



Utrecht, 20 februari 1970.
Achter St. Pieter 20.
Tel. (030) 2 16 12.

Afdeling 2B

Nr. 735/513

Onderwerp:
Secundaire weg 6 Bilthoven-
Rhenen.

Aanleg gedeelte Huis ter
Heide-Woudenbergsestraat
onder Zeist.

- a. Aan de aanwonenden van de Wouden-
bergsestraatweg (ged.) Krakeling-
weg en Oude Woudenbergsezandweg
onder Zeist.
- b. Zie bijgaande adreslijst.

*1. recreatieve sferen.
2. de camping sferen.*

Op 13 november jl. heeft onder leiding van het lid van ons college de heer A.C. Verhoef, over nevenbedoeld plan een gedachtenwisseling plaatsgevonden tussen de ontwerpers van het plan en de terzake geïnteresseerde particulieren.

Voor de grote mate van belangstelling alsmede de prett-ige wijze waarop daarbij kon worden gediscussieerd zijn wij erkentelijk. Bij een wegobject als het onderhavige zijn nu eenmaal tal van belangen gemoeid en een rechtstreekse inbreng van particuliere zijde stelt de terzake verantwoordelijke instantie ongetwijfeld in staat deze belangen beter te onderkennen en in hun onderlinge verhouding af te wegen.

Overeenkomstig de tijdens de bijeenkomst gedane toezegging zijn de gemaakte opmerkingen en suggesties door de provinciale waterstaatsdienst nader onderzocht en aan ons college ter beslissing voorgelegd. Wij kunnen dienaangaande thans het volgende berichten.

Tracé van de weg.

Zoals tijdens de bijeenkomst is uiteengezet heeft de onderhavige wegaanleg ten doel het hoofdwegenstelsel van de kern Zeist en daarnaast het regionaal wegennet in verbinding te brengen met de in aanleg zijnde rijksweg 28 Utrecht-Amersfoort.

Voor een verwezenlijking van deze doelstelling is het gewenst de weg met een zo gering mogelijke aantasting van de kern toch zo kort mogelijk daarlangs te leiden, opdat rechtstreekse verbindingen met het stedelijke hoofdwegennet mogelijk zijn. Eenzelfde beloop verdient voorts aanbeveling ter sparing van het ten oosten van de kern Zeist gelegen bosareaal.

Uitgangspunten zijn voorts een ligging zoveel mogelijk in het verlengde van de bestaande Dolderseweg en een kruising met de rijksweg 28 op een in verkeerstechnisch opzicht voldoende afstand van de onder Soesterberg geprojecteerde aansluiting op de rijksweg 28.

Voor wat de inrichting en vormgeving van de weg betreft, dient voorts rekening gehouden te worden met naar verwachting vrij hoge verkeersintensiteiten zodat de weg als auto-weg dienst moet kunnen doen. Dit brengt o.m. met zich dat aan-

sluitingen van zijwegen en particuliere uitritten zoveel mogelijk beperkt moeten worden, voor langzaam verkeer andere verbindingen mogelijk moeten zijn en tenminste op de aansluitingspunten over twee rijbanen beschikt moet kunnen worden.

Uitgaande van deze ontwerp-eisen is in overleg en samenwerking met Rijkswaterstaat alsmede de gemeente Zeist het getoonde plan opgesteld.

Tegen deze achtergronden dienen o.i. ook de gesuggererde alternatieve oplossingen te worden gezien.

Ten aanzien van het voorgestelde tracé via de reeds in de bossen aanwezige Oude Woudenbergse zandweg dient dan te worden geconstateerd dat een dergelijk beloop een bijzonder ernstige aantasting en doorsnijding van het bosareaal met zich zou brengen en daarenboven de verbinding te veraf van de kern Zeist zou komen te liggen. Voor Zeist zou slechts één aansluitpunt mogelijk zijn hetgeen een evenredige verzwa- ring van de druk op het stedelijk wegennet zou veroorzaken.

Een tracering van de weg direct oostelijk van de sport- terreinen is ook bij het voorbereidend overleg met Rijkswater- staat en het gemeentebestuur al grondig gezien. Deze mogelijk- heid diende echter verworpen te worden omdat dit een vrij aan- zienlijke schadesnijding alsmede een beperking van de uitbrei- dingsmogelijkheden voor de sportvelden met zich zou brengen en tevens het bosgebied zou aantasten.

Een beloop via de bestaande Krakelingweg heeft voorts - afgezien van de vrij forse ingreep in de bestaande laanbe- planting - als bezwaar dat de oostelijk langs deze weg aanwezige woningen geïsoleerd van de bebouwingkern komen te liggen en voorts op de hoofdrijbaan zouden moeten uitwegen.

Laatstgenoemd bezwaar treedt eveneens op indien de provinciale weg westelijk van de Krakelingweg zou worden aange- legd. Daarenboven zouden enige panden moeten worden geamoveerd en zou het Zeisterbos worden aangetast.

Op grond van bovenstaande overwegingen zijn wij van oordeel dat aan het ontworpen tracé de voorkeur dient te worden gegeven.

Plaats en vormgeving van het aansluitingspunt op rijksweg 28.

In het bovenstaande is reeds stilgestaan bij de plaats van het aansluitingspunt op rijksweg 28. Ten aanzien van de vorm- geving van dit punt heeft eveneens een uitvoerig overleg met de gemeente Zeist en Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Daarbij is mede op grond van prognoses voor de onderscheidene te verwerken verkeersstromen, de voorkeur uitgegaan naar een z.g. onvolledig klaverblad met aparte aansluitingen voor de naar verwachting ver uitspringende verkeersstroom van en naar Zeist.

Een rotonde zou inderdaad een geringer grondoppervlak eisen, doch - naar de ervaringen elders leren - schiet een dergelijke oplossing, zodra omvangrijke verkeersstromen van verschillende omvang verwerkt dienen te worden, qua verkeers- veiligheid en capaciteit tekort. Deze oplossing is naar wij begrepen hebben in de rijksweg 22 ten zuiden van de stad Utrecht dan ook min of meer noodgedwongen gekozen.

Echter ook een dergelijke oplossing zou een aanslui- ting van de Bergweg achter langs de Gerofabriek niet mogelijk

maken omdat daarvoor de ruimte tussen de fabriekspanden, de westelijk aangrenzende opstallen alsmede de rijksweg 28 ten enenmale onvoldoende is.

Bereikbaarheid en aanpassing van de sportterreinen.

In verband met het door de grondeigenaar alsmede de sportverenigingen geuite verlangen de route naar de sportterreinen via het tunneltje halverwege de Verlengde Slotlaan en de Prof. Lorentzlaan ook voor autobussen bruikbaar te doen zijn, is dezerzijds nagegaan wat daarvoor de consequenties zullen zijn.

Voor vergroting van de doorrijhoogte staan twee mogelijkheden open t.w. een verhoging van het tunneldak of een verlaging van de tunnelvloer.

In het eerste geval zou het weglichaam voor de hoofdrijbaan aanmerkelijk moeten worden opgehoogd, hetgeen - tenzij de weg over de volle lengte op een dijklichaam wordt aangelegd - de wegbelijning ongunstig zou beïnvloeden (er ontstaat een bult in de weg waardoor de automobilist het zicht op de voor hem liggende weg ten dele benomen wordt waardoor de op korte afstand gelegen gelijkvloerse kruispunten niet tijdig in zicht komen).

In het andere geval zou - tenzij genoeg genomen wordt met vrij steile hellingen - zowel de Krakelingweg als de oostelijke parallelweg over vrij grote afstand ingegraven moeten worden met ter weerszijden waterdichte betonnen keerwanden, terwijl zowel de tunnel als de toeleidende weggedeelten in verband met de ligging beneden het grondwaterpeil volledig bemalen zouden moeten worden.

In beide gevallen dient er voorts op gerekend te worden dat de thans op globaal f 300.000,- geraamde aanlegkosten van de tunnel het twee à drievoud zullen gaan belopen.

Bij een beoordeling van de vraag of de hierboven genoemde onvolkomenheden in technisch en esthetisch opzicht alsmede de niet onaanzienlijke meerkosten in voldoende mate gerechtvaardigd worden, dient o.i. dan mede in aanmerking genomen te worden dat slechts een beperkt aantal autobussen voor de sportvelden is bestemd en de route via de gelijkvloerse aansluiting van de Woudenbergsestraatweg en de oostelijke parallelweg daarvoor een alleszins acceptabel alternatief vormt, zeker nu het merendeel van die autobussen van elders zal komen en derhalve laatstbedoeld aansluitingspunt rechtstreeks via de toekomstige hoofdwegenstructuur zal kunnen bereiken.

Een en ander tegenover elkaar stellende, zijn wij dan ook van mening dat geen voldoende aanleiding aanwezig is om het ontwerp in dit opzicht te wijzigen.

De nieuwe en afzonderlijke toegangsroute voor autobussen zal wellicht in de beginperiode enige aanpassing vergen, het wil ons echter voorkomen dat hierin door het stellen van verwijzingsborden op voldoende wijze kan worden voorzien.

Voor wat de plaats van de tunnel betreft zij ten slotte aangetekend dat ook bij een beperkte doorrijhoogte enige verlaging van de Krakelingweg nodig is. Dit is zonder ernstige en kostbare aantasting van bebouwde percelen - waaronder het kindertehuis Bethanië - slechts mogelijk bij een situering halverwege de Verlengde Slotlaan en de Prof. Lorentzlaan.

Alhoewel getracht is de ter plaatse aanwezige sportaccommodatie zoveel mogelijk te ontzien, is niet uitgesloten dat deze enige aanpassing aan de nieuwe wegsituatie behoeft. In het kader van de grondverwerving door de provincie zal nader kunnen worden gezien of en zo ja in hoeverre de kosten daarvan voor rekening van de provincie behoren te komen. Wij zouden de desbetreffende grondeigenaren alsmede de sportverenigingen thans echter al in overweging willen geven in onderling overleg na te gaan wat die aanpassing dient te omvatten en de provinciale waterstaatsdienst daarmede in kennis te stellen.

Aantasting en bereikbaarheid terreinen Bouwmaterialenhandel Hagens.

Van deze terreinen zal inderdaad een aanmerkelijk deel voor de wegaanleg nodig zijn. Uiteraard zal hiervoor een redelijke schadeloosstelling worden geboden.

In de bereikbaarheid van het resterende terrein wordt o.i. op voldoende wijze voorzien door de gelijkvloerse aansluiting van de Woudenbergsestraatweg en de oostelijke parallelweg.

Sparing achtertuinen van de woningen aan de Krakelingweg.

Grondstroken van deze achtertuinen zijn nodig om het wegtracé een vloeiend beloop te kunnen geven en tevens de nodige voorzieningen ten aanzien van de afwatering te kunnen treffen.

Vermoedelijk zal echter door een versmalling van de onderberm met een geringere oppervlakte kunnen worden volstaan.

Aansluiting Ericaweg-noordzijde.

De geprojecteerde wijze van aansluiting van de Ericaweg op de hoofdrijbaan van de provinciale weg ter hoogte van de kruising met de Soesterbergsestraatweg, tast inderdaad het voorterrein van het ter plaatse gelegen landhuis aan. Deze wijze van aansluiting is echter noodzakelijk omdat de kruising met de Soesterbergsestraatweg van verkeerslichten zal worden voorzien en daarvoor een ruime opstelstrook nodig is.

Met het vorenstaande hebben wij getracht een zo volledig mogelijk uitsluitsel te geven op de naar voren gebrachte bemerkingen en suggesties.

Wij verhalen ons niet dat dit uitsluitsel voor sommige belanghebbenden, die op zich ongetwijfeld behartenswaardige belangen hebben bepleit, enigermate teleurstellend is. Wij vertrouwen dan echter gaarne dat de onderhavige gedachtenwisseling bijgedragen zal hebben tot het inzicht dat bij het treffen van de verkeersvoorzieningen, waartoe het groeiende autopark nu eenmaal noopt, een aantasting van andere belangen in veel gevallen onvermijdelijk is.

Wij hebben thans tevens besloten tot definitieve vaststelling van de onderhavige plannen. Voor zover zulks in het kader van de van rijkswege te verrichten werken nog niet is geschied, zal nu op korte termijn een voorstel tot verkoop aan de desbetreffende eigenaren worden gedaan.

Om te voorkomen dat tijdverlies optreedt indien

onverhoopt met een of meer eigenaren een overeenstemming in der-
minne niet mogelijk blijkt, zal - zoals gebruikelijk - gelijk-
tijdig een koninklijk besluit worden aangevraagd waarbij de
provincie de bevoegdheid wordt verleend zo nodig te onteigenen
met een vaststelling van de schadeloosstelling door de onafhan-
kelijke rechter. In het kader van de totstandkoming van boven-
bedoeld koninklijk besluit zullen de grondeigenaren en andere
belanghebbenden vooraf opnieuw in de gelegenheid worden gesteld
schriftelijk of mondeling bezwaren tegen het plan als zodanig
in te brengen. De daarvoor ten gemeentehuize te beleggen hoor-
zitting zal tijdig tevoren in de plaatselijke pers worden aan-
gekondigd.

Gedeputeerde staten van Utrecht,

A. den Rand Voorzitter.
W. J. J. , io.-griffier.

Milieuzorg Zeist e.o.

antwoordt Prov. over S-6



KIJK op
de wereld

Cyprus

Aartsbisschop Makarios zit als president van de onafhankelijke staat Cyprus niet zo erg gemakkelijk. Het is de bedoeling dat hij een vreedzame samenleving sticht waarin de burgers van Griekse en van Turkse afkomst beide rustig kunnen leven en vanuit Griekenland en vanuit Turkije wordt scherp toegezien op zijn beleid. En in geen van beide landen is men erg tevreden: spanningen tussen de Griekstalige meerderheid en de Turkse minderheid bestaan nog steeds en nog steeds moet een V.N.-corps ervoor zorgen dat het niet helemaal mis gaat.

Nu hebben de Griekse kolonels en hun Turkse collega's geen behoefte aan ruzie, die prompt zou losbarsten als op Cyprus een staatsgreep gepleegd werd door een groep die de „cnosis" verwelkomt: de volledige aansluiting bij Griekenland. Daarom is men noch in Athene, noch in Ankara erg blij met het feit dat de Griekse generaal Grivas, Cyprioot van geboorte, klandestien op het eiland verblijft waar hij al eerder als aanvoerder van guerrilla-strijders beroemd en berucht was.

Grivas is zeker geen goede vervanging voor Makarios, daarover verschilt men in Athene en Ankara niet van mening, hoe graag men Makarios ook ziet verdwijnen. Maar Makarios is niet iemand die je zonder meer aan de kant schuift. Er zijn aanslagen op hem gepleegd en hij kan best gelukkig hebben in zijn vermoeden dat Grivas' mannen er de hand in hebben gehad. En dat Grivas onvindbaar is kan heel goed komen doordat zijn collega's hem beschermen: dat zijn de Griekse officieren die krachtens overeenkomst het kader vormen voor de Nationale Garde van Cyprus.

Al te veel vertrouwen in die garde heeft Makarios daarom ook niet en een privé-legertje zou hem niet onwelkom zijn. Het schijnt dat hij met geld uit de kas van zijn kerk een schip vol wapens van de Tsjechen heeft gekocht en nu van zijn aartsbisschoppelijk paleis een arsenaal heeft gemaakt. Als Grivas iets probeert, al dan niet met de Nationale Garde, kan Makarios met zijn gewapende getrouwen daar iets tegen beginnen.

Van zijn kant niet onlogisch, maar een vierde groep gewapenden naast de garde, de Turks-Cyprioten en Grivas' guerrillastrijders, dat geeft geen reden om te geloven dat

Betreft aanleg gedeelte S 6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg

Zeist, 8 februari 1972

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief aan ons, waarin u de noodzaak van de wegen S 6 en S 8 uitlegt, verzoecken wij u beleeft aandacht te schenken aan enige argumenten, die tegen de aanleg van de S 6 pleiten onder voorlopige terzijdestelling van de problematiek rond de S 8.

Wij hebben deze argumenten verdeeld in vijf categorieën.

1. Verkeerstechnische argumenten tegen de veronderstelde noodzaak van het gedeelte van de S 6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg onder Zeist.

2. Verkeerstechnische argumenten tegen de ontworpen constructie van het bijbehorende klaverblad.

3. Bezwaren tegen de S 6 uit oogpunt van recreatie en natuurbescherming.

4. Bezwaren tegen de S 6 wegens de gevolgen voor de woonkernen alsmede enkele algemene beschouwingen.

5. Door ons gedachte alternatieven.

Verkeerstechnische argumenten tegen de veronderstelde noodzaak van het gedeelte van de S6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg.

1.1 Volgens de publicatie „Verkeerswaarnemingen juni 1970 — juli 1971 in de gemeente Zeist" bedraagt het huidige verkeer op de Prins Alexanderweg 7690 auto's per dag.

1.2 De prognose voor 1980 van het verkeer op de S 6 is 12000 voertuigen per dag.

1.3 Een nadere bestudering van de onder 1.1 genoemde publicatie leert ons, dat de huidige verkeersstroom van en naar het noorden via de Prins Alexanderweg samengesteld is uit vier voedingswegen:

a. de **hoofdstroom**; dit is de **Boulevard**. Geeft een totaal van 5640 auto's, waarvan er minstens 4000 Zeist verlaten, resp. binnenkomen via de Prins Alexanderweg.

b. de **Bergweg**. Geeft een totaal van 2240 auto's, waarvan ook het overgrote deel de onder a. genoemde route zal volgen.

c. de **Dijnselburgerlaan**. Hiervan zal slechts een gedeelte de onder a. genoemde route volgen, de rest

willen trekken is, dat het weggedeelte tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg onder Zeist verkeerstechnisch niet alleen overbodig, maar ook ongewenst is.

3. **Bezwaren tegen de S 6 uit het oogpunt van recreatie en natuurbescherming.**

Bij de behandeling van de verschillende tracées heeft men voortdurend gewezen op de fraaie laanbeplanting van de Krakelingweg. Dit wekt wel onze verbazing, aangezien in andere gevallen de beplanting toch ook plaats moest maken voor jongere boompjes, zoals op de Boulevard en de Dolderseweg.

Wat is erger? Dat er langs de Krakelingweg enkele tientallen bomen van de laanbeplanting sneuvelen of dat duizenden bomen in het bos geofferd zullen worden?

Echter, onder 5. zullen wij nog nader ingaan op de mogelijkheid de laanbeplanting ondanks tracering via de Krakelingweg te behouden.

Zal de Krakelingweg haar fraai uiterlijk geheel kunnen behouden omdat de tracering achterlangs gepland is?

Bij aanleg van de S 6 achterlangs de Krakelingweg moet een stuk tussen Verlengde Slotlaan en Laantje zonder End gereconstrueerd worden i.v.m. onderdoorgangen. Dit zal een aanzienlijke aantasting betekenen van de Krakelingweg. Bovendien heeft de huidige Krakelingweg in het wegenstructuurplan de functie van gordelweg toegedacht gekregen en zal deze weg toch gereconstrueerd moeten worden om het probleem van de gevaarlijke uitritten op te lossen. De Krakelingweg zal in de toekomst dus altijd veranderingen moeten ondergaan.

