijgt en pas ter hoogte van de Bisschopswetering het oorspronkelijk gedachte tracé weer wordt bereikt. Met die laatste verlegging ontstaat een wijdere boog om Zeist-west en dat biedt voor de bewoners daar het voordeel van verminderde geluidshinder, meer groen en daardoor verbeterde recreatiemogelijkheden.

Langs het breedste gedeelte zullen wellicht de extra voorzieningen tegen de geluidshinder, zoals de op te werpen wallen en de eventuele plaatsing van schuttingen of muurtjes overbodig worden. De afstand tussen weg en woningen wordt daar immers met circa 125 meter vergroot.

Een nadeel voor Zeist is een versmalling van het ontworpen industriegebied in het bestemmingsplan Beerschoten. Daar gaat een strook af van maximaal 200 meter. Ook de latere woningbouw tussen Tiendweg en Blikkenburgerlaan wordt bij voorbaat doorsneden door de S-8.

750 m van Slot

Volgens het voorlopige tracé van de S-8 zal deze nieuwe autoweg Utrecht-Driebergen de zuidelijke hoofdwas van het Slot kruisen op een afstand van ca. 750 m uit het gebouw. De Waterigeweg wordt met een bocht doorgetrokken naar de Koelaan.

Het onderzoek van de provinciale waterstaat is tevens benut om de intussen geuite verlangens over de kruising met de Koelaan te bezien. De vrees werd uitgesproken, dat dit kruispunt als een storend element binnen het gezichtsveld vanuit het Zeister Slot zou worden ervaren. Hieraan kan volgens Gedeputeerde Staten tegemoet gekomen worden door de Waterigeweg nog verder in zuid-westelijke richting door te trekken, dan op het eerste plan voor de verbinding Zeist-Bunnik is aangegeven. De Waterigeweg zou dan pas ter hoogte van de grens tussen de gemeenten Zeist en Bunnik op het bestaande tracé moeten worden aangesloten. Ook hieraan zijn echter bezwaren verbonden, zoals de vrij schadelijke doorsnijding van twee agrarische bedrijven, waarvan de ongeschon-

den instandhouding wenselijk is als onderdeel van de groenzone tussen Zeist en Bunnik.

Gelijkvloers

De gedachten gaan uit naar een gelijkvloerse kruising van S-8 met de zijwegen in Zeist-west, zoals de Verlengde Schaerweg, de Koelaan en de Waterigeweg en ook met de Koelaan, met een aanleg van de nodige aansluitingen buiten de middenas van het Slot, zulks om zo min mogelijk storende elementen binnen het gezichtsveld vanuit het Slot te brengen.

Er komt geen ongelijkvloerse kruising van de Koelaan door middel van een tunnel, want dit vergt een zeer hoge investering in verband met de voorzieningen die nodig zijn, om verlagings van de grondwaterstand en daarmee een aantasting van de bestaande beplantingen te voorkomen.

Ged. Staten menen, dat in landschappelijk opzicht geen beter resultaat kan worden bereikt dan volgens het voorlopige ontwerp. De aansluitingen, die ter plaatse juist nodig zijn om te voorkomen dat het doorgaande verkeer Bunnik-Zeist v.v. gebruik blijft maken van de wegen binnen het parkgebied, brengen namelijk bij een ondertunneling een forse ingreep in het bestaande landschap met zich.

De terreinen tussen de ontworpen secundaire weg (S-8) en het Slot zullen voorts in het ontwerp-bestemmingsplan voor het buitengebied van de gemeente Zeist de bestemming van park krijgen, met de mogelijkheid van aanleg van sportterreinen mits daardoor het parkkarakter niet wordt aangetaast, hetgeen van de thans aanwezige bebouwing en volkstuinen niet gezegd kan worden. Aanleg van de S-8 zuidelijk langs

Zeist en Driebergen wordt o.m. nodig geoordeeld om de bestaande hoofdverbinding door de kernen (Utrechtseweg, Driebergseweg en Hoofdstraat) te ontlasten van het doorgaande verkeer, alsmede van verkeer, dat zijn herkomst, dan wel bestemming, buiten deze kernen vindt.

Voorwaarde voor een dergelijke ontlasting is, dat de nieuwe secundaire weg op niet te grote afstand van de kernen gelegen is en voldoende relaties met de interne wegenstructuur verkrijgt.

Het hoofdwegenstructuurplan van de gemeente Zeist, waarin deze relaties nader zijn uitgewerkt, heeft aangetoond dat de Waterigeweg - mede in samenhang met de uitbreiding van Zeist in zuidwestelijke richting - als hoofdverkeersader dienst zal moeten doen en dat met het oog daarop in de toekomst voorzieningen aan deze weg nodig zijn. Uiteraard zal bij bepaling van aard en omvang van deze voorzieningen alle aandacht besteed worden aan de aangrenzende noordwestelijke parkaanleg van het Slot-complex.

De Lageweg doet nu bij wijze van tijdelijke oplossing dienst voor het verkeer dat in de richting Driebergen het centrum van Zeist kruist.

Het Rond

De vraag of deze oplossing definitief gehandhaafd en eventueel verder uitgebouwd dient te worden, hangt samen met de functies, die het Rond met de daaraan grenzende bebouwing van winkels, horecabedrijven, gemeentehuis en postkantoor als onderdeel van het centrum van Zeist, moeten worden toegedacht. Een beslissing daaromtrent zal binnenkort worden genomen bij de vaststelling door de raad van Zeist van het bestemmingsplan voor het gebied het Rond.

Het thans ontworpen tracé van de S-8 snijdt weliswaar de hoofdwas van het landgoed, doch doet dit op ruime afstand van de hoofdgebouwen en geheel buiten de feitelijke park-arealen. Een volledige sparing van de oorspronkelijke opzet van de omgeving, in dier voege dat óók de zich tot op 1600 m uitstrekkende hoofdwas volledig ongemoeid blijft, is niet mogelijk zonder ernstig afbreuk te doen aan de verkeersfunctie van de aan te leggen wegen.

Pas na grondige bestudering van de bezwaren, bemerkingsen en suggesties die deze maand tijdens de hoorzittingen naar voren kunnen komen, zullen Gedeputeerde Staten een definitieve beslissing nemen.

In Zeist kan men zich op 7 mei 's avonds van 19 tot 21 uur op het voorlichtingsbureau van de gemeente door deskundigen doen voorlichten.

Op het gemeentehuis van Driebergen zal op 6 mei 's avonds van 20 tot 22 uur op het plan een toelichting worden gegeven.

ZILVUM 6 pers. vanaf f 395.20
ZILDURO 6 pers. vanaf f 229.15
ZILMETA 6 pers. vanaf f 94.95

GERO CASSETTES



de-wereld
gezien
OR
TEL. 04-13270
en RADIO BECI
en zaterdag 8 me
DOIT WERI
U maakt slecht
alleen geldig op vrijdag 7 en
de voorraad!
EDINGEN
DOR MOE

Koelaan zal doodlopen op nieuwe autoweg

Bij Waterigeweg alleen een fietstunneltje

In het Voorlichtingscentrum van de gemeente aan de Eerste Dorpsstraat werd vrijdagavond aan belanghebbenden een toelichting gegeven op de pas gepubliceerde plannen voor de aanleg van de secundaire autoweg S-8 (tussen de Rijksweg 28 in aanleg en Doorn). Daarvoor was een voorlopig tracé vastgesteld, dat in rechte lijn langs Zeist-West en de Tiendweg door het landgoed Rhijnwijk zou voeren. Afgelopen week kwam er een verbeterd plan met een gebogen tracé, dat ruimer om Zeist-West heen zwaait en dan terugbuigt door het bestemmingsplan Beerschoten van de gemeente Zeist en dan om Rhijnwijk heen naar het oosten afbuigt.

Uitleg werd gegeven door de heer G. Huizer van de dienst openbare werken en door de heren G. W. Kleinveld, P. Post en D. C. de Vries van de Provinciale Waterstaat.

Tegen 1977 gereed

Het bleek ons, dat de aan de pers verstrekte gegevens uiterst summier waren gehouden en dat op de vrijdagavond beschikbare kaarten meer details stonden ingetekend.

In tegenstelling tot de eerder door Gedeputeerde Staten (in hun antwoord aan een statenlid) vermelde gegevens, moesten wij constateren, dat er aan de Koelaan feitelijk géén kruising komt. Ook geen gelijkvloerse. De Koelaan wordt onderbroken ter hoogte van de doorsnijding door de nieuwe autoweg en er zal slechts één mogelijkheid openblijven voor het verkeer uit Zeist om Bunnik te bereiken: dat is rechtuit de Waterigeweg te volgen. Deze wordt dan aangesloten op het deel Koelaan ten zuidwesten van de doorsnijding, ofwel recht doorgetrokken in de richting van de Kon. Julianalaan in Bunnik.

Het zuidelijk deel van de Koelaan wordt volgens de laatste tekening een verzorgingsweggetje voor de boerderijen langs de Tiendweg, het noordoostelijk deel (tussen S8 en Slot) wordt een doodlopend stuk. Toen dit in een gesprek ter sprake kwam, vernamen wij dat er wel een kleine mogelijkheid bestond het geprojecteerde fietstunneltje langs de te verlengen Waterigeweg over te brengen naar de Koelaan. Dan zou deze prachtige, historische oprijlaan aan de achterzijde van het Slot nog een nuttige functie behouden als fietspad.

Het zou dan zelfs een zeer aantrekkelijke fietsroute worden, omdat de fietsers door Nassau-Odijklaan en om het Slot heen langs de Karpervijver, gebruik zouden kunnen maken van een rustige en fraaie route naar Bunnik, zonder gehinderd te worden door autoverkeer. De aanleg van een fietspad langs de verlengde Waterigeweg kan er mee worden uitgespaard. Er is dan alleen een klein stukje fietspad nodig tussen Haksweiring en Kromme Rijn aan de zuidoostzijde van de autoroute.

De Waterigeweg en de Verlengde Schaerweydelaan zullen de S-3 volgens de huidige plannen gelijkvloers kruisen. Er komt wel een viaduct met een half klaverblad

lonend geëxploiteerd kan worden. Mogelijk zullen er nog wijzigingen kunnen komen in de plannen voor de S-8. De weg hoeft pas in 1977 gereed te zijn. Er kan in de komende zes jaren nog wel iets veranderen aan de inzichten van de ontwerpers.

—0—

verbinden met de Uithof), en een viaduct met op- en afritten over de Bunsinglaan bij de Tiendweg. Niet omdat de Tiendweg zo belangrijk is, maar omdat op de Bunsinglaan de doorgetrokken Oranje-Nassaulaan zal uitmonden. Daar komt dus het einde van de geprojecteerde zuidoostelijke rondweg om de koin van Zeist. De S-8 zal kunnen fungeren als de westelijke rondweg, de Dreef als noordwestelijke.

Uit de gedetailleerde kaart met het nieuwste tracé voor de S-8 bleek ook, dat de gemeente gedwongen zal zijn een nieuw bestemmingsplan Beerschoten op te zetten, als dit plan wordt uitgevoerd. Het ontworpen industrieterrein wordt namelijk zodanig naar het verschoven deel van de autoweg doorsneden, dat het niet meer in deze vorm gerealiseerd, of

Aanleg gepland in 1973

Hoorzittingen over aanleg randweg genaamd S 8

Het tracé van de S.8, de randweg langs de bebouwde kommen van Zeist en Driebergen-Rijsenburg, is onderwerp van bespreking geweest tijdens twee hoorzittingen, die achtereenvolgens in Driebergen en Zeist werden gehouden. Het provinciale plan ontmoette na eerste publicatie al bezwaren, omdat de weg het natuurgebied Rhijnwijk te zeer zou aantasten. Er kwam een alternatief plan uit de bus, dat door Staatsbosbeheer was geopperd, doch dat in Zeist weer de nodige bezwaren kreeg.

Zo is het met hoorzittingen. Wat de een — leek in het vak — van groot belang acht, wordt door de ander met verachting verworpen. Nu is het zo, dat de weg in 1973 zal moeten worden aangelegd. Het ontlasten van de doorgaande wegen door de gemeenten Zeist en Driebergen is van groot belang. Dat is zelfs voor een leek een duidelijke zaak. Binnen een aantal jaren zouden deze doorgangen — met vooral de Hoofdstraat in Driebergen-Rijsenburg — zo'n knelpunt vormen, dat het verkeer er nog nauwelijks voortgang zou kunnen vinden.

Als ontwerpers en insprekers het ooit ergens over eens zijn geweest, dan toch zeker over nut en het belang van een randweg. De vraag lijkt wel gewettigd of het thans uitgestippelde tracé of het alternatieve plan de juiste oplossing is. Bij hoorzittingen met betrokkenen komt men er dan niet onderuit, dat de enkele grondbezitter de eigen belangen als het belangrijkste ziet en daarbij het gemeenschapsbelang al te gemakkelijk uit het oog verliest. Nu garandeert de democratie en de Nederlandse grondwet bescherming van de burger. Dat impliceert, dat er geluisterd zal moeten worden naar de bezwaren van de eenling, die soms indruisen tegen belang van het overgrote deel van de gemeenschap.

Het belangrijke voordeel van hoorzittingen kan zijn, dat de goedwillende eenling zijn bezwaren inslikt in het belang van de gemeenschap, terwijl de plannenmakers met de redelijke argumenten terdege rekening kunnen houden. Het kan nooit de bedoeling zijn, dat een hoorzitting een kant en klare oplossing biedt als conclusie van al hetgeen te berde wordt gebracht. De burger kan na de ter visielegging van de plannen nog altijd bezwaren indienen. Hij kan recht zoeken tot en met de Kroon. De hoorzitting, die dikwijls meer het karakter van een informatieve bijeenkomst draagt, kan tot gevolg hebben, dat het aantal bezwaren verminderd en dat de plannenmakers de groots gemeene deler het dichtst kunnen benaderen.

In Zeist werd het erg duidelijk het alternatieve plan beperking van de industrieterrein aan de Odijkervaart tekent, terwijl bovendien als een bezwaar wordt gevoeld, dat de randweg zou moeten worden verlegd, waardoor twee agrarische banden zouden worden doorsneden, terwijl deze akkers worden gezien als „buffer” tussen de kernen van Zeist en Bunnik. De planologen hebben de lengte-as van het Slot, met de Nassau Odijklaan in de richting centrum en de Koelaan aan de achterzijde van het Slot zo zuiver mogelijk willen bewaren.

Hoe het ook zij, belanghebbenden hebben kennis kunnen nemen van de heersende meningen bij de provinciale overheid en de plannenmakers hebben inzicht gekregen in de aard van de bezwaren van belanghebbenden. Dat mag van duidelijke winst worden genoemd van de bijeenkomsten, die onder leiding van de gedeputeerde C. H. Letschert werden gehouden.



HOORZITTING IN HET SLOT

Veel belangstelling bestond er maandagavond voor de hearing over de S-8, die in het Slot werd gehouden. Aan de hand van kaarten en deskundige uitleg konden de aanwezigen zich een beeld vormen over de komende plannen voor men.

Tegengestelde belangen in geding bij de S-8

Vele vaak tegengestelde belangen zullen er in het gedrang komen, wanneer de nieuwe provincialeweg S-8 straks wordt aangelegd. Om op de hoogte te geraken van de argumenten van de betrokkenen en hen in de gelegenheid te stellen alternatieven te bieden, hield het provinciaal bestuur maandagavond in het Slot een hearing, geleid door het lid van Gedeputeerde Staten, de heer C. H. Letschert. Om weerwoord te bieden zaten achter de groene tafel deskundigen van Provinciale Waterstaat, Staatsbosbeheer, Rijkswaterstaat en de N.S. Verder waren ook aanwezig burgemeester mr. dr. A. A. H. Stolk en gedeputeerde jhr. mr. L. E. de Geer van Oudegein.

om een tracé te maken waarbij op geen enkele teen getrapt wordt; het blijft een afwegen van allerlei belangen. Maar alle mogelijkheden staan nog open.

Bezwaarschriften tegen de plannen kunnen worden gestuurd naar de Provinciale Waterstaat Achter Sint Pieter in Utrecht.

Pleidooi voor openbaar vervoer

Heilige koe

Evenals de heer Nas pleitten velen voor een beter en uitgebreider openbaar vervoer. In het bijzonder de heer Van Dooyeweerd verbond dit in een gloedvol betoog aan de noodzaak tot behoud van de natuur die nog over is. Hij wees erop dat de keuze of de weg op zich zelf er moet komen of niet, reeds gemaakt is.

„Men heeft op traditionele wijze weer voorrang gegeven aan de auto. De auto is als een kind dat je een koekje geeft om van het gezeur af te zijn, maar dat blijft vragen om koekjes! Het heeft geen zin om te zeggen dat je voor een beter openbaar vervoer bent, terwijl je intussen voortgaat wegen voor de auto's te bouwen”. De heer Letschert antwoordde dat uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoer niet alleen van de wil, maar ook van de financiële mogelijkheden afhangt.

Zoals bekend dient de nieuwe S-8 ter vervanging van de bestaande weg Utrecht-Zeist-Driebergen. De heer Schotman van Provinciale Waterstaat gaf een korte toelichting op het oorspronkelijke en het alternatieve plan voor het tracé. Dit laatste plan voorziet in een bredere groenstrook tussen S-8 en de bebouwing van Zeist-west, en het sparen van het landgoed Rhijnwijk door tracering meer in de richting van Zeist.

Geïsoleerd?

Bij een aantal aanwezigen heerste grote ongerustheid over de toekomst van de boeren die in het gebied wonen. De opmerking „Ik ben onderhand boer zonder land” illustreert dat sommigen ernstig gedupeerd dreigen te worden. Met name de heer Van Marwijk Kooy en mevr. Van Notten (landeigenaars) kwamen op voor hun landerijen en wezen erop dat één pachter zelfs geïsoleerd zou raken bij uitvoering van het tweede plan. Zij drongen aan op verschuiving in noordoostelijke richting. Duidelijk werd dat hun belangen tegengesteld zijn aan die van de gemeente Zeist.

Bij monde van de heer V. d. Werf kwam de ongerustheid naar voren van de bewoners van de Waterigeweg over verbreding van hun mooie bomenlaan. De heer Schotman antwoordde daarop dat dit een zaak van de gemeente is. Wel zegde hij de medewerking van Provinciale Waterstaat toe, ten einde de bewoners is staat te stellen een alternatief verloop van het verkeer Bunnik-Zeist v.v. te ontwerpen.

Fietstunnel

In verband met het uitzicht op het Slot is een extra ombud naar de Koelaan echter niet wens. Wel is het mogelijk een noodzakelijke fietstunnel op de Koelaan te plaatsen waardoor historische asweg-karakteristiek bestaan.

Het raadslid R. M. W. J. Nas vroeg wat de functie van de S-8 eigenlijk is. Dient zij als een kortsluiting tussen twee rijkswegen (28 en 12) of als echte provinciale weg? Naar zijn mening zou men toe kunnen met minder

Vogeltellers steunen Werkgroepen S-8

De provinciale weg S-8, geprojecteerd als parallelweg voor de verbinding De Bilt - Zeist - Driebergen - Doorn, zal verkeerstechnisch niet het beoogde nut opleveren en zal bovendien een ontoelaatbare aanslag betekenen op een, uit landschappelijk- en biologisch oogpunt zeer waardevol gebied. Dit is de mening van de gezamenlijke werkgroepen S-8, een combinatie van de milieuwerkgroep uit Zeist, Driebergen, Bunnik, Doorn en De Bilt. Om deze opvatting te staven, werd een aantal leden van de Vogelwacht en Jeugdbonden voor Natuurstudie verzocht om een voorlopige inventarisatie van de vogelstand in het desbetreffende gebied op te maken. Het onderzoek naar de overwinterende vogels in stroken van ruwweg 1 km ter weerszijden van het tracé van de S-8, een breedte die overeenkomt met de omvang van het verstoorde gebied, werd onlangs afgerond.

Er werden maar liefst 64 soorten aangetroffen. Daarbij komen dan nog de trekvogels, die in de periode van de telling op „wintervakantie” waren in zuidelijker streken, maar die inmiddels één voor één zijn teruggekeerd. Telt men deze erbij, dan komt men royaal over de 100 soorten.

Van de wintergasten werden vijf roofvogelsoorten aangetroffen: torenvalk, sperwer, smelleken, ruigpootbui-zerd en gewone buizerd — de laatste in een aantal van tenminste 15 exemplaren, hetgeen duidelijk de grote natuurrijkdom van dit gebied bewijst, aangezien roofvogels over het algemeen erg kieskeurig zijn zowel wat betreft hun voedsel als hun verblijfplaats.

Verder was ook de vinkenfamilie met vele soorten vertegenwoordigd: kneu, groenling, vink, keep, sijs, barnsijs, putter en goudvink. Ook zijn water-

201 227
A. V. K.
spreeuw, klapekster en kleine honte-
specht vermeldenswaard.

Zowel het rijke assortiment vogelsoorten als de grote aantallen van sommige bevestigen de opvatting dat het hier gaat om een, uit biologisch oogpunt zeer gevarieerd en voedselrijk gebied met een hoge ecologische waarde ondanks de slagen die het reeds heeft moeten incasseren in de vorm van Rijksweg 12 en de voortdurende oprindende bebouwing. Volgens de gezamenlijke werkgroepen is het echter duidelijk, dat de aanleg van de S-8 de genslag zou betekenen, aangezien deze over de volle lengte loodrecht zal staan op de zgn. gradiënt en daarmee het fundament zou vernietigen van dit gebied als overgangsgebied tussen hoogzandgronden en lage kleigronden.

Het ligt in de bedoeling om later in dit jaar ook de inventarisatie van de knaagdieren en de roofdieren ter hand te nemen, mijs hiervoor deskundiger worden gevonden.

Waterigeweg-bewoners

tegen aansluiting S-8

Verlies aan natuurschoon

Ruim dertig bewoners van de Waterigeweg kwamen gisteravond in het gemeentehuis bijeen om te bepalen welke gedragslijn zij moeten volgen ten aanzien van de ontwerpplannen die er bestaan om de Waterigeweg aan te sluiten op de aan te leggen provinciale weg, de S-8. De Waterigeweg zou dan als één van de drie in- en uitvalswegen die in Zeist op de S-8 aansluiten, moeten gaan functioneren, en zou daartoe verlegd en aanzienlijk verbreed moeten worden, waarschijnlijk ten koste van een stuk tuin van de huizen aan de Waterigeweg.

Drie bewoners, de heren P. A. van der Werff, Smit en Overbeek hadden het initiatief tot deze vergadering genomen en hadden tevens twee alternatieven bedacht om de fraaie Waterigeweg zoveel mogelijk in zijn huidige toestand te handhaven.

De heer Van der Werff zette uiteen dat er voorlopig drie aansluitingen zijn geprojecteerd, en ten slotte een aftakking die moet komen vlak bij station Driebergen. Hij was van mening dat Zeist geen behoefte aan drie aansluitingen heeft, te meer daar het verkeer van en naar Driebergen en Utrecht waarschijnlijk geen gebruik zal maken van de S-8, maar de bestaande route zal blijven volgen. „Moet er persé toch een derde aansluiting komen via de Waterigeweg dan zal dit tot gevolg hebben dat de verbreding en verlenging ten koste van een belangrijk stuk natuurschoon gaat, want de verlenging doorsnijdt dan het prachtige landschap tussen Zeist en Bunnik”, aldus de heer Van der Werff die tevens van mening was dat als de Waterigeweg verbreed moest worden men dit beter naar de onbebouwde kant kan doen „want de beschermde heilige sloot, de Zeister Griff, is een open riool en zou beter gedempt kunnen worden.”

Alternatieven

De heer Van der Werff confronteerde de vergadering vervolgens met twee alternatieven: i.p.v. een aansluiting via de Waterigeweg, deze laten lopen langs de Slotvijver en Karpervijver. Hij voegde er echter aan toe dat dit geen reëel alternatief was omdat men dan de problemen zou afwentelen op de bewoners van de Karpervijver. Als tweede mogelijkheid noemde hij een aansluiting via de Blikkenburgerlaan. Tijdens de discussie die over de alternatieven werd gehouden, werd echter als bezwaar tegen de laatste mogelijkheid aangevoerd dat de drukke verkeersader dan dwars door de scholengemeenschap zou lopen met alle daaruit voortvloeiende risico's voor de schoolgaande kinderen.

Bovendien zou een aanpassing van de Blikkenburgerlaan eveneens een aantasting van het landschap inhouden. Al naar gelang de avond vorderde werd steeds duidelijker dat de Waterigewegbewoners de noodzaak van een derde invalsweg, hetzij via de Blikkenburgerlaan of Waterigeweg in twijfel trokken, omdat Zeist reeds nu over voldoende inkomstwegen beschikt. Zeer bezwaarlijk vond men ook een gelijkvloerse kruising met de S-8, die een verkeersgevaarlijke situatie zou doen ontstaan. De vergadering voelde meer voor een viaduct.

Natuurschoon

Een argument, dat door velen werd gehanteerd tegen de Waterigeweg-plannen, was het verlies aan natuurschoon tussen de bebouwingen van Zeist en Bunnik

wijl de randfunctie van de Waterigeweg in het Slotgebied aangetaast zou worden. Ook de oude platanen langs de Waterigeweg zouden verloren gaan.

Een belangrijk aandeel in de opinievorming had de heer Van Rossum, die uiteenzette dat de Waterigeweg als invalsweg om de kern van Zeist te bereiken geen waarde heeft omdat de parkeergelegenheid van Zeist-centrum zal komen aan de Utrechtse kant van Zeist. Om te parkeren zou men vanaf de Waterigeweg via de Lage Weg en de Laan van Beek en Royen eerst helemaal om de stadskern heen moeten rijden alvorens de auto kwijt te kunnen. De automobilist die van de S-8 komt zou dan beter via de Verlengde Scharweijdelaan Zeist binnen kunnen komen.

Nadat alle voor- en nadelen van de diverse mogelijkheden door de vergadering tegen elkaar waren afgewogen, werd besloten om de gemeenteraad van Zeist een brief te schrijven, waarin de Waterigewegbewoners zich uitspreken voor handhaving van de huidige situatie met dien verstande, dat de Koeiaan naar de S-8 wordt doorgetrokken en deze ondergronds kruist. Als motivering voeren zij aan dat doorvoering van de Waterigewegplannen een aantasting van de Waterigeweg in haar randfunctie van het Slotgebied, een aantasting van het natuurschoon tussen Bunnik en Zeist betekent en tevens doelloos is omdat men alleen via een omweg de kern van Zeist kan bereiken. Een afschrift van de brief zal gezonden worden aan Gedeputeerde Staten (die de eventuele aanleg van een viaduct zou moeten betalen).

Geachte bewoners van Zeist-West

Zoals u misschien weet is het de bedoeling dat op 4 februari a.s. de gemeenteraad een beslissing neemt over het Verkeerscirculatieplan.

De meerderheid van het Kollege van B & W wil de aanleg van de randwegen S8 (T47) en S6 (T44). Op woensdag 23 januari zullen drie raadscommissies tezamen zich buigen over dit plan. (zaal I van het Slot, 20 uur).

Wij- een aantal verontruste bewoners van Zeist-West - zijn van mening dat deze randwegen niet moeten worden aangelegd. Wij hebben besloeten ons protest m.n. te richten op de S8. Onze argumenten:

S8 + S6 moeten van de baan!

Onze argumenten

- het natuurgebied tussen Zeist en Bunnik is al smal en mag niet verder worden aangetast.
- de twee landgoederen - Oostbroek en de Nienhof - die in dit gebied liggen, zijn pas geleden door de Stichting het Utrechts Landschap aangekocht omdat ze zo uniek en schitterend zijn.
- deze twee landgoederen worden met elkaar verbonden door een vrijwel nergens voorkomend cultuur- en natuurterrein: kleinschalig, bomenrijen, grienden, gras- en akkerland. De aanleg van een autoweg langs Brugakker betekent dat de twee daar aanwezige wilgengrienden moeten verdwijnen en betekent een ernstige aantasting van de twee landgoederen.
- dit hele gebied is uniek wat betreft vogels (rapport Vogelwacht Utrecht). Het is duidelijk dat het autoverkeer veel onrust zal veroorzaken en vogels zal verjagen.
- de aanleg van de S8 (T47) zal Brugakker, Couwenhoven, de Clomp, Nijenheim, de Kroost, Griffensteyn enz. afsluiten van direkt en indirekt contact met het rustgevende natuurgebied. Een stadspark van 100 m. in het overgangsg gebied geeft wel ruimte voor wandelrecreatie, maar heeft door de weg en het verkeerslawaaai een afsluitend effect.
- een autoweg zoals de S8 - met ca. 13.400 auto's per dag - dient volgens de nieuwe wet op de geluidshinder op 240 m. van de huizen af te liggen. Gezien de heersende windrichting en de ligging van de S8 ten opzichte van de huizen zijn bomen en geluidswallen binnen 100 m. nauwelijks zinvol. Het geluid waait toch wel naar de huizen toe.
- aanleg van de S8 bevordert sluipverkeer door Zeist en heeft een negatieve werking voor de Griftlaan, Blikkenburgerlaan en Schaerweydelaan. (de Schaerweydelaan b.v. zal 80% drukker worden).
- cijfers waarop het Verkeerscirculatieplan is gebaseerd betreffen:
 - . voorspellingen over de groei van het autogebruik. Zeist gaat uit van 15% groei en 367 auto's per 1000 inwoners na 1985 (drs.Bonger). Er zijn ook veel lagere cijfers bekend, b.v. 300 per 1000 inwoners .
 - . voorspellingen over de bevolkingsgroei. Zeist gaat uit van een maximale groei van 17%, terwijl momenteel de bevolkingsgroei in Zeist afneemt.
 - . voorspellingen over de groei van het aantal arbeidsplaatsen. Zeist gaat uit van een sprookjesachtige groei van 23% !!
- Nog niet eens meegerekend zijn de stijgende benzineprijs en het niet stijgen van de inkomens, de herwaardering van de fiets en de broodnodige stimulering van het openbaar vervoergebruik.