Het is verbazingwekkend, hoe gemakkelijk met het woord „milieu" omgesprongen wordt. Men spreekt van een strook dennebos, die geofferd moet worden. In werkelijkheid gaat het hier om een mooi stuk heuvelachtig terrein met een flink achterland (12 ha plus 7.1 ha voor de ventweg, die de terreinen van Hagens, de Krakeling en de Petrus Wertheimstichting en de bossen moet gaan ontsluiten, deze weg is bij tracering via de Krakelingweg niet nodig) tegenover een gering stuk van het Zeister Bos met een weinig waardevol bomenbestand.

Eén van de argumenten, die ge-

eenmaal ligt van Bilthoven tot Rheenen, één van de mooiste trajecten zijn, die men per auto volgen kan en derhalve verkeersaanzuigend werken.

De natuur, die er tussen ligt, is echter versnipperd en waardeloos geworden.

Een weg komt tot stand na verkeersstellingen en prognoses, die met deze tellingen in verband staan.

Politici denken helaas maar al te vaak, dat verkeersstudies voorstellingen leveren, waar zij rekening mee moeten houden. Zij zien dikwijls niet, dat verkeersstudies alleen maar aan kunnen geven, wat de gevolgen van één bepaalde wijze van beleid zouden kunnen zijn.

Zal echter het verkeer altijd maar toenemen of zal eens een evenwichtssituatie bereikt worden?

Wij zien b.v. dat in het afgelopen jaar de autoverkoop gedaald is met 6.8%. Niemand weet, of die daling zich zal voortzetten of dat het een tijdelijk verschijnsel is.

Nederland heeft nu al de grootste dichtheid aan auto's per vierkante km van de gehele wereld (ruim 60 km²).

Enkele gegevens van de S 6 volgens het huidige tracé:

Lengte 1.8 km. Er komen twee halfhoge onderdoorgangen, er komt een viaduct over de Rijksweg 28. Aantal rijstroken: 4 van 7.10 m breedte, een brede middenberm. Parallelwegen zijn tevens ontworpen.

Breedte van het wegprofiel: van 150 meter via 90 meter naar 140 meter tussen de halfhoge doorgangen en verder aflopend naar 35 meter.

Gemiddelde breedte 65 meter. Afmetingen onvolledig klaverblad: 400 maal 600 meter, kosten exclusief viaduct minimaal f 4.000.000. Langs de weg moet een strook vrijgehouden worden van beplanting o.m. uit „milieuhygiënische (sic) overwegingen". Het klaverblad, zoals ontworpen, kost 24 ha bos.

DE S 6 ZAL IN ZIJN HUIDIGE TRACERING BEKOSTIGD WORDEN DOOR DE PROVINCIE.

Een tracée via de Krakelingweg zal wellicht offers van de gemeente vragen.

TOCH ZAL DE GEMEENTE VAN ZEIST IN DIT GEVAL EN BESLISSING MOETEN NEMEN, DIE UITGAAT BOVEN TIJDLIJK FINANCIËL BELANG.

Wat is het belang van randwegen?

Het totaal aantal auto's genoemd onder a. b. en c. benadert het aantal auto's, dat over de Prins Alexanderweg gaat. Het verschil komt dus op rekening van de

d. Krakelingweg, die dus een zeer geringe bijdrage levert aan de onder 1.1 genoemde verkeersstroom. Aangezien het onder d. genoemde verkeer bovendien voor een groot deel lokale bestemming zal hebben en niet via een eventueel aan te leggen S 6, maar via de bestaande Krakelingweg zal blijven verlopen en aangezien er geen reden is om aan te nemen, dat het restant, waarvoor de S 6 wel voorkeursroute zou zijn, in de toekomst sterk zal toenemen, volgt hieruit, dat de noodzaak de S 6 hier aan te leggen niet is aangetoond.

2. Verkeerstechnische argumenten tegen de voorgestelde constructie van het onvolledig klaverblad Rijksweg 28 — S 6.

2.1 Het thans bestaande ontwerp geeft een onvolledig klaverblad te zien, waarin een 5e poot is ingewrongen (zie 5.1, 5.2 en 5.3 op bijlage).

Juist deze 5e poot is de belangrijkste verbindingsweg tussen Rijksweg 28 en Zeist en zal in verhouding tot de zuidelijke poot (d.i. S 6 richting Woudenbergseweg) een veel groter verkeersaanbod krijgen.

M.a.w. het klaverblad zoals ontworpen, beschouwt de zuidelijke poot (S 6 richting Zeist) als één van de hoofdtakken van het wegenknooppunt, waaraan het verkeer, komende van de Verlengde Bergweg zich zo goed mogelijk moet aanpassen. Verkeersstellingen hebben aangetoond, dat de hoofdstroom van het verkeer juist via de Verlengde Bergweg zal gaan.

De hoofdstroom moet zich dus aanpassen aan een onbelangrijke nevenstroom via een gelijkvloerse kruising („Staphorster“), al of niet met verkeerslichten. Dat hierdoor het verkeer over de Verlengde Bergweg sterk gehinderd wordt, spreekt vanzelf. De conclusie, die wij uit 1. en 2.

woners van de Krakelingweg bij tracering via deze weg afgesloten raken van het centrum van Zeist.

Deze isolering valt wel mee, zolang de weg twee rijstroken heeft. Gezien het geringe verkeersaanbod zal een eventueel gereconstrueerde Krakelingweg een vrij rustige straat worden, met uitzondering misschien in de weekends, op zondagmiddagen.

Ongetwijfeld zal een S6 de gemotoriseerde dagrecreatie in de Utrechtse Heuvelrug stimuleren.

Maar anderzijds zijn deze wegen schadelijk voor andere vormen van toerisme wandelen, fietsen, verblijfsrecreatie en de steeds grotere behoefte aan de z.g. stilte-recreatie, waarvoor de Utrechtse Heuvelrug met zijn (nog) uitgestrekte natuurgebieden in de eerste plaats waardevol is. Wegen zullen in deze gebieden de stilte in de verre omtrek verstoren.

De behoefte aan recreatie en stilte wordt bij de moderne mens steeds groter. Ook de bezitter van de auto kent deze behoefte. En hoewel de moderne mens gaarne auto rijdt, begint ook bij vele autobezitters de wens op te komen niet onze laatste restjes natuur en leefbaarheid en recreatiegebieden op te offeren aan de wegeaanleg. De wel eens gheoorde demagogisch aandoende argumentatie „de meerderheid van het volk heeft een auto en wil dus wegen“ is daarom niet steekhoudend.

Gevolgen van wegeaanleg in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug zijn beschreven in het helaas uitverkochte rapport van dr. F. de Soet, waarvan wij een uittreksel bijvoegen.

4. Bezwaren tegen de S6 wegens de gevolgen voor de woonkernen alsmede enkele algemene beschouwingen.

Hoe is men op het idee van de S 6 gekomen?

In de eerste plaats valt op, zo lezen wij, dat niet met zekerheid gezegd kan worden, wie het initiatief tot de aanleg van de P 4, later S 6, heeft genomen.

Nochtans mag er van uit worden gegaan, dat het initiatief is genomen door de Provincie in het kader van de voorbereidingen voor de aanleg van de Rijksweg 23, later 28.

Uit de ontwikkelingen blijkt, dat nu eens de S 6 van provinciaal belang, dan weer van primair belang voor Zeist genoemd wordt. Blijkbaar zijn de meningen daarover verdeeld.

In de verschillende stukken over de S 6 lezen we, dat 2/3 van het te verwachten verkeer op de S 6 relatieverkeer met Zeist zal zijn. Dit 2/3 deel brengt dus geen verlichting voor het Zeister wegenet. Als de S 6 van provinciaal belang zou zijn, is het niet geloofwaardig, dat geen plannen zouden bestaan de S 6 in de richting Woudenberg te verbreden, als dit onder Zeist wel zou moeten gebeuren.

Ongetwijfeld zal de S 6, als hij er

verkeer op snel mogelijk buiten de kernen te leiden (Leidsebaanrapport blz. 28). Zou dit betekenen, dat dan ook werkelijk alle particulier vervoer uit de binnen de randwegen liggende kern gebannen wordt, dan zouden wij ons met dit denkbeeld kunnen verenigen.

Helaas menen de meeste bestuursorganen, dat de auto ruim baan moet hebben en zo maken dan de randwegen noodzakelijk:

1. een ingewikkeld en uitgebreid stadswegencomplex met hoofdwegen met een dwarsprofiel van 2 maal 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm,

2. veroorzaken zij door lawaai, gevaar en stank overlast aan de bewoners van de buitenrand, en

3. belemmeren zij het contact van de stadsbewoner met de hem omringende natuur.

Dergelijke wegensels, als onder 1. genoemd degraderen de woonomgeving en maken van steden een vlechtwerk van VERKEERSRIOLEN.

Hierdoor zal het stadsverkeer mogelijk worden, maar de stad ONMOGELIJK (prof. ir. H. M. Goudappel).

In dit verband geloven wij dus niet, dat de S 6 een ontlasting van het Zeister wegenet te zien zal geven.

5. Behalve de alternatieven genoemd door b.v. de Leidse Baan als:

1. afremming van de groei van de vervoersbehoefte.

2. het geven van een voorrangspositie aan het openbaar vervoer,

3. een directe bescherming van de woongebieden tegen doorgaand verkeer, zoals die beschreven zijn in de Leidse Baanrapport, willen wij u wijzen op enkele speciaal voor de S 6 mogelijke alternatieven:

- 5.1 Er komt een weg van twee rijstroken, gescheiden door een niet al te brede middenberm, waarin de bomen gespaard blijven. Dit is belangrijk i.v.m.

- a. filterende werking t.a.v. door auto's veroorzaakte luchtvervuiling,

- b. het sterk verminderde risico van verblinding door het licht van tegenliggers tijdens de avond en nacht.

- 5.2 Deze weg sluit aan op de Krakelingweg ter hoogte van Verlengde Slotlaan of Oude Woudenbergsewandweg, enerzijds en op de Rijksweg 28 anderzijds.

- 5.3 De huidige Krakelingweg wordt gehandhaafd als eenrichtingsrijbaan.

- 5.4 De rijbaan in tegenstelde richting wordt aangelegd hieraan evenwijdig aan de kant van het Zeister Bos.

- 5.5. De laanbeplanting blijft hierbij gehandhaafd. Hierbij kan een rij bomen fungeren als middenbermbeplanting tussen onder 5.3 en 5.4 genoemde banen.

- 5.6 De ventweg komt te liggen aan de kant van de huizen van de Krakelingweg. Dit zal ten koste gaan van een deel van de voortuinen van de bewoners van de

zo te ras. ... daar dat de Griekse regering Makarios de duimschroeven heeft aangelegd: wapens inleveren bij de Nationale Garde of bij de V.N., anders zul je wat beleven. Het is een duidelijk dreigement desnoods met behulp van duivel Grivas beëlzebub Makarios uit te drijven. Wat het opzij zetten van Makarios betreft zullen de Turken de Grieken rustig hun gang laten gaan. Om dan misschien vervolgens het eiland maar liever op te delen in onderling overleg. Niet dat dit zonder meer zal gaan: bijv. de Sowjet-unie heeft zich garant gesteld voor de Cyprische onafhankelijkheid en die zal zich er dan mee moeten bemoeien. Het lijkt er veel op dat Cyprus nog zeer lang als een soort tijdbom in de Middellandse Zee zal fungeren.

Krakelingweg.

Hierbij gelieve u rekening te houden met drie dingen:

- a. de genoemde voortuinen zijn zeer groot, dit verlies is dus niet zo verschrikkelijk, vooral als men b. dit verlies compenseert door de achtertuinen van de bewoners te

vergroten met een stuk, dat aan de achterliggende bossen wordt onttrokken.

- c. de bewoners hebben altijd geweten, dat de Krakelingweg verbreed of gereconstrueerd moest worden, dit staat bij verschillenden in het huur- of koopcontract. Wat het klaverblad betreft, als de S 6 niet de capaciteit krijgt, die u voorstaat, zal ook hier natuur gespaard kunnen worden.

Wij hopen u nog tijdig een alternatief plan hiervoor te kunnen tonen.

Wanneer een intensivering van het verkeer op de Krakelingweg te verwachten valt en men dit verkeer wil opvangen, maar de toename ervan niet wil intensiveren, ligt het voor de hand, dat men niet direct overgaat tot de aanleg van de door ons gedachte weg:

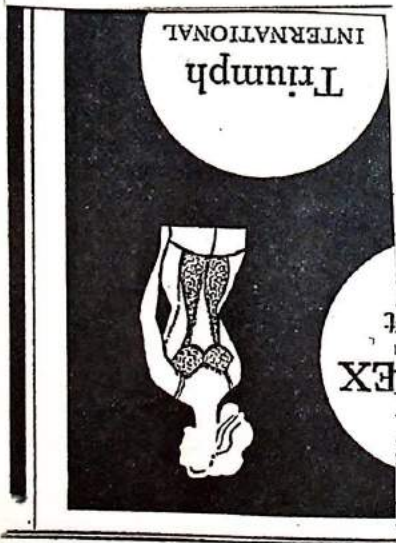
- a. men wacht rustig af, hoeveel verkeer de Krakelingweg kan verwerken. Als richtlijn zou bovendien kunnen gelden een op grond van proeven door de Technische Hogeschool van Delft opgestelde norm, die voor een weg als de Krakelingweg een capaciteit aangeeft van 9000 voertuigen per etmaal oftewel 900 voertuigen per uur.

- b. men maakt nu reeds plannen voor de toekomst, maar hoopt, dat deze plannen geen werkelijkheid behoeven te worden. In de tussentijd zal men trachten bus-, fiets- en railvervoer te bevorderen.

Wij hopen, dat u uit bovenstaande begrepen hebt, dat wij ernstige bedenkingen hebben tegen de aanleg van het gedeelte van de S 6, onder Zeist, maar ook tegen een gehele aanleg van de S 6 tussen Bilthoven en Rhenen. Wij verzoeken u met onze bezwaren rekening te houden.

Met de meeste hoogachting,

W. H. Kuiper-Verkuyl,
secretaresse.



WE ZEISTER COURA

Milieuzorg Zeist e.o.

antwoordt Prov. over S-6

21 Feb 1972

Betreft aanleg gedeelte S 6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg

Zeist, 8 februari 1972
Geacht College.

Naar aanleiding van uw brief aan ons, waarin u de noodzaak van de wegen S 6 en S 8 uitlegt, verzoecken wij u beleefd aandacht te schenken aan enige argumenten, die tegen de aanleg van de S 6 pleiten onder voorlopige terzijdestelling van de problematiek rond de S 8.

Wij hebben deze argumenten verdeeld in vijf categorieën.

1. Verkeerstechnische argumenten tegen de veronderstelde noodzaak van het gedeelte van de S 6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg onder Zeist.

2. Verkeerstechnische argumenten tegen de ontworpen constructie van het bijbehorende klaverblad.

3. Bezwaren tegen de S 6 uit oogpunt van recreatie en natuurbescherming.

4. Bezwaren tegen de S 6 wegens de gevolgen voor de woonkernen alsmede enkele algemene beschouwingen.

5. Door ons gedachte alternatieven.

Verkeerstechnische argumenten tegen de veronderstelde noodzaak van het gedeelte van de S6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg.

1.1 Volgens de publicatie "Verkeerswaarnemingen juni 1970 - juli 1971 in de gemeente Zeist" draagt het huidige verkeer op de Prins Alexanderweg 7690 auto's per dag.

1.2 De prognose voor 1980 van het verkeer op de S 6 is 12000 voertuigen per dag.

1.3 Een nadere bestudering van de onder 1.1 genoemde publicatie leert ons, dat de huidige verkeersstroom van en naar het noorden via de Prins Alexanderweg samengesteld is uit vier voedingswegen:

a. de **hoofdstroom**; dit is de **Boulevard**. Geeft een totaal van 5640 auto's, waarvan er minstens 4000 Zeist verlaten, resp. binnenkomen via de Prins Alexanderweg.

b. de **Bergweg**. Geeft een totaal van 2240 auto's, waarvan ook het overgrote deel de onder a. genoemde route zal volgen.

c. de **Dijnselburgerlaan**. Hiervan zal slechts een gedeelte de onder a. genoemde route volgen, de rest

willen trekken is, dat het weggedeelte tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg onder Zeist verkeerstechnisch niet alleen overbodig, maar ook ongewenst is.

3. **Bezwaren tegen de S 6 uit het oogpunt van recreatie en natuurbescherming.**

Bij de behandeling van de verschillende tracées heeft men voortdurend gewezen op de fraaie laanbeplanting van de Krakelingweg. Dit wekt wel onze verbazing, aangezien in andere gevallen de beplanting toch ook plaats moest maken voor jongere boompjes, zoals op de Boulevard en de Dolderseweg.

Wat is erger? Dat er langs de Krakelingweg enkele tientallen bomen van de laanbeplanting sneuvelen of dat duizenden bomen in het bos geofferd zullen worden?

Echter, onder 5. zullen wij nog nader ingaan op de mogelijkheid de laanbeplanting ondanks tracering via de Krakelingweg te behouden.

Zal de Krakelingweg haar fraai uiterlijk geheel kunnen behouden omdat de tracering achterlangs gepland is?

Bij aanleg van de S 6 achterlangs de Krakelingweg moet een stuk tussen Verlengde Slotlaan en Laantje zonder End gereconstrueerd worden i.v.m. onderdoorgangen. Dit zal een aanzienlijke aantasting betekenen van de Krakelingweg. Bovendien heeft de huidige Krakelingweg in het wegenstructuurplan de functie van gordelweg toegedacht gekregen en zal deze weg toch gereconstrueerd moeten worden om het probleem van de gevaarlijke uitritten op te lossen. De Krakelingweg zal in de toekomst dus **altijd veranderingen moeten ondergaan.**

Het is verbazingwekkend, hoe gemakkelijk met het woord "milieu" omgesprongen wordt. Men spreekt van een strook dennebos, die geofferd moet worden. In werkelijkheid gaat het hier om een mooi stuk heuvelachtig terrein met een flink achterland (12 ha plus 7.1 ha voor de ventweg, die de terreinen van Hagens, de Krakeling en de Petrus Wertheimstichting en de bossen moet gaan ontsluiten, deze weg is bij tracering via de Krakelingweg niet nodig) tegenover een gering stuk van het Zeister Bos met een weinig waardevol bomenbestand.

Eén van de argumenten, die ge-

eenmaal ligt van Bilthoven tot Rheenen, één van de mooiste trajecten zijn, die men per auto volgen kan en derhalve verkeersaanvullend werken.

De natuur, die er tussen ligt, is echter versnipperd en waardeloos geworden.

Een weg komt tot stand na verkeerstellingen en prognoses, die met deze tellingen in verband staan.

Politici denken helaas maar al te vaak, dat verkeersstudies voorstellingen leveren, waar zij rekening mee moeten houden. Zij zien dikwijls niet, dat verkeersstudies alleen maar aan kunnen geven, wat de gevolgen van één bepaalde wijze van beleid zouden kunnen zijn.

Zal echter het verkeer altijd maar toenemen of zal eens een evenwichtssituatie bereikt worden?

Wij zien b.v. dat in het afgelopen jaar de autoverkoop gedaald is met 9.8%. Niemand weet, of die daling zich zal voortzetten of dat het een tijdelijk verschijnsel is. Nederland heeft nu al de grootste dichtheid aan auto's per vierkante km van de gehele wereld (ruim 60 km²).

Enkele gegevens van de S 6 volgens het huidige tracée:

Lengte 1.8 km. Er komen twee halfhoge onderdoorgangen, er komt een viaduct over de Rijksweg 28. Aantal rijstroken: 4 van 7.10 m breedte, een brede middenberm. Parallelwegen zijn tevens ontworpen.

Breedte van het wegprofiel: van 150 meter via 90 meter naar 140 meter tussen de halfhoge doorgangen en verder aflopend naar 35 meter.

Gemiddelde breedte 65 meter. Afmetingen onvolledig klaverblad: 400 maal 600 meter, kosten exclusief viaduct minimaal f 4.000.000. Langs de weg moet een strook vrijgehouden worden van beplanting o.m. uit "milieuhygiënische (sic) overwegingen". Het klaverblad, zoals ontworpen, kost 24 ha bos.

DE S 6 ZAL IN ZIJN HUIDIGE TRACERING BEKOSTIGD WORDEN DOOR DE PROVINCIE.

Een tracée via de Krakelingweg zal wellicht offers van de gemeenten vragen.

TOCH ZAL DE GEMEENTE VAN ZEIST IN DIT GEVAL EN BESLISSING MOETEN NEMEN, DIE UITGAAT BOVEN TIJDLIJK FINANCIËL BELANG.

Wat is het belang van randwegen?

Vertrek vanaf de
rouwkamer om 11.45

plaatsvinden.

de begraafplaats zal
reeds eerder genoem-

uur, waarna de ter-
aarbestelling op de
Zeist, op woensdag 23
februari aanv. 12.00
Woudenbergseweg te
de
graafplaats aan de
van de Algemene Be-

den in de Aula van
dienst worden gehou-

Er zal een rouw-

Zeist.

Hendriklaan 23 te
kamer aan de Prins
gebaard in de rouw-

De overledene is op-

100a
van der Heijdelaan

Zeist, 18 februari '72

nichten

Neven en
B. Vervat

Leersum:

J. Beekhof

Zeist:

H. C. Baauw

van den Berg

J. Baauw-

Driebergen:

W. van Meijer

van den Berg

E. Meijer-

Amerongen:

M. Pritto

den Berg

T. Pritto-van

Elst (U.):

Berg

F. H. van den

J. van den Berg

Zeist:

Palms 23.

"De Heer is mijn
Herder".

jaar.

Het totaal aantal auto's genoemd onder a. b. en c. benadert het aantal auto's, dat over de Prins Alexanderweg gaat. Het verschil komt dus op rekening van de

d. **Krakelingweg**, die dus een zeer geringe bijdrage levert aan de onder 1.1 genoemde verkeersstroom. Aangezien het onder d. genoemde verkeer bovendien voor een groot deel lokale bestemming zal hebben en niet via een eventueel aan te leggen S 6, maar via de bestaande Krakelingweg zal blijven verlopen en aangezien er geen reden is om aan te nemen, dat het restant, waarvoor de S 6 wel voorkeursroute zou zijn, in de toekomst sterk zal toenemen, volgt hieruit, dat de noodzaak de S 6 hier aan te leggen niet is aange- toond.

2. Verkeerstechische argumenten tegen de voorgestelde constructie van het onvolledig klaverblad Rijksweg 28 — S 6.

2.1 Het thans bestaande ontwerp geeft een onvolledig klaverblad te zien, waarin een 5e poot is ingewrongen (zie 5.1, 5.2 en 5.3 op bijlage).

Juist deze 5e poot is de belangrijkste verbindingsweg tussen Rijksweg 28 en Zeist en zal in verhouding tot de zuidelijke poot (d.i. S 6 richting Woudenbergseweg) een veel groter verkeersaanbod krijgen.

M.a.w. het klaverblad zoals ontworpen, beschouwt de zuidelijke poot (S 6 richting Zeist) als één van de hoofdtakken van het wegenknooppunt, waaraan het verkeer, komende van de Verlengde Bergweg zich zo goed mogelijk moet aanpassen. Verkeerstellingen hebben aangetoond, dat de hoofdstroom van het verkeer juist via de Verlengde Bergweg zal gaan.

De hoofdstroom moet zich dus aanpassen aan een onbelangrijke nevenstroom via een gelijkvloerse kruising („Staphorster“), al of niet met verkeerslichten. Dat hierdoor het verkeer over de Verlengde Bergweg sterk gehinderd wordt, spreekt vanzelf. De conclusie, die wij uit 1. en 2.

noemd worden is ook, dat de inwoners van de Krakelingweg bij tracering via deze weg afgesloten raken van het centrum van Zeist.

Deze isolering valt wel mee, zolang de weg twee rijstroken heeft. Gezien het geringe verkeersaanbod zal een eventueel gereconstrueerde Krakelingweg een vrij rustige straat worden, met uitzondering misschien in de weekends, op zondagmiddagen.

Ongetwijfeld zal een S6 de gemotoriseerde dagrecreatie in de Utrechtse Heuvelrug stimuleren.

Maar anderzijds zijn deze wegen schadelijk voor andere vormen van toerisme wandelen, fietsen, verblijfsrecreatie en de steeds grotere behoefte aan de z.g. stilte-recreatie, waarvoor de Utrechtse Heuvelrug met zijn (nog) uitgestrekte natuurgebieden in de eerste plaats waardevol is. Wegen zullen in deze gebieden de stilte in de verre omtrek verstoren.

De behoefte aan recreatie en stilte wordt bij de moderne mens steeds groter. Ook de bezitter van de auto kent deze behoefte. En hoewel de moderne mens gaarne auto rijdt, begint ook bij vele autobezitters de wens op te komen niet onze laatste restjes natuur en leefbaarheid en recreatiegebieden op te offeren aan de wegenaanleg. De wel eens gheoorde demagogisch aandoende argumentatie „de meerderheid van het volk heeft een auto en wil dus wegen“ is daarom niet steekhoudend.

Gevolgen van wegenaanleg in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug zijn beschreven in het helaas uitverkochte rapport van dr. F. de Soet, waarvan wij een uittreksel bijvoegen.

4. Bezwaren tegen de S6 wegens de gevolgen voor de woonkernen alsmede enkele algemene beschouwingen.

Hoe is men op het idee van de S 6 gekomen? In de eerste plaats valt op, zo lezen wij, dat niet met zekerheid gezegd kan worden, wie het initiatief tot de aanleg van de P 4, later S 6, heeft genomen.

Nochtans mag er van uit worden gegaan, dat het initiatief is genomen door de Provincie in het kader van de voorbereidingen voor de aanleg van de Rijksweg 23, later 28.

Uit de ontwikkelingen blijkt, dat nu eens de S 6 van provinciaal belang, dan weer van primair belang voor Zeist genoemd wordt. Blijkbaar zijn de meningen daarover verdeeld.

In de verschillende stukken over de S 6 lezen we, dat 2/3 van het te verwachten verkeer op de S 6 relatieverkeer met Zeist zal zijn. Dit 2/3 deel brengt dus geen verlichting voor het Zeister wegenet. Als de S 6 van provinciaal belang zou zijn, is het niet geloofwaardig, dat geen plannen zouden bestaan de S 6 in de richting Woudenberg te verbreden, als dit onder Zeist wel zou moeten gebeuren.

Ongetwijfeld zal de S 6, als hij er

randwegen hebben. Het verkeer zo snel mogelijk buiten de kernen te leiden (Leidsebaanrapport blz. 28). Zou dit betekenen, dat dan ook werkelijk alle particulier vervoer uit de binnen de randwegen liggende kern gebannen wordt, dan zouden wij ons met dit denkbeeld kunnen verenigen.

Helaas menen de meeste bestuursorganen, dat de auto ruim baan moet hebben en zo maken dan de randwegen noodzakelijk:

1. een ingewikkeld en uitgebreid stadswegencomplex met hoofdwegen met een dwarsprofiel van 2 maal 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm,

2. veroorzaken zij door lawaai, gevaar en stank overlast aan de bewoners van de buitenrand, en

3. belemmeren zij het contact van de stadsbewoner met de hem omringde natuur.

Dergelijke wegensels, als onder 1. genoemd degraderen de woonomgeving en maken van steden een vlechtwerk van VERKEERSRIOLLEN.

Hierdoor zal het stadsverkeer mogelijk worden, maar de stad ONMOGELIJK (prof. ir. H. M. Goudappel).

In dit verband geloven wij dus niet, dat de S 6 een ontlasting van het Zeister wegenet te zien zal geven.

5. Behalve de alternatieven genoemd door b.v. de Leidse Baan als:

1. afremming van de groei van de vervoersbehoefte,

2. het geven van een voorrangsposeitie aan het openbaar vervoer,

3. een directe bescherming van de woongebieden tegen doorgaand verkeer, zoals die beschreven zijn in de Leidse Baanrapport, willen wij u wijzen op enkele speciaal voor de S 6 mogelijke alternatieven:

5.1 Er komt een weg van twee rijstroken, gescheiden door een niet al te brede middenberm, waarin de bomen gespaard blijven. Dit is belangrijk i.v.m.

a. filterende werking t.a.v. door auto's veroorzaakte luchtvervuiling.

b. het sterk verminderde risico van verblinding door het licht van tegenliggers tijdens de avond en nacht.

5.2 Deze weg sluit aan op de Krakelingweg ter hoogte van Verlengde Slotlaan of Oude Woudenbergseweg, enerzijds en op de Rijksweg 28 anderzijds.

5.3 De huidige Krakelingweg wordt gehandhaafd als eenrichtingsrijbaan.

5.4 De rijbaan in tegenstelde richting wordt aangelegd hieraan evenwijdig aan de kant van het Zeister Bos.

5.5. De laanbeplanting blijft hierbij gehandhaafd. Hierbij kan een rij bomen fungeren als middenbermbepanting tussen onder 5.3 en 5.4 genoemde banen.

5.6 De ventweg komt te liggen aan de kant van de huizen van de Krakelingweg. Dit zal ten koste gaan van een deel van de voortuinen van de bewoners van de

Krakelingweg.

Hierbij gelieve u rekening te houden met drie dingen:

a. de genoemde voortuinen zijn zeer groot, dit verlies is dus niet zo verschrikkelijk, vooral als men

b. dit verlies compenseert door de achtertuinen van de bewoners te vergroten met een stuk, dat aan de achterliggende bossen wordt onttrokken.

c. de bewoners hebben altijd geweten, dat de Krakelingweg verbreed of gereconstrueerd moest worden, dit staat bij verschillenden in het huur- of koopcontract. Wat het klaverblad betreft, als de S 6 niet de capaciteit krijgt, die u voorstaat, zal ook hier natuur gespaard kunnen worden.

Wij hopen u nog tijdig een alternatief plan hiervoor te kunnen tonen.

Wanneer een intensivering van het verkeer op de Krakelingweg te verwachten valt en men dit verkeer wil opvangen, maar de toename ervan niet wil intensiveren, ligt het voor de hand, dat men niet direct overgaat tot de aanleg van de door ons gedachte weg:

a. men wacht rustig af, hoeveel verkeer de Krakelingweg kan verwerken. Als richtlijn zou bovendien kunnen gelden een op grond van proeven door de Technische Hogeschool van Delft opgestelde norm, die voor een weg als de Krakelingweg een capaciteit aangeeft van 9000 voertuigen per etmaal oftewel 900 voertuigen per uur.

b. men maakt nu reeds plannen voor de toekomst, maar hoopt, dat deze plannen geen werkelijkheid behoeven te worden. In de tussentijd zal men trachten bus-, fietsen railvervoer te bevorderen.

Wij hopen, dat u uit bovenstaande begrepen hebt, dat wij ernstige bedenkingen hebben tegen de aanleg van het gedeelte van de S 6, onder Zeist, maar ook tegen een gehele aanleg van de S 6 tussen Bilthoven en Rheenen. Wij verzoeken u met onze bezwaren rekening te houden.

Met de meeste hoogachting,
W. H. Kuiper-Verkuyl,
secretaresse.

INTERNATIONAL
Triumph



XI

Milieuzorg Zeist e.o.

antwoordt Prov. over S-6

Betreft aanleg gedeelte S 6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg

Zeist, 8 februari 1972

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief aan ons, waarin u de noodzaak van de wegen S 6 en S 8 uitlegt, verzeken wij u beleefd aandacht te schenken aan enige argumenten, die tegen de aanleg van de S 6 pleiten onder voorlopige terzijdestelling van de problematiek rond de S 8.

Wij hebben deze argumenten verdeeld in vijf categorieën.

1. Verkeerstechnische argumenten tegen de veronderstelde noodzaak van het gedeelte van de S 6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg onder Zeist.

2. Verkeerstechnische argumenten tegen de ontworpen constructie van het bijbehorende klaverblad.

3. Bezwaren tegen de S 6 uit oogpunt van recreatie en natuurbescherming.

4. Bezwaren tegen de S 6 wegens de gevolgen voor de woonkernen alsmede enkele algemene beschouwingen.

5. Door ons gedachte alternatieven.

Verkeerstechnische argumenten tegen de veronderstelde noodzaak van het gedeelte van de S6 tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg.

1.1 Volgens de publicatie „Verkeerswaarnemingen juni 1970 — juli 1971 in de gemeente Zeist bedraagt het huidige verkeer op de Prins Alexanderweg 7690 auto's per dag.

1.2 De prognose voor 1980 van het verkeer op de S 6 is 12000 voertuigen per dag.

1.3 Een nadere bestudering van de onder 1.1 genoemde publicatie leert ons, dat de huidige verkeersstroom van en naar het noorden via de Prins Alexanderweg samengesteld is uit vier voedingswegen:

a. de **hoofdstroom**; dit is de **Boulevard**. Geeft een totaal van 5640 auto's, waarvan er minstens 4000 Zeist verlaten, resp. binnenkomen via de Prins Alexanderweg.

b. de **Bergweg**. Geeft een totaal van 2240 auto's, waarvan ook het overgrote deel de onder a. genoemde route zal volgen.

c. de **Dijnselburgerlaan**. Hiervan zal slechts een gedeelte de onder a. genoemde route volgen, de rest gaat naar het centrum van Zeist. Het totaal aantal auto's genoemd onder a. b. en c. benadert het aantal auto's dat over de Prins

willen trekken is, dat het weggedeelte tussen Rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg onder Zeist verkeerstechnisch niet alleen overbodig, maar ook ongewenst is.

3. Bezwaren tegen de S 6 uit het oogpunt van recreatie en natuurbescherming.

Bij de behandeling van de verschillende tracées heeft men voortdurend gewezen op de fraaie laanbeplanting van de Krakelingweg. Dit wekt wel onze verbazing, aangezien in andere gevallen de beplanting toch ook plaats moest maken voor jongere boompjes, zoals op de Boulevard en de Dolderseweg.

Wat is erger? Dat er langs de Krakelingweg enkele tientallen bomen van de laanbeplanting sneuvelen of dat duizenden bomen in het bos geofferd zullen worden?

Echter, onder 5. zullen wij nog nader ingaan op de mogelijkheid de laanbeplanting ondanks tracering via de Krakelingweg te behouden.

Zal de Krakelingweg haar fraai uiterlijk geheel kunnen behouden omdat de tracering achterlangs gepland is?

Bij aanleg van de S 6 achterlangs de Krakelingweg moet een stuk tussen Verlengde Slotlaan en Laantje zonder End gereconstrueerd worden i.v.m. onderdoorgangen. Dit zal een aanzienlijke aantasting betekenen van de Krakelingweg. Bovendien heeft de huidige Krakelingweg in het wegenstructuurplan de functie van gordelweg toegedacht gekregen en zal deze weg toch gereconstrueerd moeten worden om het probleem van de gevaarlijke uitritten op te lossen. De Krakelingweg zal in de toekomst dus altijd veranderingen moeten ondergaan.

Het is verbazingwekkend, hoe gemakkelijk met het woord „milieu” omgesprongen wordt. Men spreekt van een strook dennebos, die opgeofferd moet worden. In werkelijkheid gaat het hier om een mooi stuk heuvelachtig terrein met een flink achterland (12 ha plus 7.1 ha voor de ventweg, die de terreinen van Hagens, de Krakeling en de Petrus Wertheimstichting en de bossen moet gaan ontsluiten, deze weg is bij tracering via de Krakelingweg niet nodig) tegenover een gering stuk van het Zeister Bos met een weinig waardevol bomenbestand.

Eén van de argumenten, die genoemd worden is ook, dat de inwoners van de Krakelingweg bij tracering via deze weg afgesloten

eenmaal ligt van Bilthoven tot Rheenen, één van de mooiste trajecten zijn, die men per auto volgen kan en derhalve verkeersaanzuigend werken.

De natuur, die er tussen ligt, is echter versnipperd en waardeloos geworden.

Een weg komt tot stand na verkeerstellingen en prognoses, die met deze tellingen in verband staan.

Politici denken helaas maar al te vaak, dat verkeersstudies voorspellingen leveren, waar zij rekening mee moeten houden. Zij zien dikwijls niet, dat verkeersstudies alleen maar aan kunnen geven, wat de gevolgen van één bepaalde wijze van beleid zouden kunnen zijn.

Zal echter het verkeer altijd maar toenemen of zal eens een evenwichtssituatie bereikt worden?

Wij zien b.v. dat in het afgelopen jaar de autoverkoop gedaald is met 9.8%. Niemand weet, of die daling zich zal voortzetten of dat het een tijdelijk verschijnsel is. Nederland heeft nu al de grootste dichtheid aan auto's per vierkante km van de gehele wereld (ruim 60 km²).

Enkele gegevens van de S 6 volgens het huidige tracée:

Lengte 1.8 km. Er komen twee halfhoge onderdoorgangen, er komt een viaduct over de Rijksweg 28. Aantal rijstroken: 4 van 7.10 m breedte, een brede middenberm. Parallelwegen zijn tevens ontworpen.

Breedte van het wegprofiel: van 150 meter via 90 meter naar 140 meter tussen de halfhoge doorgangen en verder aflopend naar 35 meter.

Gemiddelde breedte 65 meter. Afmetingen onvolledig klaverblad: 400 maal 600 meter, kosten exclusief viaduct minimaal f 4.000.000. Langs de weg moet een strook vrijgehouden worden van beplanting o.m. uit „milieuhygiënische (sic) overwegingen”. Het klaverblad, zoals ontworpen, kost 24 ha bos.

DE S 6 ZAL IN ZIJN HUIDIGE TRACERING BEKOSTIGD WORDEN DOOR DE PROVINCIE.

Een tracée via de Krakelingweg zal wellicht offers van de gemeente vragen.

TOCH ZAL DE GEMEENTE VAN ZEIST IN DIT GEVAL EN BESLISSING MOETEN NEMEN, DIE UITGAAT BOVEN TIJDLIJK FINANCIËL BELANG.

Wat is het belang van randwegen?

Randwegen hebben het doel het verkeer zo snel mogelijk buiten de kernen te leiden (Leidschaapweg)

Vertrek vanaf de
Rouwkamer om 11.45 uur.

plaatsvinden.

de begraafplaats zal reeds eerder genoemd worden, waarna de terzijdestelling op de begraafplaats aan de Woudenbergseweg te Zeist, op woensdag 23 februari a.u. 12.00 uur, in de Aula van de Algemene Beheerders van de begraafplaats aan de Woudenbergseweg te Zeist, dienst worden gehouden in de Aula van de Algemene Beheerders van de begraafplaats aan de Woudenbergseweg te Zeist.

Hendriklaan 23 te Zeist.