Tot zover de argumenten tegen de aanleg van de S8.

Z.O.Z.

Het alternatief

In het Verkeerscirculatieplan (V.c.p.) is ook aandacht besteed aan een alternatief: rekonstruktie van de Utrechtseweg. Uit de cijfers van het Verkeerscirculatieplan kan worden afgeleid dat een dergelijke rekonstruktie nagenoeg hetzelfde positieve effect heeft voor de Weteringlaan en de Griffensteynselaan als de aanleg van de S8. Wij menen dan ook dat de gemeenteraad zich definitief tegen de aanleg van de S8 en daarmee tegen de verdere opoffering van kostbaar natuurgebied kan uitspreken.

De activiteiten

Om de gemeenteraadsleden hiervan te overtuigen hebben wij een aantal activiteiten opgezet. Wij verzoeken u dringend om hieraan mee te doen! Misschien is het onze laatste kans!

1. Allereerst de Briefkaartenactie.

Vóór de behandeling in de gemeenteraad zal aan de Burgemeester een grote hoeveelheid briefkaarten worden overhandigd.

De briefkaart die u hierbij aantreft wordt over enkele dagen bij u opgehaald! Wilt u uw naam en adres invullen? (Een eigen, rechtstreekse brief aan één der fractievoorzitters kan natuurlijk ook. In 'Wat is waar in Zeist' vindt u de adressen) U kunt uw kaart ook bij één van onderstaande adressen inleveren.

2. Demonstratieve bijeenkomst.

Op woensdagavond 23 januari a.s. zal van 19 tot 20 uur in de foyer van Figi een demonstratieve bijeenkomst worden gehouden.

Enkele sprekers - o-a- wijkbewoners, de voorzitter van de gezamenlijke werkgroepen, een bioloog en een verkeersdeskundige - zullen het woord voeren. Het is de bedoeling dat alle aanwezigen om 20 uur van Figi naar het Slot (zaal L) gaan om aan de ca. 20 gemeenteraadsleden - daar in commissie bijeen door het plaatsnemen op de publieke tribune, duidelijk te maken dat vele Zeistenaren de aanleg van deze wegen niet willen.

KOMT U ALLEN !

Een bomvolle commissiekamer is een belangrijk teken van ons protest tegen de S8.

3. De advertentiekampagne.

Op vrijdag 1 februari a.s. zal op de achterpagina van het NZC-Nieuwsblad een grote advertentie geplaatst worden, waarin een oproep aan de gemeenteraad om tegen de aanleg van deze randwegen te stemmen. Degene die bij u de briefkaart afhaalt zal ook vragen of uw naam als ondertekenaar in de advertentie mag worden genoemd.

4. Affiches.

Er zijn nog een groot aantal raam- affiches gedrukt met de tekst "Randweg S8 de dood aan de natuur". Voor f 2.50 kunt u deze kopen bij degene die bij u langs komt.

U begrijpt dat de advertentie, de zaalhuur en de drukkosten veel geld kosten. Een bijdrage uwerzijds wordt bijzonder op prijs gesteld. U kunt storten op postrek. nr. 2894357 t.n.v. penningm.gezamenlijke werkgr.S8.

Voor meer informatie over of directe steun aan deze activiteiten kunt u contact opnemen met:

Leo Haasnoot tel. 50901 Sociaal cultureel centrum't Hollebloc, de Clomp.
Ben ter Welle tel. 23510 Brugakker 13-17
Albert Vlierhuis tel. 23289 Couwenhoven 52-08

PROVINCIE UTRECHT WEGENPLANNEN 1968

RIJKSWEGENPLAN

— BESTAANDE WEGEN
- - - ONTWERPEN WEGEN

SECUNDAIR WEGENPLAN

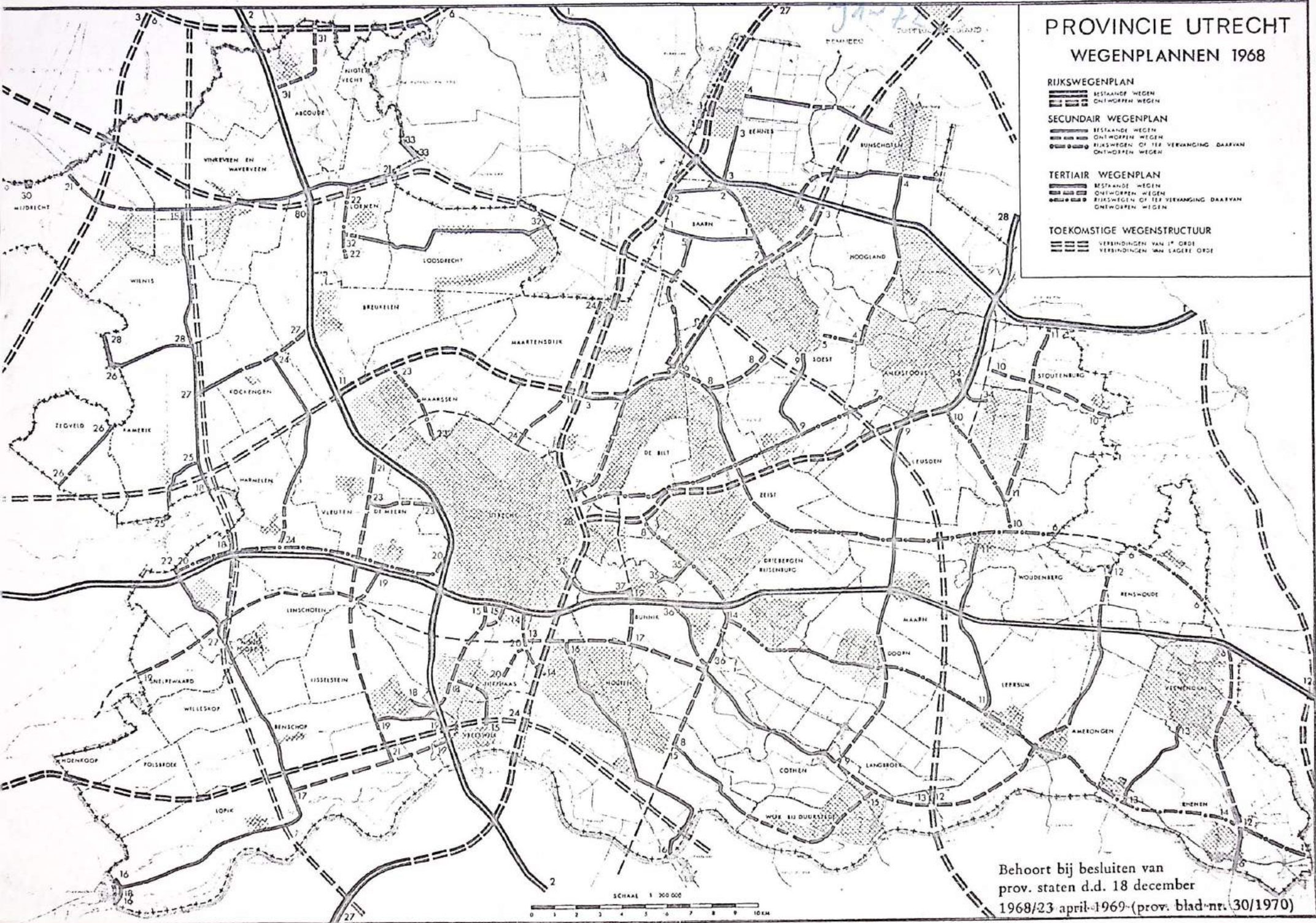
— BESTAANDE WEGEN
- - - ONTWERPEN WEGEN
- - - RIJKSWEGEN OF TER VERVANGING DAARVAN
- - - ONTWERPEN WEGEN

TERTIAIR WEGENPLAN

— BESTAANDE WEGEN
- - - ONTWERPEN WEGEN
- - - RIJKSWEGEN OF TER VERVANGING DAARVAN
- - - ONTWERPEN WEGEN

TOEKOMSTIGE WEGENSTRUCTUUR

— VERBINDINGEN VAN 1^{ste} ORDE
- - - VERBINDINGEN VAN LAGERE ORDE



Behoort bij besluiten van
prov. staten d.d. 18 december
1968/23 april-1969-(prov. blad-nr. 30/1970)

Raadsleden verkennen

tracé S-8

DRIEBERGEN-RIJSENBURG.

Voorafgaande aan de vergadering van de gemeenteraad van Driebergen-Rijsenburg deelde voorzitter mr. R. W. baron van Boetzelaer mede, dat G.S. de raadsleden van Driebergen en Zeist heeft uitgenodigd om vandaag de tracés van de S.8 en de T.14 in het veld te gaan zien. Het vertrek uit Driebergen zal om drie uur zijn vanaf Sparrendaal.

Voorts werd besloten namens de raad van de gemeente Driebergen-Rijsenburg aan de ambassadeurs van Duitsland en Israël een brief te schrijven van welgemeende deelneming aan de slachtoffers en nabestaanden van de ramp in München.

Tenslotte werd mededeling gedaan van de tevredenheidsbetuiging van het college aan de mannen, die zich hebben ingezet voor de bekroonde inzending op de Floriade te Amsterdam. De heidentuin van Driebergen-Rijsenburg werd daar met goud bekroond.

Heh college schonk de heren H. J. Weber, C. Marchal, J. A. Glasbergen. A. Aalbertsen en W. J. van der Laan een portefeuille. De raadsleden sloten zich graag bij deze tevredenheidsbetuiging aan.

Ons

commentaar

Bundeling van kracht

6 Jan
1222

Driebergen-Rijsenburg is in beroering. Oorzaak is de onveiligheid van de Hoofdstraat, de verkeersader, die dwars door het dorp loopt. Die onrust is al jaren latent aanwezig. Maar nu er onlangs een kind, een verkeersbrigadier-tje, werd aangereden, nu komen de reacties verbitterd los. Een heel begrijpelijke reactie. Onder het motto: frappez, frappez toujours zou de gevarieerdheid van de verontwaardiging toe te juichen zijn. aan de andere kant stellen de versnipperde acties Driebergen-Rijsenburg als een verdeeld dorp voor.

Dit keer publiceren we de noodkreet van de Werkgroep Leefbaarheid. We ruimden al eerder plaats in voor de verontwaardiging van de VVD, en de druk van de gehele raad van Driebergen-Rijsenburg op het college en over het college heen op de directie Waterstaat. We gaven ruimte aan de reactie van een selecte groep KVP'ers, die in vergadering was, we onttrokken een handtekening-actie van burgers aan de vergetelheid, maar inmiddels verwonderen we ons erover, dat er geen bundeling van al deze energie tot stand is gebracht. Met hoeveel meer kracht zou een gebundeld protest hebben geklonken en ook in dit samengaan zou het element van herhaling waar gemaakt kunnen worden. Het onderwerp van de onrust en algemene verontwaardiging staat buiten alle politiek of overtuiging. Het is stomweg een schandaal, dat het zo lang moet duren, voordat de beveiligende verkeerslichten kunnen worden geplaatst.

Nu werd een kind „slechts” gewond. Moet er morgen eerst een dode vallen, voordat er besluitkracht ontstaat.

Laat Driebergen-Rijsenburg de krachten bundelen, laat er — wat ons betreft — een protesttocht naar Utrecht vorden gemaakt. Maar laat in ieder geval niet door versnippering de indruk worden gewekt, dat de zaak minder ernstig wordt bedoeld, dan wordt voorgedragen.....

10 mei 74

OPROEP-OPROEP-OPROEP !

De actiegroep "de Boom In" te Zeist, die tot voor kort actie voerde tegen de aanleg van de provinciale weg S-6 (Uzult ongetwijfeld van deze actie vernomen hebben uit de landelijke pers) heeft zich nu gekeerd tegen de aanleg van Rijksweg 28, tracé Utrecht-Amersfoort.

Betekenden de plannen voor de S-6 een ernstige aanslag op het milieu rond Zeist (het gekozen tracé voerde voornamelijk door een fraai bosgebied), het gevaar van RW-28 moet nog veel groter worden geacht.

De RW-28 zal de noordoost-flank van de Utrechtse Heuvelrug ernstig letsel toebrengen.

Gezien de bestemming van de Utrechtse Heuvelrug in het kader van de ruimtelijke ordening tot natuur-en recreatiegebied en gezien het speciale karakter moet de aanleg van nog meer wegen in dit gebied onwenselijk worden geacht.

De aanleg van RW-28 is vanuit milieu-standpunt dan ook onduidelijk.

Het tracé voert door een landschap dat afwisselend bestaat uit overwegend weidegebied, bos- en overwegend heidegebied.

Dit gebied is, mede door haar verscheidenheid landschappelijk van belang.

Voorts zal de RW-28 enkele landgoederen vernemen, waaronder o.a. het landgoed Sandwijk bij de Bilt, dat uit natuurwetenschappelijk oogpunt van betekenis is (rijke vogelstand).

RW-28 is een ontoelaatbare zaak, waartegen we ons met vereende krachten moeten verzetten.

De actiegroep "de Boom In" nodigt u dan ook uit op een vergadering aanwezig te zijn, die woensdagavond 10 mei om 8 uur in gebouw "de Toren", Torenlaan 8 te Zeist gehouden zal worden.

Op deze vergadering, waarvoor tientallen organisaties en milieugroepen, voorts geïnteresseerde en belanghebbende particulieren zijn uitgenodigd, zal men proberen te komen tot een gecoördineerd actieplan tegen de aanleg van RW-29.

Intussen zou u uw adhesie met deze plannen kunnen laten blijken door onderstaande conceptbrief, met ev. door u aangebrachte wijzigingen, of een soortgelijke brief, op te sturen naar Rijkswaterstaat, commissie wegen, Maliebaan 12, Utrecht.

Dit verzoek richten wij eveneens aan ong. 100 andere organisaties, groeperingen en voorts een aantal particulieren.

De opzet hiervan is Rijkswaterstaat onder druk te zetten door middel van een stroom van protesten.

I.v.m. ev. pressie via de publiciteitsmedia verzoeken wij uw protestbrief eveneens aan de pers door te zenden (Algemeen Ned. Persbureau, Jaarbeursplein, Utrecht). Ook de dagbladen Trouw (Ganzenmarkt 16, Utrecht), Volkskrant (Zadelstraat 24, Utrecht) en Utrechts Nieuwsblad (Drift 23) zullen aan uw protest zeker aandacht schenken.

CONCEPTBRIEF

Ik/wij/onze organisatie/groepering teken(t)(en) protest aan tegen de plannen tot aanleg van Rijksweg 28, tracé Utrecht-Amersfoort.

Met de aanleg van dit wegtracé zal weer een onherstelbaar offer worden gebracht aan "de bedreiger van onze samenleving, de auto" (uitspraak van minister Drees van 29 mei j.l.

De RW-28 zal de noordoost-flank van de Utrechtse Heuvelrug ernstig letsel toebrengen.

Gezien de bestemming van de Utrechtse Heuvelrug in het kader van de ruimtelijke ordening tot natuur-en recreatiegebied en gezien het speciale karakter moet de aanleg van nog meer wegen in dit gebied onwenselijk worden geacht

Het tracé voert door een landschap dat afwisselend bestaat uit overwegend weidegebied, bos- en overwegend heidegebied.

Dit gebied is, mede door haar verscheidenheid, landschappelijk van belang.

Voorzets zal de RW-28 enkele landgoederen verminken, waaronder o.a. het landgoed Sandwijk bij de Bilt, dat uit natuurwetenschappelijk oogpunt van betekenis is. (rijke vogelstand).

Ik/wij verzoeken Rijkswaterstaat dan ook dringend de plannen tot de aanleg van RW-28 terug te nemen en in plaats hiervan een intensieve studie te bevorderen naar een uitgebreid en goed-geoutilleerd stelsel van openbaar vervoer.

In deze studie zal tevens dienen te worden betrokken een onderzoek naar de herstructurering van het vrachtverkeer, zódanig dat er verschuiving tot stand komt van weggoederenverkeer naar goederenvervoer per trein.

Stuur deze conceptbrief of een soortgelijke brief op naar bovenstaande adressen. Ook Drees jr., minister van verkeer en waterstaat, moet een dergelijk protest onder de aandacht gebracht worden !

Stuur deze conceptbrief of een soortgelijke brief op aan de bovenstaande adressen.

Voor een beleidsombuiging in de wegenbouwsektor zal pressie moeten worden uitgeoefend !

Ruim honderd organisaties zijn uitgenodigd om hierin hun bijdrage te leveren !
Stuurt U ook een afgevaardigde naar de vergadering van 10 mei in Zeist ?

aktiegroep "de Boom In".

R.Smit

Landgoed Sandwijk loopt gevaar

Unieke vogelstand bedreigd door komst rijksweg 28

UTRECHT — De aanleg van rijksweg 28 zal grote schade toebrengen aan het Utrechtse landgoed 'Sandwijk'. Na aanleg van de weg zal er nog 31 ha van overblijven. De plannen rond de aanleg van de 'Goudappelweg' dwars door 'Sandwijk' en de bouw van woningen ter plaatse, is gezien vanuit de vele functies die het landgoed vervult onaanvaardbaar. Realisering van deze plannen betekent de genadeklap voor de flora en fauna; de prijs die voor de 'Goudappelweg' moet worden betaald is te hoog.

Tot deze conclusie komt de heer A. J. P. Bos uit Bilthoven, die zich als vogelkundige nu al enige jaren bezig houdt met het bijhouden van de vogelstand in dit fraaie Utrechtse landgoed. Hij begon er samen met enige andere geïnteresseerden in 1967 mee.

De gegevens over 1971 zijn nu uitgewerkt. Daaruit blijkt dat 'Sandwijk' nog steeds een uniek gebied is wat de vogelstand betreft. Het aantal broedende vogelparen is vorig jaar zelfs gestegen van 327 tot 360. Het aantal soorten daalde iets, nl. van 59 naar 57. Sterk in aantal vooruit gingen de wilde eend, waterhoen, houtduif, marel, koolmees, matkop, boomkruiper en vink. Achteruit in aantal gingen de spreeuw en de grasmus. Voor het eerst sinds 1967 broedde vorig jaar de rietzanger weer op Sandwijk.

De bonte vliegenvanger en kneu keerden na hun afwezigheid in 1970 weer terug. De grutto, koekoek, kleine karekiet, bosrietzanger en zwarte kaai verdwenen geheel van het landgoed. De mezenbezetting steeg enorm in 1971, in 1970 broedden er 33 paartjes, vorig jaar 48. De oorzaak was het uitbreiden van het aantal nestkasten. Ook maakten de mezen veel gebruik

van de natuurlijke broedgelegenheden, zoals holtten in bomen en spleten in muren.

De heer Bos concludeert dat de broedvogelbevolking van het landgoed 'Sandwijk' opmerkelijk veel soorten kent. Nederland telt momenteel 150 regelmatige broedvogelsoorten, daarvan kwamen er vorig jaar 57 op Sandwijk voor en daarvan waren er negen soorten die behoren tot de categorie van 'schaarse tot vrij schaarse broedvogels'. Deze zeldzame vogelsoorten zijn de torenvalk, de bosuil, ransuil, kleine bonte specht, braamsluiper, bonte vliegenvanger, appelvink, putter en goudvink. Voor de nachtegaal is Sandwijk nog steeds een belangrijk broedgebied. Elders in De Bilt komt geen nachtegaal meer voor. De heer Bos noemt het in dit verband 'verontrustend' dat de nachtegaal, ransuil, en de goudvink broeden in het gebied waar rijksweg 28 zal worden aangelegd. 'Deze unieke vogels worden juist door Sandwijk aangetrokken dankzij de diverse landschapstypen en de rust die er tijdens het broedseizoen heerst, een snelweg zal daaraan een einde maken', meent de heer Bos.

PAK-federatie hield openbare vergadering

S-8 afgewezen

Maandagavond heeft in de foyer van Boschlust een openbare ledenvergadering van de PAK-federatie Zeist plaatsgevonden. De voorzitter, de heer S. Santeroods, sprak enkele woorden van welkom, waarna men enige huishoudelijke zaken aan de orde stelde.

De functie van penningmeester zal voortaan vervuld worden door mevrouw A. Schoonderwoerd-van Dooijeweert, doordat de heer R. van Tilburg Zeist gaat verlaten. Voorts heeft het bestuurslid, de heer K. Vellinga plaats gemaakt voor mej. B. Brouwer.

Naast deze bestuursveranderingen heeft men enige aandacht besteed aan de mogelijkheid tot wijziging van de omschrijving van de taak en het doel van het PAK-nieuwe en de verantwoordelijkheid van de redactie.

Na de pauze werd in aanwezigheid van PAK-fractievoorzitter, mevrouw A. Duisterhof-Fieggan enkele punten aangesneden van 't fractiebeleid. Enkele leden gaven zich uit als voorstanders van openbaarheid in het structuurplan, terwijl een groot aantal aanwezigen zich niet kon verenigen met het woningbeleid van de fractie. Eén van de leden wees op het feit dat de PAK-fractie destijds het

standpunt van „Zeist voor de Zeistenaren' had ingenomen. In de praktijk pakt dit blijkbaar gedeeltelijk anders uit, want vele huizen in Zeist-west worden bewoond door gezinnen, die niet uit Zeist afkomstig zijn.

Ook de aanleg van de S-8 is uitgebreid tijdens deze openbare ledenvergadering ter sprake gekomen. Op basis van de huidige informatie wees de PAK-ledenvergadering het aanleggen van de S-8 af en zij sprak zich uit te komen tot een wezenlijk vervoersbeleid. Aan het eind van deze bijeenkomst bedankte de heer Santeroods de aanwezigen voor hun komst.

Structuurplan Driebergen

brengt S-8 in discussie

DRIEBERGEN-RIJSENBURG — In twee hoorzittingen heeft een deel van de bevolking van de gemeente Driebergen-Rijsenburg de gelegenheid tot inspraak benut. Het is wel duidelijk, dat ook in dit pogen van de plaatselijke overheid de inspraak groter was, dan de inbreng. Nog al te veel wordt een structuurplan, zoals het gemeentebestuur van Driebergen-Rijsenburg het in schets presenteerde, afgewogen naar de enge, eigen belangen en belangetjes. Niettemin werden er tijdens de twee zittingen wel opmerkingen gemaakt, die hout sneden. Vooral het verweer tegen de aanleg van de S-8 gaf blijk van gedegen studie en inzicht in de problematiek, waarbij ook de belangen van de gemeente Zeist voor ogen werden gehouden.

Beide keren trad de heer R. van der Luur, wethouder, als gespreksleider op. Hij legde er de nadruk op, dat dit ontwerp structuurplan niet meer is dan een leidraad voor het beleid, dat in de komende jaren zal moeten worden gevoerd. De onderdelen van het structuurplan zullen eerst in bestemmingsplannen kunnen worden vastgelegd. Daarin houdt de gemeenteraad een belangrijke vinger in de pap en kan de inbreng van de burgerij worden verdisconteerd.

ZERE BEEN

Het „effectief bevorderen van de afname van de woonfunctie van het Loolaankwartier“, zoals in het structuurontwerp werd neergelegd, was tegen het „zere been“ van de bewoners van bedoelde wijk. Dit woonkwartier telt 432 wooneenheden. Daarvan kwamen 431 handtekeningen binnen als protest tegen het elimineren van de wijk als woongebied. Burgemeester mr. R. W. Baron van Boetzelaer verklaarde tijdens een verhit debat, dat de formulering beter had kunnen zijn. Deze zal worden herschreven, opdat over de bedoelingen van het gemeentebestuur met deze wijk geen misverstanden kunnen blijven bestaan.

BEZWAREN

Er werden gefundeerde bezwaren gehoord tegen strookbebouwing, tegen industrievestiging op het terrein Nijendal

tegen de levensgevaarlijke bajonetaansluiting van Nijendal op de Hoofdstraat een situatie, die in het ontwerp-rapport van het bureau Dwars Hederik en Verhey ernstig werd ontraden, maar daaruit later verdween.

Men wenste ruimere informatie over de T-14 en S-8, omdat men vreesde dat het aanleggen van wegen ook weer het aantrekken van auto's zal betekenen. Men pleitte voor het behoud van natuurterreinen en groenvoorzieningen. Een interpellant meende, dat bij het plaatsen van meer verkeerslichten op de Hoofdstraat het verkeer deze weg vanzelf zal gaan mijden. De S-8 werd wel degelijk gezien als een onderdeel van een intergemeentelijk probleem. Zo deze weg er moet komen, dan zal het gemeentebestuur van Driebergen-Rijsenburg moeten bedenken, dat Nijendal beter niet kan worden benut voor de aansluiting op deze doorgaande weg, vanwege de eerder genoemde bajonetaansluiting op de Hoofdstraat.

Het ware verstandiger een nieuwe weg langs de KleinLoolaan aan te leggen en deze aan te sluiten op de S-8.

VERWIJLT

Uit de vergaderingen werd ook het

verwijt gehoord, dat een visie op sociale woningbouw in het ontwerp structuurplan node werd gemist. De op- en aanmerkingen werden op een hand opgenomen. Wethouder Van der Luur beloofde, dat indien mogelijk deze waardevolle inbreng in de uitwerking van de plannen zal worden opgenomen.

Met deze hoorzittingen heeft het gemeentebestuur in elk geval kunnen peilen wat er bij de bevolking in Driebergen-Rijsenburg leeft en welke motieven voorstaan bij doorlezing van de verbeteringen of veranderingen. Dat alleen al moet voor een bestuur van de gemeente belangrijk genoeg zijn om aergelijke zittingen te beleggen.

10 april 72

Afschrift

GEMEENTE DOORN

M O T I E

De Raad der gemeente Doorn, in vergadering bijeen op 10 april 1972, overwegende

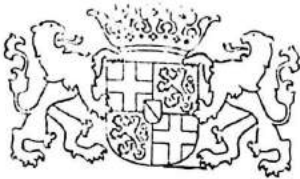
- dat realisering van nieuwe wegen door het natuurgebied van de gemeente Doorn in strijd is met zijn streven naar behoud daarvan;
- dat de noodzaak van welke geplande of in discussie zijnde weg dan ook nog niet is aangetoond,
- dat in het verleden veelal prioriteit is verleend aan verkeersvoorzieningen ten kóste van landschaps- en natuurschoon,
- dat het noodzakelijk is de belangen van het verkeer en van natuurbehoud goed tegen elkaar af te wegen;
- dat in het algemeen, en zeker in gebied als dat van de Utrechtse heuvelrug, het streven nu dient te zijn het verkeer aan te passen aan het bestaande wegennet en niet omgekeerd;

stelt vast

- dat alles in het werk gesteld moet worden om te voorkomen dat dit beleid wordt doorkruist en onverhoopt toch plannen voor nieuwe wegen door bedoeld natuurgebied worden voorbereid;
- dat met name de door Provinciale Waterstaat geplande zgn. oostelijke rondweg om Doorn, nader aangeduid als S-9, als ongewenst van de kaarten dient te worden geschrapt;
- dat andere plannen of gedachten voor nieuwe wegen door zijn grondgebied, zoals een eventuele zuidelijke rondweg, als verlengstuk van de rondweg om Zeist en Driebergen, nader aangeduid als T-14, bij hem geen steun kunnen vinden;
- draagt het College van B. en W. op dit standpunt kenbaar te maken bij de daarvoor in aanmerking komende instanties, zoals Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten, Provinciale Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provinciale Planologische Dienst en de daarvoor in aanmerking komende gemeenten, daarbij als overweging meegevend
- dat bij het zoeken naar de juiste plaats van een nieuwe vaste oeververbinding over de Lek - indien hiervan de noodzaak mocht blijken - met bovengenoemde zienswijze rekening kan worden gehouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

P. Landsman	(D'66)
W. van Zalingen	(PvdA)
D. Amorison	(VVD)
H. Dijkhuis	(CCP)
A.I.G.A. Stelwagen	(SGP)



Afschrift

provincie Utrecht

Utrecht, 2 juni 1972.
Achter St. Pieter 20. Tel. (030) 32 16 32.

Aan burgemeester en wethouders
der gemeente D O O R N.