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

De overledene is opgebard in de rouw-kamer aan de Prins Alexanderweg 72 van der Heijdselaan 100a

Alexanderweg gaat. Het verschild komt dus op rekening van de d. **Krakelingweg**, die dus een zeer geringe bijdrage levert aan de onder 1.1 genoemde verkeersstroom. Aangezien het onder d. genoemde verkeer bovendien voor een groot deel lokale bestemming zal hebben en niet via een eventueel aan te leggen S 6, maar via de bestaande Krakelingweg zal blijven verlopen en aangezien er geen reden is om aan te nemen, dat het restant, waarvoor de S 6 wel voortschrijdend zou zijn, in de toekomst sterk zal toenemen, volgt hieruit, dat de noodzaak de S 6 hier aan te leggen niet is aangeoond.

Verkeerstechnische argumenten tegen de voorgestelde constructie van het onvolledig klaverblad Rijksweg 28 — S 6.

1.1 Het thans bestaande ontwerp geeft een onvolledig klaverblad te zien, waarin een 5e poot is ingewrongen (zie 5.1, 5.2 en 5.3 op bijlage).
 Tuist deze 5e poot is de belangrijkste verbindingsweg tussen Rijksweg 28 en Zeist en zal in verhouding tot de zuidelijke poot (d.i. S 6 richting Woudenbergseweg) een veel groter verkeersaanbod krijgen.

m.a.w. het klaverblad zoals ontworpen, beschouwt de zuidelijke poot (S 6 richting Zeist) als één van de hoofdtakken van het wegnokoppunt, waaraan het verkeer, komende van de Verlengde Bergweg zich zo goed mogelijk moet aanpassen. Verkeerstellingen hebben aangetoond, dat de hoofdstroom van het verkeer juist via de Verlengde Bergweg zal gaan.

De hoofdstroom moet zich dus aanpassen aan een onbelangrijke nevenstroom via een gelijkvloerse kruising („Staphorster“), al of niet met verkeerslichten. Dat hierdoor het verkeer over de Verlengde Bergweg sterk gehinderd wordt, spreekt vanzelf.
 De conclusie, die wij uit 1. en 2.

Deze isolering valt wel mee, zolang de weg twee rijstroken heeft. Gezien het geringe verkeersaanbod zal een eventueel gereconstrueerde Krakelingweg een vrij rustige straat worden, met uitzondering misschien in de weekenden, op zondagmiddagen.

Ongetwijfeld zal een S6 de gemotoriseerde dagrecreatie in de Utrechtse Heuvelrug stimuleren.

Maar anderzijds zijn deze wegen schadelijk voor andere vormen van toerisme wandelen, fietsen, verblijfsrecreatie en de steeds grotere behoefte aan de z.g. stilte-recreatie, waarvoor de Utrechtse Heuvelrug met zijn (nog) uitgestrekte natuurgebieden in de eerste plaats waardevol is. Wegen zullen in deze gebieden de stilte in de verre omtrek verstoren.

De behoefte aan recreatie en stilte wordt bij de moderne mens steeds groter. Ook de bezitter van de auto kent deze behoefte. En hoewel de moderne mens gaarne auto rijdt, begint ook bij vele autobezitters de wens op te komen niet onze laatste restjes natuur en leefbaarheid en recreatiegebieden op te offeren aan de wegeaanleg. De wel eens gheoorde demagogisch aandoende argumentatie „de meerderheid van het volk heeft een auto en wil dus wegen“ is daarom niet steekhoudend.

Gevolgen van wegeaanleg in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug zijn beschreven in het helaas uitverkochte rapport van dr. F. de Soet, waarvan wij een uittreksel bijvoegen.

4. Bezwaren tegen de S6 wegens de gevolgen voor de woonkernen alsmede enkele algemene beschouwingen.

Hoe is men op het idee van de S 6 gekomen?
 In de eerste plaats valt op, zo lezen wij, dat niet met zekerheid gezegd kan worden, wie het initiatief tot de aanleg van de P 4, later S 6, heeft genomen.

Nochtans mag er van uit worden gegaan, dat het initiatief is genomen door de Provincie in het kader van de voorbereidingen voor de aanleg van de Rijksweg 23, later 28.

Uit de ontwikkelingen blijkt, dat nu eens de S 6 van provinciaal belang, dan weer van primair belang voor Zeist genoemd wordt. Blijkbaar zijn de meningen daarover verdeeld.

In de verschillende stukken over de S 6 lezen we, dat 2/3 van het te verwachten verkeer op de S 6 relatieverkeer met Zeist zal zijn. Dit 2/3 deel brengt dus geen verlichting voor het Zeister wegennet. Als de S 6 van provinciaal belang zou zijn, is het niet geloofwaardig, dat geen plannen zouden bestaan de S 6 in de richting Woudenberg te verbreden, als dit onder Zeist wel zou moeten gebeuren.

Ongetwijfeld zal de S 6, als hij er

port biz. 28). Zou dit betekenen, dat dan ook werkelijk alle particulier vervoer uit de binnen de randwegen liggende kern gebannen wordt, dan zouden wij ons met dit denkbeeld kunnen verenigen.

Helaas menen de meeste bestuursorganen, dat de auto ruim baan moet hebben en zo maken dan de randwegen noodzakelijk:

1. een ingewikkeld en uitgebreid stadswegencomplex met hoofdwegen met een dwarsprofiel van 2 maal 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm,
2. veroorzaken zij door lawaai, gevaar en stank overlast aan de bewoners van de buitenrand, en
3. belemmeren zij het contact van de stadsbewoner met de hem omringende natuur.

Dergelijke wegenstelsels, als onder 1. genoemd degraderen de woonomgeving en maken van steden een vlechtwerk van VERKEERSRIOLEN.

Hierdoor zal het stadsverkeer mogelijk worden, maar de stad ONMOGELIJK (prof. ir. H. M. Goudappel).

In dit verband geloven wij dus niet, dat de S 6 een ontlasting van het Zeister wegennet te zien zal geven.

5. Behalve de alternatieven genoemd door b.v. de Leidse Baan als:

1. afremming van de groei van de vervoersbehoefte,
2. het geven van een voorrangspositie aan het openbaar vervoer,
3. een directe bescherming van de woongebieden tegen doorgaand verkeer, zoals die beschreven zijn in de Leidse Baanrapport, willen wij u wijzen op enkele speciaal voor de S 6 mogelijke alternatieven:

5.1 Er komt een weg van twee rijstroken, gescheiden door een niet al te brede middenberm, waarin de bomen gespaard blijven. Dit is belangrijk i.v.m.

a. filterende werking t.a.v. door auto's veroorzaakte luchtvervuiling,

b. het sterk verminderde risico van verblinding door het licht van tegenliggers tijdens de avond en nacht.

5.2 Deze weg sluit aan op de Krakelingweg ter hoogte van Verlengde Slotlaan of Oude Woudenbergsewandweg, enerzijds en op de Rijksweg 28 anderzijds.

5.3 De huidige Krakelingweg wordt gehandhaafd als eenrichtingsrijbaan.

5.4 De rijbaan in tegenstelde richting wordt aangelegd hieraan evenwijdig aan de kant van het Zeister Bos.

5.5 De laanbeplanting blijft hierbij gehandhaafd. Hierbij kan een rij bomen fungeren als middenbermbeplanting tussen onder 5.3 en 5.4 genoemde banen.

5.6 De ventweg komt te liggen aan de kant van de huizen van de Krakelingweg. Dit zal ten koste gaan van een deel van de voortuinen van de bewoners van de

Krakelingweg. Hierbij gelieve u rekening te houden met drie dingen:

a. de genoemde voortuinen zijn zeer groot, dit verlies is dus niet zo verschrikkelijk, vooral als men b. dit verlies compenseert door de achtertuinen van de bewoners te

vergroten met een stuk, dat aan de achterliggende bossen wordt onttrokken.

c. de bewoners hebben altijd geweten, dat de Krakelingweg verbreed of gereconstrueerd moest worden, dit staat bij verschillenden in het huur- of koopcontract. Wat het klaverblad betreft, als de S 6 niet de capaciteit krijgt, die u voorstaat, zal ook hier natuur gespaard kunnen worden. Wij hopen u nog tijdig een alternatief plan hiervoor te kunnen tonen.

Wanneer een intensivering van het verkeer op de Krakelingweg te verwachten valt en men dit verkeer wil opvangen, maar de toename ervan niet wil intensiveren, ligt het voor de hand, dat men niet direct overgaat tot de aanleg van de door ons gedachte weg:

a. men wacht rustig af, hoeveel verkeer de Krakelingweg kan verwerken. Als richtlijn zou bovendien kunnen gelden een op grond van proeven door de Technische Hogeschool van Delft opgestelde norm, die voor een weg als de Krakelingweg een capaciteit aangeeft van 9000 voertuigen per etmaal oftewel 900 voertuigen per uur.

b. men maakt nu reeds plannen voor de toekomst, maar hoopt, dat deze plannen geen werkelijkheid behoeven te worden. In de tussentijd zal men trachten bus-, fiets- en railvervoer te bevorderen.

Wij hopen, dat u uit bovenstaande begrepen hebt, dat wij ernstige bedenkingen hebben tegen de aanleg van het gedeelte van de S 6, onder Zeist, maar ook tegen een gehele aanleg van de S 6 tussen Bilthoven en Rheenen. Wij verzoeken u met onze bezwaren rekening te houden.

Met de meeste hoogachting,
 W. H. Kuiper-Verkuyl,
 secretaresse.



Zeist, 29 februari 1972.

Aan de Gemeenteraad van Zeist,
Rond 1,
Zeist.

Geacht College,

Betreft beslissing rond S 6.

Hierbij vragen wij Uw welwillende aandacht voor de volgende punten:

Destijds hebben wij in onze open brief, die in vele kranten is gepubliceerd en ondertekend door verschillende belangrijke verenigingen en stichtingen, ons zeer gekant verklaard tegen aanleg van de S 6 en iedere verdere weg enaanleg in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug.

Dit standpunt blijkt gesteund te worden door de grote meerderheid van de Zeister bevolking, getuige het feit, dat 80 à 90 % van de huis aan huis bezochten grif zijn handtekening zet onder bovengenoemde stellingname.

Het kan niet vaak genoeg herhaald worden, dat de aanleg van een S 6 onder Zeist van een dergelijke allure als tot op heden voorgestaan de aanzet vormt van een Rijksweg. Als zodanig staat deze weg van Bilthoven tot Rhenen ook al op de officiële kaarten vermeld. Doorzetten van bestaande plannen rond de S 6 kan niet anders dan leiden tot een landelijk verlies aan natuurschoon.

De noodzaak om de S6te creëren is ontstaan uit het accepteren van R.w. 28, de weg, die een ware ramp is voor het Utrechtse bosgebied. Om het Zeister verkeer daarop aan te sluiten is het grote probleem. Als werkgroep S 6 binnen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. menen wij dan ook, dat overleg gunstig kan zijn.

BIJ OVERLEG MOETEN WE ECHTER VOORKOMEN, DAT WELKE OPLOSSING DAN OOK, DIE TEN DOEL HEEFT HET ZEISTER VERKEER AAN TE SLUITEN OP R.W. 28, ZOU LEIDEN TOT EEN S 6 OVER DE UTRECHTSE HEUVELRUG.

Daarom is het alternatief, door ons voor een mogelijke toekomst (n.l. een tweebanige Krakelingweg) genoemd, voor het heden af te wijzen, d.w.z. een dubbelbanige Krakelingweg zien wij wel degelijk als een toekomstige aanzet voor een S 6.

Hiertegen is dan ook door de Werkgroep Milieuzorg in Woudenberg en de actiegroep "De Boom in" geprotesteerd.

Wij zouden het zeer op prijs stellen, als wij door U in de gelegenheid zouden worden gesteld met Uw fractie van gedachten te wisselen over de nieuwe ontwikkelingen rond het klaverblad.

Wij voegen een kaartje met de door ons gedachte mogelijkheden bij. In dit verband wijzen wij U nog op:

1. het programma van Gewest tot Gewest, waarin de N.O.S. de problemen rond wegeaanleg op de Heuvelrug zal belichten op 8 Maart a.s.
2. de openbare vergadering van de Provinciale Commissie Wegen

Deze zal gehouden worden in het Provincie huis op 28 maart a.s om 4 uur.

Uitvoerige documentatie over het klaverblad kunt U bij ons secretariaat bestellen. Mocht U ons antwoord op de brief van Gedeputeerde Staten aan deskundigen en organisatoren van de Milieumanifestatie, gepubliceerd in de Nieuwe Zeister Courant, ontgaan zijn, dan kunt U ook daar een exemplaar van bij ons aanvragen.

Wij zien verlangend uit naar de lang verwachte doorbraak in de richting van een nieuw verkeersbeleid.

Wij hopen, dat bij Uw beslissing over de S 6 aan milieutechnische overwegingen zo niet een grotere dan toch een even grote waarde zal worden toegekend als aan verkeerstechnische argumenten.

Wij kunnen niet door blijven gaan steeds nieuwe wegen te creëren, MAAR ZULLEN IMMER CREATIEVER MOETEN WORDEN TENEINDE NIEUWE WEGEN ONNODIG TE MAKEN.

Wegen worden aangelegd voor 100 tot 150 jaar. Als over een aantal jaren geen brandstof meer voorhanden zal zijn om onze auto 's te laten rijden, hebben deze wegen dan wel recht van bestaan?

Wat hadden wij zoal voor het geld kunnen doen?

Wij zien Uw uitnodiging tot een gesprek gaarne tegemoet,

Namens de Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

W.H. Kuiper- Verkuyl,
secretaresse

Zeist, 1 maart 1972.

Aan de Gemeenteraad van Zeist,
Rond 1,
Zeist.

Geacht College,

Betreft beslissing rond S 6.

Hierbij vragen wij Uw welwillende aandacht voor de volgende punten:

Destijds hebben wij in onze open brief, die in vele kranten is gepubliceerd en ondertekend door verschillende belangrijke verenigingen en stichtingen, ons zeer gekant verklaard tegen aanleg van de S 6 en iedere verdere wegaanleg in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug.

Dit standpunt blijkt gesteund te worden door nu al 8000 inwoners van Zeist en omgeving, die grif hun handtekening gezet hebben onder bovengenoemde stellingname. Deze handtekeningen stromen nog steeds binnen op ons secretariaat en alle andere plaatsen, waar de formulieren vermeld worden.

Het kan niet vaak genoeg herhaald worden, dat de aanleg van een S 6 onder Zeist van een dergelijke allure als tot op heden voorgestaan door Provinciale Staten van Utrecht de aanzet vormt van een Rijksweg. Als zodanig staat deze weg van Bilthoven tot Rhenen op het wegenplan 1968 aangegeven (kaart prov. blad nr. 30/1970): "een Rijksweg of ter vervanging daarvan ontworpen weg".

Doorzetten van bepaalde plannen rond de S 6 kan niet anders dan leiden tot een landelijk verlies aan natuurschoon.

De noodzaak om de S 6 te creëren is ontstaan uit het accepteren van Rv 28, de weg, die een ware ramp is voor het Utrechtse bosgebied. Het grote probleem is: het Zeister verkeer aan te laten sluiten op deze weg.

Als werkgroep S 6 binnen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. menen wij dan ook, dat hernieuwd in studie nemen van bovengenoemde aansluitingen dringend noodzakelijk is, zodat **VOORKOMEN WORDT, DAT WELKE OPLOSSING DAN OOK, DIE TEN DOEL HEEFT HET ZEISTER VERKEER AAN TE SLUITEN OP R.W. 28, ZOU LEIDEN TOT EEN S 6 (RIJKSWEG) OVER DE UTRECHTSE HEUVELRUG.**

Wij zouden het zeer op prijs stellen, als wij door U in de gelegenheid zouden worden gesteld met Uw fracties van gedachten te wisselen over de nieuwe ontwikkelingen rond het klaverblad.

Wij voegen een kaartje met de door ons gedachte mogelijkheden bij. Uitvoeriger documentatie over het klaverblad kunt U bij ons secretariaat bestellen. Mocht U ons antwoord op de brief van Gedeputeerde Staten aan deskundigen en organisatoren van de Milieu Manifestatie, gepubliceerd in de Nieuwe Zeister Courant, ontgaan zijn, dan kunt U ook daarvan een exemplaar bij ons aanvragen.

In dit verband wijzen wij U nog op:

1. het programma van Gewest tot Gewest, waarin de N.O.S. de problemen rond wegeaanleg op de Heuvelrug zal belichten op 8 maart a.s. na het journaal van 7 uur.
2. de openbare vergadering van de Provinciale Commissie wegen. Deze zal eveneens dit onderwerp behandelen op 28 maart a.s. in het Provinciehuis om 4 Uur.
3. S 6 en klaverblad en ventweg zullen in totaal ongeveer 52 ha bos kosten.
De S 6 wordt 3,2 km lang en niet 1,8 k.m. zoals in vele publicaties staat.
In de laatste jaren is er in en om Zeist reeds 150 ha. bos gekapt.....

Wij zien verlangend uit naar de lang verwachte doorbraak in de richting van een nieuw verkeersbeleid.

Wij kunnen niet door blijven gaan steeds nieuwe wegen te creëren, MAAR ZULLEN VOORTDUREND CREATIEVER MOETEN WORDEN TENEINDE NIEUWE WEGEN ONNODIG TE MAKEN.

Wegen worden aangelegd voor 100 tot 150 jaar. Volgens studies van het M.I.T. en onder auspiciën van de Verenigde Naties zullen omstreeks 1990 (dit kan uitlopen tot een tiental jaren later) de brandstoffen op zijn. Bovendien is de auto een van de grootste verslinders van de olievoorraden. Is het wel verstandig het autogebruik door wegeaanleg te stimuleren?

Hebben deze wegen dus wel recht van bestaan?

Wat hadden wij zoal met dit geld, aan wegen besteed, kunnen doen?

Daarom hopen wij, dat bij Uw beslissing over de S 6 aan milieu- en leefbaarheidsoverwegingen zo niet een grotere dan toch een even grote waarde zal worden toegekend als aan verkeerstechnische argumenten.

Wij zien Uw uitnodiging tot een gesprek gaarne tegemoet,

Namens de Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
W.H. Kuiper- Verkuyt,
secretaresse

W.H. Kuiper-Verkuyt

Zeist, 3 maart 1972.

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van Zeist.

Geachte College,

In verband met de discussie, die aan de gang is rond de S-6, vragen wij beleefd U aandacht voor deze brief, waarin wij de betekenis van de natuurgebieden rond Zeist en de gevolgen ervoor door wegeaanleg, trachten uiteen te zetten.

Het westelijk deel van Nederland is arm aan natuur. Wat er nog is, ligt voor bijna de helft op de Utrechtse Heuvelrug. De zich hier bevindende landgoederen en boswachterijen maken deze streek tot een groot aaneengesloten natuurgebied.

Hoewel de Utrechtse Heuvelrug helaas reeds door enkele wegen doorsneden wordt, behoort het gebied nog steeds tot een van de mooiste landstreken van Nederland.

De stilte en de gezonde omgeving maakten de Utrechtse Heuvelrug van oudsher belangrijk voor de vestiging van rusthuizen, huizen voor geestelijk gehandicapten, conferentieoord, enzovoort. De laatste jaren zijn daar veel campings bijgekomen. De twee voorwaarden: rust en gezond leefklimaat zullen devalueren als door voortgaande doorsnijding door autowegen het autoverkeer en de gemotoriseerde massarecreatie worden aangetrokken. De Utrechtse Heuvelrug zal het gebied moeten blijven, dat bestemd is voor de steeds groter wordende schare van rust en stilte zoekende recreanten, dus fietsers en wandelaars. Voor wandelaars, die van veraf komen met een auto zijn er voldoende toegangswegen.

Verkeerslawaaï wordt vaak niet in rekening gebracht bij het aanleggen van wegen door natuurgebieden. Kan men in het algemeen stellen, dat wegen afhankelijk van hun breedte per kilometer 5 tot 10 hectare van dat gebied aan natuur opslokken, dan moet men dat getal nog met een beduidende factor (tot 10 maal) vermenigvuldigen om zich een indruk te vormen van de geluidshinder. De grootte van de factor hangt samen met de gesteldheid van het terrein en de aard en de omvang van de begroeiing.

De snelheid, waarmee in Nederland bossen - met hun zeer belangrijke functie t.a.v. luchtzuivering, bodembescherming, waterhuishouding, natuurbehoud, refugia voor planten en dierenleven - en andere natuurarealen worden afgebroken is een veelvoud van de snelheid, waarmee men de schade tracht te herstellen, zo dit al mogelijk is. Het verlies aan bos ten gevolge van de aanleg van de S-6 en het klaverblad komt op ongeveer 50 hectaren. Dit gevoegd bij de toch al zeer grote bosverlies door de aanleg van de Rijksweg 28, betekent ernstige schadeberokkening aan het natuurgebied rondom Zeist. De genoemde 50 hectaren bestaan voor het merendeel uit z.g. gemengd bos en niet uit slechts een strook dennenbos, zoals de ontwerpers van de weg S-6 ons voorhouden. Voor ons toch al zo bosarme Nederland - met Ierland, het bosarmste land van Europa - weegt het verlies des te zwaarder nu we weten, dat het verlies niet gecompenseerd wordt door bosaanleg elders in de Gemeente Zeist. Wij achten het dringend noodzakelijk, dat de laatste resten bos in Nederland, dus ook achter de Krakeling, gespaard moeten blijven.

Van iedere weg denkt men dat het de laatste is, maar iedere weg zuigt weer nieuw verkeer aan tot er weer een nieuwe weg nodig is. Een zichzelf onderhoudend proces.

Aanleg van wegen in een natuurgebied vergroot de bereikbaarheid ervan. Daarmede de kans op intensivering van het grondgebruik. Dit luidt een verder verval in van de diversiteit van flora en fauna, waardoor ondermeer de inwendige stabiliteit ter afweer van milieubedervende invloeden vermindert. Het aantal dieren, dat omkomt door aanrijdingen met auto's, is aanzienlijk. Reeds wordt het voortbestaan van enkele grote zoogdieren op de Utrechtse

Heuvelrug bedreigd wordt. Maken we een lijst op -- naar aanleiding van wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Natuurbeheer, van deze verkeersslachtoffers onder de dieren, dan slaat ons de schrik om het hart.

Onder de zoogdieren zijn dit: egel, mol, spitsmuis, haas, konijn, eekhoorn, diverse soorten muizen, bunzing, wezel, marter, das, visotter (vooral s' winters, dan trekt hij) hert en ree.

Onder de vogels: Waterhoen, grutto, houtduif, steenuil, bosuil, tuinfluiter, heggenmus, vink, patrijs, zwarte mus, bonte specht, kauw, koolmees, pimpelmees, glanskopmees, fitis, spreeuw, keep, boomklever, groenling, winterkoning, zanglijster, merel, roodstaart, roodborst, tjiftjaf, sijs, mus, boompieper en grasmus. Daarnaast moeten worden genoemd amfibien, reptielen en een zeer groot aantal insecten.

Het aanrijdingsrisico wordt nog groter bij het oversteken van dubbelbaanswegen. Als het dier de ene rijbaan levend gepasseerd is, wordt statistisch vrijwel zeker gedood op de tweede. Nog erger zal een dubbelbaansweg achter de huizen van de Krakeling zijn, doordat vele dieren in de winter in de richting van de huizen trekken om daar voedsel te zoeken.

Wegen splitsen grote natuurgebieden in kleinere arealen. De kwalijke gevolgen ondervinden die dieren, die een groot gebied nodig hebben om voedsel te zoeken en een partner in de paringstijd. Degeneratie en uitsterven van bepaalde diersoorten (boommarter, das, ree) geschiedt dan onmerkbaar.

Eveneens behoeven veel vogelsoorten vaak grote gebieden. Voorbeeld: de wulp, de havik, die nog broedt op de Utrechtse Heuvelrug; waar we trouwens ook nog de zeldzame wespandief en de ransuil aantreffen.

De grote zandafgraving -- helaas de laatste jaren sterk verwaarloosd -- achter de Krakelingenweg kan, mits goed beheerd een belangrijk ornithologisch gebied worden. Tellingen gedaan in 1968-69 door het Rijksinstituut voor Natuurbeheer toonden ruim 100 soorten vogels aan. Juiste biologische begeleiding zal leiden tot een aanzienlijke verrijking van flora en fauna voor een wijde omgeving achter de Krakeling. In het bijzonder zij nog gewezen op de educatieve waarde voor de jeugd. Men denke slechts aan de aanleg van een natuurpad. Dat een brede autoweg direkt langs dit terrein aanzienlijke afbreuk doet aan de geschetste biologische waarden, spreekt voor zichzelf.

Wegenaanleg in een natuurgebied luidt het begin van het einde in van de natuurlijke rijkdommen. Wegenaanleg vormt de grootste bedreiging voor het milieu. Lucht- en waterverontreiniging kan men nog met passende maatregelen terugdringen, een weg, die eenmaal in een natuurgebied ligt, dat er vaak duizenden jaren over gedaan heeft tot een ecologische rijpheid te komen, beschadigt hierdoor onomkeerbaar dat gebied. Herstel is nimmer meer mogelijk.

Hoogachtend,

De Stichting Milieuzorg Zeist en Omstreken.

Namens deze Stichting

Deze brief is tot stand gekomen door medewerking van Dr. Ir. F. de Soet van het Rijksinstituut voor Natuurbeheer.

secretaresse.

Zesker Co ingel. 3 maart 72

GEDEPUTEERDE C. H. LETSCHERT:

Provincie laat oordeel van Zeist over S-6 zwaar wegen

De provincie Utrecht zal bij haar uiteindelijke beslissing over de aanleg van de S-6 het oordeel van de raad en het college van b. en w. van de gemeente Zeist zwaar laten wegen. De uiteindelijke beslissing over de aanleg van deze weg blijft primair bij de provincie liggen, maar de overwegingen van raad en college van Zeist in deze belangrijke kwestie zullen bij de definitieve meningsvorming van de provincie in deze zaak een grote rol spelen. Dit verklaarde ons desgevraagd de Utrechtse Gedeputeerde de heer C. H. Letschert, die in het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht belast is met de wegenproblematiek.

De heer Letschert verklaarde het enigszins betreurenswaardig te vinden dat de raad van Zeist in zo'n laat stadium met de plannen rond de aanleg van de S-6 geconfronteerd werd en dat de discussie over deze problematiek in de raad van Zeist derhalve in een eveneens laat stadium op gang is gekomen.

„Met het gemeentebestuur van Zeist is over de S-6 geruime tijd overleg gepleegd en tot op heden is het Zeister gemeentebestuur met alle plannen rond deze weg akkoord gegaan”, aldus de Utrechtse Gedeputeerde.



INTERPELLANT NAS
... verheugd over uitspraak
gedeputeerde ...

Raadslid was zeer verheugd over uitspraak

Uit de huidige gang van zaken rond de S-6 trok de heer Letschert de conclusie „dat in het vervolg plannen met een dergelijke omvang en dergelijke consequenties eerst door de betrokken gemeentebesturen met hun raden dienen te worden besproken alvorens er met de provincie onderhandeld wordt”.

Reacties

Van de zijde van het bureau voorlichting van de gemeente deelde men ons mee dat op dit ogenblik geen publieke uitspraak van b. en w. over deze kwestie verwacht mag worden „in afwachting van

stuur van Zeist verwijten kan maken omtrent een late inschakeling van de raad. De milieu-aspecten van de S-6 zijn pas onlangs in het brandpunt van de belangstelling gekomen en ook een inspraak- of meepraatprocedure van de raad in een dergelijke kwestie is iets van de laatste tijd. De provincie is ook nooit eerder op een dergelijk idee gekomen.

Een en ander neemt niet weg dat de gang van zaken zoals die zich nu afspeelt fundamenteel juist is en inderdaad de juiste procedure is voor onze en de komende tijd. Het is een juiste gedachte dat de raad meepraat en medenkt over deze kwestie. Dat de provincie aan

tond de S-6 ook de heer Letschert de conclusie „dat in het vervolg plannen met een dergelijke omvang en dergelijke consequenties eerst door de betrokken gemeentebesturen met hun raden dienen te worden besproken alvorens er met de provincie onderhandeld wordt”.

Reacties

Van de zijde van het bureau voorlichting van de gemeente deelde men ons mee dat op dit ogenblik geen publieke uitspraak van b. en w. over deze kwestie verwacht mag worden „in afwachting van de verdere behandeling van de interpellatie-Nas in de gemeenteraad. Bij die verdere behandeling zullen b. en w. met een standpunt komen, dat op dit ogenblik nog niet geformuleerd is. Verdere behandeling van de interpellatie-Nas is wel op korte termijn te verwachten. Het is niet uitgesloten dat dit in een extra raadsvergadering gebeurt”, aldus het bureau voorlichting van de gemeente.

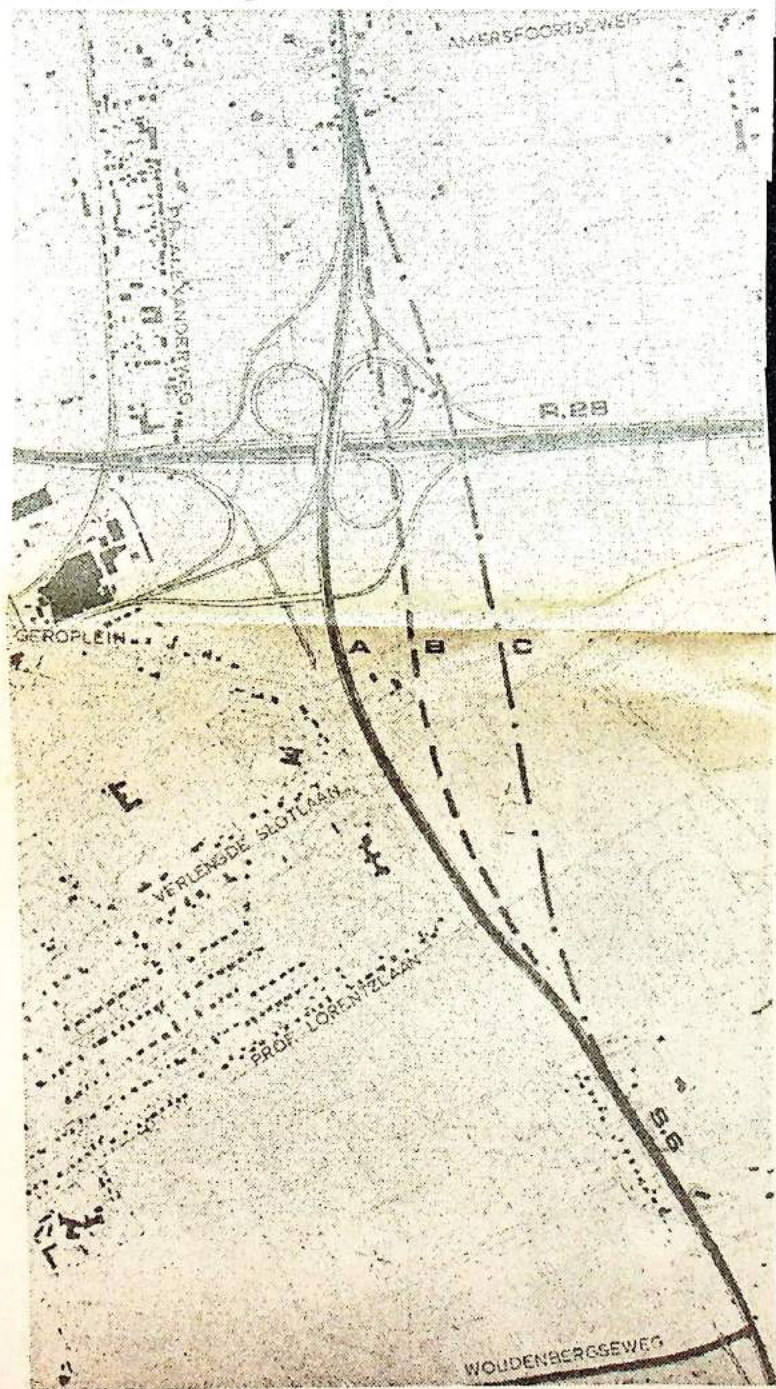
Interpellant

Het raadslid de heer R. M. W. J. Nas, die enige weken terug een interpellatie over de S-6 hield, toonde zich verheugd over de uitspraken van gedeputeerde Letschert. „Het betekent dat de provincie 'n nieuwe procedure voor ogen heeft inzake de S-6. Ik geloof niet dat men het gemeentebe-

ken binnenkort zal horen van de raad. De milieu-aspecten van de S-6 zijn pas onlangs in het brandpunt van de belangstelling gekomen en ook een inspraak- of meepraatprocedure van de raad in een dergelijke kwestie is iets van de laatste tijd. De provincie is ook nooit eerder op een dergelijk idee gekomen.

Een en ander neemt niet weg dat de gang van zaken zoals die zich nu afspeelt fundamenteel juist is en inderdaad de juiste procedure is voor onze en de komende tijd. Het is een juiste gedachte dat de raad meepraat en meedenkt over deze kwestie. Dat de provincie aan dat meepraten en meedenken van de raad grote waarde toekent is gelukkig. Dat gedeputeerde Letschert de procedure van dergelijke zaken in de toekomst gewijzigd wil zien ten gunste van de gemeenteraden is eveneens bijzonder toe te juichen”, aldus de heer Nas.

De dikke lijn A geeft de geprojecteerde S-6 aan, de gebroken lijnen B en C de mogelijke alternatieven. In welke richting gaan de gedachten van B. en W. van Zeist in deze kwestie en hoe zal het eindoordeel van de raad zijn? Aan het oordeel van college en raad van Zeist inzake de S-6 zal de provincie grote waarde hechten.



Compromis bereikt

over aanleg van rijksweg bij Zeist

UTRECHT, vrijdag

Een compromisvoorstel over de aanleg van de omstreden provinciale weg nabij Zeist is door de commissie Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Utrecht aanvaard. De weg waartegen vele protesten zijn gerezen is nodig om Zeist aan te sluiten op rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) die momenteel in aanleg is.

Het compromisvoorstel komt tegemoet aan de bezwaren die tegen het oude plan waren aangevoerd, namenlijk dat voor het klaverblad te veel van een groot stuk bos zou moeten worden gekapt.

Het nieuwe voorstel houdt de aanleg van een kleiner klaverblad in dat door het weglater van twee op- en afrijluser veel minder ruimte vraagt, er uitstel van de aanleg van dat deel van de weg dat door de bossen gaat.

(ANP)

Actiegroepen krijgen extra hoorzittingen

(Van een onzer verslaggevers)

UTRECHT — Actiegroepen gaan van gedeputeerde staten in de provincie Utrecht meer gelegenheid krijgen, om invloed uit te oefenen op het beleid. Bij markante zaken zullen hoorzittingen worden gehouden voordat provinciale staten hun standpunt bepalen, of indien de beslissing aan GS is gedelegeerd, voordat dit college een uitspraak doet.

u.n. 01/5/72
De eerste actiegroep waarvoor zo'n speciale hoorzitting wordt belegd, is de Stichting Milieuzorg Zeist die ageert tegen de aanleg van de secundaire weg 6 en daar een testcase van maakt in de strijd tegen aantasting van de Utrechtse Heuvelrug.

De actiegroep is uitgenodigd de schriftelijk al geuite bezwaren nog eens uiteen te zetten voor de wegencommissie uit provinciale staten, donderdag 23 maart om 16 uur in het provinciehuis.

In een televisieprogramma Van Gewest tot Gewest vanavond om 19.05 uur op Nederland 1, komen de bezwaren tegen de S 6 ook aan de orde. Zowel bezwaarden als gedeputeerde C. H. Letschert komen aan het woord.

CYCLUS VAN DISCUSSIE-AVONDEN OVER HET MILIEU

AKTIEGROEP "DE BOOM IN"

+ 70 leden

Nu we zo'n paar maanden bezig zijn geweest met niks anders dan actie-voeren krijgen hoe langer hoe meer mensen de behoefte om eens wat nader in te gaan op allerlei verschijnselen rond het milieu.

Besloten is om maar eens een serie avonden te wijden aan theorie-vorming.

Er is een totaal-programma opgesteld, waarin de problemen systematisch behandeld zullen worden.

Voor deze avonden is iedereen welkom, die grondig en gericht mee wil praten en denken.

1^e avond: bespreking van het rapport van de Club van Rome.
woensdag 19 febr. inleider: F. Willemsen

2^e avond: de omvang van de vervuiling, ter land, ter zee en in de lucht. Een balans
woensdag 26 febr. / van de ernst van de situatie. De prognoses voor de komende de-
1 maart cennia als er niks aan gebeurt.

inleider: W. Steijnen

3^e avond: het bevolkingsvraagstuk; is de bevolkingsexplosie de belangrijkste
woensdag 8 maart. / oorzaak van de vervuiling ?

inleider: W. Steijnen

4^e avond: wat is de rol van de consument bij de vervuiling ?
woensdag 15 maart. / wat is de rol van de producent, van de industrie ?
wat doet de overheid ?

inleider: G. Beijen

5^e avond: de uitputting van de grondstoffen-en energiebronnen.
woensdag 22 maart. / het probleem van de recycling (het weer benutten van afval)

inleider: R. Smit

6^e avond: welke maatregelen dienen er genomen te worden ? Wat zijn de sociale en
woensdag 29 maart. / economische gevolgen van deze maatregelen ?

inleider: ?

7^e avond: inventarisatie van de bedreigingen voor het milieu in de omgeving
woensdag 5 april. / van Zeist.

inleider: iemand van de
stichting milieuzorg, Zeist

8^e avond: wat kunnen we doen ? keuze van een nieuw aktieveld.
woensdag 12 april. /

We beginnen iedere keer om 8 uur.

Kom je ook meepraten en meedenken ?

AKTIEGROEP
DE BOOM IN

Zeist, 12 maart 1972

Aan:

Gedeputeerde Staten

en

de leden van de
Provinciale Staten
van Utrecht

Onderwerp: de procedure rond de S 6

In publicaties in de plaatselijke en regionale pers op of rond 3 maart werd in sterke mate de indruk gewekt, dat de provincie Utrecht voornemens zou zijn bij haar uiteindelijke beslissing over de aanleg van de S-6 het oordeel van de raad en het college van B & W van Zeist zwaar te doen wegen.

Gedeputeerde, de heer Letschert, gaf te kennen, dat de overwegingen van de raad en college van Zeist in deze belangrijke kwestie bij de definitieve meningsvorming van de provincie een grote rol zouden gaan spelen.

Met diepe instemming vernamen wij voorts, dat het in dezen niet gaat om een individuele en incidentele standpuntbepaling, slechts geldig met betrekking tot de procedure rond de S-6, maar om een aanzienlijke procedurele wijziging van algemene strekking, zodanig dat "in het vervolg plannen van een dergelijke omvang en dergelijke consequenties eerst door de betrokken gemeentebesturen en hun raden dienen te worden besproken, alvorens er met de provincie onderhandeld wordt" (citaat Nieuwe Zeister Courant 3 maart j.l.).