Afdeling 2
Nr. 1301WV/1931
Ref. R

Onderwerp Motie van de raad van de gemeente Doorn inzake aanleg van wegen in en om Doorn.

De aan de motie van de raad van uw gemeente d.d. 10 april 1972 ten grondslag liggende gedachte dat bij de aanleg van wegen bijzonder zorgvuldig gehandeld dient te worden ten aanzien van natuur- en landschapsschoon en dat het noodzakelijk is de belangen van het verkeer enerzijds en het natuurbehoud anderzijds goed tegen elkaar af te wegen, wordt door ons college en door de desbetreffende commissie uit provinciale staten waarin deze motie tevens is behandeld, volledig onderschreven.

Deze zienswijze kan er thans echter niet toe leiden de in het secundaire wegenplan opgenomen oostelijke rondweg om Doorn (sec. weg 9) als "ongewenst van de kaarten te schrappen".

Opneming van deze verbinding in het secundair wegenplan heeft destijds plaatsgevonden op grond van de overweging dat bij een voortzetting van de algemene groei van het autoverkeer en bij een te verwachten toeneming van het relatieverkeer Wijk bij Duurstede-Heuvelrug als gevolg van de uitgroei van laatstgenoemde gemeente, het gebruik van de bestaande traversen voor Langbroek en Doorn door het meer doorgaande verkeer een te groot oponthoud en een ernstige belemmering voor een goede communicatie tussen de ter weerszijden van die traversen gelegen woonwijken kan gaan betekenen. Verwacht werd, dat onder die omstandigheden behoefte aan een nieuwe, buiten de bebouwingssfeer gelegen verbinding zou ontstaan. Overeenkomstige motieven leidden tot opneming van de verbinding in het Streekplan de Utrechtse Heuvelrug.

Hiermede is echter nog niet tot een daadwerkelijke aanleg van de onderhavige verbinding besloten. Daarvoor zal eerst moeten worden nagegaan of het verkeersbeeld zoals dat destijds is voorzien, zich zo ontwikkelt, of mogelijk andere oplossingen in deze verkeersbehoefte kunnen voorzien, welke de consequenties zijn van de mogelijke oplossingen, ook ten aanzien van andere dan verkeersbelangen

en hoe al deze belangen zich onderling verhouden.
Eerst aan de hand van een dergelijk - bij voorkeur in multi-disciplinair werkverband te verrichten - onderzoek kan worden beoordeeld of tegenstrijdigheden zullen ontstaan en of in dat geval het verkeersbelang dan wel het belang van natuur- en landschapsbehoud dient te prevaleren.

Eenzelfde belangenafweging dient uiteraard plaats te vinden indien de onderhavige verbinding betrokken zou geraken bij een eventuele aanleg van een vaste oeververbinding over de Rijn c.q. Lek.

Ten aanzien van de oost-westverbinding door Doorn zij ten slotte aangetekend, dat het secundair en tertiair wegenplan alsmede het streekplan voorzien in een terugbuiging van de omlegging om Driebergen naar de bestaande weg halverwege Driebergen en Doorn op grond van de overweging dat aldaar de verkeersintensiteit zover teruggelopen zal zijn dat aanleg van een nieuwe verbinding geen voldoende rechtvaardiging zal kunnen vinden.

Wij verzoeken u het vorenstaande ter kennis van de raad van uw gemeente te brengen.

Gedeputeerde staten van Utrecht,

H. P. H. H. H.

, voorzitter.

P. v. K.

, griffier.



GEMEENTE DOORN

DOORN, 28 juni 1972
Telefoon 03430-3941

NR

Aan Gedeputeerde Staten van Utrecht

te

UTRECHT

INGEKOMEN	30 JUNI 1972
12 Post 28 A	1301WV 1972
Stad Doorn	1 Juni 1972

Ons kenmerk

12/2

Uw brief 2-6-'72 afd. 2 nr. 1301WV/1931

Onderwerp: aanleg wegen

Uw bovenvermeld schrijven is een punt van bespreking geweest in de vergadering van de raad van 26 juni l.l..

De raad heeft ons verzocht U mede te delen, dat hij gaarne bereid is mede te werken aan het in multi-disciplinair werkverband te verrichten onderzoek. Wel heeft hij daarbij gesteld, dat dit werkverband niet uitsluitend mag bestaan uit ambtelijke vertegenwoordigers.

Het moet een zo ruim mogelijke vertegenwoordiging omvatten opdat alle aan dit probleem verbonden facetten kunnen worden belicht.

Een werkverband uitsluitend gericht op het verkeer is voor hem niet aanvaardbaar.

De raad gaat er daarbij verder van uit, dat hij vanaf het eerste begin dat over de mogelijkheid van aanleg wordt gedacht, bij het overleg wordt ingeschakeld.

Burgemeester en wethouders van Doorn,

de sekretaris,

de burgemeester,

R. van der Meer

W. van der Meer

S-8 NOG STEEDS IN DE DISCUSSIE

De S-8 de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen vormde afgelopen dinsdag het voorwerp van heftige kritiek van diverse actiegroepen tijdens een hoorzitting met het lid van gedeputeerde staten, de heer C. J. Letschert en de statenleden die deel uitmaken van de commissie wegen, verkeer en vervoer.

In diverse bewoordingen gaven de vertegenwoordigers van de actiegroepen uitdrukking aan hun overtuiging dat de aanleg van de S-8, die 60 à 80 meter breed moet gaan worden, het milieu van de provincie Utrecht sterk zal benadelen, terwijl de komst van een nieuwe grote weg helemaal niet noodzakelijk is. De actiegroep „de boom in” wees op de noodzaak dat er een mentaliteitsverandering komt, dat men moet gaan inzien, dat er niet onbepaald doorgedaan kan worden met het aanleggen van nieuwe wegen.

Ook de geduputeerde Letschert erkende het belang van een mentaliteitsverandering.

De stichting voor zuid - oost Utrecht stelde dat met het ontzichten bij de aanleg van landgoederen en belangrijke groenpartijen de S-8 niet schadeloos is gemaakt maar wel degelijk haar kwalijke invloed zal doen gevoelen.

Streekcentrum

Stichting Milieuzorg Zeist verwierp plannen om van Zeist een streekcentrum te maken, terwijl Utrecht en Amersfoort reeds als zodanig dienst doen.

Ook de belangenvereniging „De Wildbaan” uit Driebergen is fel gekant tegen de komst van de S-8, evenals bewoners uit Doorn die vrezen dat t.z.t. de S-8 ook naar hun gemeente doorgetrokken zal worden. De werkgroep S-8 uit Driebergen maakte bekend dat zij

op 16 oktober een rapport zal indienen over de wegaanleg.

Dit rapport komt ter sprake tijdens een speciale discussie-avond voor de gemeentebesturen van Zeist, Doorn en Driebergen, die kort daarop gehouden wordt.

De werkgroep S-8 pleit voor een beleidsomgeving die er moet komen voordat de S-8 een feit is. Ook binnen het provinciebestuur vinden de discussies rond de S-8 nog steeds plaats. Zoals de gedeputeerde Letschert vertelde, is het dan ook lang nog niet zeker dat de S-8 ook werkelijk gerealiseerd zal worden.

DS'70 in Zeist

DR. W. DREES IN

GESPREK OVER S-8

Zeist is door de Democratisch Socialisten 1970 uitgekozen om een tweedaags politiek congres te houden. Dit congres begon vorige week vrijdag.

Vrijdagmiddag om half vijf was er in hotel „Hermitage” aan het Rond echter al een bijeenkomst, die werd belegd door het bestuur van de DS '70-afdeling Zeist. Het onderwerp, dat op deze bijeenkomst centraal stond, droeg in tegenstelling tot het congres een zuiver plaatselijk karakter. Er werd namelijk een informeel gesprek gevoerd over de S-8. Het spreekt welhaast vanzelf dat hierbij de werkgroepen S-8 van Zeist, Bunnik, Driebergen en Doorn vertegenwoordigd waren. Zij konden

over alle problematiek rond deze geprojecteerde weg van gedachten wisselen met de lijsttrekker van Ds '70, de heer dr. W. Drees.

Als minister van Verkeer en Waterstaat heeft de heer Drees zich intensief beziggehouden met alle verkeersperikelen en ook van de plaatselijke situatie bleek hij bijzonder goed op de hoogte.

Op de foto ziet U links van de heer Drees oud-staatssecretaris Mevr. S. v. Veenendaal-Van Meggelen, en het Zeister raadslid de heer A. E. van Sprakelaar. Rechts van de hr. Drees ziet U o.a. het Zeister raadslid de heer J. L. Stikker.



Tentoonstelling over S-8

Fotowedstrijd

De ontworpen zuidelijke randweg Zeist - Driebergen (S-8) vormt het onderwerp van een expositie die in Zeist zal worden gehouden vanaf dinsdag 17 oktober dagelijks van 2 tot 5 uur. De juiste plaats is nog niet met zekerheid bekend maar zal waarschijnlijk het Zeister Slot zijn. Definitieve mededeling daaromtrent is vanaf dinsdagochtend te krijgen bij de Zeister Stichting voor Kunst en Cultuur, Het Slot, Zeist.

Het materiaal voor de expositie bestaat o.a. uit foto's die in het kader van een fotowedstrijd werden gemaakt van het gebied waar doorheen het tracé van de S-8 loopt. Verder worden er o.a. tekeningen en verkeerskaarten getoond.

De tentoonstelling wordt gehouden onder auspiciën van de Gezamenlijke Werkgroepen S-8, bestaande uit vertegenwoordigingen

van Stichting Milieuzorg Zeist, Werkgroep S-8 Driebergen, Comité Milieuzorg Bunnik en Werkgroep Milieubeheer Doorn.

Uitslag

De uitslag van de fotowedstrijd S-8 was als volgt:

Zwart-wit, klein formaat: prijs behaald door W. Blitterswijk Bunnik.

Zwart-wit, groot formaat: door C. Verschure, Zeist.

Kleur: door W. J. A. Zwaan, Zeist. De jury heeft bestaan uit delegaties van Zeister Fotoclub en Gezamenlijke Werkgroepen S-8. Bij de beoordeling werd niet alleen gelet op artistieke en technische kwaliteiten maar ook in welke mate de foto de schadelijke invloed van een eventuele S-8 de monstreerde.

Hoewel niet al het materiaal in aanmerking kwam voor plaatsing in de expositie, zal iedere inzender materiaal van hemzelf terugvinden op de expositie

Werkgroepen

S-8 bijeen

De Gezamenlijke Werkgroepen S-8 houden op woensdagavond 6 juni een bijeenkomst welke gewijd zal zijn aan de problematiek rondom de S-8 (zuidelijke randweg Driebergen-Zeist) bezien in algemeen verband. Het woord zal er o.a. worden gevoerd door vertegenwoordigers van de werkgroep „Gezin en Milieu” uit Utrecht en van de afd. Utrecht van de stichting Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER). Verder is het de bedoeling dat o.a. het woord wordt gevoerd door vertegenwoordigers van de openbaar-vervoersmaatschappijen.

Deze bijeenkomst wordt gehouden in het recreatiegebouw van de vleeswarenfabriek „Gevato” aan de Odijkerweg, aan de noordzijde van het station Driebergen-Zeist en begint om half negen.

De bijeenkomst wordt voorafgegaan door een wandelexcursie over het landgoed „Rijnwijk” en omgeving, één van de gebieden die worden bedreigd door de aanleg van de S-8. De excursie begint om tien vóór half acht. Enkele gedeelten van het parkoers zijn nogal modderig, zodat stevig wandelschoeisel wordt aanbevolen. De excursie staat onder leiding van de heer F. van Ommen, provinciaal ambtenaar voor het natuurbehoud bij Staatsbosbeheer. Verzamelen Stationsplein Drie-

Open brief aan Rijkswaterstaat

63272 zw

DRIEBERGEN-RIJSENBURG — De Werkgroep Leefbaarheid te Dribergen-Rijsenburg heeft een open brief gezonden aan Rijkswaterstaat, Hoofddirectie Wegen directie Utrecht en aan het gemeentebestuur van Dribergen-Rijsenburg met de bedoeling de verontrusting over de onveiligheid van de Hoofdstraat in genoemde gemeente tot uitdrukking te brengen. Ook worden mogelijkheden van verbeteringen aangegeven.

Hieronder laten we de tekst van de open brief volgen:

De Werkgroep Leefbaarheid, in ver-

gadering bijeen op 21 december 1971 maakt zich steeds meer zorgen over de verkeersonveiligheid van de Hoofdstraat.

Het ernstige ongeval op 13 december jl. op het kruispunt Hoofdstraat-Akkerweg is aanleiding nog eens met veel klem aan te dringen op:

1. het plaatsen van een 3-tal verkeerslichten op de kruispunten Hoofdstraat met Akkerweg, Kerkplein en Loolaan;

2. regelmatige controle op overtredingen van de 50 km snelheid voor auto's binnen de bebouwde kom;

3. het verplaatsen van de borden die het begin en het einde van 50 km grens aangeven, en die zich thans bevinden onmiddellijk bij het kruispunt Hoofdstraat-Akkerweg, in de richting Doorn.

Werkgroep Leefbaarheid

Bespreking problemen rond S-8

ZEIST — De gezamenlijke werkgroepen S-8 organiseren in samenwerking met o.a. Gezin en Milieu uit Utrecht een bijeenkomst in de recreatiezaal van de Vleeswarenfabriek Gevato aan de Odijkerweg en wel op woensdagavond 6 juni om half negen.

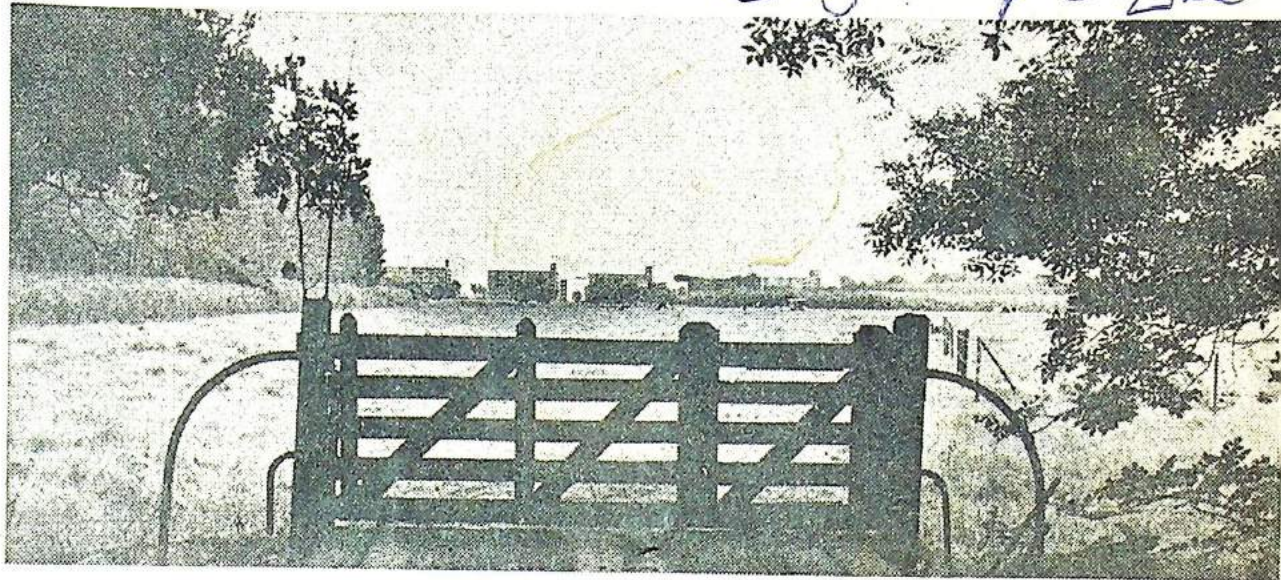
De problemen rond de S-8, de zuidelijke randweg Zeist - Driebergen - Rijsenburg zullen in algemeen verband worden besproken door de vertegenwoordigers van zowel plaatselijke als landelijke milieuwerkgroepen. De bijeenkomst sluit aan op een rondwandeling over het landgoed „Rhijnwijk” en omgeving. Deze begint vanaf het station Driebergen-Zeist zuidzijde, na aankomst van de trein uit Utrecht om tien over half acht en staat onder leiding van de heer F. van Ommen, provinciaal ambtenaar voor het natuurbehoud van Staatsbosbeheer.

Interpretatie cijfers verschilt

WERKGROEP TEGEN PLAN VOOR AANLEG RANDWEG

22/11/72 BNL

ZEIST-BUNNIK — „Wat zijn we in vredesnaam met z'n allen aan het doen?“, verzuchtte de woordvoerder van de „Verenigde Werkgroep S-8“, nadat hij voor een aantal belangstellenden een excursie op het landgoed „Niënhof“ had geleid. De werkgroep, die is samengesteld uit leden van de Stichting Milieuzorg Zeist, het Milieuc comité Bunnik, de Werkgroep Milieubeheer Doorn en enkele ingezetenen van Driebergen, heeft zich tot doel gesteld, het provinciale plan voor de rondweg Zeist-Driebergen (de S-8) van de baan te krijgen. „Is de provinciale waterstaat van plan eeuwenoude natuurgebieden op te offeren om „consumptieverkeer“ naar de Utrechtse Heuvelrug te lokken? Het is een onverteerbare zaak!“ De werkgroep vocht er in het geheel niets voor medewerking te verlenen aan een eventueel alternatief plan, „omdat deze weg er gewoon niet komen moet“.



RANDWEG 125 METER

De S-8 is een 125 meter brede provinciale weg, die iets ten noorden van het landgoed Oostbroek wordt aangesloten op de nog aan te leggen Rijksweg 28. De weg, die vlak langs de nieuwe wijk Zeist-West komt te lopen, komt uiteindelijk uit op de oude Rijksweg 25, juist tegenover het Hydepark, tussen Driebergen en Doorn.

Ook al ligt het tracé nog niet precies vast, deze weg moét er, volgens de provinciale waterstaat komen, om het „doorstromingsverkeer“, volgens haar berekeningen 70 tot 80 procent, uit de woonkerken Zeist, Driebergen en Rijenburg te weren. Het ligt in de bedoeling, dat uiteindelijk een viertal wegen in noord-zuidelijke richting op deze S-8 worden aangesloten, t.w.: de verlengde Dreef, die naar de Uithof leidt, de verlengde Schaerweijdelaan, die dan de Griftlaan genoemd gaat worden, de Koelaan en de verlengde Oranje Nassaulaan. De gemeentelijke voorlichtingsdienst betoogt, dat deze verbindingen nodig zijn om vanuit Zeist eenvoudiger aansluitingen te kunnen verkrijgen op het rijkswegennet. De stedelijke randweg S-8 zou Rijksweg 25 deels overbodig moeten maken.

WRANGE GRAP

Volgens de werkgroep is dit een wrange grap, omdat volgens haar, uit recente cijfers van de rijksverkeersstellingen, blijkt, dat 70 tot 75 procent „bestemmingsverkeer“ is. Uit dezelfde cijfers blijkt bovendien, dat er sinds 1965 een relatieve vermindering van de verkeersintensiteit heeft plaatsgehad. Men concludeert daaruit, dat de huidige verkeersintensiteit gewoon blijft bestaan, ongeacht het feit of de S-8 er nu wel of niet is. Komt de S-8 er toch, dan heeft dit weer tot gevolg dat er extern verkeer aangetrokken gaat worden. „Hiermede komen we dan in de bekende vicieuze cirkel terecht: waar ruime wegen zijn komt veel verkeer en waar veel verkeer is zijn weer meer en bredere wegen nodig. Autoverkeer maakt zichzelf noodzakelijk.

De gemeentelijke voorlichtingsdienst toont aan, dat in het „Streekplan Utrechtse Heuvelrug“ uit 1962 al melding werd gemaakt van de randweg Zeist-Driebergen. De werkgroep stelt daartegenover, dat er sinds die tijd wel heel wat veranderd is en dat wij er vandaag de dag niet meer zijn met „koele planologie“. De mens wordt steeds milieubewuster en de stemmen die opgaan om het autoverkeer af te remmen worden steeds luider. „Vandaar dat het zo onbegrijpelijk is dat er nu nog zulke rigoreuze plannen kunnen worden gemaakt“.

De werkgroep vermoedt, dat er met de aanleg van de S-8 nog een politiek addertje onder het gras zit. „De gemeente Zeist heeft niet veel mogelijkheden meer voor stadsuitbreiding. Door nu deze weg aan te leggen maakt men de grond tussen de huidige woonbebouwing en de S-8 waardeloos; deze grond zal dan uiteindelijk alleen maar geschikt blijken te zijn voor verdere uitbreiding van deze bebouwing“. Tegen deze opmerking maakte mevrouw Kruyt-Ferman, die zich als enig Zeister gemeentebestuurder onder de aanwezigen bevond, ernstige bezwaren. „Er bestaan in het geheel geen plannen in deze richting“. Zij kon overigens de bezwaren van de werkgroep t.a.n. het milieu wel delen, al was zij van mening dat deze weg er toch komen moet, „maar we weten nog helemaal niet hoe de weg moet komen te lopen en hoe de problemen die daarmee verband hou-

den moeten worden opgelost. Nietemin hoopt zij van harte dat de werkgroep doorgaat met haar activiteiten, omdat argumenten op grond van milieubeheer in de uiteindelijke besluitvorming van erg groot belang zijn.

ALTERNATIEF TRACÉ

Sinds 1971 bestaat er een alternatief tracé, waardoor het in landschappelijk en natuurwetenschappelijk opzicht waardevolle landgoed Rhijnwijk aanmerkelijk minder aangetast zal worden. Door deze verlegging is het, om een soepel verloop in de weg te handhaven, noodzakelijk geworden, de randweg ter hoogte van Zeist-West méér in de richting van Bunnik om te buigen. Deze uitbuiging vergroot dan weliswaar de afstand tussen de weg en de woonbebouwing in Zeist-West, doch brengt anderzijds een verdergaande aantasting van de groenzone tussen de kernen van Zeist en Bunnik met zich mede. Hiertegen hebben de leden van het Milieuc comité Bunnik ernstige bezwaren, evenals tegen het feit, dat de in de toekomst aan te leggen Griftlaan (verlengde Schaerweijdelaan) het ten noordwesten van Bunnik gelegen landgoed De Niënhof gaat doorsnijden. De Niënhof is, zo is tijdens de excursie wel gebleken, inderdaad een prachtig landgoed, met een zeer uitgebreide flora en fauna (natuurvarers hebben er 265 vogelsoorten gesignaleerd).

De standpunten van de overheid zowel als die van de werkgroep S-8 zijn duidelijk en staan, vooral waar het de interpretatie van het cijfermateriaal betreft, duidelijk tegenover elkaar. Hopelijk spreken meer mensen of groepen zich in de nabije toekomst hierover uit.

Deze foto, genomen vanaf het landgoed De Niënhof, laat de vrij korte afstand zien tussen het landgoed en Zeist-West. Indien de plannen doorgang zouden vinden wordt dit landschap in de nabije toekomst doorkruist door de S-8 en de verlengde Griftlaan.

Informatie politici en burgers

VRAAGTEKENS BIJ S-8

COMMENTAAR

Anonieme trap na

Een van de commissieleden voor Planologie en Grondzaken had — voordat de informatieve bijeenkomst over de S-8 werd gehouden — een briefkaart ontvangen. Daarop stond met grote letters „De S-8 komt er niet”. Dat niet dubbel onderstreept. „Natuurvernier!” Van het commissielid dat mij de kaart toonde mag worden aangenomen, dat hij positief staat tegenover de aanleg van de S-8, omdat hij daarvan de noodzakelijkheid inziet.

Het is dus wel duidelijk, dat er nog acties te wachten staan met het doel de aanleg van de S-8 in welke vorm dan ook, tegen te gaan. Politici beweren, dat het verheugend is, als de man in de straat interesse toont voor de politiek. Als men politiek geëngageerd is op de wijze, zoals deze kaartschrijver het heeft gedemonstreerd, dan krijgt die interesse een bedenkelijke smaak. Dergelijke scribenten zijn in staat — dachten wij — om actie te voeren om de actie. Het doel is dan niet zo belangrijk. Milieuhygiëne, leefmilieu, welzijn, zijn dan kreten, die zich goed in het banier laten schrijven. De overheid heeft — beter dan bij de S-6 het geval was — burger en politici vroegtijdig bij de problematiek betrokken. Er zijn hoorzittingen geweest en er is een werkgroep in het leven geroepen, geformeerd door deskundigen. Deskundigen op verschillende terrein. Zij hebben binnenskamers fel geknokt. Bovendien werd zoveel mogelijk rekening gehouden met redelijke bezwaren en nuchtere opmerkingen, uit de hoorzittingen gepuurd. Niet alle belangen kunnen optimaal worden gediend. Er zijn belangen, die tegenstrijdig liggen. De werkgroep heeft een afwijkend tracé aanbevolen. Het is een compromis, waaraan bezwaren kleven, zoals aan elk compromis. Het is duidelijk, dat nadrukkelijk zal moeten worden afgewogen of de gewraakte weg er al dan niet moet komen. Als de conclusie gebaseerd is op harde feiten, dan zullen er andere belangen moeten wijken. Daar helpt geen schimpende, anonieme briefkaart tegen.

ZEIST — Zoals we reeds in ons vorige nummer berichtten heeft een werkgroep, ingesteld door Gedeputeerde Staten van Utrecht, een rapport uitgebracht over de noodzaak en de tracévoering van de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen-Rijsenburg. De werkgroep kwam tot een aanbevolen tracé, waarin zoveel als dat mogelijk was met de bezwaren en wensen die uit hoorzittingen naar voren waren gekomen, rekening was gehouden. De S-8, zoals deze weg zal worden genoemd, zou het aanzien van een langgerekte S krijgen, waardoor belangrijke gebieden en buitenplaatsen zoveel mogelijk gespaard zouden worden. De komst van deze weg betekent echter wel een ernstige aanval op de agrarische bedrijven in het betrokken gebied. Daarvoor zal een herstructurering noodzakelijk zijn.

De leden van de gemeentelijke adviescommissie voor planologie en grondzaken werden tijdens een openbare zitting nader geïnformeerd en hadden de gelegenheid met de vertegenwoordigers van de werkgroep van gedachten te wisselen. Voor deze vergadering bestond van de zijde van belanghebbenden, van actiegroepen en van politiek geïnteresseerden uit Driebergen-Rijsenburg ruime belangstelling. De commissie behoefde nog niet tot een advies te komen. Wel zal nu snel op gemeentelijk niveau een mening moeten worden gevormd, want Gedeputeerde Staten zien graag voor 15 november het standpunt van de betrokken gemeenten. Dan zal het nog jaren duren, voordat met de aanleg van de weg kan worden begonnen, zo hiertoe zou worden besloten.

De nadere verantwoording van de heren Ir. Visser, als verkeersdeskundige, A. A. Reichwein, secretaris van de werkgroep en samensteller van het rapport, Jhr. Ir. J. E. M. van Nispen tot Pannerden, landschapsconsulent, Ir. G. van Nes, die de agrarische belangen behartigde en de heer P. Claus, planoloog, bleek slechts een verduidelijking van enige punten uit het overigens unaniem geprezen rapport.

Het is duidelijk, dat de Utrechtseweg en de Dribergseweg het verkeer nu al bijna niet meer kunnen verwerken. Alleen daarvoor zullen verkeerstechnische maatregelen moeten worden genomen. De S-8 in welke vorm dan ook kan als langent belangrijke diensten bewijzen, zowel als ontlasten van de Utrechtseweg-Dribergseweg en als onderdeel van het verkeer voor het stedelijk gebied.

Landschappelijk gezien werd voor een tracé gekozen, zo werd door de werkgroep betoogd, dat het Kromme Rijngebied en landgoederen zoals Rijnwijk het minst schaadt.

Bij de bestudering werd uitgegaan Zeist breidt uit in Zeist-West, het Slot van bestaande feiten. Het woongebied van Zeist met zijn lengte-as ook in de richting Bunnik is een gegeven, de buitenplaatsen langs Dribergseweg en Utrechtseweg bepalen karakter van deze wegen.

BOEREN IN DE KNEL

De S-8 is niet de enige weg, die ingrijpt in het omstreken gebied. Alleen de agrarische bedrijven komen duidelijk in de knel. Het zijn goede landbouwgronden, die worden doorsneden. Een herstructurering van het gebied, waarin nieuwbouw van bedrijven, zal noodzakelijk zijn. In het afwegen van de belangen kon onmogelijk aan alle verlangens worden voldaan, zodat toch een compromis moest worden gevonden.