Deze opstelling zou als zodanig aansluiten bij de strekking van de interpellatie-Nass in de Zeister gemeenteraad en de door de actiegroep "de boom in" opgestelde, op de milieu-amifestatatie van 28 januari aangenomen motie, een op zichzelf bijzonder verheugende ontwikkeling.

Met verbijstering hoorden wij echter tijdens de T V-uitzending van het programma "Van gewest tot gewest", 8 maart j.l., gewijd aan de problematiek rond de S-6 gedeputeerde, de heer Letschert met even zoveel woorden stellen, "dat de S-6 in ieder geval door gaat".

Deze uitspraak is volstrekt in strijd met de hierboven vermelde toezegging, dat het standpunt van Zeister bestuur en raad als een belangrijke faktor bij de provinciale besluitvorming in aanmerking zou worden genomen. Indien de heer Letschert voor de televisie een dergelijke pertinente uitspraak doet, dan moet, tenzij het tegendeel wordt aangetoond, worden aangenomen dat de S-6 binnen kringen van Gedeputeerde Staten inderdaad reeds als een voldongen feit wordt beschouwd.

Alle uitspraken met betrekking tot de invloed, die de gemeente Zeist met haar oordeel in deze nog zou kunnen uitoefenen, zijn dan boweringen uit de losse hand. Wij aarzelen niet om een dergelijke gang van zaken als in hoge mate leekbaar te kwalificeren, en het behoeft geen nader betoog, dat een dergelijke uitspraak als de onderhavige in hoge mate frustrerend werkt, aangezien nu niemand meer weet, wat hij wel of niet moet geloven.

Wij hopen dat hier, mede namens de tienduizenden die zich bij de S-6 betrokken voelen, spoedig duidelijkheid kan worden geschapen.

Hoogachtend,
actiegroep "de boom in"
namens deze,
R Smit

Geachte Raadsleden,

Ook van zijn kant wil de actiegroep "de boom in" zijn bezwaren tegen de aanleg van de S-6 aan u kenbaar maken.

Deze bezwaren waren voor ons reden om met volledige inzet en energie de organisatie van de handtekeningenactie voor onze rekening te nemen.

1/ Allereerst zijn wij van mening dat de noodzaak tot aanleg van de S-6 uit verkeerstechnisch oogpunt niet is bewezen, zelfs niet op grond van de huidige verkeersprognoses.

De verkeersstroom, die over de S-6 geleid zou moeten worden, is op te splitsen in de volgende segmenten: recreatief verkeer, bestemmings-verkeer, doorgaand verkeer op werkdagen.

A/ recreatief verkeer: recreatief verkeer vanuit de randstad Holland kan naar de bossen van de Heuvelrug geleid worden via de rijksweg Utrecht-Arnhem, afslag Driebergen en Maarsbergen, voorts via de route Utrecht-Zeist-Driebergen-Doorn. Ook de mogelijkheden per trein zijn inmiddels uitgebreid; de Nederlandse Spoorwegen hebben niet voor niets een nieuw station bij Maarsbergen geopend! Het recreatief verkeer vanuit het Gooi en Den Dolder en omstreken kan geleid worden via Leusden-Woudenberg-Maarsbergen.

Ter ontsluiting van de Utrechtse Heuvelrug voor massa-recreatieverkeer vanuit de randstad is voor de S-6 dus hoegenaamd geen taak te vervullen.

Bovendien moet de vraag gesteld worden, óf het wel zo wenselijk is om een massa-recreatieve bestemming van de Heuvelrug met kracht te bevorderen.

Beter is haast te maken met de aanleg van bossen en massa-recreatie-projecten in en rond de randstad zélf, zodat dáár de woonomgeving prettiger wordt.

Dergelijke voorzieningen kunnen dan als "vangnet" fungeren en het overgrote deel van de recreatie-zoekenden "vasthouden". Zij, die wérkelijk rust, stilte, ongerepte natuur en frisse lucht zoeken, kunnen dan uitwijken naar de Heuvelrug, waar deze belangrijke ingrediënten dan inderdaad behouden kunnen blijven.

Deze opvatting sluit als zodanig aan bij de moderne inzichten met betrekking tot de planologie en de ruimtelijke ordening.

Algemeen wordt wenselijk geacht woon- en recreatiegebieden niet te ver van elkaar te scheiden.

B/ doorgaand verkeer: het doorgaand verkeer dat in 1980 van de S-6 als doorgangsweg gebruik zou gaan maken, wordt door Provinciale Staten zélf op circa 3700 auto's per werkdag geschat.

Dit komt neer op nog geen 8 per minuut!

Daar komt nog bij dat een aanzienlijk gedeelte van het doorgaande verkeer sluiproutes zal gaan zoeken door het hart van Zeist, o.a. via de verlengde en verbrede Bergweg en Schaerweijdelaan

Geen schijn van een argument dus vóór aanleg van de S-6 !!

C/ bestemmingsverkeer: het verkeer Zeist-Amersfoort zal plaats kunnen vinden via de Boulevard-Prins Alexanderweg ten zuiden van de RW-28 en een eenvoudige oprit op de RW-28.

: het verkeer Amersfoort-Zeist zal plaats kunnen vinden via de Amersfoortse Straatweg en de Prins Alexanderweg.

: het verkeer Zeist-Den Dolder zal plaats kunnen vinden via de Prins Alexanderweg-Amersfoortse Straatweg-Dolderse weg.

: het verkeer Den Dolder-Zeist zal plaats kunnen vinden via de Dolderse weg-Amersfoortse Straatweg-Prins Alexanderweg.

: het verkeer Utrecht-Zeist zal plaats kunnen vinden via de RW-28 en een eenvoudige afrit naar de Boulevard-Prins Alexanderweg ten zuiden van de kruising met de RW-28

: het verkeer Zeist-Utrecht zal plaats kunnen vinden via de Prins Alexanderweg en de Amersfoortse Straatweg.

Nodig zijn dan slechts de volgende kunstwerken: een op-en afrit van de RW-28 op de Boulevard-Prins Alexanderweg en een ongelijkvloerse kruising van de RW-28 met de Prins Alexanderweg.

Voordelen: géén S-6, géén klaverblad en een evenwichtiger verdeling van de verkeersstroom over de oude Amersfoortse Straatweg en de nieuwe RW-28, hetgeen zonder twijfel de verwachte verkeersintensiteit op RW-28 zal verminderen.
Dit zal als belangrijk gevolg hebben, dat de geluidshinder voor de bewoners van Vollenhove beperkt zal worden.

Indien wenselijk leveren wij gaarne kaarten met een situatieschets.

- 2/ Onverminderd het hierboven gestelde zijn en blijven wij van mening dat prognoses voor 1980, gebaseerd op de gelachte dat de groei van het wagenpark overminderd door zal gaan, irreëel zijn.
Schattingen over het verkeersaanbod in 1980, uitgaande van de huidige groeitrend zijn daarom onzinnig, omdat dringende maatregelen nodig zijn i.v.m. de ecologische crisis. Volgens alle beschikbare serieuze gegevens zullen wij moeten versoberen, zodat aannemelijk is, dat de groei niet onbeperkt door zal gaan, maar het aannemelijk is dat na een korte periode van voortgaande expansie het verkeersaanbod geleidelijk zal gaan stabiliseren of zelfs zal gaan teruglopen.
Bij een bestuurlijke planning behoort hier rekening mee te worden gehouden; wij kunnen niet langer doen alsof onze neus bloedt.
Ernstig dient in dit verband overwogen te worden, dat de aanleg van een weg en de daarmee gepaard gaande natuurvernietiging **ONOMKEERBAAR** zijn.
- 3/ De carrying "de Kraakeling" waar honderden randstedelijke bewoners recorderen, moet verdwijnen. Een alternatieve vestigingsplaats is niet voorhanden.
- 4/ Ja tegende S-6 betekent in de toekomst een doortrekken van deze weg middels verbreding van de Woudenbergseweg. Immers, het is verkeerstechnisch onverantwoord dat een tweebaansweg uitmondt op een éénbaansweg!
Op vele kaarten staat de S-6 al doorgetrokken aangegeven tot Rhenen!
- 5/ Voorlopig geldt nog het uitgangspunt nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan; dit leidt tot een vicieuze cirkel.
Ook de generale overheid streeft thans doelbewust naar beperking van het particulier vervoer.
- 6/ De voorstanders van de S-6, die stellen middels de S-6 zoveel mogelijk verkeer uit het centrum van Zeist te willen weren maar ter zelfder tijd zich presenteren als voorstanders van het kernplan, stellen zich ambivalent op, aangezien het kernplan de pretentie heeft Zeist tot een regionaal koopcentrum te maken, waardoor Zeist haar hart wagenwijd open zal stellen voor een enorm verkeersaanbod.
- 7/ De S-6 kost 25 ha op de naam.
Per km. kost zij 5 ha gemengd loof-dennenbos. Het klaverblad slaat een gat van 24 ha. Dit gevoged bij het ernstige verlies, tongevolge van de RW-28 betekent zonder meer een ramp.
Volens gegevens van het Rijksinstituut voor Natuurbeheer worden nu al enkele grote zoogdiersoorten op de Heuvelrug met de ondergang bedreigd: egel, mol, spitsmuis, haas, konijn, koozn, bunzing, wezel, marter, das, visotter, hert en ree. Onder de vogels: waterhoen, grutto, houtduif, steenuil, bosuil, bonte specht, boomkruiper en grasmus. Het aanrijdingsrisico wordt nog groter bij het oversteken van dubbelbaanswegen. Als het dier de ene rijbaan levend gepasseerd is, wordt het statistisch vrijwel zeker gedood op de tweede.
In het betrokken gebied dat aan de S-6 opgeofferd dreigt te worden, vinden nu nog enkele zeldzame diersoorten een toevluchtsoord: vos, nachtzwaluw, havik, buizerd, ree, zwarte specht. Hierdoor zullen wij een van hun laatste toevluchtsoorden verliezen. Om dit beeld te completeren dient opgemerkt te worden dat het verkeerslawaaï van de S-6 en de R-28 honderden hectaren bosgebied onaantrekkelijk zullen maken.

Wij hopen dat deze feiten voor zichzelf spreken.

Hoogachtend,
Aktiegroep De Boom In,
namens deze, Ronald Smit.

Geachte Raadsleden,

Ook van zijn kant wil de actiegroep "de boom in" zijn bezwaren tegen de aanleg van de S-6 aan u kenbaar maken,

Deze bezwaren waren voor ons reden om met volledige inzet en energie de organisatie van de handtekeningenactie voor onze rekening te nemen.

1/ Allereerst zijn wij van mening dat de noodzaak tot aanleg van de S-6 uit verkeerstechnisch oogpunt niet is bewezen, zelfs niet op grond van de huidige verkeersprognoses.

De verkeersstroom, die over de S-6 geleid zou moeten worden, is op te splitsen in de volgende segmenten: recreatief verkeer, bestemmings-verkeer, doorgaand verkeer op werkdagen.

A/recreatief verkeer: recreatief verkeer vanuit de randstad Holland kan naar de bossen van de Heuvelrug geleid worden via de rijksweg Utrecht-Arnhem, afslag Driebergen en Maarsbergen, voorts via de route Utrecht-Zeist-Driebergen-Doorn. Ook de mogelijkheden per trein zijn inmiddels uitgebreid; de Nederlandse Spoorwegen hebben niet voor niets een nieuw station bij Maarsbergen geopend! Het recreatief verkeer vanuit het Gooi en Den Dolder en omstreken kan geleid worden via Leusden-Woudenberg-Maarsbergen.

Ter ontsluiting van de Utrechtse Heuvelrug voor massa-recreatieverkeer vanuit de randstad is voor de S-6 dus hoegenaamd geen taak te vervullen.

Bovendien moet de vraag gesteld worden, óf het wel zó wenselijk is om een massa-recreatieve bestemming van de Heuvelrug met kracht te bevorderen.

Deter is haast te maken met de aanleg van bossen en massa-recreatie-projecten in en rond de randstad zélf, zodat dáár de woonomgeving prettiger wordt.

Dergelijke voorzieningen kunnen dan als "vangnet" fungeren en het overgrote deel van de recreatie-zoekenden "vasthouden". Zij, die wérkelijk rust, stilte, ongerepte natuur en frisse lucht zoeken, kunnen dan uitwijken naar de Heuvelrug, waar deze belangrijke ingrediënten dan inderdaad behouden kunnen blijven.

Deze opvatting sluit als zodanig aan bij de moderne inzichten met betrekking tot de planologie en de ruimtelijke ordening.

Algemeen wordt wenselijk geacht woon- en recreatiegebieden niet te ver van elkaar te scheiden.

B/doorgaand verkeer: het doorgaand verkeer dat in 1980 van de S-6 als doorgangsweg gebruik zou gaan maken, wordt door Provinciale Staten zélf op circa 3700 auto's per werkdag geschat.

Dit komt neer op nog geen 8 per minuut!

Daar komt nog bij dat een aanzienlijk gedeelte van het doorgaande verkeer sluiproutes zal gaan zoeken door het hart van Zeist, o.a. via de verlengde en verbrede Bergweg en Schaerweijdelaan.

Geen schijn van een argument dus vóór aanleg van de S-6 !!

C/bestemmingsverkeer: het verkeer Zeist-Amersfoort zal plaats kunnen vinden via de Boulevard-Prins Alexanderweg ten zuiden van de RW-28 en een eenvoudige oprit op de RW-...

: het verkeer Amersfoort-Zeist zal plaats kunnen vinden via de Amersfoortse Straatweg en de Prins Alexanderweg.

: het verkeer Zeist-Den Dolder zal plaats kunnen vinden via de Prins Alexanderweg-Amersfoortse Straatweg-Dolderse weg.

: het verkeer Den Dolder-Zeist zal plaats kunnen vinden via de Dolderse weg-Amersfoortse Straatweg-Prins Alexanderweg.

: het verkeer Utrecht-Zeist zal plaats kunnen vinden via de RW-28 en een eenvoudige afrit naar de Boulevard-Prins Alexanderweg ten zuiden van de kruising met de RW-28

: het verkeer Zeist-Utrecht zal plaats kunnen vinden via de Prins Alexanderweg en de Amersfoortse Straatweg.

Nodig zijn dan slechts de volgende kunstwerken: een op-en afrit van de RW-28 op de Boulevard-Prins Alexanderweg en een ongelijkvloerse kruising van de RW-28 met de Prins Alexanderweg.

Voordelen: géén S-6, géén klaverblad en een evenwichtiger verdeling van de verkeersstroom over de oude Amersfoortse Straatweg en de nieuwe RW-28, hetgeen zonder twijfel de verwachte verkeersintensiteit op RW-28 zal verminderen.
Dit zal als belangrijk gevolg hebben, dat de geluidshinder voor de bewoners van Vollenhove beperkt zal worden.

Indien wenselijk leveren wij gaarne kaarten met een situatieschets.

- 2/ Onverminderd het hierboven gestelde zijn en blijven wij van mening dat prognoses voor 1980, gebaseerd op de gedachte dat de groei van het wagenpark overminderd door zal gaan, irrealistisch zijn.
Schattingen over het verkeersaanbod in 1980, uitgaande van de huidige groeitrend zijn daarom onzinnig; omdat dringende maatregelen nodig zijn i.v.m. de ecologische crisis. Volgens alle beschikbare serieuze gegevens zullen wij moeten versoberen, zodat aannemelijk is, dat de groei niet onbeperkt door zal gaan, maar het aannemelijk is dat na een korte periode van voortgaande expansie het verkeersaanbod geleidelijk zal gaan stabiliseren of zelfs zal gaan teruglopen.
Bij een bestuurlijke planning behoort hier rekening mee te worden gehouden; wij kunnen niet langer doen alsof onze neus bloedt.
Ernstig dient in dit verband overwogen te worden dat de aanleg van een weg en de daarmee gepaard gaande natuurvernietiging ONOMKEERBAAR zijn.
- 3/ De camping "de Krakeling", waar honderden randstadbewoners recreëren, moet verdwijnen. Een alternatieve vestigingsplaats is niet voorhanden.
- 4/ Ja tegende S-6 betekent in de toekomst een doortrekken van deze weg middels verbreding van de Woudenbergseweg. Immers, het is verkeerstechnisch onverantwoord dat een tweebaansweg uitmondt op een éénbaansweg!
Op vele kaarten staat de S-6 al doorgetrokken aangegeven tot Rhenen!
- 5/ Voorlopig geldt nog het uitgangspunt: nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan; dit leidt tot een vicieuze cirkel.
Ook de centrale overheid streeft thans doelbewust naar beperking van het particulier vervoer.
- 6/ De voorstanders van de S-6, die stellen middels de S-6 zoveel mogelijk verkeer uit het centrum van Zeist te willen weren maar ter zelfdertijd zich presenteren als voorstanders van het kernplan, stellen zich ambivalent op, aangezien het kernplan de pretentie heeft Zeist tot een regionaal koopcentrum te maken, waardoor Zeist haar hart wagenwijd open zal stellen voor een enorm verkeersaanbod.
- 7/ De S-6 bedreigt de natuur.
Per km. kost zij 5 ha gemengd loof-dennenbos. Het klaverblad slaat een gat van 24 ha. Dit gevoegd bij het ernstige verlies tengevolge van de RW-28 betekent zonder meer een ramp.
Volens gegevens van het Rijksinstituut voor Natuurbeheer worden nu al enkele grote zoogdiersoorten op de Heuvelrug met de ondergang bedreigd: egel, mol, spitsmuis, haas, konijn, koozn, bunzing, wezel, marter, das, visotter, hert en ree. Onder de vogels: waterhoen, grutto, houtduif, steenuil, bosuil, bonte specht, boompieper en grasmus. Het aanrijdingsrisico wordt nog groter bij het oversteken van dubbelbaanswegen. Als het dier de ene rijbaan levend gepasseerd is, wordt het statistisch vrijwel zeker gedood op de tweede.
In het betrokken gebied dat aan de S-6 opgeofferd dreigt te worden, vinden nu nog enkele zeldzame diersoorten een toevluchtsoord: vos, nachtzwaluw, havik, buizerd, ree, zwarte specht. Hierdoor zullen zij een van hun laatste toevluchtsoorden verliezen. Om dit beeld te completeren dient opgemerkt te worden dat het verkeerslawaai van de S-6 en de R-28 honderden hectaren bosgebied onaantrekkelijk zullen maken.

Wij hopen dat deze feiten voor zichzelf spreken.

Hoogachtend,
Aktiegroep De Boom In,
namens deze, Ronald Smit.

Belangrijke openbare discussies op 16 en 20 maart a.s.

GEMEENTEBESTUUR ZEIST DENKT VERDEELD OVER AANLEG VAN S-6

De discussie over het al dan niet aanleggen van de spraakmakende weg S-6 en het aanleggen volgens welk voorstel van deze weg schijnt in een beslissend stadium te zijn aangeland. Donderdagavond 16 maart vergadert de raadscommissie voor planologie en grondzaken om 19.00 uur in het openbaar in Het Slot (zaal 1, linkervleugel) over deze kwestie. B. en W. doen een beroep op de leden van de raad deze vergadering, gezien het belang ervan, zoveel mogelijk bij te wonen, ook als de raadsleden niet in deze commissie zitting hebben.

Maandagavond 20 maart komt de gemeenteraad in voltallige zitting bijeen om 19.00 uur in de raadszaal aan Het Rond om deze kwestie te bespreken. De agenda voor zowel de commissievergadering planologie als de voltallige raadsvergadering vermeldt:

A. Het vervolg van de interpellatie van de heer Nas inzake de aanleg van de S-6 en

B. Een aanvraag van een aanlegvergunning door de provincie inzake aanleg van S-6.

WETHOUDERS TEGEN PLANNEN PROVINCIE

Zoals bekend zijn tegen de aanleg van de S-6, vooral vanuit de kringen van Milieuzorg, de afgelopen tijd nogal wat bezwaren gerezen. Deze bezwaren richtten zich vooral tegen het feit dat er natuurschoon voor de weg moet worden opgeofferd, dat het recreatiegebied van „Camping de Krakeling” de dupe wordt en tegen de prognoses voor de verkeersintensiteit in de toekomst op de te bouwen weg. De provincie houdt, eveneens geschraagd door argumentatie van deskundigen, vast aan haar oorspronkelijke opzet inzake deze weg. Gelet op de bezwaren die er tegen deze plannen zijn gerezen heeft de provincie, laatstelijk nog middels de NZC van 3 maart, door laten schemeren het eindoordeel van Zeist over deze weg bij de uiteindelijke beslissing bijzonder zwaar te zullen laten wegen.

College verdeeld

Uit het antwoord van b. en w. op de interpellatie van de heer Nas, dat zaterdag j.l. schriftelijk is uitgekomen, blijkt dat het Zeister gemeentebestuur over deze zaak intern verdeeld denkt. Een meerderheid van het college, bestaande uit burgemeester mr. dr. A. A. H. Stolk en de wethouders C. J. van Mastrigt (CHU) en H. J. de Goede (KVP) wil goedkeuring verlenen voor de aanleg van de S-6 volgens de plannen van de provincie. Twee wethouders, mevr. mr. S. M. Kruyt-Ferman (VVD) en drs. E. J. van Tellingen (PAK) delen deze zienswijze niet. Wethouder mevr. Kruyt-Ferman is van oordeel, dat de aangevoerde argumenten het nemen van een beslissing overeenkomstig het voorstel van de provincie op dit moment niet rechtvaardigen.

Zij staat een voorlopige oplossing voor in die zin, dat de S-6, gerekend vanaf de Dolderseweg, na passering van het knooppunt R 28-S-6-Bergweg, direct op de Krakelingweg wordt aangesloten ter hoogte van het aansluitpunt Oude Woudenbergse Zandweg - Krakelingweg. Aan de hand van de ontwikkelingen welke het verkeer te zien zal geven zal in een later stadium kunnen worden beslist of de aanleg van de weg overeenkomstig het door de provincie vastgestelde tracé alsnog noodzakelijk is.

Wethouder Van Tellingen is van oordeel dat de aangevoerde argumenten niet zo hard zijn, dat de S-6 — overeenkomstig het provinciaal tracé — gerealiseerd zou moeten worden.

Zijn mening is gebaseerd op de volgende overwegingen:

1. Het standpunt van de hoofd-ing.-directeur van het Staatsbos-

ling moet verdwijnen, c.q. verplaatst.

3. Verkeerstechnisch gezien is de argumentatie voor de S-6 ambivalent. Enerzijds steunt zij op de redenering dat het interne wegen-net ontlast moet worden, anderzijds is de weg noodzakelijk in verband met de ontsluiting van het achterliggende gebied, zowel voor normaal werkdag- als recreatieverkeer. Omtrent de ontwikkeling van de recreatie in dit gebied staat echter nog niets vast.

4. De prognose van 11.000 motorvoertuigen per etmaal is gebaseerd op de gedachte dat het huidige beleid gecontinueerd gaat worden (met name de vermenigvuldigingsfactor 1,6 — toename auto's — wijst daar op). De nieuwe ontwikkelingen die op dit gebied gaande zijn geven aanleiding te veronderstellen, dat dit beleid niet voortgezet zal moeten worden.

5. Het uitgangspunt dat betere wegen verkeer aantrekken leidt tot de vicieuze cirkel van meer auto's, meer wegen enz.

Zijn conclusie is dan ook, dat de gegevens onvoldoende hard zijn om tot de aanleg van de S-6 te besluiten. Hij is van mening, dat de huidige informatie onvoldoende houvast biedt voor een beslissing voor het tracé van de provincie, en dat een aansluiting van het klaverblad op de Krakelingweg met volledige handhaving van de sportvelden, eventueel noodzakelijk is, zonnig met verbreding van de Krakelingweg.

Belangrijk

De discussies van 16 en 20 maart over de aanleg van de S-6 zullen waarschijnlijk van zeer grote invloed zijn op een uiteindelijke beslissing van de provincie inzake de aanleg van de S-6.

Naar wij „uit de wandelgangen” vernemen zullen de fracties van de VVD en het PAK gesloten tegen de provinciale plannen inzake de S-6 stemmen. Beide fracties beschikken — hun wethouders inclusief — over 14 van de 31 raadszetels. Veel zal afhangen van het standpunt van de overige fracties in de raad.

Zeist, 14 maart 1972.

Geachte leden van de Zeister gemeenteraad.

Hierbij delen wij u mede, dat ruim tienduizend veront-rusten, mid-dels de door ons gevoerde handtekeningenactie zich te hebben uitgesproken tegen de aanleg van de S-6. Voorts tegen iedere verdere aantasting van het natuurgebied de Utrechts Heuvelrug. Het overgrote deel hiervan zijn inwo-ners van Zeist. Het werkelijke aantal tegenstanders van de S-6 onder de Zeister bevolking zal waarschijnlijk echter een veelvoud bedragen van het aantal verzamelde reakties. In ~~de meeste~~ gevallen tekenden bij de huis-aan-huisactie slechts het gezinshoofd of de vrouw des huizes. Dit gebeur-de dan namens de gehele familie.

Voorts is in enkele wijken van Zeist nog helemaal geen en in enkele wijken slechts gedeeltelijk een handtekeningenactie gehouden. De reakties waren vaak fel anti-S-6 en anti-verdere aantasting van de Heuvelrug. Wij hadden niet verwacht dat Zeist zo milieubewust zou reageren tegen de S-6. Dat de S-6 niet alleen de plaatselijke bevolking berceert, maar ook landelijk als een vitermate belangrijke zaak wordt beschouwd, mag blijken uit de meer dan duizend reakties, die wij uit alle hoeken van Nederland ontvingen. Nog steeds stromen de briefkaarten binnen. In enkele plaatsen hebben mensen spontaan het initiatief genomen tot handtekeningenacties. Dit alles vooral n.a.v. de slechts 10 minuten durende t.v.-uitzending op 8 maart j.l. Al deze mensen beseffen dat een verdere afbraak van de heuvelrug, een van de grootste natuurgebieden van Nederland, als een mis-daad beschouwd moet worden. De Zeister bevolking heeft gesproken. Een bewust deel van het nederlandse volk heeft haar bezorgdheid kenbaar ge-maakt. Wij verzocken de Zeister gemeenteraad te luisteren naar deze bewogenheid.

Tot slot een kleine greep uit de binnengekomen stroom :

"...als wij in Utrecht zijn gaan, we altijd wandelen bij Zeist. Dat laantje van op de t.v. daar hebben we wat gelopen. Wij hopen dat onze stem ook helpt dhr. en mevr. Poldervaart, Vlaardingen

" ondergetekenden zijn van mening dat de Utrechts Heuvelrug niet verder door wegen en knooppunten mag worden aangetast. Zij zijn gaarne bereid om enkele kilometers om te rijden wanneer daarmee natuur kan worden ge-spaard." o.a. J. Bekel, Amsterdam.

" Laat het bos staan. Wij rijden wel een stukje om; onze caravan staat bij de Krakeling." fam. N.v.d. Lans, Den Haag.

"Vorig jaar fietstocht gemaakt bij Zeist door de bossen met hun grote schoonheid en recreatiewaarde. Ondergetekenden vinden dat verdere weg-uitbreiding hier rampzalig is." o.a. H. Brinkman, Eindhoven.

" Ik hoop niet dat de misdaad tegen de natuur, zoals op het ogenblik op de Soestdijkerstraatweg, Kleine Wasmeer enz. aan de gang is, zich op de Utrechtse Heuvelrug zal herhalen." dhr. de Groot, Hilversum.

"...verjaag onze laatste bijzondere vogels niet. Tot hier toe en niet verder." A.M.L. Oudendijk-Kijlstra, Den Haag.

" ...denk ook aan de invalide die 't daar fijn vinden."

S.H.J.v. Bitterswijs, Krimpen aan de IJssel.

" Géén S-6 en géén S-7 dwars door de bossen." F. van Diggelen, Sassenheim.

"..aangezien ik het betreur als de Heuvelrug door de aanleg van wegen een onherstelbare schade zou worden toegbracht." E. Schulz, Zeist.

"Als bewoners van de randstad Holland zijn de bossen rond Zeist e.o. het enige gebied dat voor ons nog te bereiken is binnen een niet al te lange tijd." fam. A. Horman, Rotterdam.

" tot behoud van de Utrechtse Heuvelrug: De weg S-6 mag daar niet doorheen komen." D.Koster, Beverwijk.

" Stop dit schandelijke vandalisme, tot elke prijs, Er moet een eind komen aan kritiekloze natuurverkrachting door onverantwoordelijke overheidsinstanties op kosten van de belastingbetalers." A.J.F.M. Dorren, Heerlen.

"Stop die vernieling van 25 ha. onvervangbaar natuurschoon," N.H.J. Ouwersloot, Zelhem.

"Laten we zuinig zijn op wat er tot nog toe aan natuurschoon rest in ons land." M.J. Ocsterveld, van Sonsbeek, Wapserveen.

"....waar mijn ouders groot geworden zijn en ikzelf van tijd tot tijd in Zeist kom is er al veel vernield." Mevr. Overmansv. Tellingen, Zwolle.

"Wij protesteren ook tegen het opofferen van een, voor onze zuurstof en zielerust zo noodzakelijk, stuk bos ten behoeve van een autoweg." carina en geurt van de Weg.

De handtekeningenlijsten en de briefkaarten en brieven liggen op de a.s. commissievergadering voor planologie etc. op 16 maart en op de gemeenteraadsvergadering van 20 maart ter inzage.

Wij hopen dat u hierbij reeds een indruk hebt gekregen van het protest tegen de aanleg van verdere wegen door de Heuvelrug.

Hoogachtend,

Aktiegroep De Boom IN.

Stichting Milieuzorg Zeist.

Redactie Utrechts Nieuwsblad

Korte Jansstraat 3

UTRECHT

Zeist, 14 maart 1972.

Geachte leden van de Zeister gemeenteraad.

Hierbij delen wij u mede, dat ruim tienduizend veront-rusten, mid-dels de door ons gevoerde handtekeningenactie zich te hebben uitgesproken tegen de aanleg van de S-6. Voorts tegen iedere verdere aantasting van het natuurgebied de Utrechts Heuvelrug. Het overgrote deel hiervan zijn inwo-ners van Zeist. Het werkelijke aantal tegenstanders van de S-6 onder de Zeister bevolking zal waarschijnlijk echter een veelvoud bedragen van het aantal verzamelde reakties. In 302 van de gevallen tekenden bij de huis-aan -huisactie slechts het gezinshoofd of de vrouw des huizes. Dit gebeur-de dan namens de gehele familie.

Voorts is in enkele wijken van Zeist nog helemaal geen en in enkele wijken slechts gedeeltelijk een handtekeningenactie gehouden. De reakties waren vaak fel anti-S-6 en anti-verdere aantasting van de Heuvelrug. Wij hadden niet verwacht dat Zeist zo milieubewust zou reageren tegen de S-6. Dat de S-6 niet alleen de plaatselijke bevolking beroert, maar ook landelijk als een uitermate belangrijke zaak wordt beschouwd, mag blijken uit de meer dan duizend reakties, die wij uit alle hoeken van Nederland ontvingen. Nog steeds stromen de briefkaarten binnen. In enkele plaatsen hebben mensen spontaan het initiatief genomen tot handtekeningenacties. Dit alles vooral n.a.v. de slechts 10 minuten durende t.v.-uitzending op 8 maart j.l. Al deze mensen beseffen dat een verdere afbraak van de heuvelrug, een van de grootste natuurgebieden van Nederland, als een mis-daad beschouwd moet worden. De Zeister bevolking heeft gesproken. Een bewust deel van het nederlandse volk heeft haar bezorgdheid kenbaar ge-maakt. Wij verzoeken de Zeister gemeenteraad te luisteren naar deze bewogenheid.

Tot slot een kleine groep uit de binnengekomen stroom :

"...als wij in Utrecht zijn gaan we altijd wandelen bij Zeist. Dat laatste van op de t.v. daar hebben we wat gelopen. Wij hopen dat onze stem ook helpt
dhr. en mevr. Poldervaart, Vlaardingen

" ondergetekenden zijn van mening dat de Utrechts Heuvelrug niet verder door wegen en knooppunten mag worden aangetast. Zij zijn gaarne bereid om enkele kilometers om te rijden wanneer daarmee natuur kan worden ge-spaard."
o.a. J. Bekel, Amsterdam.

" Laat het bos staan. Wij rijden wel een stukje om; onze caravan staat bij de Krakeling."
fam. N.v.d. Lans, Den Haag.

"Vorig jaar fietstocht gemaakt bij Zeist door de bossen met hun grote schoonheid en recreatiewaarde. Ondergetekenden vinden dat verdere weg-uitbreiding hier rampzalig is."
o.a. H. Brinkman, Eindhoven.

" Ik hoop niet dat de misdaad tegen de natuur, zoals op het ogenblik op de Soestdijkerstraatweg, Kleine Wasmeer enz. aan de gang is, zich op de Utrechtse Heuvelrug zal herhalen."
dhr. de Groot, Hilversum.

"...verjaag onze laatste bijzondere vogels niet. Tot hier toe en niet verder."
A.M.L. Oudendijk-Kijlstra, Den Haag.

" ...denk ook aan de invalide die 't daar fijn vinden."

S.H.J.v. Bitterswijs, Krimpen aan de IJssel.

" Géén S-6 en géén S-2 dwars door de bossen." F. van Diggelen, Sassenheim.

"...aangezien ik het betreur als de Heuvelrug door de aanleg van wegen een onherstelbare schade zou worden toegebracht." E. Schulz, Zeist.

"Als bewoners van de randstad Holland zijn de bossen rond Zeist e.o. het enige gebied dat voor ons nog te bereiken is binnen een niet al te lange tijd." fam. A. Horman, Rotterdam.

" tot behoud van de Utrechtse Heuvelrug: De weg S-6 mag daar niet doorheen komen." D.Koster, Beverwijk.

" Stop dit schandelijke vandalisme tot elke prijs, Er moet een eind komen aan kritiekloze natuurverkrachting door onverantwoordelijke overheidsinstanties op kosten van de belastingbetalers." A.J.F.M. Dorren, Heerlen.

"Stop die vernieling van 25 ha. onvervangbaar natuurschoon." N.H.J. Ouwersloot, Zelhem.

"Laten we zuinig zijn op wat er tot nog toe aan natuurschoon rest in ons land." M.J. Oosterveld, van Sonsbeek, Wapserveen.

"...wa r mijn ouders groot geworden zijn en ik zelf van tijd tot tijd in Zeist kom is er al veel vernield." Mevr. Overmans, Tellingen, Zwolle.

"Wij protesteren ook tegen het opofferen van een, voor onze zuurstof en zielerust zo noodzakelijk, stuk bos ten behoeve van een autoweg." carina en geurt van de Weg.

De handtekeningenlijsten en de briefkaarten en brieven liggen op de a.s. commissievergadering voor planologie etc. op 16 maart en op de gemeenteraadsvergadering van 20 maart ter inzage.

Wij hopen dat u hierbij reeds een indruk hebt gekregen van het protest tegen de aanleg van verdere wegen door de Heuvelrug.

Hoogachtend,

Aktiegroep De Boom IN.

Stichting Milieuzorg Zeist.

RAAD VAN ZEIST IN MARATHONZITTING BIJEEN HULPDIENST, ONTWIKKELINGSHULP, "WAPEN" EN S-6 TER DISCUSSIE

De gemeenteraad van Zeist heeft maandagmiddag en -avond ruim vijf uur vergaderd — van kwart over twee tot tegen half acht zonder onderbreking — over een viertal belangwekkende kwesties, althans die door een aantal raadsleden belangwekkend genoeg gevonden werden om er een marathonzitting van de raad aan te besteden. Marathonzittingen die overigens in de raad van deze samenstelling tot een onvermijdelijke gewoonte schijnen te moeten uitgroeien.

De vier zaken die de tongen zo langdurig en breedvoerig los wisten te maken waren: a) de subsidieverlening aan de Hulpdienst Zeist; b) hulp van de gemeente Zeist aan een gemeente in Bangla Desh; c) het opnieuw in gebruik geven van „Het Wapen van Zeist” als horecabedrijf en d) het compromisvoorstel van G.S. inzake de aanleg van de S6.

De emoties laaiden zeer hoog op

Het voorstel om de Hulpdienst Zeist te subsidiëren met een bedrag dat toereikend zal zijn om een maatschappelijk werkster voor een halve weektaak te bekostigen, met daarbij de mogelijkheid ingebouwd dat deze subsidie zal worden uitgebreid tot de bekostiging van een volle weektaak van een maatschappelijk werkster, ontlokte mevr. **DUISTERHOF (PAK)** de opmerking dat in deze kwestie onvoldoende het advies van de raadscommissie voor Sociale Zaken heeft doorgeklonken. De commissie voor Sociale Zaken had in haar vergadering de zaak van veel kanten bekeken en daarbij waren stemmen opgegaan om een volledige subsidiëring van een volle weektaak van de maatschappelijk werkster metertijd opnieuw in de raad te brengen. De **PAK-fractie** voorzitter verweet het college deze overwegingen onvoldoende in het voorstel naar voren te hebben gebracht en de raadsleden ook onvoldoende tijd te hebben gelaten om van het advies van de commissie voor Sociale Zaken kennis te nemen. Het college-voorstel inzake de subsidiëring van de Hulpdienst werd overigens met algemene stemmen aanvaard.

Bangla Desh

Naar aanleiding van een initiatiefvoorstel van D'66, dat enige tijd geleden werd ingediend, inzake steun van de gemeente Zeist aan een gemeente in Bangla Desh brachten b. en w. maandagmiddag een nota in discussie die uitmondde in de conclusie dat in samenwerking met het op dit terrein actief zijnde comité een onderzoek zal worden ingesteld naar

de mogelijkheden van gemeentelijke hulpverlening en dat de uitkomsten van dit onderzoek t.z.t. weer in de raad ter discussie zullen worden gesteld.

Deze kwestie deed de emoties in de raad hoog opstuiwen, waarbij de scheidslijn tussen voor- en tegenstanders vaak dwars door de fracties heenliep.

Mr. **PAARLBERG (CHU)** zei van oordeel te zijn dat de kwestie van hulpverlening aan het buitenland een Rijksaangelegenheid, een regeringszaak voor Den Haag is en geen gemeentelijke aangelegenheid. De heer **STIKKER (DS '70)** achtte solidariteit en ontwikkelingshulp een goede zaak „maar over deze kwestie wordt op regeringsniveau beraadslaagd”, aldus de heer Stikker, „minister Boersma heeft pas nog gepleit voor een landelijk en gecoördineerd beleid op dit gebied. In de schatkist liggen nog miljoenen voor de ontwikkelingshulp waar nog geen bestemming voor is. Dit is geen gemeentelijke, maar een landelijke kwestie”, aldus de DS '70-woordvoerder.