VRAAGPUNTEN

De leden van de gemeentelijke commissie Planologie en Grondzaken hebben de gelegenheid om met de deskun-

digen van gedachten te wisselen met beide handen aangenomen. Vooral de heren R. M. W. J. Nas (PAK) en Ir. W. C. van Rossum (VVD) zijn diep in de materie gedoken. Naast wat ogenschijnlijke onevenredigheden in de samenstelling van de werkgroep — die overigens weerlegd konden worden — meende de heer Nas, dat er geen of onvoldoende gebruik is gemaakt van het rapport van de Kring Midden Utrecht. Het rapport belooft, dat het landgoed Rijnwijk en het Kromme Rijngebied door het aanbevolen tracé beter zullen kelijke tracé het geval was. De heer worden gespaard, dan bij het corepron-Nas betwijfelt dit. Zoals hij ook meent, dat het tracé snijdt met de door de provinciale overheid aan het betrokken gebied vastgestelde ecologische en natuurhistorische waarden. Hij mist een duidelijke waarde-afweging in het rapport, waardoor hij het compromis een te voorbarige conclusie acht. De noodzakelijkheid van de S-8 om verkeerstechnische redenen achtte hij nog niet bewezen en hij kwam tot de conclusie dat wat dat betreft de S-8 alleen een verlenging van de milieuhygiënische problemen zou zijn. De heer Nas vroeg zich af of een versneld op poten gezet railvervoer wellicht een alternatief kon zijn en kwam — op het punt van geluidshinder — tot de uitspraak, dat een afstand van 75 meter minimaal tot 150 meter maximaal tussen de woonbouwwing van Zeist-West en de S-8 tenenmale onvoldoende zal zijn.

Op objectieve zakelijke gronden kwam Ir. Van Rossum eveneens tot het plaatsen van enige vraagtekens. Hij wilde duidelijker informatie over de agrarische reconstructie, de betekenis van de afwatering, hardere cijfers over verkeersaansbod en -afwikkeling en over de al te veel grond verslindende profilering van de weg. Hij liet duidelijk zijn angst blijken, dat de S-8 het unieke landgoed Rijnwijk — om het populair te zeggen — naar de knoppe zal helpen.

DUURT NOG JAREN

De heer J. L. Stikker (DS'70) legde nadruk op het openbaar vervoer, waar door de noodzaak van de S-8 wellicht minder dringend zou worden. Ook had hij angst voor de gevolgen voor het opervlakte- en grondwater. De overige leden van de commissie, te weten de heren D. van Amerongen (CHU) A. Fruitman (KVP) en G. van Dijke (AV) waren dankbaar voor de nadere informatie en hopen later langs de weg verstandelijk redeneren — bij gebreke aan deskundigheid — tot een goed advies te kunnen komen. Het is buitengewoon belangrijk, dat er nog jaren zullen passeren voordat de S-8 er ligt.

Fotowedstrijd milieuzorg tegen S-8

ZEIST — De Stichting Milieuzorg Zeist, die deel uitmaakt van de gezamenlijke werkgroepen „S-8”, organiseert in samenwerking met de Zeister Fotoclub een fotowedstrijd om de aandacht te vestigen op het landschap dat dreigt te worden doorsneden door de S-8 (zuidelijke randweg Zeist-Driebergen).

Foto's in zwart-wit en in kleur kunnen meedingen. De bedoeling is om uit de inzendingen een expositie samen te stellen, die een zo gevarieerd mogelijk beeld geeft van de landschappelijke, cultuurhistorische en biologische waarden van dit gebied.

Inlichtingen en deelnemersformulieren o.a. op de onderstaande adressen: C. van Gijsel, secretaris Fotoclub Zeist, Nijenheim 14-24; VVV, Stationsplein; A. W. van Harten, Bunsinglaan 5; P. H. Vrijhof, Waterigeweg 76. A. Kruijse, Oranje Nassaplein 5; P. Vertegaal, Koningin Wilhelminastraat 3, Bunnik; W. Hingst, Schippersdreef 99, Driebergen.

Raadsleden maakten excursie naar S-8

De gemeenteraden van Zeist en van Driebergen hebben donderdagmiddag een excursie gemaakt naar de S-8 of liever naar de plaatsen waar deze secundaire weg zal gaan lopen.

Zo'n 15 raadsleden alsmede de leden van het college, burgemeester Stolk, de wethouders Van Telligen en mevr. Kruyt en de gemeentesecretaris hebben tezamen met een aantal Driebergse collega's per bus de excursie meegemaakt die georganiseerd werd door het provinciale bestuur.

Het tracé, dat door de raadsleden is bezocht, is 't voorkeurstracé zoals dat is opgesteld door de werkgroep S-8 waarin vertegenwoordigers van alle betrokken partijen zoals gemeente, provincie, waterstaat etc. verenigd zijn. Bij de vaststelling van dit voorkeurstracé heeft de werkgroep zoveel mogelijk rekening gehouden met het „groen” met name bij het landgoed Rijnwijck.

Bezocht werden onder meer de snijpunten van de S-8 met de Bisschopsweg tegenover het Montessori Lyceum, de Koelaan en de Bunzinglaan. Bekeken is ook waar de S-8 langs de bebouwingsgrens van Zeist-West bij de Couwenhovenselaan komt te lopen.

De excursie liep eveneens langs het landgoed Rijnwijck en waar de S-8 onder de spoorlijn Utrecht-Arnhem komt te lopen. Aan de Odijkerweg konden de raadsleden zien hoe deze onder de S-8 door gaat, terwijl in Drieberger

eveneens de situatie in ogen schouw werd genomen.

Aan het slot van de drie uur durende excursie arriveerde men op de plaats waar de S-8 zal uitmonden op de Driebergseweg.

Tijdens de tocht werd uitleg gegeven door diverse deskundigen, zodat de deelnemers een indruk konden krijgen van het voortracé zoals dit door de werkgroep is vastgesteld.



Wat lezers ons schrijven

1856: 22 N.V.

Perikelen rond de S-8 (II)

Bij het stuk „de perikelen rond de aanleg van de weg S 8 wilde ik de volgende aantekening plaatsen: Vorig jaar begon het rumoer rond de weg S 6. Sindsdien is veel gepraat en hard gewerkt en het resultaat is, dat de S 6 voorlopig niet komt. Zeist krijgt slechts een tamelijk groots opgezette aansluiting naar RW 28. Het klaverblad is behoorlijk gereduceerd en een gemeenteraadslid heeft de gedenkwaardige woorden geuit: Laten we nu eens beginnen met op te houden over de S 6 te praten.

Die bestaat niet meer voor mij.. Als we aan de noodzaak om nu weer een S 8 aan te leggen twijfelen, moeten we derhalve niet teruggrijpen naar een toekomstige S 6.

Toenemend autobezit wordt mede veroorzaakt door een toenemend wegennet.

Hierop zijn nog Zeist noch Dribergen ingesteld. Via stelsels van wegen, die uitmonden op de S 8 en zich storten op het daartoe verbrede plaatselijke wegennet, zullen steeds meer auto's deze tuindorpen uiteindelijk totaal verpauperen.

Vlak na de oorlog is een nieuwe vorm van toerisme ontstaan, het sociaal toerisme.

Grote groepen burgers trokken per bus naar het buitenland, professoren, onderwijzers en arbeiders genoten gezamenlijk van de mooie natuur.

Wat een gelegenheid om elkaar eens te leren kennen en waarderen!

Door de opmars van de auto is deze vorm van toerisme vrijwel verdwenen.

De individuele toerist, die met zijn eigen clubje er op uittrekt, tekent het beeld.

Maar wat was het gevolg van deze ontwikkeling.

Steeds meer wegen, steeds meer auto's, verstikking van dorpen en steden, verminderde helderheid zo wel aan zee, als in de bergen (dit is wetenschappelijk vastgesteld), vernietiging van de natuur.

Geen wonder, dat men aan de Cote d'Azur overal op de muren lezen kan „merde aux toeristes" een niet bepaald vriendelijke uitlating aan het adres van de toeristen.

De auto als vervoermiddel voor elke gelegenheid IS asociaal.

Wij hebben de auto misbruikt door

hem teveel te gebruiken. Dit is tekenend voor de tijd, waarin wij leven. De algemene stelregel is toch immers: waarom zou je je beperkingen opleggen? Maar nu de auto ons begint te benauwen en wij nadelen ervan gaan onderkennen, wordt het nu niet tijd geleidelijk aan weer eens op die fiets te klimmen of in die bus te gaan zitten? Je spreekt er nog eens iemand....

W. H. Kuiper-Verkuyl,
Platolaan 26, Zeist.

Geen alternatieven ter tafel

22 sept '72

Veel oppositie tegen S-8

Gisteravond vond in gebouw „Jonathan“ aan de Montaubanstraat een voorlichtingsavond plaats over de S 8. Niet alleen voorlichting, maar vooral ook veel discussie stond op het programma. De avond was belegd door de gezamenlijke werkgroepen S 8 (Zeist, Driebergen, Bunnik en Doorn). De leiding berustte bij de heren R. Beltz en B. W. Snellenberg. Het spreekt vanzelf dat het voor en vooral het tegen van de voorgenomen verkeersplannen de tongen danig losmaakten. Men is bang dat de aanleg van de S 8 en de daarop aansluitende wegen zoals Dreef en Verlengde Schaerweijdelaan ernstige consequenties met zich meebrengt voor de bewoners van Nijenheim (Zeist-West).

De informatie was uitvoerig en zeer gedetailleerd. Er kwamen cijfers op tafel omtrent de te verwachten verkeersintensiteit op de wegen in Zeist en directe omgeving.

Bedoeling van deze avond was echter vooral om de bewoners van Nijenheim wakker te schudden. Niet alleen Nijenheim overigens, maar iedereen die het eens zo hoog geroemde leefklimaat en landschap in Zeist en omgeving ter harte gaat moet zich langzamerhand tegen het steeds uitbreidende autopark, dat alle voorzieningen noodzakelijk maakt verzetten. Daarmee raakte men echter verzeild in bevolkingsvraagstukken, die weliswaar natuurlijk direct met de problematiek rond de S 8 en andere verkeerswegen te maken hebben, maar die toch niet op het programma van deze bijeenkomst stonden. Men had ook in feite het verkeerde publiek op deze bijeenkomst. De meeste aanwezigen waren reeds zeer behoorlijk geïnformeerd en kwamen eigenlijk alleen maar om iets te vernemen over mogelijke alternatieven.

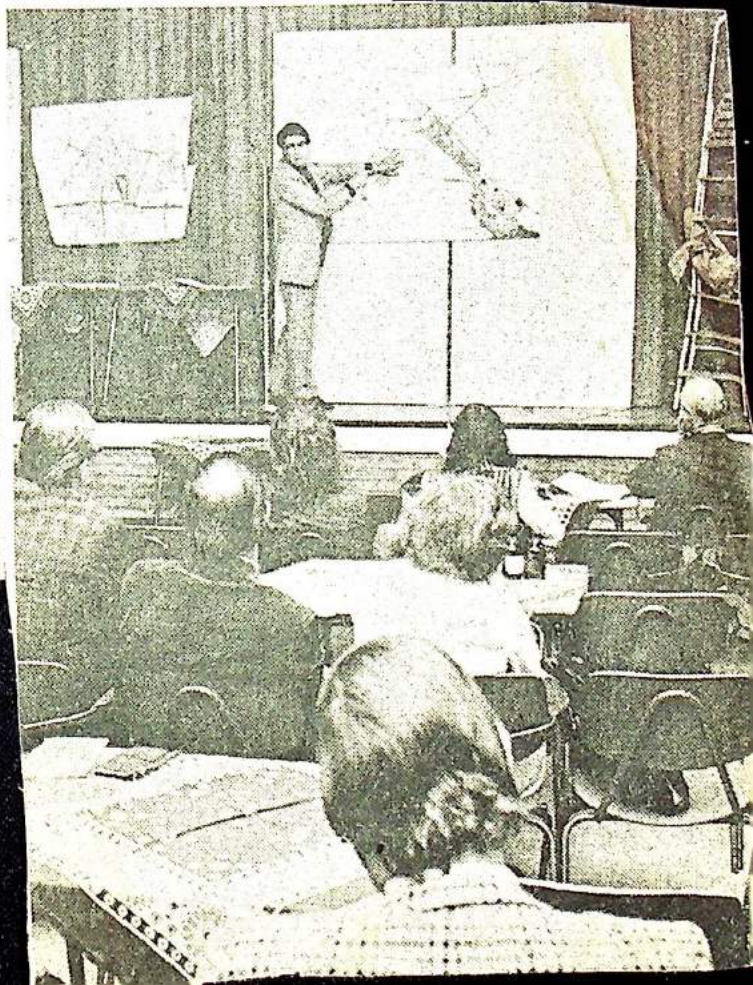
Bezwaarschrift

En juist daarover bleef men deze avond erg vaag. Door de heer B. W. Snellenberg, die de materie overigens uitvoerig en diepgaand bestudeerd bleek te hebben, werd opgemerkt, dat de commissie niet van zins was om de alternatieven in dit stadium reeds aan de openbaarheid prijs te geven. Deze eventuele alternatieven zullen te vinden zijn in een lijkig bezwaarschrift, dat binnenkort op de tafel van de provinciale overheid gedeponeerd zal worden. Deze gang van zaken had lang niet de instemming en het begrip bij

alle aanwezigen. De discussie verschoof zich dan ook toch weer steeds in de richting van „Niet de S 8, wat dan?“

Voorop blijft echter rotsvast staan, dat men in dit milieu ervan overtuigd is dat de S 8 in verband met het landschap en leefmilieu geëerd moet worden, zulks ongeacht alternatieven.

De heer B. D. Snellenberg, die gisteravond in gebouw „Jonathan“ aan de hand van kaarten uitvoerig uit de doeken deed wat de consequenties zullen zijn van de voorgenomen constructie van de S 8.



LUISA SPAGNOLI
DEUX-PIÈCES

Exclusief

wortmann~
slotlaan 128 **zeist**

Reactie van lezers

28 SEP 72 2N

De S-8 en Zeist

Inwoners van Zeist, het beslissingsstadium van wel of niet S 8 begint te naderen!

Bent u het allen met de aanleg van deze weg eens? Vindt u, dat het u niet aangaat? Denkt u, dat het allemaal wel mee zal vallen? Wilt u, dat er toch weer meer nieuwe wegen aangelegd worden? Gelooft u werkelijk, dat deze weg een oplossing zal brengen voor het dolgedraaide autoverkeer?

We moeten onze gemeenteraad laten zien, dat we deze weg niet willen, dat we helemaal geen nieuwe wegen meer willen en dat we geleidelijk aan af willen van al dat blik in onze straten en op onze pleinen.

Het zou best wel eens kunnen blijken dat we toch niet zo'n klein groepje zijn...

Stichting Milieuzorg Zeist, tel. 15490, Platolaan 26, Zeist.

Of vreest u met ons, dat Zeist nog meer geluidshinder, autostank en onveiligheid binnen zijn grenzen zal halen, als deze weg er komt? Wist u, dat bij de bouw van de wijk Vollenhove gerekend werd met één parkeerplaats per woning en bij Zeist-west al met anderhalve parkeerplaats? Is dit niet een bewijs, dat ook de gemeente Zeist nog steeds werkt met de prognoses van mensen, die de auto als enige mogelijkheid tot verplaatsen ruim baan willen geven? Zoudt u het ook niet graag anders willen?

Ach, er zijn zoveel argumenten te noemen, die tegen deze weg pleiten. Maar, zeggen de voorstanders van „auto ruim baan“: „het is maar een klein groepje, dat tegen de wegenplannen van Waterstaat opkomt. Je hoeft er dus geen rekening mee te houden.“

Daarom is dit verhaal misschien juist voor u bestemd, want u hoort toch ook bij dit kleine groepje, niet waar?

U zoudt ons, de Stichting Milieuzorg, een groot genoegen doen door eens uw stem te laten horen, hetzij door een stukje in de plaatselijke bladen te schrijven, hetzij door ons op te bellen, dat u wel iets wilt doen om te laten zien, dat u tegen deze weg bent, hetzij door op ons secretariaat een affiche te kopen voor f 2,50. Hangt u deze affiche goed duidelijk op, dan mag u hem ook gratis meenemen.

Samenvatting van de op 3 oktober 1972 ten provincienuize
gehouden openbare gespreksbijeenkomst met particuliere
milieugroepen terzake de plannen tot aanleg van de
zuidelijke randweg Zeist-Driebergen (S8 / T14).

.....

Aanwezig:

1. van de particuliere milieugroepen:

- Stichtse Milieufederatie: drs. J.A. van der Ven en
J.W.D. Loode;
- Werkgroep S8 Driebergen-Zeist: mevr. mr. E.A.M. van
Houten-van der Kallen, mr. R.C.
Van Houten, en W. Hingst, ing.;
- Stichting Zuid-oost Utrecht: de heren W.L. Leclercq en
jhr. J.J.G. Alting von Geusau;
- Stichting Milieuzorg Zeist: mevr. W.H. Kuiper-Verkuyl
en de heren ir. H. Meijer en
drs. R. van Hernen;
- Actiegroep "De Boom In": Saskia Hardam en Gijs Beijen;
- Werkgroep Leefbaarheid
Driebergen: mevr. J. de Klerk-Hoogendijk
en de heer J.A. Agasi;
- Belangenvereniging De Wildbaan-Driebergen:
mevr. E. Hingst-Venne;
- Stichting Milieubeheer Bunnik: W.D. Snellenberg;
- Stichting Milieubeheer Doorn: de heren ir. A.P. Wouter-
sen, M. v.d. Schaft en M.J.
v.d. Hengel;
- Stichting Natuur en Milieu: de heer P. Nijhoff.

2. van de provincie: de heren C.H. Letschert, lid gedepu-
teerde staten, A.A. Reichwein, hoofd
bureau wegen, verkeer en vervoer van
de provinciale griffie, J.G. v.d.
Boogaard, bureau wegen, verkeer en
vervoer en ir. J.A. Timmer, hoofd
sector verkeerszaken c.a. van de pro-
vinciale waterstaat.

3. van de ambtelijke werkgroep: de heren ir. H. Schotman,
P. Claus, ir. G. van Nes, W.J.M. Nieu-
welink en ir. Van de Hoeven (vervanger
van jhr.ir. Van Nispen tot Pannerden).

4. van de commissie wegen, verkeer en vervoer uit provinciale staten:

de heren D.E. de Kruijf, K.P.B. Allard, P. Groenendaal, L.W.H. de Geus, mr. J.P. Wijn, J.k. Deisz, M. Sixma, P.R. Smink en drs. P.A. Delvaux.

5. overige leden van provinciale staten:

mevr. C.S.M. Draisma-Paulus en de heren C.M. Beijen en I.A.S. Fischer.

6. van de gemeente Zeist: mevr. mr. S.M. Kruyt-Ferman, wethouder en de heren H. Vreugde, G. Huiser en A.H.A. Lutters, ambtenaren van de dienst Openbare Werken c.q. gemeentesecretarie;

gemeenteraadsleden: geen

7. van de gemeente Driebergen-Rijsenburg: de heren mr. R.W. baron van Boetzelaer, burgemeester, A. Wiersma, directeur gemeentewerken en H. Draisma, ambtenaar ter secretarie;

gemeenteraadsleden: mevr. E.A. Glimmerveen-Brand, dr. N.A.J. Mul en drs. N. van Oosterzee.

8. van Rijkswaterstaat: de heren ir. Van Houten, ir. Bruggink en ir. Labrie.

De voorzitter opent de vergadering en heet de vertegenwoordigers van de particuliere milieugroepen, de leden van de gemeenteraden en colleges van burgemeester en wethouders van Zeist en Driebergen-Rijsenburg, de leden van de commissie wegen, verkeer en vervoer uit provinciale staten, de overige belangstellende statenleden, de pers, verdere belangstellenden, alsmede de vertegenwoordigers van de ambtelijke werkgroep van harte welkom.

Spreker releveert dat het provinciaal bestuur er grote waarde aan hecht ten aanzien van beslissingen, die het welzijn van zo grote groepen van ingezetenen raken, ook hun mening te vernemen. De grote belangstelling van de zijde van particuliere milieu-werkgroepen voor deze bijeenkomst is dan ook verheugend.

De aanwezigheid van gemeenteraadsleden toont voorts aan dat hier sprake is van gemeenschappelijke belangen en derhalve ook van een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten.

Als algemene inleiding stelt spreker dat het al dan niet aanleggen van de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen zeker een beslissing is die het welzijn van grote groepen van

de bevolking raakt. Niet alleen vanuit een algemene bezorgdheid voor een aantasting van het leefmilieu door het autogebruik en de daarvoor te treffen verkeersvoorzieningen, doch ook omdat wij allen deel uitmaken van één en dezelfde leefgemeenschap van waaruit de behoefte aan verplaatsingsmogelijkheden voortkomt.

De bezorgdheid ten aanzien van de instandhouding van een goed leefmilieu wordt door het provinciaal bestuur volledig gedeeld. Dit niet alleen vandaag: reeds in 1962 zijn in het streekplan de Utrechtse Heuvelrug lijnen getrokken en grenzen gesteld aan een verdere verstedelijking om aldus landschappelijke, natuurwetenschappelijke en recreatieve waarden veilig te stellen. De financiële deelneming van de provincie in de veiligstelling van natuurwetenschappelijke terreinen en de concentratie van recreatie-voorzieningen vormen eveneens bewijzen van deze bezorgdheid.

Daarnaast weet het provinciaal bestuur zich echter ook verantwoordelijk voor een redelijke voorziening in de maatschappelijke behoefte aan verplaatsingsmogelijkheden. Het provinciaal bestuur en de adviserende ambtelijke diensten zijn zich daarbij zeer wel bewust dat deze belangen tegenstrijdig kunnen zijn. Het afwegen van deze belangen en het zoeken naar een juist compromis vereisen dan ook de grootste zorgvuldigheid.

Gedeputeerde staten hebben naar aanleiding van de tijdens de openbare gespreksbijeenkomsten in maart 1971 gemaakte opmerkingen en bezwaren een ambtelijke werkgroep ingesteld om nogmaals de belangen te waarderen, na te gaan of wegaanleg noodzakelijk is en zo ja, welk tracé aanbeveling verdient. Gedeputeerde staten zijn van mening dat de werkgroep met het uitgebrachte rapport op verdienstelijke wijze een basis heeft gelegd voor verdere discussie en menings- en besluitvorming op bestuurlijk niveau.

Spreker zou vervolgens van de gelegenheid gebruik willen maken om voorafgaand aan het gesprek van hedenmiddag enkele misverstanden weg te nemen.

Een punt dat in de pers en de publieke opinie steeds weer naar voren komt is de eventuele verdere voortzetting van de randweg in de richting Doorn. Spreker wil hier nog eens nadrukkelijk verklaren dat dit niet in de bedoeling ligt van het provinciaal bestuur. Bewijs hiervoor is dat het streekplan én het secundair en tertiair wegenplan 1968 hierin niet voorzien. Bij de begrotingsbehandeling 1972 door provinciale staten is dit door gedeputeerde staten nog eens uitdrukkelijk verklaard en ook de ambtelijke werkgroep vermeldt in het rapport nadrukkelijk dat aanleg van de randweg Zeist-Driebergen geen aanleiding kan vormen voor een voortzetting in de richting Doorn.

Ook omtrent de motie van de raad van de gemeente Doorn van 10 april 1972 bestaan enkele misverstanden. Directe aanleiding tot de motie was de op het wegenplan voorkomend oostelijke randweg om Doorn en derhalve niet de secundaire weg 8 of tertiaire weg 14. De provincie heeft aan de raad van Doorn laten weten dat tot een daadwerkelijke wegaanleg eerst wordt besloten na een grondig onderzoek of tegenstrijdigheid tussen verkeersbelangen enerzijds en natuur- en

landschapsbelangen anderzijds zullen ontstaan en welke van deze belangen dient te prevaleren. De raad heeft zich op 26 juni j.l. akkoord verklaard met het instellen van een onderzoek als boven genoemd, zodra deze wegaanleg actueel gaat worden. Thans is derhalve geen sprake meer van een unanieme tegenverklaring van de raad van Doorn ten aanzien van de oost/westverbinding, zoals in een in Driebergen verschenen publikatie wordt gesuggereerd.

Ten aanzien van de stand van zaken m.b.t. de secundaire weg 6 onder Zeist merkt spreker op dat provinciale staten en de raad van Zeist hebben besloten dat een nader onderzoek zal worden ingesteld naar de noodzaak en zo ja, de meest verkieslijke tracering van het gedeelte Bergweg-Woudenbergseweg. Dit onderzoek moet nog verricht worden; er is derhalve nog geen beslissing of deze wegaanleg al of niet zal plaatsvinden. Overigens vloeit de wenselijkheid van de S6, zoals die tot dusver door het provinciaal bestuur is gezien, wel voort uit een soortgelijke problematiek, doch een rechtstreekse technische samenhang met de secundaire weg 8 is er niet.

Opmerkingen - zoals in een onlangs ontvangen brief - dat aanleg van de secundaire weg 6 de noodzaak van aanleg van secundaire weg 8 kan wegnemen, zijn derhalve weinig terzake doende.

Na bespreking van de te hanteren vergaderprocedure geeft de voorzitter vervolgens het woord aan de aanwezige particuliere milieugroepen.

Stichtse milieufederatie, drs. J.A. van der Ven.

De heer Van der Ven deelt allereerst voor de goede orde mede dat de Stichtse milieufederatie optreedt als samenwerkingsverband voor meer dan dertig particuliere werkgroepen op het gebied van natuur- en milieubehoud. De stichting beschikt (nog) niet over de accommodatie om het "zwarte rapport" van de provincie grondig te becommentariëren. Verneugend is echter dat de betrokken plaatselijke werkgroepen ieder vanuit een verschillend aspect de materie grondig hebben bestudeerd. Deze werkgroepen zullen ieder voor zich deze middag een inbreng plegen waarbij men gaarne eerst in een tweede gespreksronde een alternatief wil aankondigen.

Als algemene inbreng van de zijde van de federatie brengt spreker allereerst naar voren dat voor de federatie en de milieugroepen moeilijk te rijmen is dat gedeputeerde staten enerzijds stellen de behoefte te hebben aan een nadere gedachtenwisseling met de milieugroepen, doch anderzijds blijkens een begeleidende brief reeds er van uitgaan dat het ambtelijke rapport een voldoende basis voor de menings- en besluitvorming is.

Het rekening houden met de argumenten van de milieugroepen betekent niet, dat de groepen de politicus zouden willen voorschrijven, hetgeen hij naar de mening van de milieugroepen zou moeten kiezen. De milieugroepen willen hem echter wel aanstonds de illusie ontnemen dat hij werkelijk rekening houdt met alle in het geding zijnde belangen, indien hij alleen op grond van het onderhavige rapport zich tot

het nemen van een beslissing zou laten verleiden.

De federatie heeft met waardering kennis genomen van de inrichting van de paragraaf met betrekking tot de ecologie, landschap en cultuurhistorie, waarin getracht is een beeld te geven van de natuur- en ecologische waarden, waarbij het landschappelijk aspect echter enigszins in nevelen blijft gehuld. De indeling in landschapstypen, zoals die in de 2e Nota Ruimtelijke Ordening is gegeven, lijkt hier enigszins te zijn verdwaald. Er wordt een algemeenheid mee gesuggereerd die hier verder niet terzake is. enige nadere toelichting behoeft de redactie omtrent de ecologische waarde terzake de menselijke invloed op het eco-systeem. Het is namelijk onjuist te stellen, dat de menselijke invloed groot is indien een eco-systeem zwak of zeldzaam is. Een omschrijving van een zgn. zwak eco-systeem zou vernederend werken. Het gebruik van de studie van Te Boekhorst zou voorts verder hebben moeten gaan dan het overschrijven van enkele passages. Een bioloog zou aan de hand van deze studie tot de conclusie komen dat een barrière op de grens van twee eco-systemen uitgesloten moet worden geacht. De werkelijke conclusie van de studie Te Boekhorst is dat aanleg van een weg door het onderhavige gebied onmogelijk is.

Bijlage 1 van het rapport kan, voor men die twijfelen voor wat de biologische inbreng betreft, illustratief werken. De waarden van dit gebied zijn in verschillende kleuren aangegeven. Symptomatisch voor de teneur van het rapport is het gebruik van het woord "beplanting" in de verklaring van de gebruikte kleuren. Beplanting is een woord uit de tuinarchitectuur, waarbij het slechts gaat om het neerzetten van bomen, gekoppeld aan onderhoud met hark en schoffel. Het gaat hier echter niet om beplanting, maar om totale levensgemeenschappen. Een ieder die iets begrepen zou moeten omtrent de ecologische inbreng zou hier het woord beplanting nooit hebben gebruikt. Men kan de nieuwe beplanting die bij aanleg van de weg is gedacht toch niet op een lijn stellen met de thans bestaande begroeiingen.

De milieugroepen hadden voorts gaarne gezien dat enkele recente bijdragen uit de biologie in de besnoeringen waren betrokken. Voor het ter discussie stellen van de weg zijn deze gegevens absoluut noodzakelijk. Indien de ambtelijke werkgroep werkelijk tot een waardering van de uitgangspunten en gedachten uit deze paragraaf zou zijn gekomen, dan had men een heel ander tracé naar voren gebracht dan het thans gepresenteerde. Het is een uiterst gevaarlijke zaak op grond van het onderhavige rapport een beslissing te forceren. Meer alternatieven op grond van diverse inbreng zijn voor een goede belangenafweging noodzakelijk. De werkgroepen vertrouwen er dan ook op dat een heroriëntatie alsnog plaatsvindt. Het zeer recente rapport van mevrouw Te Boekhorst te Maarn zou hierbij een eerste aanzet kunnen zijn en snel tot een inzicht kunnen leiden.

Voorts is in de besnoeiing van de toekomstige functie van het gehele gebied te weinig rekening gehouden met de

specifieke leeftijdsopbouw van Zeist, met planologische keuzen voor de stedelijke kernen binnen het Kromme Rijngebied en met de toekomstige waarde van de open zone tussen Bunnik en Zeist.

De taakstelling van de werkgroep was tweeledig. Het eerste deel van de vraag van gedeputeerde staten, namelijk alle in het geding zijnde belangen af te wegen, kan naar de mening van de milieugroepen alleen door een geheel anders samengestelde werkgroep worden beantwoord. Over de principiële vraag omtrent de noodzaak van een weg bestaat op het ogenblik behoefte aan een gevarieerder inbreng. Om enkele voorbeelden te noemen hadden ook vertegenwoordigers van de Utrechtse Universiteit, Nederlandse Spoorwegen en de kring Midden Utrecht in het overleg moeten worden betrokken.

De Stichtse milieufederatie constateert dan ook tot haar teleurstelling dat de G.S.-werkgroep de geboden kansen om behalve tot het constateren van de waarden ook tot een integratie van de waarden te komen in feite heeft voorbij laten gaan.

Stichting Zuid-Oost Utrecht, naar Leclercq.

De heer Leclercq spreekt allereerst zijn erkentelijkheid uit voor het werk van de ambtelijke werkgroep. Teleurstellend is echter dat het resultaat niet meer is dan een kleine verlegging van het tracé. Het is een vaststaand feit dat het natuurschoon in het onderhavige gebied ernstig wordt aangetast. De weg loopt nu wel mooi om de landgoederen heen, doch de biologische waarde van deze landgoederen zal zeker ernstig worden aangetast. De agrarische belangen komen er in het rapport nog slechter af. De betreffende agrariërs worden blij gemaakt met een landinrichtingsplan dat echter nog niet op papier staat.

Voorts zijn de verkeerscijfers zoals die in het rapport zijn verwerkt niet te verifiëren. Vermenigvuldigt men de cijfers van 1968 met 25% dan komt men aan de belasting van nu. Deze cijfers kan men weer vermenigvuldigen met 2,3 om de belasting van 1985 te krijgen. Hiervan uitgaande komt men op een belasting tussen de beide rijkswegen van 28.750, terwijl het rapport op 35.000 komt. Volgens deze berekening komt men op het zuidelijk gedeelte op een belasting van 17.000 en het rapport op 16.000. Het centrum van vervoersplannen in de provincie Utrecht is naar verluidt zo goed als klaar met een integraal vervoers- en verkeersrapport voor de hele provincie. Zijn deze gegevens al bekend en in het rapport verwerkt? Zo niet, is het dan niet beter op deze prognoses te wachten. Misschien dat ook in het eindrapport van het N.E.I. dat een dezer dagen zal verschijnen nog iets bruikbaar zit.

Spreker mist in alle gegevens de prognose van de club van Rome. Over de visie van de club van Rome kan verschillend worden gedacht, doch duidelijk is dat al eerder dan in 1985 kalmer aan gedaan zal moeten worden met de bevrediging van onze behoeften. In de eerste plaats geldt dit voor de auto.

Waarom moet voorts de weg zo breed worden. Met inbegrip van buiten- en middenbermen komt men op een breedte

van 72 m en op verschillende plaatsen zelfs op 80 à 90 m. Is dit voor een 16 m brede rijbaan nu echt wel nodig. Moet nu echt een dergelijk perfectionisme bedreven worden in een gevoelig gebied zoals het onderhavige. Een vangrail is niet mooi, doch minder erg voor het landschap.

Waarom is de parallelweg bij de Gooijerdijk nodig? Waarom kan hier geen beveiligde - eventueel ongelijkvloerse - kruising gemaakt worden. Dit is eenvoudiger en goedkoper. Het is onduidelijk wie van deze parallelweg gebruik zouden moeten gaan maken.

Spreker heeft voorts de indruk dat uitsluitend gekeken is naar R12 en de S8. De bestaande wegen in de wijde omgeving bieden toch voldoende mogelijkheden om het doorgaande verkeer in een veel eerder stadium gedeeltelijk van de oude rijksweg 225 af te halen.

Voorts zou eigenlijk vandaag al moeten worden begonnen met rehabilitatie van de bestaande rijksweg 225.

Tenslotte zal, alvorens met de S8 wordt begonnen, een gedetailleerd landinrichtingsplan met kostenramingen etc. gereed moeten zijn. Om de onzekerheid bij de agrariërs weg te nemen dienen beide plannen gelijktijdig te worden behandeld.

Werkgroep S8 Driebergen-Zeist, heer Van Houten.

De heer Van Houten wijst er allereerst op dat uit een onderzoek van het sociologisch instituut van de universiteit van Nijmegen naar het milieubesef bij de bewoners van een groot aantal Nederlandse gemeenten gebleken is, dat milieubedreigende overheidsplannen een positieve uitwerking hebben op het milieubesef van de bevolking. Ook in deze zaak valt dit te constateren gezien de oprichting en de werkzaamheden van de thans aanwezige werkgroepen.

De schaduwzijde van deze ontwikkeling is dat mensen trachten het onbezoldigde milieuwerk te combineren met hun bezoldigde functie en gedwongen worden benalve hun vrije tijd ook een deel van hun werktijd op te offeren. Dit doet zich vanmiddag helaas voor.

De gezamenlijke werkgroepen Zeist-Driebergen, Bunnik en Doorn hopen in de week van 16 oktober een rapport te publiceren als antwoord op het rapport van de G.S.-werkgroep. Voorts zal op 26 oktober a.s. in het instituut van de autohandel te Driebergen, aanvang 19.45 uur, t.b.v. de gemeenteraadsleden van Zeist, Driebergen en Doorn, het alternatieve rapport ter publieke discussie worden gesteld. Tijdens deze bijeenkomst zullen de heren dr. De Soet van het rijksinstituut voor natuurbeheer te Leersum, ir. Bouwma, medewerker van het instituut voor milieuvraagstukken van de Vrije Universiteit van Amsterdam, dr. Udo de Haes, lid werkgroep milieubeheer rijksuniversiteit Leiden, en ir. Landsman, gemeenteraadslid van Doorn, inleidingen houden.

Spreker citeert vervolgens enkele passages uit de motie van de gemeenteraad van Doorn, waarover thans nogal verwarring bestaat. Spreker benadrukt met name de passage waarin wordt gesteld dat een doortrekking van de T14 in de richting Doorn bij de raad geen steun kan vinden. De heer Landsman zal hier op 26 oktober ongetwijfeld meer over kunnen zeggen.

Alvorens nader op het rapport van de ambtelijke werkgroep in te gaan wijst spreker op het afschrikwekkend beeld dat gegeven is in het onlangs verschenen N.E.I.-rapport. Als geen beleidsombuiging plaatsvindt zullen in het jaar 2000 wegen met 22 rijstroken nodig zijn. Een beleidsombuiging is derhalve een dringende noodzaak. Vraagpunt is alleen of dit beleid vóór of na de aanleg van de S8 zal worden omgebogen. De werkgroepen zijn van mening dat die vóór de aanleg van de S8 moet gesneden.

Spreker citeert vervolgens de eerste alinea van blz. 18 van het rapport van de werkgroep m.b.t. de prognose van het autogebruik en merkt hieromtrent op dat de prognoses van het autogebruik op het ogenblik nogal op de tocht staan. Tot voor kort werd nog uitgegaan van 20 miljoen Nederlanders in het jaar 2000 en een personenautopark van 9 à 10 miljoen. In het jongste rapport van drs. G. Hupkes van het Centrum van vervoersplannen wordt echter aangetoond dat het waarschijnlijker is dat rekening moet worden gehouden met 16 miljoen Nederlanders in het jaar 2000 en een autopark van maximaal 4,7 miljoen. Dit is een aanmerkelijk verschil. Belangrijker is echter de in dit rapport - genaamd "futurologische scenario's rond autobezit en-gebruik"- gegeven becijfering dat in het jaar 2000 bij de gewijzigde prognoses sprake zal zijn van 56 miljard afgelegde autokilometers. In 1972 bedraagt het aantal afgelegde kilometers reeds 52 miljard. Dat is dan geen groot verschil.

In de tweede alinea van blz. 18 wordt terecht de vraag gesteld of de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de meest wenselijke is. Zoals reeds gesteld moet de meest waarschijnlijke ontwikkeling anders worden gezien dan de G.S.-werkgroep dit heeft gedaan. Ook al zou dit niet het geval zijn, dan onttrekken de milieugroepen zich niet aan de vraag of de waarschijnlijke ontwikkeling een wenselijke is.

De ambtelijke werkgroep beperkt zich in dit verband tot de vraag of het toenemend autogebruik niet voorkomen dient te worden door een wettelijke beperking van de consumptievrijheid op het gebied van het autobezit en -gebruik en concludeert dan dat dit een vraag is van lands, zo niet Europees, politieke aard, die buiten haar taakopdracht ligt.

Voor de milieugroepen geldt dit echter niet. We kunnen niet vroeg genoeg beginnen met wettelijke beperkingen te stellen als daarmee een stuk natuur gered kan worden.

De vraag of een beslissing terzake niet van landspolitieke aard is, zou spreker met de tegenvraag willen beantwoorden of de ontwikkeling in Amsterdam niet in een andere richting lijkt te wijzen. Hier wordt al getracht plaatselijk tot een beleidsombuiging te komen. Ook in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug moet dit toch mogelijk zijn. Dat het een zaak zou zijn van Europese aard zou spreker willen afwijzen. M.b.t. het gestelde dat een wettelijke beperking van het autogebruik een vraag van politieke aard is, merkt spreker op dat de beslissing terzake van gedeputeerde staten en de gemeenteraden van Zeist en Driebergen ook een politieke is.

Voorts zal enerzijds door de S8 het doorgaande verkeer op de Hoofdstraat in Driebergen minder worden, doch anderzijds trekt een nieuwe weg ook weer verkeer aan, zodat de situatie op de Hoofdstraat op enige termijn waarschijnlijk niet veel zal verbeteren. Aldus komt Driebergen met drie probleemgebieden te zitten, namelijk de Hoofdstraat, rijksweg 12 en de S8. Als de S8 er komt vervalt de bestaande aansluiting van Driebergen op rijksweg 12. Dit betekent dat Driebergen ten oosten en ten noorden van de Hoofdstraat, de Hoofdstraat moet gaan kruisen om via de S8 op R12 te komen. Dit zou een veel slechtere verkeerssituatie op de Hoofdstraat kunnen gaan betekenen dan thans het geval is. De oplossing zal onherroepelijk moeten zijn dat veel verkeerslichten op de Hoofdstraat zouden moeten worden geplaatst. De milieugroepen zien als oplossing thans al de nodige verkeerslichten aan te brengen om te zien of de S8 dan überhaupt nog wel nodig is.

Met betrekking tot het aspect geluidshinder merkt spreker op dat de werkgroep werkt met een afstand van 200 m tussen weg en woonbebouwing.

De gemeenten zullen echter met hun bebouwingsgrens toch dichterbij komen dan de gedachte 200 m. Het gevolg hiervan is dat de bewoners van Zeist op 70 m afstand van de weg komen te wonen en de bewoners van Driebergen op 100 m afstand.

De werkgroep zou vervolgens gaarne vernemen of in de in het rapport gegeven kostenraming van de weg ook zijn opgenomen de kosten van de aansluitingswegen. Voorts zou de werkgroep willen vernemen wat nu precies de schade aan de landbouw is. Van de 96 bedrijven worden er 43 doorsneden. Is het niet mogelijk toch een aanduiding te geven van de totale kosten van de ruilverkaveling, afvloeiingsregelingen, etc.?

Kan vervolgens een becijfering worden gegeven van de kosten van het te plegen landschapsherstel en dan in zijn grootschaligste vorm.

Aanbeveling verdient voorts een uitsplitsing van de kosten over Zeist respectievelijk Driebergen om de kosten en baten van de weg per gemeente te bekijken. Spreker zou voorlopig de bewering willen lanceren dat de weg onder Driebergen wel een erg onrendabele zou kunnen zijn.

Tenslotte vraagt spreker waar de kosten zijn verantwoord van de 4 anti-S8 affiches, die de provincie heeft afgenomen en die nog niet zijn betaald.

Gezamenlijke milieugroepen, nr. Woutersen.

De heer Woutersen zou zijn betoog in 4 punten willen onderverdelen, namelijk:

- a. de ecologische beschrijving van het gebied;
- b. het verschil tussen potentiële en reële vegetatie;
- c. de samenhang tussen de verschillende gedeelten van het gebied;
- d. gevolgen van aanleg van de S8

a. de ecologische beschrijving van het gebied

Waarom is juist dit gebied zo mooi geworden. Voor een uitvoerige beantwoording van deze vraag zou spreker willen verwijzen naar het rapport van Te Boekhorst.

De mogelijkheid van de vegetatie wordt bepaald door de aanwezige milieu-omstandigheden, dat zijn klimaat, bodem en water. Het klimaat is voor het onderzoeksgebied vrijwel gelijk. Om de optredende verschillen in het milieu te verklaren dienen daarom alleen verschillen in bodemomstandigheden en grondwaterstand te worden nagegaan. Dat is gebeurd door het tellen per vierkante kilometer van het aantal bodemtypen en het verschil in grondwaterstand tijdens de vegetatieperiode. Bovendien zijn vier factoren onderzocht die van veel belang zijn voor de vegetatie, namelijk de zuurgraad, percentage humus, het lutum-genalte en de vochtigheidsgraad. Gebleken is dat in de strook evenwijdig aan de Utrechtse Heuvelrug zeer vele overgangen voorkomen van elk van de onderzochte factoren. Deze hele strook is met recht een overgangsgebied en met name zou spreker hierbij op het gebied rond de Bunzingslaan willen wijzen, waar een bijzonder groot aantal verschillende bodemtypen aanwezig zijn, zoals stroom op komgronden, kom op zandgronden, zandopduiking in kleigebied, beddinggronden etc. Deze overgangen zijn pas interessant als ze stabiel zijn. De hoogteligging is de enige factor die bepaalt of deze grenzen

al of niet stabiel zijn. Indien een biologisch arm gebied wat b.v. droog is, humeus en lutum-arm, hoger ligt dan een rijk gebied, dan blijven al deze verschillen gehandhaafd; ze worden zelfs groter; bij een dergelijke overgang spreken we van een gradiënt-situatie. Liggen de rijke gebieden noog dan wordt door het afstromende grond- en oppervlaktewater de verschillen met lager gelegen arme gronden genivelleerd. De verschillen gaan verdwijnen en we spreken van een storing. Het voorkomen van gradiënten is dus een voorwaarde voor een blijvend grote variatie in milieu. Zonder uitzondering zien we dan ook dat in Nederland de rijkste plantengemeenschappen voorkomen juist op de overgang tussen hooggelegen arme gronden met laag gelegen rijke gronden.

De overgang Heuvelrug-Kromme Rijn is hiervan het treffend voorbeeld. Het grote belang van deze overgang komt ook tot uitdrukking in de 2e Nota Ruimtelijke Ordening. Het hele overgangsgebied is onderzocht op het voorkomen van positieve gradiënten en op storingen. Het resultaat van dit onderzoek leert ons vier dingen. Op de eerste plaats komen in dit gebied vele overgangen voor die stabiel zijn (dit verklaart de biologische rijkdom van de streek). Ten tweede ligt de sterkste gradiënt ten oosten van Driebergen en gaat ononderbroken door vanaf de Heuvelrug tot aan de Langbroekerwetering. Ten derde leert het onderzoek op gradiënten ons dat de aanwezigheid van de bebouwing van Zeist en Driebergen het belangrijke overgangsgebied heeft verstoord. Ten vierde blijkt uit het onderzoek dat het gebied rondom de Bunzingslaan een stabiele overgang vertoont in elk van de vier windrichtingen en dit geeft een stimulerende invloed op de hele omgeving. Het onderhavige gebied dient gezien net vorenstaande dan ook te worden gekenschetst als dat van een zeer hoge ecologische waarde.

b. het verschil tussen potentiële en reële vegetatie.

Een gebied heeft door zijn fysisch-geografische situatie de mogelijkheid voor een bepaalde vegetatiestructuur. Dit noemen we de potentiële vegetatie. De mens heeft op een bepaalde manier gebruik gemaakt van deze reeds aanwezige eigenschappen en zo is de werkelijk aanwezige vegetatie ontstaan. Deze kan tevens een potentiële vegetatie zijn, maar dat komt in ons land nog maar betrekkelijk weinig voor.

Ook voor het bestudeerde overgangsgebied bestaat groot verschil tussen reële en potentiële vegetatie. Het huidige patroon is weliswaar zeer rijk, doch de potentiële waarde is nog veel rijker. Vele gebieden met een sterke gradiënt, die een rijk geschakeerde flora zouden kunnen hebben met tal van tussen-milieu's, worden nu kunstmatig in tone gehouden door agrarische monocultures. Zelfs in het gebied van de Bunzinglaan zijn grote grasianden. Wanneer hier minder zou worden gemaaid en geen kunstmest zou worden gestrooid, zou hier een natuurweelde kunnen opgroeien van ongekende waarde. Als we zien hoe alleen dank zij vele jaren van voorbereiding en slechts met hoge kosten één enkele rhododendron op de floriade gerealiseerd kan worden, dan mogen we dankbaar zijn voor zulke potentiële schatkamers als in het onderhavige overgangsgebied. We behoeven ze slechts te openen en er ontstaat een grote gedifferentieerdheid in soorten. Dit heeft een grote resistentie tegen ziekten en plagen. Met relatief weinig kosten zou het onderhavige gebied kunnen uitgroeien tot een nationaal landschapspark en een recreatieve functie kunnen vervullen van onschatbare waarde.

In verband met de tijd zou spreker zich alleen nog willen beperken tot punt 4.

d. gevolgen van aanleg van de S8.

Deze gevolgen zijn drieërlei, namelijk:

- a. de nivellering en verarming van de flora en fauna. Het tracé van de weg doorsnijdt talloze gradiënten en watersystemen en heeft derhalve een enorme nivellerende werking. Bovendien verandert de weg de boven- en ondergrondse waterbeweging volkomen. Van de biologisch rijke gebieden, die niet zozeer door de weg worden doorsneden, wordt meestal wel hun waterhuishouding getroffen. Het gevolg hiervan is o.m. dat ze worden afgesneden van zuurstofrijk water uit de hoger gelegen arme gebieden. De rijke gebieden komen dan tot verval. Algemeen geldt hier dat een groot deel van de flora zijn levensmogelijkheid te danken heeft aan het bestaand patroon van kleinschalige, afwisselende en gelijkelijk in elkaar overgaande terreintypen. Het is niet mogelijk het voortbestaan van deze soorten te verzekeren door het behouden van enkele kleine gebieden. Het is vrijwel zeker dat ze voor een deel na een ingrijpende wijziging van het gebied zullen verdwijnen en andere soorten zeer zeldzaam zullen worden of met uitroeiing zullen worden bedreigd. Spreker maakt dan ook ernstig bezwaar tegen de opmerking van de G.S-werkgroep, dat zij een ecologische benadering hebben gebruikt bij de tracerings van de S8. Deze benadering is niet ecologisch

geweest maar visueel. De groene gedeelten op de overzichtstekening illustreert dit nog eens duidelijk. De redenering is hier geweest: een prachtige beukenlaan hier en een kasteeltje daar en daar gaan we dan precies tussendoor; dan doen we geen van beiden kwaad. Er wordt hierbij niet gerealiseerd dat men dan de oorzaken wegneemt waarom dit gebied juist zo mooi geworden is.

- b. het uit bio-ecologisch oogpunt uitzonderlijk rijk en zeldzame milieu van de Bunzinglaan gaat in zijn geheel verloren. Hetzelfde geldt voor het overgangsgebied ten oosten van Driebergen. Hier ligt de sterkste gradiënt van de hele streek en deze veroorzaakt een reeks snitterende tussen-milieu's. Juist in dit gebied loopt de bocht van de T14, waardoor deze hele milieureeks wordt verwoest.
- c. Een wissel op de toekomst.
Aanleg van de S8 tast de fundamentele ecologische waarden van het gebied aan, de bouwstenen die de mogelijkheden van het milieu bepalen (de samenstelling van de bodem, de wisseling in grondwaterstand, de zuurgraad, overgangen tussen lutumarm en lutumrijk etc.). Indien deze nu vernield worden, zijn deze 500 jaar later nog steeds vernield. Ook dan zijn de mogelijkheden voor een rijke vegetatie nog steeds niet weer aanwezig. Aan de voorwaarden van hun ontstaan kan immers niet meer worden voldaan. Een bestemming als bijv. een landschapspark zal na aanleg van S8/T14 nooit meer mogelijk zijn. Met de aanleg van de S8/T14 worden de elementaire bouwstenen van de ecologie aangetast en hier hebben we - ter wille van de na ons komende generaties - het recht niet toe.

Belangenvereniging De Wildbaan te Driebergen,
mevrouw Hingst.

Mevrouw Hingst deelt mede dat door de werkgroep S8 Driebergen-Zeist een handtekeningenactie wordt gevoerd tegen aanleg van de S8. Deze handtekeningenactie is in de wijk De Wildbaan reeds afgerond en de uitslag hiervan laat aan duidelijkheid niets te wensen over. In meer dan 80% der woningen werden één of meer, soms drie of vier handtekeningen geplaatst tegen aanleg van de S8/T14. Het percentage van de bewoners van de huurwoningen lag zelfs nog iets hoger dan dat van de bewoners van de koopwoningen. Ook het merendeel van de bewoners van deze wijk beschikt over een auto en is derhalve op de hoogte van de bestaande wegensituatie. Toch stelt een overtuigende meerderheid van deze automobilisten de aanleg van de S8/T14 niet op prijs. Kennelijk wordt meer waarde gehecht aan rustig wonen dan aan een snellere wegverbinding. De conclusie is gerechtvaardigd dat zeer veel burgers toe zijn aan een beleidsombuiging. Het vorenstaande in aanmerking nemende is het duidelijk dat de belangenvereniging De Wildbaan tegen aanleg van de S8/T14 is. De handtekeningenactie wordt op het ogenblik buiten de Wildbaan voortgezet. Nadat deze in de loop van deze maand zal zijn afgerond zullen de lijsten aan het gemeentebestuur van Driebergen worden aangeboden.

Hopelijk zal de gemeenteraad op 2 november tot de conclusie komen dat deze handtekeningenactie een reden te meer is tegen aanleg van de S8/T14 te stemmen.

Tenslotte spreekt zij de verwachting uit dat ook de commissie wegen bij haar te nemen beslissing terdege rekening houdt met hetgeen bij de bewoners van de wildbaan in Driebergen leeft.

Werkgroep Leefbaarheid Driebergen, heer Agasi, mevrouw De Klerk.

De heer Agasi zou alvorens het woord aan mevrouw De Klerk te geven, een algemeen woord van waardering willen uiten. Het is een compliment waard dat de werkgroep in haar rapport met alle belangrijke bezwaren, die de Werkgroep Leefbaarheid Driebergen in een eerdere zitting naar voren heeft gebracht, rekening heeft gehouden. Dit geeft het vertrouwen dat ook met andere meningen van de milieugroepen op dezelfde wijze rekening zal worden gehouden, leidend tot een beleidsombuiging ook van de hoogste overheid.

Mevrouw De klerk stelt dat - tot genoegen van de werkgroep - in het rapport meerdere malen wordt ingegaan op het aspect geluidshinder. In het rapport van de Gezondheidsraad wordt om ernstige geluidshinder te voorkomen een minimum-afstand van 200 m tussen weg en woonbebouwing aangenonden. Bij een vrije afstand van 500 m is deze geluidshinder niet noemenswaard. Bij aanleg van de S8 zal echter de afstand tussen de weg en de bebouwing in Driebergen 100 m bedragen en in Zeist van 150 tot zelfs 70 m. De minimumnormen worden hier ver overschreden, als tevens in aanmerking wordt genomen dat R12 bij de kruising met de S8 moet worden

verhoogd en in ons land meestentijds westenwinden waaien. Bovendien krijgen de bewoners ten zuiden van de hoofdstraat de overlast te verwerken die de aftakkingen van de S8 veroorzaken, doordat zowel het in- als het uitgaande verkeer via deze aftakkingen wordt geregeld. De woongebieden in Driebergen zullen volledig door verkeerswegen worden omkneld en door verkeerslawaaï worden ingesloten. Dit is een onaanvaardbare situatie. Van geluidswerende beplanting is weinig te verwachten. Dijken zijn slechts incidenteel mogelijk. Indien zelfs niet aan de minimumnormen van geluidshinder kan worden voldaan, dan is de uitspraak gerechtvaardigd "dat alleen al op grond van het aspect geluidshinder niet tot aanleg van de S8/T14 mag worden overgegaan".

Stichting Milieuzorg Zeist, mevrouw Kuiper/heer Meijer.

Mevrouw Kuiper stelt, dat de stichting zich grote zorgen maakt over de zinsnede in het rapport, dat de weg S8 van essentiële betekenis is voor het functioneren van Zeist en Driebergen als stedelijk gebied. De stichting wenst niet dat Zeist en Driebergen gaan functioneren als stedelijk gebied. Zeist breidt zich al veel te sterk uit, hetgeen in strijd is met het streekplan Midden-Utrecht. Fase II van Zeist-west is eigenlijk al noodlottig. Van het ondernavige gebied zou een beschermd landschapspark moeten worden gemaakt. Zeist en Driebergen moeten geen streekcentra worden. Het devies van de stichting is "Zeist voor de Zeistenaar".

De S8 wordt aangelegd voor het doorgaande verkeer, terwijl dit op het ogenblik slechts 20% vormt van het totale verkeer op de huidige Driebergseweg. Dit zal echter stellig meer worden, omdat de weg het doorgaande verkeer zal vergemakkelijken en kapitaalkrachtige inwoners van Utrecht dan in Driebergen, Doorn en Leersum zullen gaan wonen, hetgeen een verstedelijking van deze dorpen in de hand werkt. De stad Utrecht zal daarentegen gaan verpauperen.

Voorts zal de weg een sluiproute gaan worden voor het verkeer vanuit Almere, Amsterdam en Hilversum, gaande naar het oosten. De route R27, R28, S8 en R12 bekort namelijk de route, vooral als de rijkswegen 12 en 27 de spitsuren niet meer aan kunnen.

De heer Meijer zou willen refereren aan een uitspraak van de voorzitter tijdens de openbare gespreksbijeenkomst over de S6, dat eigenlijk in Utrecht het bord "vol" zou moeten worden geplaatst. Spreker zou deze uitspraak willen onderstrepen. Utrecht is werkelijk vol en als het beleid moet worden omgebogen m.b.t. de aanleg van wegen in Nederland, dan dient Utrecht daarbij voorop te lopen.

Actiegroep "De Boom In", Saskia Hardam.

Saskia Hardam zou zich voor wat de milieu-aspecten betreft willen aansluiten aan hetgeen door vorige sprekers hieromtrent reeds is opgemerkt.

In het rapport wordt gesteld dat de weg alleen mag worden aangelegd als het verkeer dat noodzakelijk maakt. Deze noodzakelijkheid is aangetoond door prognoses. Prognoses

hebben echter de neiging uit te gaan van de gedachte dat alles zal blijven gaan zoals het nu gaat. Dit is natuurlijk zo, als geen beleidsombuiging plaatsvindt en niet aan een mentaliteitsverandering wordt gewerkt. Een mentaliteitsverandering bereikt men nooit als men net de mensen zo gemakkelijk mogelijk maakt de auto maar te nemen en het zo moeilijk mogelijk maakt zich op een andere manier te verplaatsen. Het zou van meer inzicht getuigen als men zich niet neer zou leggen bij hetgeen door prognoses wordt voorspeld, maar met alle macht gewerkt zou worden aan het niet uitkomen van deze prognoses. Indien gedeputeerde staten niet bereid zijn hun werkwijze te veranderen, dan stelt de actiegroep voor de provincie Utrecht in een keer maar helemaal te asfalteren om alle verkeersproblemen te voorkomen.

Stichting Milieubeheer Bunnik, heer Snellenberg.

De heer Snellenberg merkt op dat de ontwikkeling van de S8 - als een klein sneermesje in 1954 - tot die van bijna een "R" (rijksweg) in 1972 een ingreep gaat betekenen met de grootste bijl, die er te vinden is n.l. de totale vernietiging van het gebied onder Zeist en Driebergen.

De planning van wegen tot het jaar 2000 kan een heel ander patroon te zien geven dan thans wordt gedacht, gezien de geringere toename van de bevolking en van de auto en de aandrang het openbaar vervoer te stimuleren.

De werkgroep heeft naar de mening van de stichting alle ecologische bezwaren naast zich neer gelegd en komt dan tot de conclusie dat de S8 er moet komen. De stichting verwerpt deze conclusie.

De geluidsneder in Odijk en Bunnik van rijksweg 12 is op het ogenblik beslist niet gering. Bij aanleg van de S8 zal deze geluidshinder nog groter worden.

De verbinding van Bunnik met Zeist zal voorts door de gelijkvloerse kruising op de hoelaan stagneren. Naar de mening van de stichting zal de verkeersonveiligheid op dit punt toenemen.

Werkgroep Milieubeheer Doorn, ir. Woutersen.

De heer Woutersen is verheugd over de uitspraak van het provinciaal bestuur dat de T14 niet in de richting Doorn zal worden doorgetrokken. De werkgroep is er echter van overtuigd dat dit niet haalbaar is.

Bewezen is dat een nieuwe weg ook nieuw verkeer aantrekt. Al dit verkeer komt terecht op een oude rijksstraatweg, die enkelbaans is en dwars door de kom van Doorn loopt. Overigens zal naar de mening van de werkgroep het aansluitpunt van de T14 op de oude rijksstraatweg bijzonder gevaarlijk worden. Het verkeer zal namelijk via een T-aansluiting in een zeer gevaarlijke S-bocht bij Hydepark terecht komen.

Wat voor de werkgroep echter zeer zwaar weegt is de onhoudbare situatie die in de kom van Doorn zal ontstaan. Dit zal er toe leiden dat over 5 jaar toch gepleit zal worden voor een doortrekking van de weg richting Doorn.

Tenslotte brengt de S8/T14 het recreatief verkeer niet te bestemder plaatse in het Utrechtse Heuvelruggebied. De Kaapse bossen etc. zijn veel beter bereikbaar door de

bestaande wegen te gebruiken (Arnhemsebovenweg - afrit Maarn R12 - Van Lynden van Sandenburglaan etc.).

ANTWOORD AMBTELIJKE WERKGROEP / voorzitter

De voorzitter zou allereerst met betrekking tot de opmerking van de heer Van der Ven, dat gedeputeerde staten hebben gesteld dat op grond van het onderhavige rapport thans de beslissing kan worden genomen, willen antwoorden dat het rapport niet meer is dan een basis voor verdere discussie. Vandaar ook deze bijeenkomst om dit rapport verder te bespreken.

Vervolgens spreekt de voorzitter zijn grote waardering uit voor de waardige en deskundige wijze waarop door de milieugroepen is gesproken.

Spreker deelt vervolgens mede dat naar aanleiding van de naar voren gebrachte opmerkingen en bezwaren, alsmede de mededeling van het verschijnen van een alternatief rapport van de gezamenlijke werkgroepen in de week van 16 oktober, besloten is dit alternatief rapport af te wachten. Aan de gemeenteraden van Zeist en Driebergen zal worden bericht dat de streefdatum van 15 november vervallen is. De samenstellers van het alternatief rapport zullen in de gelegenheid worden gesteld hun alternatieven ten overstaan van de ambtelijke werkgroep nader toe te lichten en te bespreken.

Spreker zou voorts nog eens willen onderstrepen dat niemand - ook het provinciaal bestuur niet - staat te juichen indien de S8 zou moeten worden aangelegd. Alle bezwaren zullen terdege tegen elkaar moeten worden afgewogen.

De opmerking van Saskia Hardam dat we ons zouden moeten bezinnen op een mentaliteitsverandering, kan spreker geheel onderschrijven. De toekomstvisie die in het N.E.I.-rapport wordt gegeven is inderdaad afschrikwekkend. Een moeilijk punt is echter de wijze waarop en de tijd waarin een beleidsombuiging zou moeten plaats vinden. Een volledige beleidsombuiging op dit moment zou ook een chaos scheppen.

antwoord heer Schotman

De heer Schotman zou allereerst in willen gaan op de gemaakte opmerkingen terzake de samenstelling van de werkgroep en over de contacten met andere instanties, die naar de mening van de milieugroepen nodig zijn.

Allereerst zij opgemerkt dat de leden van de werkgroep niet als persoon in de werkgroep zitting hebben gehad, doch als vertegenwoordiger van een dienst en dat via die vertegenwoordiger een volledige inbreng van de door die diensten behartigde belangen heeft plaats gevonden. Een omissie in het rapport is wellicht dat slechts twee personen zijn genoemd die ad hoc aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen. Ook N.S., N.B.M., Kring Midden-Utrecht en de universiteit zouden hier vermeld kunnen zijn, omdat met deze instanties wel degelijk overleg is gepleegd.

Spreker stelt vervolgens dat de zorg voor het milieubehoud zich niet dient te beperken tot het groene buitengebied, doch ook het binnenstedelijk milieu - te weten de

directe woonomgeving voor de meesten van ons - dient te omvatten. De taak van de werkgroep was aan deze beide aspecten aandacht te schenken.

Voor wat betreft het leefklimaat in de woonkernen zou spreker als voorbeeld willen noemen de weg Heemstede-Hilversum, die thans door de kern Uitnoorn loopt en waarvoor plannen bestaan de weg op die plaats uit te bouwen. Na ampel beraad is echter besloten de mogelijkheden van het traceren van deze weg noordelijk of zuidelijk om Uitnoorn heen te onderzoeken. Spreker wil met dit voorbeeld zeggen dat het ook een taak is van de overheid het leefmilieu in de woonkernen, waar men toch het meest van zijn tijd moet verkeren, goed te houden. Ook voor wat Zeist en Driebergen betreft heeft men dit principe thans willen navolgen.

Voorts is door een spreker gevraagd waarom de weg zo breed moet zijn.

De werkgroep heeft gemeend in het kader van het algemeen landschapsherstel een weg te ontwerpen die breed van allure is, d.w.z. dat je naar vernouwing weinig asfalt bij elkaar ziet. Inderdaad kan een weg met een veel smallere binnenberm en met vangrail worden aangelegd, doch de werkgroep meende juist de S8 niet dat smalle en benepen profiel te moeten geven.

De parallelweg aan de zuidzijde tussen Rijsenburgerlaan en Gooierdijk + de tunneltjes in Gooierdijk en Rijsenburgerlaan zijn door de werkgroep in het plan opgenomen omdat tijdens de hearing in Driebergen daarop in sterke mate is aangedrongen om aldus de relatie van de Driebergse bebouwing met het aangrenzende groene gebied, alsmede de bereikbaarheid van de gronden voor de agrarische exploitatie, beter te maken. De doortrekking van de weg langs Dennenburg naar de Langbroekerwetering wordt hierdoor overbodig.

Naar aanleiding van de opmerking van de heer Snellenberg m.b.t. de moeilijke verkeerssituatie op de kruising Koelaan merkt spreker op, dat om de aantasting van het landschap te voorkomen de aansluitingen doelbewust à niveau zijn gehouden. Dit zou kunnen betekenen dat hierdoor het oversteken van de weg bemoeilijkt wordt, doch dan dient in oogen-schouw te worden genomen dat de weg niet het karakter gaat en moet krijgen van een autosnelweg maar van een staatsge-westelijke weg. Voorts zullen op de kruising Koelaan verkeerslichten worden geplaatst, en het slechts korte tijd wachten van het verkeer tijdens de rood-periode kan toch niet als een bemoeilijking van de verbinding tussen Bunnik en Zeist worden aangeduid.

antwoord heer Timmer

De heer Timmer merkt allereerst in antwoord op de vragen van de heer Leclercq op dat de gebruikte verkeersprognoses in het rapport gebaseerd zijn op de onderzoekgegevens van het integrale onderzoek van de kring midden-Utrecht, o.m. voor wat het relatiepatroon betreft. Als de heer Leclercq spreekt over een verkeersonderzoek van het Centrum van vervoersplannen, bedoelt hij waarschijnlijk het verkeers- en vervoersmodel waartoe de provincie zelf bepaalde opdrachten aan het Centrum gegeven heeft. De provinciale waterstaat is namelijk met het Centrum van vervoersplannen en de dienst verkeerskunde van rijkswaterstaat op het ogenblik bezig

integraal te onderzoeken hoe een zo goed mogelijk transportsysteem voor personen- en goederenstromen etc. voor de hele provincie en ook grote stedelijke centra kan worden ontwikkeld. Dit systeem beslaat dan zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer. De provincie heeft voorts al geruime tijd voor het verschijnen van het N.E.I.-rapport bij het N.E.I. in de keuken kunnen kijken en daar kennis kunnen nemen van bepaalde uitgangspunten.

De vrees van mevrouw Kulper dat ook het verkeer vanuit Almere en Amsterdam etc. van de S8 gebruik zal gaan maken, is ongegrond. Zoals de heer Schotman reeds heeft gesteld zal alleen het stadgewestelijk verkeer van de weg gebruik maken naast het herkomst- en bestemmingsverkeer van Zeist en Driebergen. Het afwikkelingsniveau van de S8 wordt beperkt gehouden o.m. door de aanwezigheid van verkeerslichten. Voor het uitgesproken langs afstandsverkeer is er reeds een voldoende net van rijksautowegen en de provincie probeert dit - hoe ongelooflijk dat uit sprekers mond mischien ook klinkt - juist zo beperkt mogelijk te houden.

Naar aanleiding van de opmerking van de heer Woutersen dat een doortrekking van de T14 in de richting Doorn t.z.t. toch nodig zal zijn, wijst spreker er op dat Zeist en Driebergen volgens de prognose sterker zullen groeien dan Doorn (Zeist van 56.000 naar 69.000 in 2000, Driebergen van 16.000 naar 20.000 en Doorn van 10.000 naar 12.000). Berekend is dat juist tussen Driebergen en Doorn de intensiteitsterugval van het verkeer groot zal zijn. Dernalve is een doortrekking van de T14 in de richting Doorn niet nodig.

antwoord heer Van de Hoeven

De heer Van de Hoeven zou uit de gemaakte opmerkingen terzake de natuurwetenschappelijke waarde van het gebied, de conclusie willen trekken dat in de samenvatting van het rapport van de werkgroep de ecologische waarde van het gebied niet als "bijzonder waardevol" maar als "zeer bijzonder waardevol" had moeten worden omschreven. De werkgroep is er gezamenlijk steeds van doordrongen geweest dat het niet om een bijzonder waardevol gebied gaat. Ook zij is van mening dat dit gebied zeker in aanmerking zou komen voor een nationaal landschapspark. De werkgroep heeft echter de opdracht gekregen om - uitgaande van de situatie dat zo er al een adequaat openbaar vervoer mogelijk is uit een zeer lange realiseringstijd vergt en dan waarschijnlijk nog geen volledig soulaas van de verkeersproblematiek zal bieden - te beoordelen of de weg door de dorpen of door dit randgebied zou moeten komen. Bij dit gegeven was de werkgroep van mening dat met een aanpassing van de weg door de dorpskernen de termijn waarbinnen het openbaar vervoer kan worden gerealiseerd, niet overbrugd kan worden. Derhalve zou met een aanpassing van de oude weg op dit moment de S8 in de naaste toekomst toch noodzakelijk zijn.

Voor wat betreft het betoog van de heer Van der Ven en de heer Woutersen terzake de ecologische waarde van het gebied betreft, volstaat spreker met een enkele kanttekening omdat het uitermate moeilijk is hier staande de vergadering op een zelfde hoog wetenschappelijk peil op te reageren. Spreker zegt het eens te zijn met de uitspraak dat ecologisch

bezien een wegbeloop evenwijdig aan de gradiënten voorkeur verdient. Hierbij komt de weg dan echter verkeerstecnisch op een volkomen verkeerde plaats te liggen.

Voorts is gesteld dat de werkgroep de problematiek niet vanuit een ecologisch gezichtspunt heeft benaderd. Spreker zou dit willen ontkennen. De ecologische waarden zijn wel degelijk onderkend; dat hieraan wellicht geen uiting is gegeven zoals de wetenschapsbeoefenaren wenselijk oordelen, vindt dan mede zijn oorzaak in de opzet een beknopt en voor een ieder bevattelijk rapport te leveren. Toegegeven moet worden tenslotte dat de potentiële waarden van dit gebied achteruit zullen gaan, doch anderzijds is het toch duidelijk dat getracht is de actuele natuurwetenschappelijke waarde van dit gebied met het ondernavige tracé van de S8 te ontzien.

antwoord heer Van Nes.

De heer Van Nes is net eens met de opmerking van de heer Leclercq dat de aanleg van de S8 agrarisch gezien een zware ingreep zal betekenen. In casu gaat het om een betrekkelijk smal gebied wat in de lengterichting zal worden doorsneden. Vooral het gebied ten zuid-westen van Zeist is een zeer goed landbouwgebied. Onder Driebergen is het gebied een graadje minder, doch landbouwkundig gezien zeker goed te noemen.

Een goede herstructurering van deze gebieden is daarom noodzakelijk. Het opstellen van een dergelijk herstructureringsplan is op dit moment echter niet mogelijk omdat hier geen wettelijke ruilverkaveling zal plaatsvinden, doch een vrijwillige bij overeenkomst. Een wettelijke ruilverkaveling kan er niet komen omdat de agrarische productieomstandigheden in het ondernavige gebied goed zijn.

Een vrijwillige ruilverkaveling impliceert in vele gevallen uitruil van gronden. De mogelijkheden hiervan worden op het ogenblik onderzocht. In enkele gevallen zal ook - met name ter hoogte van de Engweg onder Driebergen - nieuwbouw van boerderijen nodig zijn.

De provincie zal het initiatief nemen voor een algehele herstructurering van de landbouwgronden. Vindt geen algehele herstructurering plaats dan is de kans groot dat agrariërs over zullen gaan naar een niet-grondgebonden bedrijfstak, hetgeen in dit natuurwetenschappelijk waardevol gebied moet worden voorkomen.

De kosten van de agrarische herstructurering zijn op het ogenblik evenmin te schatten omdat dit in sterke mate afhankelijk is van de bereidheid, wensen en verlangens van de betrokken agrariërs. Dit zal in overleg met de bedrijfsorganisaties onderzocht worden.

Spreker is het tenslotte eens met de opmerking van de heer Woutersen, dat in het ondernavige gebied veel gradiënten aanwezig zijn voor wat de bodemtypen betreft, maar het is zijns inziens overdreven te stellen dat hier thans een monocultuur bedreven wordt.

antwoord heer Claus

De heer Claus zou allereerst in willen gaan op de opmerkingen van mevrouw Kuiper-Verkuil betreffende de ver-

stedelijking van Zeist en Driebergen. De basis voor de hele ontwikkeling in het ondernavige gebied is het streekplan de Utrechtse Heuvelrug, waarbij in verschillende stedelijke ontwikkelingen voor Zeist en Driebergen (Zeist-west-Wildbaan enz.) alsook in de aanleg van de ondernavige randweg is voorzien.

Nu kan men wel stellen dat Zeist niet verder uit mag breiden, doch provinciale staten alsmede de betreffende gemeentebesturen hebben in het verleden bepaald dat bepaalde gebieden voor woonbebouwing in Zeist en Driebergen in aanmerking komen om de bevolking van de Utrechtse Heuvelrug toch ergens te kunnen opvangen. Negeert men deze reeds eerder genomen beslissingen dan gaat men naar sprekers mening te veel voorbij aan ook andere belangen, die hieraan ten grondslag nebben gelegen.

Voor wat het aspect geluidsnider betreft zij opgemerkt dat op het ogenblik bij de beoordeling van bestemmingsplannen voor rijkswegen een afstand van 200 m uit de as van de weg wordt aangenouden en voor provinciale wegen een afstand van 150 m. In Zeist is deze afstand ten dele genaald. Op die plaatsen waar de afstand niet meer dan 70 m bedraagt zullen echter geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidswallen, beplanting en indien dit niet voldoende is eventueel maatregelen voor de woningtypen. Dit geldt eveneens voor de stedelijke uitbreidingsgebieden van Driebergen. Ook hier zullen dergelijke geluidwerende voorzieningen worden getroffen, zodat de verwachting gerechtvaardigd is dat de normen van geluidsnider niet in ernstige mate zullen worden overschreden. In de tegenwoordige planologie wordt heel sterk op deze aspecten gelet.

Wel dient in ogeschouw te worden genomen dat de in het rapport van de Gezondheidsraad genoemde vrije afstand van 500 m in ons kleine land gewoon niet haalbaar is. Niet alle geluidsnider kan worden weggenomen, doch wel moet getracht worden met de tegenwoordig beschikbare middelen de geluidshinder tot aanvaardbare hoogte terug te brengen.

Commissie wegen, verkeer en vervoer heer Sixma

De heer Sixma zou allereerst de algemene opmerking willen maken dat er wel rekening mee moet worden genomen dat men op gespreksbijeenkomsten zoals de ondernavige alleen de tegenstanders hoort. Voorts zou spreker gaarne de vraagstelling van de gehouden enquête in de Wildbaan willen vernemen. Een objectieve benadering van de problematiek in de vraagstelling en de selectie van net te enquêteren publiek is een uiterst moeilijke zaak. Zijn b.v. ook de bewoners van de Hoofdstraat, die met verkeersoverlast komen te zitten, geënquêteerd?

Voorts is verschillende malen het woord beleidsombuiging naar voren gebracht. Ziet men deze beleidsombuiging in de vorm van de ontwikkeling van het openbaar vervoer, dan meent spreker echter te moeten stellen dat zijns inziens, gezien de conclusie van het rapport op blz. 18 en gezien de structuur van onze steden en dorpen, een optimaal functioneren van het openbaar vervoer in de toekomst niet haalbaar is.

Een andere vorm van beleidsombuiging zou kunnen zijn de auto van de weg af te halen. Hier moet echter niet te lichtvaardig over worden gedacht omdat hier net naar sprekers mening toch ook zwaarwegende aspect aan verbonden is dat barrières worden opgeworpen op het moment dat de kleine man aan het autobezit en -gebruik toe is.

Mevrouw Hingst (vereniging de Wildbaan) merkt op, dat het niet zo zeer een enquêteformulier is geweest doch een folder met een opsomming van feiten en meningen, na verspreiding waarvan handtekeningen zijn ingezameld. Voorts wijst zij er op dat in plaatselijke en regionale bladen tal van publicaties over deze zaak zijn geweest en de mensen bijzonder goed op de hoogte bleken te zijn.

heer Groenendaal

De heer Groenendaal zou zich willen beperken tot de ecologische kant van de zaak. Door de heer Van de Hoeven is gesteld dat de potentiële waarde van het gebied wel achteruit zal gaan, maar de reële actuele waarde ontzien worat. De heer Woutersen heeft daarentegen gesteld dat ook de reële ecologische waarde achteruit zal gaan en dat slechts de landschappelijke waarde enigszins wordt ontzien. Spreker zou de heer Woutersen willen verzoeken hier nader op in te gaan.

Vervolgens zou spreker voor wat de ecologische aspecten betreft nadere informatie willen hebben terzake de waterloop van noog naar laag. Als leek zou spreker zeggen dat het aanbrengen van drainage-buisjes uitkomst kan bieden. Het antwoord van de ecoloog **nierop** zou spreker **gaarne** vernemen.

Spreker vraagt zich voorts af wat het gedachte stedelijke uitbreidingspatroon ten aanzien van de ecologie gaat doen, ook als de weg er niet zou komen. Simpel gesteld kan ook de weg een barrière gaan vormen voor verdere stedelijke uitbreiding en zodoende verdergaande aantasting van de ecologie in de vorm van een steeds verder opringende bebouwing voorkomen. Ook nierop zou spreker het antwoord van de milieugroepen willen vernemen.

heer Wijn

De heer Wijn heeft waardering voor hetgeen door de aanwezige tegenstanders naar voren is gebracht, maar mist - zoals de heer Sixma ook al heeft opgemerkt - toch wel een afweging van alle belangen, hetgeen toch een taak is van het provinciaal bestuur. Men kan twisten over de factor doch de toename van het autoverkeer is een vaststaand feit. Spreker is voorts van mening dat ondanks de beleidsombuiging de vrije tijdsbesteding mee zal brengen een toename van het recreatief verkeer. Ook moet worden geconstateerd dat de oude rijksstraatweg overbelast is en daarlangs mensen binnen een afstand van 10 à 15 m wonen. In de te nemen beslissing zal derhalve ook het belang van die mensen moeten worden betrokken. In de gemaakte opmerkingen heeft spreker dit aspect toch wel node gemist.

heer Allard

De heer Allard zou gaarne een beeld willen hebben van de totale - integrale - kosten van de S8, dernalve van de weg sec, de aansluitingspunten, de aanvoerwegen in de bebouwde kommen en de kosten van de agrarische herstructurering. Spreker heeft dit in het rapport niet aangetroffen.

Spreker zou ook de milieugroepen willen verzoeken in het te ontwikkelen alternatieve rapport nader op het kostenaspect in te gaan, omdat de moeilijke financiële positie waarin de provincie op het ogenblik verkeert, naar sprekers mening een belangrijk punt dient te vormen.

heer De Geus

De heer De Geus merkt allereerst op dat het natuurschoon in het ondernavige gebied hem tijdens de excursie voor de commissieleden, zeer heeft getroffen.

Spreker heeft toen bij zichzelf gedacht dat het eigenlijk jammer is dat zo weinig mensen in dit gebied kunnen komen. Spreker is van mening dat de S8 voor een hoop Nederlanders, die nu niet kunnen genieten van dit fraaie landschap, een aanwinst zou kunnen zijn. In dit verband zou spreker aan de heer Woutersen willen vragen hoe hij kan stellen dat de recreatie-waarde van het gebied zo groot is, als o.v. de landgoederen met het daarom liggend gebied niet voor het publiek toegankelijk zijn.

Voorts zou spreker nader in willen gaan op de opmerking van de heer Meijer, dat de beleidsombuiging voor wat de aanleg van wegen betreft in de provincie Utrecht moet beginnen. Gaarne zou zij vernemen hoe de betreffende spreker dit dan ziet. De provincie Utrecht heeft een centrumpositie in ons land en het is de taak van de provincie te zorgen dat het verkeer er ook doorheen kan. Utrecht zou dan ook voor wat de beleidsombuiging betreft aan het eind van de lijn moeten zitten en niet aan het begin.

Tenslotte zou spreker aan mevrouw Kuiper willen vragen of zij het voor wat rustig wonen in Zeist betreft niet te pessimistisch ziet. Is het niet zo, dat door het buiten de kernen leiden van het verkeer via de S8 het rustig wonen in Zeist alleen maar bevorderd kan worden?

De voorzitter geeft vervolgens de aanwezige gemeenteraadsleden gelegenheid vragen te stellen. Hiervan wordt geen gebruik gemaakt, zodat spreker opnieuw het woord geeft aan de vertegenwoordigers van de milieugroepen.

De heer Loode zou een voorstel van orde willen indienen, namelijk dat de milieugroepen zeer kort de gestelde vragen beantwoorden en daarna nader wordt ingegaan op de door deze groepen voor te stellen alternatieven.

Voor wat betreft de verwerking van de kosten in het alternatieve rapport wijst spreker er op dat de vertegenwoordigers van de milieugroepen maar blijmoedige amateurs zijn en geen ambtelijk apparaat achter zich hebben. Het geven van een kostenraming is dan ook te veel gevraagd.

De voorzitter zegt toe technische bijstand van de provincie voor wat betreft de kostenramingen in overweging te willen nemen.

heer Leclercq.

De heer Leclercq is geschrokken van de opmerking van de heer Schotman, dat de gedachte breedte van de weg past in het kader van het algemeen landschapsnerstei. Spreker acht het landschap op zich veel waardevoller dan een weg met een groenstrook. De keuze voor een smalle weg dan voor een weg met een brede groenstrook kan naar zijn mening dan toch niet moeilijk zijn.

Voor wat de agrarische herstructurering betreft blijft spreker bij zijn mening dat wegplan en landinrichtingsplan gelijktijdig behandeld moeten worden, om de onzekerheid bij de agrariërs weg te nemen.

Tenslotte meent spreker dat het toch beter is voor wat de verkeers- en vervoersprognoses betreft, het rapport van het Centrum van vervoersplannen af te wachten.

heer Woutersen.

De heer Woutersen zou allereerst in antwoord op de vragen van de heer Groenendaal op willen merken, dat de waterbewegingen niet intact gehouden kunnen worden; ook niet door draineerbuisjes. Dit heeft te maken met de gradiënten. Hoe geleidelijker dergelijke overgangen verlopen noe meer tussenmilieu's er kunnen ontstaan. Deze tussenmilieu's worden samengehouden door het stromende water (oppervlaktewater en grondwater). Dit water, afkomstig van de nog gelegen arme gronden, is zuiver en zuurstofrijk. Nu kan men de vraag stellen waarom de lage vochtige gebieden water nodig hebben van de hoger gelegen gebieden. Het antwoord hierop is dat alle leven zich alleen maar in stand kan houden als sprake is van een zekere evolutie. Daarbij kunnen ze de beweging van water en zuurstof niet missen. In het ondernavige gebied hebben we niet alleen de situatie dat rijk of arm domineert, maar ook dat de stroomsnelheid van het water heel langzaam maar constant is. Het gaat hier om zakwater van de Utrechtse Heuvelrug, dat afstroomt naar het Kromme-Rijngebied via een verfijnd en uitgebalanceerd poriënstelsel. Aanleg van de S8 brengt met zich mede uitgraving van het gebied, het opwerpen van perskaden, het volsputten met zand etc. Om het gebrek aan water dat hierdoor ontstaat recht te trekken biedt het aanbrengen van draineerbuisen beslist geen soulaas.

De heer Groenendaal vraagt of dit water ook onder het stedelijk gebied door loopt.

De heer Woutersen bevestigt dit. De aanwezige bebouwing van Zeist en Driebergen hebben al een grote verstoring van dit afstromingsproces te zien gegeven en ten zuiden van deze plaatsen zien we dan ook al een grote nivellering van dat gebied optreden.

De heer Deisz vraagt of er een overeenkomst bestaat tussen stedelijke bebouwing en de aanleg van een weg zoals de ondernavige. Het is bekend dat in deze provinciale weg kunstwerken worden gemaakt en men zal daarbij ongetwijfeld de nodige voorzorgsmaatregelen treffen. Is het nu inderdaad zo, dat door de aanleg van de S8 het hele milieu in wanorde zal geraken.

De heer Wijn tekent hierbij aan dat in het verleden ook de spoorlijn en rijksweg 12 dwars door dit gebied zijn aangelegd. Spreker concludeert hieruit dat het milieu in de loop der jaren al ernstig verstoord is.

De heer Woutersen beaamt dit laatste. De verstoring is daarbij echter veel minder dan bij de S8 net geval zal zijn, omdat deze spoorlijn en rijksweg min of meer evenwijdig lopen aan de gradiënten en niet dwars erop. De nivellerende invloed hiervan is daarom veel geringer.

Spreker is het overigens niet eens met de opmerking van de heer Van de Hoeven, dat in het rapport niet had moeten staan een uit ecologisch oogpunt gezien "bijzonder waardevol" gebied, maar "zeer bijzonder waardevol" gebied. Het gaat hier om de waarde die men er aan toekent. Men kan niet zeggen dat men een ecologische waardering toepast door alleen te zeggen dat het gebied zeer bijzonder waardevol is. Men zou dan namelijk nooit de S8 getraceerd hebben door het zeldzame gebied van de Bunzingslaan.

De heer Van de Hoeven repliceert dat hij duidelijk gesteld heeft dat in het hoofdstuk ecologie eigenlijk het slotwoord zegt "alleen als het absoluut noodzakelijk is". De werkgroep ziet hier echter geen alternatieve oplossing.

Met betrekking tot de opmerking van de heer Groenendaal, dat er een verschil van geluid is tussen spreker en de heer Woutersen m.b.t. de actuele waarde van het gebied, merkt de heer Van de Hoeven op, dat dit verschil niet zo groot is. Spreker heeft gesteld dat de invloed van de weg op de potentiële waarde in het gebied groot is. Als de actuele waarde met aanleg van S8 gespaard blijft, dan is deze echter niet voor eeuwig gespaard, want wanneer de milieufactoren worden veranderd zal een nivellering optreden. Daar is de werkgroep zich volledig van bewust geweest.

Ook het vraagpunt van het doorlatend maken van de ondergrond van de weg is door de werkgroep bezien. Draineerbuizen zijn niet mogelijk, omdat met draineerbuizen wel de opvang van het water mogelijk is, maar niet het verdelen van het water nadat het de draineerbuizen uitkomt. De enige oplossing om de natuurwetenschappelijke waarden absoluut veilig te stellen zou een grote brug over het gebied heen zijn, doch dit is uiteraard niet te verwezenlijken.

Tenslotte zou spreker in willen gaan op de vraag of deze weg geen nut heeft om stedelijke uitbreidingen te voorkomen. Als natuurbeschermingsconsulent meent spreker dat dit eigenlijk geen argument mag zijn, doch het is het wel. Wanneer hier geen rekening had moeten worden gehouden met een barrièrefunctie van de weg, dan zou het inderdaad beter geweest zijn deze weg aan te leggen op het laagste punt, derhalve dusdanig dat zoveel mogelijk gradiënten boven de weg zouden blijven liggen.

De vraag of de stedelijke bebouwing niet van grote invloed is op het gebied kan niet ontkennend beantwoord worden. Vandaar dat de werkgroep grote belangstelling had voor het gedeelte van de weg tussen de koelaan en de R12. Rijksweg 12 ligt voor een gedeelte wel op het laagste punt en heeft daarom minder invloed op de Wulpennorst en knijnwijk.

heer Meijer

De heer Meijer zou in antwoord op de vraag van de heer De Geus m.b.t. de centrumfunctie van de provincie Utrecht er op willen wijzen dat terzake van de doorstrotingsfunctie verschil moet worden gemaakt tussen de capaciteitsverbetering van de bestaande wegen en de aanleg van nieuwe wegen. Hierdoor trekt men nieuw verkeer aan.

Spreeker zou voorts het ook door de voorzitter gezegde woord "mentaliteitsverandering" nog eens willen onderstrepen. Indien we eindelijk eens gaan beseffen dat we op het ogenblik om te blijven leven in een oorlog tegen de vervuiling verwickeld zijn, dan is het misschien mogelijk tot een totale mentaliteitsverandering te komen.

mevrouw Kuiper

Mevrouw Kuiper vraagt zich, naar aanleiding van het antwoord van de heer Claus, af welke bevolking in Zeist moet worden opgevangen. Op het ogenblik vindt een nieuw onderzoek plaats naar de werkelijke Zeister woonbehoefte. Wellicht is het verstandig de uitslag van dit onderzoek af te wachten en intussen de kernen bewoonbaar te maken. Het is zeer de vraag of de woningbehoefte in Zeist zo groot zal zijn.

In antwoord op de vraag van de heer De Geus of de S8 het rustig wonen in Zeist juist niet bevordert, merkt spreekster op dat naar haar mening de bevordering van het rustig wonen door een randweg aan te leggen, die de natuur ernstig aantast, geen beste oplossing is. Spreekster zou liever uitgaan van de bestaande toestand en dus de bestaande wegen aanpassen en verbeteren.

heer Van Hernen

De heer Van Hernen zou de heer Timmer willen vragen of de vrees niet gerechtvaardigd is dat bij de ontwikkeling van het integraal vervoersplan de auto te veel gaat domineren. Spreeker grondt deze vrees op hetgeen in het voorlopig streekplan Midden en Zuid-Oost Utrecht op blz. 79 is gesteld. Spreeker citeert hieruit vervolgens: "Verwacht mag worden dat de structurele wijzigingen zich zullen voortzetten tot een volledige motorisering is bereikt. De interlokale buslijnen zullen alleen dienen voor vervoer van invaliden, schoolkinderen en mensen die niet in staat zijn een auto te besturen".

Naar aanleiding van de desbetreffende opmerking van de heer De Geus stelt spreekster, dat bij aanleg van de S8 door het onderhavige natuurgebied, dit gebied geschikt gemaakt wordt voor massarecreatie, doch daar is het qua natuurlijke gesteldheid nu niet geschikt voor. Het is bij uitstek een gebied voor de zgn. extensieve recreatie, dernalve voor de mensen die alleen van de stilte willen genieten. Een recent onderzoek heeft uitgewezen dat het aantal liefhebers van de massarecreatie en het aantal dat de stilte van de natuur zoekt, elkaar in aantal niet veel ontloopt. Voor deze laatste groep is bij aanleg van de S8 het gebied bedorven.

De heer Timmer antwoordt dat hij zitting heeft gehad in verschillende landelijke commissies, waar onder de commissie openbaar vervoer, en dat uitspraken zoals o.m. in het voorlopig streekplan deze commissies met zorg vervullen. Spreker zou persoonlijk niets liever willen dan dat een transportsysteem wordt gevonden, waarbij juist niet de voorspellingen van het N.E.l. zullen uitkomen. Als ambtenaar **moeten de** commissieleden echter roeien met de riemen die ze hebben.

Een vaststaand feit is wel dat op het ogenblik - ook door het provinciaal bestuur - met alle mogelijke middelen wordt bezien wat aan het openbaar vervoer kan worden gedaan.

Saskia Hardam

Saskia Hardam merkt allereerst op, dat het rustig wonen thans niet op de eerste plaats aan de orde is. Bebouwingen zijn nodig om de afschuwelijke woningnood in Zeist op te lossen, even buiten beschouwing latende voor wie, waar en hoe er gebouwd zou moeten worden.

Punt waar het thans om gaat is een manier te vinden hoe we mensen het best kunnen laten verplaatsen. Een van de verplaatsingsalternatieven is: geen weg. Men zou er voor moeten zorgen dat de automobilisten, die nu zo a-sociaal zijn om alleen in een auto te zitten, voortaan met een volle auto rijden. Dat is te realiseren door het zgn. rode stippenplan, dus door elke auto tot openbaar vervoer te maken.

Toelichting alternatieven.

heer Snellenberg en mevrouw Van Houten

De heer Snellenberg deelt mede dat werkgroepen op de eerste plaats denken aan een uitbouw van de bestaande rijksweg 225. Voorts wordt gedacht aan een aansluiting vanaf R28 - dus niet de S8 - maar ten noorden van de Zeister Grift/Koppelweg naar Zeist-west. voor zover die strekt tot deze Koppelweg en Zeister Grift. Voorts menen de milieugroepen dat de provinciale weg T17 met een aansluiting op R12, die uitgebouwd zal worden en waarbij de bocht bij Bunnik er uitgaat, voldoende soulaas biedt voor het Universiteitscentrum; mogelijk kunnen afritten worden gecreëerd op de provinciale weg tussen Bunnik en Utrecht. Ook wordt gedacht aan een meer rechtstreekse verbinding met het N.S.-station Bunnik, opdat ook een stuk openbaar vervoer ingebracht kan worden b.v. door een sneldienst op het Universiteitscentrum. Voorts zien de milieugroepen nog mogelijkheden bij de verbreding van R12.

Vorengenoemde alternatieve gedachten zullen in het reeds aangekondigde rapport nader zijn uitgewerkt.

Mevrouw Van Houten merkt op dat gedeputeerde staten als eerste vraag aan de werkgroep hebben hebben voorgelegd of de aanleg van de S8 voldoende gerechtvaardigd is. De werkgroep komt m.b.t. de bezwaren tegen de S8 in haar rapport echter niet verder dan een onderkenning hiervan. In dit verband had de lezer van het rapport eigenlijk verwacht dat andere oplossingen juist in verband met de bedreigde waarden uitvoeriger zouden zijn overwogen. De eerste oplossing zou dan zijn geweest een beschouwing van de S8, niet

alleen tegenover de bestaande rijksweg, maar ook in samenhang met het bestaande wegennet en de toekomstige verbreding van R12 en dat ook de paragraaf over het openbaar vervoer meer zou zijn uitgewerkt. Deze paragraaf beslaat niet meer dan een halve pagina. De heer Timmer heeft gesteld dat grote transportplannen in voorbereiding zijn en het zou dan ook welkom zijn geweest als dat ook meer in het rapport zou zijn uitgewerkt.

Spreekster heeft voorts in het rapport gemist dat Utrecht een gunstige structuur heeft voor openbaar vervoer met zes direct op het stadscentrum van Utrecht gerichte vertakkingen. Met enkele aanvullende raillijnen, zoals de raillijn Utrecht-Uithof-Zeist, zou al veel kunnen worden bereikt. Bovendien ligt er een raillijn rond Utrecht, die niet geheel gebruikt is. Bijv. de lijn Zeist-Bilthoven-Utrecht voor goederenvervoer zou ook voor personenvervoer kunnen worden ingezet. Het openbaar vervoer is in het rapport weinig aan bod gekomen omdat men daar nog niet aan toe zou zijn en de realisering daarvan zoveel tijd zou vergen. Echter niet alle maatregelen behoeven zoveel tijd te vergen en met name lijkt het spreekster van belang eens te overwegen dat de schade die aan het gebied wordt toegebracht niet tijdelijk, maar blijvend is. Voorts heeft spreekster in het rapport gemist een paragraaf over het busvervoer. Alleen al met het creëren van een aantal vrije banen, waar met de N.B.M. wel degelijk over te praten valt, zou al dadelijk op korte termijn in de vervoersbehoeften kunnen worden tegemoetgekomen.

Bovendien bestaan er rail-modellen voor zuid-oost Utrecht, welke zij ook in de planning had opgenomen willen zien. Voorts verbindt de S8 niet twee punten maar moet deze weg eigenlijk het vervoer richting geven naar de stad Utrecht. Utrecht kan al dit verkeer echter niet opvangen. Om de stad leefbaar te houden moeten de lang-parkeerders worden geweerd in de binnenstad en verwezen worden naar parkeerplaatsen aan de rand van de stad. De mensen moeten hiervandaan toch al het openbaar vervoer nemen om bij hun werk te komen; waarom streeft men er dan niet naar te zorgen dat de mensen al eerder met behoorlijk openbaar vervoer kunnen reizen.

Realiseert zich men voorts wel dat bij aanleg van de S8 de prioriteit van aanleg van de raillijn Utrecht-Uithof-Zeist en de rentabiliteit daarvan zal verminderen. Welk percentage zou deze raillijn kunnen opnemen van de vervoersbehoeften indien de S8 niet zou worden aangelegd. In het rapport wordt alleen het percentage genoemd indien de S8 er wel komt. Het openbaar vervoer verliest aan prioriteit indien men nu doorgaat met het aanleggen van grote autowegen.

Spreekster heeft met vreugde beluisterd dat het provinciaal bestuur open staat voor de gedachte van matiging van de weg-infra - structuur en eveneens bezorgd is i.v.m. de spiegel die in het N.E.I.-rapport voor het jaar 2000 wordt voorgehouden, en dat het provinciaal bestuur ook prioriteit wil geven aan het openbaar vervoer en gaarne kwetsbare gebieden wil sparen. Dit alles vindt spreekster echter in de conclusies waar de werkgroep toe komt niet terug. Men adviseert toch tot een grote verkeersader door een kostbaar en kwetsbaar gebied, terwijl er een fijnmazige weg-

infra-structuur reeds aanwezig is. Naar spreeksters mening is voorts onvoldoende overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van het openbaar vervoer. De S8-werkgroepen hebben contact gehad met de afdeling planning en onderzoek van de Nederlandse Spoorwegen en met de N.B.M. en deze mensen wisten niets van het gevoerde overleg af.

Besluitvorming op basis van het onderhavige rapport zou betekenen een besluitvorming zonder dat andere mogelijkheden voldoende zijn onderzocht. Een intensieve samenwerking met de vertegenwoordigers van het openbaar vervoer zou toch wel erg belangrijk zijn.

De voorzitter zou voor wat de laatste opmerking betreft er op willen wijzen dat juist de provincie Utrecht - o.m. in de persoon van de heer Timmer, die voorzitter is van de kerngroep Midden-Nederland voor de bevordering van het openbaar vervoer en ook werkt aan de ontwikkeling van de raillijn Utrecht-Nieuwegein en een integraal vervoersstelsel voor de gehele agglomeratie - op het terrein van het openbaar vervoer als spil fungeert.

heer Nijhoff

De heer Nijhoff zou er voor de goede orde allereerst op willen wijzen dat hij niet spreekt voor de Contactcommissie voor Natuur- en landschapsbescherming, maar namens de Stichting Natuur en Milieu. In deze pas opgerichte stichting werken samen de eerdergenoemde contactcommissie, de Vereniging tot behoud van natuurmonumenten, de Vereniging Water, Bodem en Lucht, en de Stichting Centrum milieuzorg.

Spreker stelt dat zijn opmerkingen niet zozeer gericht zijn aan het adres van de ambtelijke werkgroep, doch meer aan het adres van provinciale en gedeputeerde staten.

Uit het gestelde door mevrouw Van Houten en de heer Snellenberg is naar zijn mening duidelijk naar voren gekomen dat de zuid-oostwaartse expansie van groot-Utrecht op het ogenblik leidt tot grote ruimtelijke problemen. Nu kan de heer Claus wel zeggen dat dit een logisch gevolg is van het streekplan, maar we worden hier gewoon met onze neus op de feiten gedrukt dat dit streekplan op de wijze waarop het nu wordt uitgevoerd, in feite achterhaald is. We zitten hier met een plan dat dringend om een herziening vraagt. De problemen worden echter niet alleen opgelost door herziening van dit streekplan, waarbij een beëindigingsplan wordt opgesteld voor de kernen van Zeist, Driebergen, Doorn enz., want de vraag rijst dan direct: wat dan wel.

Spreker is dan zeker niet geporteerd voor een Groot-Houten. Ook het college van gedeputeerde staten voelt tot zijn vreugde hier weinig voor. Spreker verwijst in dit verband naar het interview van het N.R.C.-handelsblad met de heer Van der Sluis, waarin deze gedeputeerde heel duidelijk zegt, dat de provincie er niets voor voelt Houten verder te laten uitgroeien en wel om reden dat het Kromme-Rijngebied dit niet kan verdragen. De heer Van der Sluis merkt dan voorts nog op dat de provincie gewoon voor de keuze van Groot-Houten is geplaatst door het rijk, op grond van de inzichten van de 2e Nota Ruimtelijke Ordening van 1966. In deze nota heeft men geredeneerd vanuit de verstedelijking van Nederland en waar

men aan het behoud van het groene hart van Holland - o.m. aan de westkant van de provincie - zeer veel waarde toe- kent. Met alle waardering voor deze 2e Nota meent spreker echter dat op dit punt sprake is van een evaluatie van in- zichten in de afgelopen zes jaar. In deze periode is toch duidelijk geworden dat een voortgaande expansie van de kernen aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug en de daaraan verbonden consequenties van wegeaanleg destijds niet in zijn volle waarde zijn overzien. Daarnaast is door het on- derzoek van het Krommerijn-project toch wel duidelijk ge- worden dat een verdere uitgroei ook van Houten de essentie van de biologische, de landschappelijke en de cultuurhisto- rische waarde van het Krommerijngebied onherstelbaar zou aantasten en dat daar tegenover staat dat tot dusverre niet is aangetoond dat bij een westwaartse expansie van groot- Utrecht, spreker denkt hierbij aan Vleuten, het groene hart essentieel zou worden aangetast. Naar sprekers mening is er dan ook alle aanleiding gelijktijdig met de bestudering van de alternatieven de hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur van de provincie, zoals die destijds in de brochure "Oog op Utrechts toekomst" zijn uiteengezet, te herzien en daar ook t.z.t. de streekplannen op af te stemmen. Dit is natuurlijk makkelijk gezegd en de provincie zou dan weer opnieuw met de minister moeten gaan praten over de zgn. groene hart - filosofie, die is vastgelegd in de 2e nota. Dit moet de pro- vincie dan inderdaad, doch spreker meent dat op het ogen- blik ook bij het rijk een verdieping plaatsvindt van de in- zichten van de ecologische waarden van de verscillende ge- bieden, die o.m. hier in het geding zijn. Op het ogenblik vindt bij het rijk een onderzoek plaats t.b.v. de aanvullen- de regeringsnota op de 2e Nota Ruimtelijke Ordening, die door de regering voor medio 1973 aan de Tweede kamer is toe- gezegd. Het is ook duidelijk dat de regering tot de herzie- ning van deze 2e nota opdracht heeft gegeven juist met het oog op de grote waardering die wordt gehecht aan de belangen waarover hedenmiddag is gesproken. Spreker meent te weten dat in deze aanvullende nota zeer veel aandacht zal worden geschonken aan de draagkracht van het milieu. In tegenstel- ling tot de 2e nota zal namelijk nagegaan worden wat het milieu in Nederland kan dragen en hoe men daarop een belang- rijk deel van alle infra-structurele voorzieningen zal kun- nen afstemmen. Bovendien meent spreker dat deze aanvullende nota de stoot heeft gegeven tot een zeer intensief onder- zoek naar de actuele en potentiële betekenis van het milieu in Nederland. Het zou spreker niet verbazen als daaruit t.z.t. de conclusie wordt getrokken dat een westwaartse ex- pansie van Groot-Utrecht richting Vleuten de voorkeur ver- dient boven een Groot-Houten.

Spreker zou willen aanbevelen dat de provincie naast de medewerking van vorengenoemd onderzoek op rijksniveau tevens de mogelijkheden onderzoekt om tot een beëindigings- plan te komen van de ontwikkeling die in het streekplan de Utrechtse Heuvelrug besloten ligt. Daarbij dient in de over- wegingen te worden betrokken dat door het in de hand houden van de ontwikkeling van Zeist, Driebergen enz. aanleg van de S8 wellicht voorkomen kan worden en met alternatieve op- lossingen kan worden volstaan.

RAPPORT OVER S-8 AANGEBODE AAN HET GEMEENTEBESTUUR

De gezamenlijke werkgroepen S-8 hebben gisteren in de gemeenten Driebergen, Doorn, Bunnik en Zeist het rapport aangeboden aan de respectievelijke gemeentebesturen over de eventuele aanleg van de provinciale weg S-8, de zuidelijke randweg rond Zeist en Driebergen.

In Zeist waren het de voorzitter van de Stichting Milieuzorg Zeist, de heer R. van Hernen en een bestuurslid, de heer M. van Northolt die op het gemeentehuis een exemplaar van het rapport ter hand stelden aan wethouder H. J. de Goede. Ook de gemeentesecretaris, de heer A. P. Timmer was bij de overhandiging aanwezig. Zoals de heren Van Hernen en Northolt de beide gemeentefunctionarissen vertelden is het rapport het resultaat van een drie maanden durende intensieve studie van de werkgroepen S-8 over de gevolgen van een eventuele aanleg van de S-8. Het rapport wijst deze aanleg af omdat naar de mening van de samenstellers de verkeersbelangen niet opwegen tegen de natuurbelangen.

Eenzijdig

De werkgroep, die bestaat uit afgevaardigden van de Stichting Milieuzorg Zeist, het Milieucollegie Bunnik, de werkgroep Milieubeheer Doorn en de werkgroep S-8 Driebergen, vindt het rapport van Gedeputeerde Staten over de S-8 te eenzijdig. „Men is er van uitgegaan dat vervoersproblemen alleen opgelost kunnen worden door het aanleggen van nieuwe wegen, zonder stil te staan bij andere mogelijkheden, bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoer, zodat er geen behoefte aan nieuwe wegen meer bestaat”, verduidelijkte de heer Northolt gistermiddag. Over de problematiek rond de S-8 houden de gezamenlijke werkgroepen op donderdag 26 oktober een openbare hoor-

zitting voor de gemeenteraadsleden van Zeist, Driebergen en Doorn in de Mercuriuszaal van het Instituut voor de Autohandel, Buntlaan 2 te Driebergen. Er zullen dan korte inleidingen gegeven worden door dr. ir. F. de Soet van het Rijksinstituut voor Natuurbeheer, dr. H. A. Udo de Haas van de werkgroep Milieubeheer Rijksuniversiteit. Leiden, ir. F. Bouma van het Instituut voor Milieuvraagstukken van de

Vrije Universiteit te Amsterdam en het Doornse gemeenteraadslid ir. P. Landsman. Na deze inleidingen is het in eerste instantie aan de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten om vragen te stellen over de inleidingen en het rapport. De hearing begint om 19.45 uur.

Van het rapport zijn exemplaren verkrijgbaar bij W. Hingst, Schippersdreef 99 te Driebergen.

RAPPORT OVER S-8 AANGEBODEN AAN HET GEMEENTEBESTUUR

2004 72 14

De gezamenlijke werkgroepen S-8 hebben gisteren in de gemeenten Driebergen, Doorn, Bunnik en Zeist het rapport aangeboden aan de respectievelijke gemeentebesturen over de eventuele aanleg van de provinciale weg S-8, de zuidelijke randweg rond Zeist en Driebergen.

In Zeist waren het de voorzitter van de Stichting Milieuzorg Zeist, de heer R. van Hernen en een bestuurslid, de heer M. van Northolt die op het gemeentehuis een exemplaar van het rapport ter hand stelden aan wethouder H. J. de Goede. Ook de gemeentesecretaris, de heer A. P. Timmer was bij de overhandiging aanwezig. Zoals de heren Van Hernen en Northolt de beide gemeentefunctionarissen vertelden is het rapport het resultaat van een drie maanden durende intensieve studie van de werkgroepen S-8 over de gevolgen van een eventuele aanleg van de S-8. Het rapport wijst deze aanleg af omdat naar de mening van de samenstellers de verkeersbelangen niet opwegen tegen de natuurbelangen.

Eenzijdig

De werkgroep, die bestaat uit afgevaardigden van de Stichting Milieuzorg Zeist, het Milieucollege Bunnik, de werkgroep Milieubeheer Doorn en de werkgroep S-8 Driebergen, vindt het rapport van Gedeputeerde Staten over de S-8 te eenzijdig. „Men is er van uitgegaan dat vervoersproblemen alleen opgelost kunnen worden door het aanleggen van nieuwe wegen, zonder stil te staan bij andere mogelijkheden, bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoer, zodat er geen behoefte aan nieuwe wegen meer bestaat”, verduidelijkte de heer Northolt gistermiddag. Over de problematiek rond de S-8 houden de gezamenlijke werkgroepen op donderdag 26 oktober een openbare hoor-

zitting voor de gemeenteraadsleden van Zeist, Driebergen en Doorn in de Mercuriuszaal van het Instituut voor de Autohandel, Buntlaan 2 te Driebergen. Er zullen dan korte inleidingen gegeven worden door dr. ir. F. de Soet van het Rijksinstituut voor Natuurbeheer, dr. H. A. Udo de Haas van de werkgroep Milieubeheer Rijksuniversiteit Leiden, ir. F. Bouma van het Instituut voor Milieuvraagstukken van de

Vrije Universiteit te Amsterdam, en het Doornse gemeenteraadslid ir. P. Landsman. Na deze inleidingen is het in eerste instantie aan de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten om vragen te stellen over de inleidingen en het rapport. De hearing begint om 19.45 uur.

Van het rapport zijn exemplaren verkrijgbaar bij W. Hingst, Schippersdreef 99 te Driebergen.

Aannemend, dat de Gemeente Zeist het beste voor heeft met haar bewoners (de bestuurders zijn tenslotte door dié bewoners gekozen), zou de Gemeente Zeist het gehele wegenstructuurplan en uitbreidingsplannen op de helling moeten zetten.

Met nieuwe criteria, waarvoor TNO alle steun en medewerking verleent, zou een nieuw plan moeten worden uitgewerkt.

Dat de Gemeente Zeist positief ingesteld is, blijkt reeds uit het feit, dat zij de adviezen van TNO voor wat betreft Vollenhove (puien van flats aanpassen en scherm langs de weg) in principe als oplossing aanvaardt.

Er is dus alle hoop, dat de Gemeente Zeist ook dit probleem zal aanpakken. Tenslotte heeft de Gemeente Doorn een stap in de goede richting gezet door een motie aan te nemen, waarbij met planning van nieuwe wegen wel degelijk milieuhygiënische aspecten in de planning betrokken zullen worden.

Zou dat in Zeist en andere gemeenten ook niet kunnen? Ik dacht van wel, want het is eigenlijk zó logisch: 'Gezonde toekomst kan alleen met gezonde mensen.'

Literatuur

1. Bouwfysica, prof dr ir C W Kosten
2. ISO, Noise assessment with respect to community response, nov. 1969
3. Voordracht, 8 mei 1972 te Utrecht tijdens studiedag 'Geluidshinder in het Wegverkeer' van de Nederlandse Stichting Geluidshinder.

4. Rapport van de Gezondheidsraad inzake Geluidshinder, 11673, nov. 1972
5. Geen S8. Ook Uw Belang!
Brochure Werkgroepen, Driebergen, Bunnik, Doorn en Zeist, okt. 1972
6. Algemeen Dagblad, 8 januari 1972
7. TNO-rapport over Vollenhove, maart 1972
8. De Ingenieur, 10 november 1972

Zeist, november 1972

STICHTS SCHILDERSBEDRIJF N.V. ZEIST

Voor al uw schilder- en behangwerken.

Kantoor:

Laan van Vollenhove 1287 - Zeist

telefoon 03404 - 13874

030 - 61 1206

Vraag vrijblijvend prijsopgave

Nota kwam bij verrassing

9.11.70 2.2m

PH '70 dringt aan op veiliger Hoofdstraat

DRIEBERGEN-RIJSSENBURG — Twee dagen voordat de raadsvergadering van de gemeente Driebergen-Rijsenburg werd gehouden, verrastte de fractie van PH '70 de raadsleden met een nota over de aanleg van de S-8 in relatie tot de verkeersveiligheid op de Hoofdstraat en de Arnhemse Bovenweg. De heer ir. T. Swelheim trachtte ter vergadering de nota in bespreking te krijgen, terwijl het college adviseerde het stuk in zijn handen te stellen voor pré-advies.

Dit laatste werd tenslotte gevolgd met dien verstande, dat deze zaken reeds volgende week in de commissie ruimtelijke ordening worden besproken en in de volgende vergadering met een voorstel wordt gekomen.

In het kort komt de nota van PH-70, getekend door de heer Swelheim, hier op neer dat — al zou de S-8 er komen, dat wellicht door niemand in de raad zou worden toegejuicht — er toch nog tenminste zes jaren voorbij zouden gaan, voordat het verkeer van deze nieuwe baan gebruik zou kunnen maken.

Daarom pleit de heer Swelheim voor maatregelen, die een veilig verkeer op de Hoofdstraat en op de Arnhemse Bovenweg moeten bevorderen en wel op zo kort mogelijke termijn. Het is niet verantwoord langer te wachten, omdat de verkeerssituatie op bedoelde wegen nu al precair is. Redenerend vanuit het Driebergse standpunt ziet de heer Swelheim zelfs de mogelijkheid, dat binnenkort te nemen verkeersmaatregelen op genoemde wegen niet alleen voor korte termijn soelaas bieden, maar wel eens de oplossing zou kunnen blijken ook langere lange termijn. Dan kan opnieuw de vraag aan de orde komen of de S-8 er nog moet komen.

Er moet in ieder geval ten spoedigste een en ander gebeuren, zo luidde de conclusie van de heer Swelheim. In principe was de raad dat wel met hem eens, al wilden verschillende raadsleden wel een wat meer tijd om over de van mogelijkheden nader te beraden. In samenspraak tussen voorzitter mr. R. W. baron van Boetzelaer en wethouder R. v.d. Luur werd besloten, dat volgende week reeds de commissie ruimtelijke

lijke ordening zich over deze zaak zal buigen en tijdens de raadsvergadering van 30 november a.s. spijkers met koppen kunnen worden geslagen, al wilde de voorzitter bepaald geen paniekvoetbal spelen, zeker niet op het punt van verkeersveiligheid, een zaak die hem zeer ter harte gaat. De besluiten, die genomen worden en de maatregelen, die zullen worden getroffen, dienen weloverwogen te zijn. Aldus werd besloten.

S-8 BIJ VPRO

Donderdag
In deze verkiezingstijd hangen voor vele ramen in Zeist ook aanplakbiljetten tegen de S 8, de zuidelijke randweg onder Zeist en Driebergen.

Donderdag a.s. zal de VPRO in het avondprogramma „Berichten uit de samenleving” de aandacht vestigen op de secundaire weg S 8 onder Zeist en Driebergen.

COMMISSIE PLANOLOGIE SPRAK OVER WEGENSTRUCTUURPLAN IN ZEIST

22 Nov 1965

S8 blijft veel vragen oproepen

De commissie voor planologie en grondzaken besprak woensdagavond in het Slot het hoofdwegstructuurplan. Algemene gedachten en principes werden door deskundigen uiteengezet, terwijl naarmate de avond vorderde de gesprekken steeds meer betrekking hadden op de Zeister situatie. Een discussie over de plannen met betrekking tot de wegenstructuur van Zeist was uitermate zinvol geworden omdat deze structuur de laatste tijd bij de behandeling van de diverse bestemmingsplannen aan de orde is geweest.

Het is overigens niet zo dat er een nieuw plan ter tafel ligt. Het enige hoofdwegplan dat ooit door de gemeenteraad is aangenomen dateert reeds uit 1965 en hoewel dit plan natuurlijk op vele fronten is gewijzigd en aangepast is dit plan toch de basis voor wegenstructuur van Zeist. De heer Vreugde van de afdeling Openbare Werken gaf een overzicht van de historie en zette daarbij uiteen hoezeer de visies en principes, die in 1965 nog golden als uiterst modern, aan herwaardering onderhevig zijn geweest.

De heer Wagenaar gaf een verkeerstechnische uiteenzetting en stelde daarbij onder meer de vraag aan de orde in hoeverre de commissie voor een structurering was.

Evenals andere sprekers op deze avond signaleerde hij een duidelijk verband tussen wonen en verkeer. Je kunt daarbij op enkele hoofdlijnen na geen pasklare structuur voorbereiden en gewoon de verkeersvoorzieningen aanpassen aan de behoeften die op een gegeven moment duidelijk gaan worden.

Structurering heeft natuurlijk het voordeel dat men dan een bepaalde invloed kan uitoefenen en bij een exacte planning bijvoorbeeld bepaalde woongebieden verkeerstechnisch b.v. kunt gaan ontzien of extra belasten. Je kunt het verkeer op vele manieren leiden.

De commissie sprak zich heel duidelijk uit voor een structurering van het verkeer.

ZINVOLLE DISCUSSIE

Vervolgens deed de heer Vreugde uit de doeken welke gedachten geleefd hadden, toen het hoofdwegstructuurplan van 1965 werd vervaardigd.

Daarbij bestonden toen natuurlijk enige zekerheden zoals de aanleg van de Rijksweg 28 en noodzaak van een behoorlijke verbinding van deze weg met de Rijksweg 12. Ook ging men toen nog uit van een S6 en een S8 en het gehele verkeersplan zowel voor verkeer door Zeist als voor verkeer in Zeist vond in deze situatie zijn oorsprong. Maar er is natuurlijk veel veranderd. De S6 is van de baan en bij de voorzieningen moet opnieuw met andere zaken rekening gehouden worden.

Bijdrage

De heer Nas leverde een bijdrage tot de discussie waarin hij pleitte voor een intensiever gebruik van de Boulevard, terwijl de geprojecteerde doorgaande verbinding Schaerweijdelaan-Bergweg-Voorheuvel volgens hem minder groot-scheeps aangeleg zou moeten worden omdat deze weg waarschijnlijk veel verkeer van en naar de Uithof zou aantrekken. Het plan van de heer Nas ging er ook van uit dat er geen S8 zou komen en met klem betoogde hij dat het aftappunt bij Zeist voor de Rijksweg 28 bij de Utrechtseweg zou moeten liggen. Het was overigens zeker niet de bedoeling

van de heer Nas om met een alternatief te komen. Hij gaf zijn ideeën slechts in overweging als mogelijke uitgangspunten voor de discussie en een eventuele herziening.

Kern

In de conceptie van de heer Nas zou het centrum van Zeist zoveel mogelijk verstoken blijven van doorgaand verkeer. Vanaf de Boulevard zou een route via de Jagersingel en Laan van Beek en Royen en Oranje Nassaulaan doorgaand verkeer richting Driebergen Bunnik kunnen opvangen.

Een bezwaar vonden de meeste commissieleden wel het feit dat het wegenstructuurplan niet bekeken kon worden tegen de achtergrond van een Zeister structuurplan. Voor de kern bv. moet eigenlijk duidelijk vast staan wat ermee gaat gebeuren wil men een verantwoord wegenplan kunnen leveren.

De heer E. v. Tellingen verklaarde zich duidelijk een tegenstander te zijn, wanneer het erom gaat de Slotlaan van doorgaand verkeer te ontdoen. Dat zou ernstige consequenties voor de middenstand hebben, zo meende hij.

Geanimeerd

Veel commissieleden spraken zich duidelijk uit voor een behoud van het natuurgebied nabij Blikkenburg. De meesten zagen hier liever geen weg als de S8 geprojecteerd terwijl men zich in de meeste gevallen ook verklaarde vóór de suggestie van de heer Nas om het aftappunt voor de Rijksweg 28 bij de Utrechtseweg te leggen.

Tussen de commissieleden en de deskundigen ontstond een geanimeerde discussie die dan wel niet rechtstreeks zal leiden tot wijzigingen en andere nieuwe plannen, maar die toch duidelijk een beeld gaf van de bestaande wensen en de technische mogelijkheden en onmogelijkheden ten aanzien van het wegenplan in Zeist.

Hoe oordelen Zeist en Driebergen?

Werkgroep ziet compromis voor zuidelijke randweg

ZEIST/DRIEBERGEN — In het rapport van de door gedeputeerde staten van Utrecht ingestelde werkgroep ter bestudering van de noodzaak en van het tracéverloop van de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen (S-8) werd zoveel mogelijk rekening gehouden met de bezwaren, die werden geuit tijdens hoorzittingen in Zeist en in Driebergen-Rijsenburg. Het resultaat is een compromis, dat naar de mening van genoemde groep aanvaardbaar is. In dit compromis-ontwerp komt de weg dicht bij de bebouwing in Zeist-West dan gewenst is, terwijl het tracé ook dicht langs het Slot loopt. Zulks is geschied om de landbouwgronden te sparen en een natuurlijke buffer tussen de stedelijke bebouwing te handhaven.

Het gaat dus om een zuidelijke randweg, die moet komen te liggen in het gebied, dat wordt omzoomd door het tracé van de Rijksweg 28, de Utrechtseweg, Driebergseweg, Driebergsestraatweg, de Sterkenburgerlaan en verlengde onder Driebergen, de Langbroekerdijk en Krommerijn onder Driebergen en Bunnink.

Aanbevolen tracé

Het door de werkgroep aanbevolen tracé gerekend vanaf het ongelijkvloerse aansluitingspunt op de in aanleg zijnde rijksweg 28 ongeveer 600 meter ten oosten van Oostbroek loopt in het algemeen in zuid-oostelijke richting op een afstand variërend van 70 tot 150 meter uit de bebouwingsgrens van het ontwikkelingsplan Zeist-west, passeert de Koelaan gelijkvloers op een afstand van 750 meter uit de achtergevel aan het Zeister Slot om vervolgens iets noordelijker terug te buigen teneinde het landgoed Rhijnwijk zo noordelijk mogelijk te passeren. De spoorlijn Utrecht-Arnhem wordt door middel van een tunnel gekruist, de Odijkerweg door middel van een viaduct in de randweg en de rijksweg door middel van een viaduct in de rijksweg. De afstand tot de bebouwingsgrens in Driebergen-Rijsenburg bedraagt over het algemeen 100 meter. De Gooyerdijk wordt gepasseerd op een afstand van ongeveer 350 meter van het ontmoetingspunt Akkerweg/Gooyerdijk.

In vergelijking met het eerste waterstaatsontwerp voor deze weg vertoont het voorkeurtracé door de commissie ontworpen als voornaamste verschillpunten een aanmerkelijk noordelijker ligging ter hoogte van Rhijnwijk, een gelijkvloers aansluiting aan onder meer de Bunsinglaan en een ondertunneling, in plaats van een hoog gelegen kruising met de spoorbaan.

Aansluitingen

Zeist zal op deze weg vier aansluitingen moeten hebben, meent de commis-

met het nader uit te werken landschapsplan.

Duurder

Reeds thans werd berekend, dat de voorgestelde wijzigingen van het tracé de kosten met ongeveer twee miljoen gulden doen stijgen. De totale kosten worden momenteel geraamd op f 42.800.000,-. De werkgroep is van mening dat een dergelijke stijging allesszins gerechtvaardigd is door de te bereiken sprong van natuur en landschap.

Het is duidelijk dat de aanleg van de S-8 ten nauwste verband houdt met de verdere stedelijke ontwikkeling van zowel Zeist als Driebergen-Rijsenburg. Het ligt daarom voor de hand, dat betrokken gemeenten op korte termijn hun oordeel geven over de aanleg van de randweg, waarna de besluitvorming op provinciaal niveau kan plaatsvinden.

24 van 72 blz
sie en Driebergen-Rijsenburg twee. De schade aan agrarische bedrijven kan tot aanvaardbare proporties worden teruggebracht, zo meent de werkgroep, wanneer het provinciale bestuur het initiatief neemt tot een aanpassingsruilverkaveling, vooral in het gebied ten zuid-oosten van Driebergen-Rijsenburg. Die agrarische herstructurering zal moeten worden gezien in samenhang

Discussie rondom S-8 duurt in Driebergen voort

Spec 72 Zw

DRIEBERGEN-RIJSENBURG — Of de S-8 (de zuidelijke rondweg langs Zeist en Driebergen-Rijsenburg) en de T-14 al dan niet worden gerealiseerd, het zal toch tot zeker 1980 duren, voordat er iets gebeurt. Dat gaf aanleiding een werkkommissie in het leven te roepen in Driebergen-Rijsenburg, die namens dienen te worden genomen om der zal bezien welke maatregelen in het verkeer op de Hoofdstraat in veiliger banen te leiden.

In de commissie ruimtelijke ordening van de gemeente Driebergen-Rijsenburg werden reeds conclusies getrokken. In die conclusies wordt gesteld, dat de Hoofdstraat op de eerste plaats zal moeten dienen om het lokale verkeer te verwerken, terwijl verschillende verkeersmaatregelen zullen moeten worden getroffen om het interlokale verkeer binnen redelijke grenzen te houden. Bovendien zal aandacht dienen te worden besteed aan een goed leefmilieu rondom de Hoofdstraat.

Een nader uitgewerkt plan zal half 1973 gereed moeten zijn. Wethouder R. v.d. Luur, die door de afwezigheid van de burgermeester de voorzittersstoel bezette, deelde mee, dat er met vertegenwoordigers van Rijks Waterstaat een gesprek heeft plaatsgevonden, waaruit bleek, dat Waterstaat bereid is in de werkgroep vertegenwoordigd te zijn. Wel werd in dit contact duidelijk, dat van financiële bijdragen van de hogere overheid in het komende jaar weinig te verwachten zal zijn. De heer W. de Waard (CDS) herinnerde ten overvloede aan de motie, die de raad van Driebergen-Rijsenburg reeds in januari 1972 aannam en waarin werd aange-

drongen op snelle beslissingen tot verbetering van de situatie op de Hoofdstraat. Deze motie werd bovendien toegezonden aan de hogere overheden en de rijkspolitie. Kort en goed bleek gisteravond nog eens overduidelijk, dat de raad van deze gemeente ernst met deze penibele kwestie wil maken en ook voortgang vergt.

Hetzelfde onderwerp kwam tijdens deze vergadering nogmaals ter sprake, toen de nota van de heer ir. T. Swelheim (PH 70) met betrekking tot het Hoofdstraatprobleem aan de orde kwam. Hij legde er de nadruk op dat het er hem niet om gaat a priori de aanleg van de S-8 tegen te houden. Hij wenst echter van Waterstaat ook een alternatief plan, dat wordt geënt op de plaatselijke behoeften, zodat er een keuzemogelijkheid zal zijn. Wellicht dat het alternatieve plan later zal blijken een beter te zijn, dan de S-8 en T-14.

Actie tegen aanleg S-8

Milieu dient basis te zijn voor alle wegen-plannen

ZEIST/BUNNIK/DRIEBERGEN — „Wij zijn niet onvoorwaardelijk tegen de S-8. Wij willen evenmin de auto op de schroothoop gooien. We vragen om bezinning. We zeggen: neem eens afstand van de tekenafel en de prognose en we staan achter het standpunt van de gemeenteraad van Doorn die er vanuit gaat, dat het wegennet wordt aangepast aan de draagkracht van het milieu”, aldus motiveert de heer W. D. Snellenberg — in een nutshell weergegeven — de actie tegen de aanleg van de S-8. Hij spreekt met ons samen met drs. De Roon, raadslid van de gemeente Bunnik, namens de gezamenlijke werkgroepen Stichting Milieuzorg Zeist, Milieu-comité Bunnik, Werkgroep milieubeheer Doorn en Werkgroep S-8 Driebergen. Gegrond op cijfers door de overheid gegeven bestrijden zij de aanleg van de S-8 en T-14. Zij gaan er van uit, dat dergelijke zaken een intergemeentelijk intensief overleg eisen en dat alternatieve mogelijkheden op de tafel moeten komen.

Wankel overleg tussen gemeenten

Aan dat intergemeentelijk en nog breder overleg blijkt nog wel iets te schorten.

Terwijl het gemeentebestuur van Zeist ijvert voor een Heuvelrugwest, waarin Zeist een belangrijke functie zou moeten vervullen en in de loop der jaren reeds samenwerkingsverbanden zijn gegroeid, zullen Gedeputeerde Staten een dergelijk gewest aan de minister van binnenlandse zaken niet voorstellen. Gedeputeerden zullen de verlangens van de samenwerkende Heuvelruggemeenten naast zich neerleggen. Een en ander is gebleken uit het overleg tussen de Provinciale Staten van Utrecht en Gelderland.

De gedachten van de Gedeputeerden gaan uit naar een gewest Zuidoost-Utrecht met Veenendaal als centrumgemeente.

Het gemeentebestuur van Bunnik is boos op het gemeentebestuur van Zeist. Zeist breidt namelijk uit tot de grens van de gemeente Bunnik. Locoburgemeester De Jonge heeft in de laatste raadsvergadering gezegd, dat het college van Bunnik het ten zeerste betreurt dat Bunnik als buurgemeente niet op de hoogte is gesteld van de Zeister plannen. De heer De Jonge ziet namelijk het groen tussen Bunnik en Zeist als een belangrijk aspect voor geheel midden-Utrecht.

Een motie van drs. De Roon, een van onze gesprekspartners, werd in de raad van Bunnik met algemene stemmen

aanvaard. In die motie wordt gezegd, dat de open ruimte tussen de woonkernen van de gemeente Bunnik en de huidige bebouwing van Utrecht, De Bilt, Zeist en Driebergen-Rijsenburg niet verder mag worden aangetast door de aanleg van autosnelwegen en door nieuwe uitbreidingen van de daar bestaande bebouwingen.

Ten aanzien van de eventuele aanleg van de zuidelijke randweg Zeist-Driebergen (S-8) wordt in de motie gevraagd geen beslissing te nemen, dan nadat de noodzaak van deze weg overtuigend is aangetoond en de mogelijkheden van alternatieve oplossingen zijn onderzocht.

Nederland heeft de twijfelachtige eer de volste wegen ter wereld te bezitten. Dat alleen is al reden genoeg om in ernst na te gaan of met openbaar vervoer dat snel, frequent en goedkoop is, aan de groei van het autopark een halt kan worden toegevoerd. Zo langzamerhand is het gemeengoed geworden, dat doorgaand verkeer in bebouwde kommen ontoelaarbaar moet worden geacht. Wie denkt, dat de aanleg echter van de S-8 de bebouwde kommen zal ontlasten komt bedrogen uit. De dwarsverbindingen naar Zeist en naar Driebergen zullen juist het verkeer in die gemeenten doen toenemen, zodat aan het doel van de zuidelijke randweg volkomen voorbij wordt gegaan.

Wanneer we ons nu tot die S-8 mogen beperken, dan stellen de werkgroepen, dat niet langer kan worden uitgegaan van de bestaande trend in de groei van het particulier autoverkeer. Wil ons land en in het bijzonder onze streek leefbaar blijven, dan zal men moeten uitgaan van het milieu. De plannemakers zullen er goed aan doen de prognosebril af te leggen en deze te ruilen voor de ruimtebril. In dit licht bezien verdraagt de smalle gordel van het overgangsgebied van de Utrechtse Heuvelrug geen aanleg van een S-8, zomin het uitbreiding van de bebouwing van welke gemeente ook naar deze richting kan toestaan. Dit smalle over-

gangsgebied van Heuvelrug naar Kromme Rijn biedt door zijn wisselende grondsamenstelling een grote rijkdom aan flora en fauna. De S-8 zou een ander vernietigen. De waterhuishouding zou ernstig worden verstoord. De samenstelling van de grond zou onherstelbaar worden aangetast. De weg is gepland op basis van de prognoses van het NEI. De consequenties daarvan zijn op langere duur algemeen onaanvaardbaar bevonden. Toch gaat men voort de prognoses te vervullen. Voor de belasting van de straatweg in Zeist en in Driebergen-Rijsenburg wordt slechts één remedie gegeven, de S-8.

In Driebergen bedraagt de belasting van de Hoofdstraat momenteel 10.000 voertuigen per etmaal. Alleen op het tweestrooks gedeelte van de S-8 (de T-14) worden liefst 16.000 voertuigen verwacht. Die T-14 moet dus straks 16.000 voertuigen verwerken terwijl thans reeds 10.000 voertuigen op de Hoofdstraat onaanvaardbaar worden geacht.

Bovendien moet in de berekening worden opgenomen, dat een S-8 verkeer aanzuigt, waardoor nieuwe probleemgebieden ontstaan. Dat zou bijvoorbeeld voor een gemeente als Doorn die „neen” heeft gezegd, wel eens kunnen betekenen, dat toch doortrekking van de S-8 dan noodzakelijk zou blijken.

De verstedelijking van de Utrechtse Heuvelrug zal door een S-8 versnellen, terwijl die verstedelijking met alle kracht moet worden tegengegaan. Er is toch niets ergers denkbaar, dan dat Utrecht, De Bilt, Zeist en Bunnik aan elkaar zullen groeien!

(ADVERTENTIE)

NU
1/2 kilo VERSE BRAADKIP
of POULARDE 2.10

nu nog slechts

Natuurlijk bij:
POELIERSBEDRIJF
JAC. DRIESSEN

Nooitgedacht 74 — Zeist
Telefoon 12432

REDT

ONS LEEFMILIEU.

Stem NIET voor de S8!

(Zuidelijke randweg Zeist-Driebergen)

Zie ook hele pagina elders in dit blad

Actie tegen S-8

Geluidshinder tast welzijn hevig aan

De geluidshinder is een hoofdstuk apart. Zeist zal straks in Vollenhove weten, dat een autosnelweg zo dicht bij de bebouwing het wonen schier onmogelijk maakt. Wil Zeist in Zeist-west dezelfde fout maken? Kan Driebergen gedogen dat het welzijn in de wildbaan ernstig wordt aangetast. Zou Bunnik kunnen toestaan dat de S-8 woonwijken onleefbaar maakt?

In het omstreden gebied wordt de landbouw ernstig gedupeerd door de aanleg van de S-8. Er komen moeilijkheden door een kruisend verkeer, waarbij voor Driebergen-Rijsenburg een wurgende verkeersgreep moet worden verwacht. Vier grote toevoerwegen zullen ook voor Zeist onoverkomenlijke problemen geven.

Alternatief

Bij de verantwoording van de S-8 is het bestaande wegennet niet in de beschouwing opgenomen. Het betrokken gebied beschikt reeds over de Rijksweg 12, over de provinciale weg Wijk bij Duurstede - Bunnik - Cothen. De Rijksweg 12 zal nog worden verbreed. Zeist krijgt de Rijksweg 28 Utrecht - Amersfoort als belangrijke tangens en de T-17, de verbinding met de RW 12 bij Bunnik. Het doorgaande verkeer zou door verkeerslichten en bewegwijzering uit de kernen van Zeist en Driebergen kunnen worden geweerd. Het gaat de automobilist niet in de eerste plaats om de kortste weg, maar om de snelste manier van verplaatsen. Door het instellen van eenricht-

2000 12 AN

tingsverkeer op de Utrechtseweg, Driebergenseweg en Hoofdstraat enerzijds en op de Arnhemse Bovenweg anderzijds tot bijvoorbeeld de Laan van Beek en Royen zou wellicht een alternatief kunnen worden gevonden.

Dit alles overwegende komen de werkgroepen tot de conclusie, dat de S-8 bepaald niet de oplossing biedt, die de plannenmakers er van verwachten, dat deze weg op veel gebied onherstelbare schade zal berokkenen en dat daarom reeds ernstig objectief beraad nodig zal zijn.

Willen we nog kunnen ademen, nog kunnen wonen, nog kunnen creëren, nog met enig plezier kunnen leven, dan zal de S-8 niet moeten worden aangelegd. Daarom plaatsen de werkgroepen ook in dit nummer een pagina-grote advertentie met het verzoek deze advertentie als tastbaar protest van Bunnik, Odijk, Werkhoven, Zeist, Driebergen en Doorn voor het raadsgebied. De overheden zullen minstens de zorgd en zo mogelijk nog meer moeten worden over ons als de werkers-deskundige werkgroepen reeds zijn.

Omstreden aanleg Utrechtse weg in onderzoek

UTRECHT, 20 dec. (ANP). — Ge-
deputeerde Staten van Utrecht stel-
len voor een onderzoekcommissie te
laten nagaan welke voorwaarden de
omstreden nieuwe provinciale weg S
8 (langs Zeist en Driebergen) nood-
zakelijk maken en onder welke om-
standigheden aanleg van deze weg
achterwege kan worden gelaten.

Tegenstanders van deze weg me-
nen dat aanleg ervan het belangrijke
natuurlijke milieu in het gebied tus-
sen Zeist en Driebergen onherstel-
baar zal verstoren, de kernen van
Zeist en Driebergen niet of nauwe-
lijks van verkeer zal ontlasten, grote
geluidshinder zal veroorzaken
voor aangrenzende woonwijken en
tenslotte veel verkeer zal aantrekken
naar de Utrechtse Heuvelrug, waar-
door dit gebied overbelast zal wor-
den.

De commissie heeft een groot aan-
tal vraagpunten opgesteld, die wor-
den voorgelegd aan de statencommis-
sie voor verkeer, wegen en vervoer
van de provincie Utrecht.

Reebok op S-8?

De grafisch ontwerper Han van der Toorn ontwaarde onlangs op nog geen dertig meter afstand van zijn woning aan de Blikkenburgerlaan een reebok. „Dat is op zichzelf misschien nog niet zo'n bijzondere gebeurtenis" vertelt Han van der Toorn, „maar wel wanneer je je realiseert, dat hier op 300 meter afstand de S 8 is geprojecteerd. Wanneer deze weg, waarover naar schatting dagelijks zo'n 50.000 auto's zullen gaan, eenmaal verwezenlijkt is, kun je vogels, bloemen en reebok wel vergeten."

Alternatieven

voor S-8?

De gezamenlijke werkgroepen S-8 uit Zeist, Driebergen Bunnik, Doorn en De Bilt hebben binnenkort gespreksgrond met een ambtelijke advieswerkgroep over het door de Gedeputeerde Staten van Utrecht naar aanleiding van het rapport „geen S-8 ook uw belang” van de gezamenlijke werkgroepen S-8 voorgesteld onderzoekprogramma.

Kernpunt van dit programma is een studie naar alternatieven voor de S-8 uitgaande van bevordering van het openbaar vervoer en beperking van de groei van het autoverkeer.

De gezamenlijke werkgroepen S-8 nodigen iedereen, die hier omtrent suggesties denkbeelden of plannen heeft, uit, om hen hiervan in kennis te stellen.

Bijdrage tot het uitwerken van een alternatief voor de S-8 zullen door de delegatie van de gezamenlijke werkgroepen S-8 in het overleg met de provinciale werkgroep worden betrokken. Gaarne uw telefonische, schriftelijke of mondelinge reacties naar ir M. D. Northolt, Herenlaan 27, Zeist, tel. 11271, of naar mevrouw Kuiper-Verkuyt, Platolaan 26, Zeist, tel. 15490,

Commissie Planologie S-8 ter discussie

De raadscommissie voor planologie heeft gisteravond uitvoerig gediscussieerd over de eventuele aanleg van de provinciale weg S-8. Dit naar aanleiding van tussentijdse rapporteringen, waarop het commentaar van de raadsleden werd gevraagd. Medio augustus hoopt de „Werkgroep S-8” die bestaat uit ambtelijke deskundigen en die nauw contact onderhoudt met deskundigen uit de burgerij, een definitief rapport uit te brengen, op grond waarvan de discussie meer concreet tot besluitvorming gevoerd kan worden.

Openbaar vervoer

In het kader van de eventuele aanleg van de S-8 werd van verschillende zijden het openbaar vervoer ter sprake gebracht. Gesteld werd dat een afname van het aantal auto's te verwachten zou zijn en dat een mentaliteitsverandering bij het publiek ten gunste van het openbaar vervoer een weg als de S-8 overbodig zou kunnen maken.

R-12

Uit het verloop van de discussie bleek dat de Rijkswaterstaat overweegt om de aansluiting bij Driebergen op de Rijksweg-12 af te sluiten als de S-8 gereed is.

Alternatief

Algemeen werd er door de commissieleden bij de „Werkgroep S-8” op aangedrongen om ook te speuren naar alternatieven voor de S-8, zodat voor de raad mettertijd een zekere keuzemogelijkheid aanwezig zal zijn.

Gezamenlijke Werkgroepen S 8 klossen in pe

In verband met het voornemen van de gem. Zeist om fase II van Zeist-west te realiseren (met hantering van art.19 R.O.)

hebben de Gez.werkgroepen S 8 zich op 14 april in een brief tot de gemeenteraad gewend. Aangezien de brief 9 kantjes beslaat kunnen we hier niet meer dan uiteraarsummier enkele punten eruit lichten.

De werkgroepen hebben grote bezwaren tegen het feit dat via art. 19 van de wet op de Ruimtelijke Ordening allerlei ontwikkelingen plaatsvinden waarbij de vereiste inspraakmogelijkheden van de bevolking uitgehold worden. Weliswaar zijn de werkgroepen van mening dat de oplossing van het woningprobleem in Zeist niet vertraagd mag worden (zij dienden daarom geen bezwaarschrift in tegen de vergunningverlening en ontheffing i.v.m. fase II van Zeist-west) maar zij vrezen dat bij de uitvoering van deze plannen, gezien b.v. het ontworpen wegenplan voor Zeist-west, regelrecht wordt toegewerkt naar de aanleg van de S 8. Zij verzoeken daarom de gemeenteraad, nu G.S. hebben gezegd dat een hernieuwde bezinning op de S 8 nodig is, het uitbreidingsplan Zeist-west te toetsen aan de nieuwe ontwikkelingen en inzichten op het gebied van ruimtelijke ordening en de waardering van zowel bevolking als wetenschappers voor het open gebied tussen Zeist, Bunnik en Utrecht.

De gez.werkgroepen S 8 menen dat snelle groei van Zeist, Bunnik en Driebergen niet te rijmen valt met het streven van de provincie naar het behoud van het waardevolle gebied van de Heuvelrug en stroomgebied van de Kromme Rijn. Ze dringen erop aan dat een harmonieus regionaal beleid uitgestippeld wordt, waarbij de opvang van woning- en kantoorbehoeften in minder kwetsbare gebieden geschiedt.

Voor informatie: Milieuzorg Zeist, Platoonlaan 26 (15490) of M.D.Northolt, Kersbergenplein 3.

Tòch inspraak voor werkgroepen S 8 bij GS

Overleg over omstreden weg S 8

lit een verklaring van Gedeputeerde Staten van Utrecht en de gezamenlijke werkgroepen S 8, blijkt dat er toch nog een mogelijkheid is om inzake de aanleg van deze weg te komen tot een inspraak-procedure. Misverstanden en communicatie-stoornissen zijn hiermee dan uit de wereld geholpen.

Op verzoek van de voorzitter van de gezamenlijke werkgroepen S 8 heeft op 5 februari 1973 een gesprek plaatsgevonden tussen de heer C. H. Letschert, lid Gedeputeerde Staten van Utrecht, en een delegatie, bestaande uit vertegenwoordigers van de Stichtse Milieufederatie en de gezamenlijke werkgroepen S 8.

Het gesprek betrof de eerder in een brief d.d. 13 januari 1973 aan de heer Letschert kenbaar gemaakte bezwaren tegen de formulering en de wijze van tenuitvoerlegging van het onderzoekprogramma, waartoe Gedeputeerde Staten naar aanleiding van het rapport „Geen S 8 ook uw belang” van de particuliere werkgroepen hadden besloten.

Veel van deze bezwaren bleken tijdens het gesprek terug gebracht te kunnen worden tot misverstanden, veroorzaakt door het niet ontvangen van een op 4 januari 1973 door de provincie verzonden uitnodiging voor het gedachtenwisseling juist over die punten, waartegen de bezwaren van de gezamenlijke werkgroepen zich richtten.

Tijdens het gesprek heeft de heer Letschert uiteengezet, dat de provincie bereid was en is om:

— de gezamenlijke werkgroepen S 8 inspraak te verlenen ten aanzien van de samenstelling en formulering van het onderzoekprogramma en de voor tenuitvoerlegging te hanteren methodiek. Daarbij zullen o.m. alternatieven — zoals beperking autoverkeer en

bevordering openbaar vervoer — betrokken worden.

— de ambtelijke advieswerkgroep, waaraan deze tenuitvoerlegging is opgedragen, ad hoc te versterken met een vertegenwoordiger van het openbaar vervoer en een vertegenwoordiger van het Rijksinstituut voor Natuurbeheer.

— de gezamenlijke werkgroepen S 8 gelegenheid te bieden tussentijds kennis te nemen van de voorlopige resultaten van een of meer onderdelen van het onderzoekprogramma en daarover met de ambtelijke advieswerkgroep van gedachten te wisselen.

De taak van deze ambtelijke advieswerkgroep beperkt zich overigens tot het objectief beantwoorden van de vraagpunten, die blijken de eerdere discussies bij bestuurders en particuliere werkgroepen nog leven en omvat derhalve niet een uitspraak over de noodzaak van deze of gene oplossing.

De Stichtse Milieufederatie en de gezamenlijke werkgroepen S 8 beschouwen hun aanvankelijke bezwaren hiermede ondervangen. Zij achten de geschapen inspraakmogelijkheden even aantrekkelijk als origineel en zullen hieraan hun medewerking gaarne verlenen.