J. L. STIKKER (DS '70)
... beleid landelijk bekijken ...

Bewustmaking

De **PAK-fractie** voorzitter mevr. **DUISTERHOF** toonde zich een warm voorstandster van gemeentelijke hulpverlening aan Bangla Desh. „Het gaat niet alleen om een stuk praktische hulpverlening, het gaat ook en misschien wel vooral om een verandering in de mentaliteit van het publiek, het gaat om een bewustmaking van de problematiek van de Derde Wereld”, aldus mevr. Duisterhof.

Het **AR-raads**lid **VAN DIJKE** toonde zich in emotionele bewoordingen voorstander van hulpverlening van Zeist aan Bangla Desh. „In ons **AR-vaandel** staat onze broe-



G. VAN DIJKE (AR)
... Ik ben mijn broeders
hoeder ...

BERG interrumpeerde „U weet niet eens wie daar vandaag uw broeder is, ze moorden elkaar uit”. De **AR-fractie** voorzitter **VAN TELLINGEN** bepleitte hulpverlening in landelijk verband en niet middels de gemeente. „De regering en de kerken zitten reeds met het grote probleem hoe de juiste hulp op de juiste plaats te krijgen. Laten we ons aansluiten bij een landelijk beleid op dit gebied”, aldus de heer Van Tellingen.

Motie

De **VVD-fractie** voelde enerzijds wel voor een onderzoek naar de mogelijkheden tot hulpverlening, maar wenste daar bij voorbaat geen enkele conclusie of consequentie aan te verbinden. De liberale fractieleider **ALTINK** diende een motie in waarin werd verzocht de passages in de nota van b. en w. die spraken van een eventueel adopteren van een dorp in Bangla Desh te schrappen. Deze motie werd verworpen met alleen de voltallige **VVD** (inclusief de liberale wethouder) en enkele afzonderlijke leden van enkele fracties voor.

De **KVP-fractie** leider **FLUITMAN** toonde zich voorstander van een vorm van gemeentelijke hulpverlening „maar doet u dan dan zo dat het een afstaan van een deeltje van onze eigen welvaart inhoudt. Dan is het werkelijk een offer”, aldus de **KVP-woordvoerder**.

Het voorstel van het college om „in samenwerking met het betreffende comité een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid tot hulpverlening van de gemeente Zeist aan Bangla Desh” werd stemmen aanvaard met 16-14 den de wethouders **KRUYT (VVD)**, **VAN MASTRIGT (CHU)**, **DE GOEDE (KVP)** en **VAN TELLINGEN (PAK)** en de fracties raadsleden **FLUITMAN** en **VAN DER WEERD (KVP)**, **VAN DIJKE** en **HOEK (AR)** en **EKKERS** stemden de fracties van de **CHU**, **DORRESTEIN** en de **VVD-ers** **ALTINK**, **HANSEN**, **HASELAAR** en de dames **KALIS** en **VAN NOTTEN**.



vies van de commissie van de Zaken kennis te nemen. Het college-voorstel inzake de subsidiëring van de Hulpdienst werd overigens met algemene stemmen aanvaard.

Bangla Desh

Naar aanleiding van een initiatiefvoorstel van D'66, dat enige tijd geleden werd ingediend, inzake steun van de gemeente Zeist aan een gemeente in Bangla Desh brachten b. en w. maandagmiddag een nota in discussie die uitmondde in de conclusie dat in samenwerking met het op dit terrein actief zijnde comité een onderzoek zal worden ingesteld naar

...ke kwes... aldus de DS 10-woordvoerder.



J. L. STIKKER (DS'70)
...beleid landelijk bekijken...

Bewustmaking

De PAK-fractievoorzitster mevr. DUISTERHOF toonde zich een warm voorstandster van gemeentelijke hulpverlening aan Bangla Desh. „Het gaat niet alleen om een stuk praktische hulpverlening, het gaat ook en misschien wel vooral om een verandering in de mentaliteit van het publiek, het gaat om een bewustmaking van de problematiek van de Derde Wereld”, aldus mevr. Duisterhof.

Het AR-raadslid VAN DIJKE toonde zich in emotionele bewoordingen voorstander van hulpverlening van Zeist aan Bangla Desh. „In ons AR-vaandel staat dat wij de hoeders van onze broeders zijn”, aldus de heer Van Dijke, waarop de CHU-er PAARL;

... (metast...)
afzonderlijke leden van enkel fracties vóór.
De KVP-fractieleider FLUITMAN toonde zich voorstander van een vorm van gemeentelijke hulpverlening „maar doet u dan dan zie dat het een afstaan van een deel van onze eigen welvaart in houdt. Dan is het werkelijk een offer”, aldus de KVP-woordvoerder.

Het voorstel van het college om „in samenwerking met het betreffende comité een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid tot hulpverlening van de gemeente Zeist aan Bangla Desh” werd tenslotte aanvaard met 16-14 stemmen. Vóór het voorstel stemden de wethouders KRUYT den de wethouders KRUUIT (VVD), VAN MASTRIGT (CHU), DE GOEDE (KVP) en VAN TEL-LINGEN (PAK) en de fracties van PAK en D'66 alsmede de raadsleden FLUITMAN en VAN DER WEERD (KVP), VAN DIJKE en HOEK (AR) en EKKERS en VAN ROSSUM (VVD). Tegen stemden de fracties van de CHU, SGP, DS'70, de KVP-er VAN DORRESTEIN en de VVD-ers ALTINK, HANSEN, HASSELAAR en de dames KALIS en VAN NOTTEN.



A. A. FLUITMAN (KVP)
...stukje eigen welvaart opofferen is zuiverder

Zie vervolg op pag. 5

...ten ingezien en is dan ook
...duhana heeft dit als één der
...geesten te vernemen. Kontr-
...en wij de gelegenheid krijgen
...Als dit gemnaal een feit is
...ting tot onze Europese fami-
...nd worden door Engelslands toe-
...m welke mogelijkheden ge-
...ot u er wel eens bij stil ge-

ny England
England,

6 zes

...n staat de aanvoerder
...riet ook Eric de donke-
...oogt te vluchten in het
...aanvoerder, stal Hij wil
...Eric houdt hem tegen.
...fiet zal wel een valstrik

GSHUUP
NG BIJEN



Plan voor weg S-6 wekt veel beroering in Zeist

Van een onzer verslaggevers

UTRECHT/ZEIST — Na de actie tegen de omstreden rijksweg 27 door het landgoed Amelisweerd blijven wegenplannen de inwoners van de provincie beroeren. In Zeist maken velen zich momenteel bijzonder druk over de aanleg van de provinciale weg S-6. De standpunten over deze wegaanleg lopen sterk uiteen.

De meningen zijn verdeeld tot in het college van b en w. De meerderheid van het college, burgemeester Stolk en de wethouders Van Mastrigt (CHU) en De Goede (KVP) is voor de S-6 volgens het plan van de provincie. Wethouder mevrouw Kruyt-Ferman van de VVD en wethouder Van Telligen van het PAK denken er anders over.

Vanavond om zeven uur gaat de commissie voor planologie en grondzaken zich er in het Zeister slot mee bezighouden. Maandagavond 20 maart komt de kwestie in de gemeenteraad. De heer R. M. W. J. Nas (PAK) die reeds eerder uitvoerig inging op deze zaak krijgt dan gelegenheid te reageren op het antwoord dat B. en W. hem schriftelijk hebben gegeven op de vragen die hij eind januari in de Zeister gemeenteraad stelde over de S-6. De heer Nas noemde toen het plan van de provincie 'het meest ongunstige plan'.

De heer Nas wil de S-6 op de Krakelingweg laten aansluiten. Als het plan van de provincie wordt gerealiseerd zal volgens de heer Nas ten behoeve van het wonen in de kern het woon- en leefklimaat aan de rand van Zeist worden opgeofferd. Er zal bijna 12 ha bos moeten worden gekapt en het Zeister bos wordt tot stadspark gedegradeerd. Hij vindt verder dat de noodzaak van de S-6 niet is aangetoond. Via het interne wegennet is een andere oplossing mogelijk. Hoewel de S-6 een provinciale weg wordt draagt de gemeente Zeist de verantwoordelijkheid. Dat de raad niet over de aanleg van deze weg is gehoord noemt de heer Nas onjuist. Dit laatste zal nu gaan gebeuren.

Beperkt gebruik

De stichting Milieuzorg Zeist en omstreken heeft ook fel gereageerd tegen de voorgenomen aanleg van het gedeelte van de S-6 tussen rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg. In een brief aan provinciale staten voert Milieuzorg verkeerstechnische bezwaren aan tegen de nieuwe weg. De stichting gelooft dat het verkeer voor een groot deel gebruik zal blijven maken van de Krakelingenweg en niet van de eventueel aan te leggen S-6. Dit omdat vooral lokaal door dit deel van Zeist rijdt.

De stichting Milieuzorg noemt het ook onjuist dat de plannen van de provincie worden verdedigd met de stelling dat de bomen aan de Krakelingweg zo fraai zijn dat ze moeten worden gehandhaafd. 'Wat is erger? Dat er langs de Krakelingweg enkele tientallen bomen van de laanbeplanting sneuvelen of dat duizenden bomen in het bos geofferd zullen worden?' vraagt de stichting. Ook als de S-6 langs de Krakelingweg wordt aangelegd is de toekomst van de Krakelingweg niet veiliggesteld. Bij de aanleg zal een stuk tussen de Verlengde Slotlaan en Laantje zonder End gereconstrueerd worden in verband met onderdoorgangen. Dit zal volgens de stichting Milieuzorg een aanzienlijke aantasting van de Krakelingweg betekenen. Daar komt bij dat de Krakelingweg in het wegenstructuurplan de functie van gordelweg is toegedacht en in verband daarmee in de toekomst toch gereconstrueerd moet worden.

'Het is verbazingwekkend, hoe gemakkelijk met het woord milieu wordt omgesprongen. Men spreekt van een

12 hectare bos zou er aan moeten geloven

Verkeersdruk

B. en W. van Zeist menen dat de oplossing die de heer Nas en de stichting Milieuzorg voorstaan 'voorbijziet aan de isolering van de woningen langs de Krakelingweg'. Vijf villa's en de voortuinen van het internaat van het chr. lyceum en huize Bethanie moeten er aan worden prijsgegeven.

'Dat er een inbreuk op het milieu wordt gedaan door de aanleg van de weg volgens het provinciale plan ontkenen wij niet. Blijft de aanleg van de weg achterwege als tangentiële weg dan betekent dit een verzwarening van de verkeersdruk op de kern. Opoffering van een stuk woon- en leefmilieu aan de oostelijke rand van Zeist is een minder grote opoffering dan de aantasting van het woon- en leefklimaat van de kern', aldus het college van B. en W.

Het college voegt er aan toe dat het tracé van de provincie is gekozen na afweging van diverse factoren en belangen en na raadpleging van vele instanties, met name Staatsbosbeheer. Deze laatste instantie vindt bv. dat dat als wordt gekozen voor tracé via de Krakelingweg de structuur van het Zeister bos wordt aangetast, daar de Krakelingweg de uiterste dwarsverbinding vormt van het Sterrebos, een herinnering aan de Franse tijd. Als de S-6 niet wordt aangelegd moet een groot deel van de 11000 voertuigen die dagelijks in dit gedeelte van Zeist komen via het interne wegennet gaan rijden. Dit cijfer is de prognose voor 1980.

Financieel belang

De conclusie van de heer Nas, dat de noodzaak van de aanleg van de S-6 niet is aangetoond spreken B. en W. tegen. De stichting Milieuzorg is vol-

gens B. en W. ook abusief door te stellen dat Zeist tijdelijk financieel belang laat prevaleren. 'Bij de beoordeling van de plannen van de provincie hebben motieven van verkeersveiligheid en milieubehoud een beslissende rol gespeeld, al is het financieel belang niet als van geen enkele betekenis terzijde geschoven', vindt de meerderheid van het Zeister college. Wethouder Kruyt is van oordeel dat de aangevoerde argumenten het nemen van een beslissing overeenkomstig het voorstel van de provincie op dit moment niet rechtvaardigen. Zij is voor het aansluiten van de S-6 op de Krakelingweg ter hoogte van de oude Woudenbergse zandweg.

Wethouder Van Telligen vindt dat de aangevoerde argumenten niet zodanig zijn dat de S-6 niet gerealiseerd moet worden volgens het provinciale plan. Het behoud van flora en fauna weegt bij hem erg zwaar. De huidige informatie biedt volgens wethouder Van Telligen onvoldoende houvast voor het nemen van een beslissing voor het tracé van de provincie. Hij wil eventueel een verbreding van de Krakelingweg.

Voldongen feit

De Zeister actiegroep 'De boom in' heeft gisteren een brief aan de staten van Utrecht gestuurd. Zij schrijft 'met verbijstering' te hebben gehoord dat gedeputeerde Letschert in de jongste uitzending van de tv-rubriek 'Van gewest tot gewest' heeft gesteld dat de aanleg van de S-6 in ieder geval doorgaat.

'Indien de heer Letschert voor de televisie een dergelijke pertinente uitspraak doet, dan moet tenzij het tegendeel wordt aangetoond, worden aangenomen, dat de S-6 binnen kringen van GS reeds als een voldongen feit wordt beschouwd. Alle uitspraken met betrekking tot de invloed, die de gemeente Zeist met haar oordeel in deze nog zou kunnen uitoefenen, zijn dan beweringen uit de losse hand. Wij aarzelen niet een dergelijke gang van zaken als in hoge mate laakbaar te kwalificeren. Het behoeft geen betoog dat een dergelijke uitspraak in hoge mate frustrerend werkt, daar nu niemand meer weet, wat hij wel of niet moet geloven', concludeert de actiegroep 'De boom in'.

De commissie wegen, verkeer en vervoer ontvangt 23 maart om vier uur in het provinciehuis de stichting Milieuzorg Zeist. De stichting zal dan de bezwaren tegen de S-6 mondeling gaan toelichten. De commissie zal voorafgaand aan dit bezoek de situatie ter plaatse in ogenschouw gaan nemen.

16 maart 1978

reeds eerder uitvoerig inging op deze zaak krijgt dan gelegenheid te reageren op het antwoord dat B. en W. hem schriftelijk hebben gegeven op de vragen die hij eind januari in de Zeister gemeenteraad stelde over de S-6. De heer Nas noemde toen het plan van de provincie 'het meest ongunstige plan'.

De heer Nas wil de S-6 op de Krakelingenweg laten aansluiten. Als het plan van de provincie wordt gerealiseerd zal volgens de heer Nas ten behoeve van het wonen in de kern het woon- en leefklimaat aan de rand van Zeist worden opgeofferd. Er zal bijna 12 ha bos moeten worden gekapt en het Zeister bos wordt tot stadspark gedegradeerd. Hij vindt verder dat de noodzaak van de S-6 niet is aangetoond. Via het interne wegennet is een andere oplossing mogelijk. Hoewel de S-6 een provinciale weg wordt draagt de gemeente Zeist de verantwoordelijkheid. Dat de raad niet over de aanleg van deze weg is gehoord noemt de heer Nas onjuist. Dit laatste zal nu gaan gebeuren.

Beperkt gebruik

De stichting Milieuzorg Zeist en omstreken heeft ook fel gereageerd tegen de voorgenomen aanleg van het gedeelte van de S-6 tussen rijksweg 28 en de Woudenbergsestraatweg. In een brief aan provinciale staten voert Milieuzorg verkeerstechnische bezwaren aan tegen de nieuwe weg. De stichting gelooft dat het verkeer voor een groot deel gebruik zal blijven maken van de Krakelingenweg en niet van de eventueel aan te leggen S-6. Dit omdat vooral lokaal door dit deel van Zeist rijdt.

De stichting Milieuzorg noemt het ook onjuist dat de plannen van de provincie worden verdedigd met de stelling dat de bomen aan de Krakelingenweg zo fraai zijn dat ze moeten worden gehandhaafd. 'Wat is erger? Dat er langs de Krakelingenweg enkele tientallen bomen van de laanbeplanting sneuvelen of dat duizenden bomen in het bos geofferd zullen worden?' vraagt de stichting. Ook als de S-6 langs de Krakelingenweg wordt aangelegd is de toekomst van de Krakelingenweg niet veiliggesteld. Bij de aanleg zal een stuk tussen de Verlengde Slotlaan en Laantje zonder End gereconstrueerd worden in verband met onderdoorgangen. Dit zal volgens de stichting Milieuzorg een aanzienlijke aantasting van de Krakelingenweg betekenen. Daar komt bij dat de Krakelingenweg in het wegenstructuurplan de functie van gordelweg is toegedacht en in verband daarmee in de toekomst toch gereconstrueerd moet worden.

'Het is verbazingwekkend, hoe gemakkelijk met het woord milieu wordt omgesprongen. Men spreekt van een strook dennebos, die opgeofferd moet worden. In werkelijkheid gaat het om een mooi stuk heuvelachtig terrein met een flink achterland (12 ha plus 7 ha voor de ventweg) die de terreinen van het Hagelen, de camping De Krakeling en de Petrus Wertheimstichting en de bossen moet gaan ontsluiten. Bij tracering via de Krakelingenweg is deze ventweg niet nodig. Ongetwijfeld zal de S-6 als hij er eenmaal ligt een van de mooiste trajecten zijn, die men per auto kan volgen en derhalve verkeersaanzuigend werken. De natuur, die er tussen ligt, is echter versnipperd en waardeloos geworden', vindt de stichting Milieuzorg.

De conclusie van de stichting is dat Zeist in dit geval een beslissing moet nemen die uitgaat boven tijdelijk financieel belang. Aanleg van de S-6 volgens het nu ontworpen tracé zal grotendeels door de provincie worden bekostigd. Aanleg via de Krakelingenweg zal vrijwel zeker offers van de gemeente vragen.

la's en de voortuinen van het internaat van het chr. lyceum en huize Bethanie moeten er aan worden prijsgegeven.

'Dat er een inbreuk op het milieu wordt gedaan door de aanleg van de weg volgens het provinciale plan ontkenen wij niet. Blijft de aanleg van de weg achterwege als tangentiële weg dan betekent dit een verzwaring van de verkeersdruk op de kern. Opoffering van een stuk woon- en leefmilieu aan de oostelijke rand van Zeist is een minder grote opoffering dan de aantasting van het woon- en leefklimaat van de kern', aldus het college van B. en W.

Het college voegt er aan toe dat het tracé van de provincie is gekozen na afweging van diverse factoren en belangen en na raadpleging van vele instanties, met name Staatsbosbeheer. Deze laatste instantie vindt bv. dat dat als wordt gekozen voor tracé via de Krakelingenweg de structuur van het Zeister bos wordt aangetast, daar de Krakelingenweg de uiterste dwarsverbinding vormt van het Sterrebos, een herinnering aan de Franse tijd. Als de S-6 niet wordt aangelegd moet een groot deel van de 11000 voertuigen die dagelijks in dit gedeelte van Zeist komen via het interne wegennet gaan rijden. Dit cijfer is de prognose voor 1980.

Financieel belang

De conclusie van de heer Nas, dat de noodzaak van de aanleg van de S-6 niet is aangetoond spreken B. en W. tegen. De stichting Milieuzorg is vol-

Krakelingenweg.

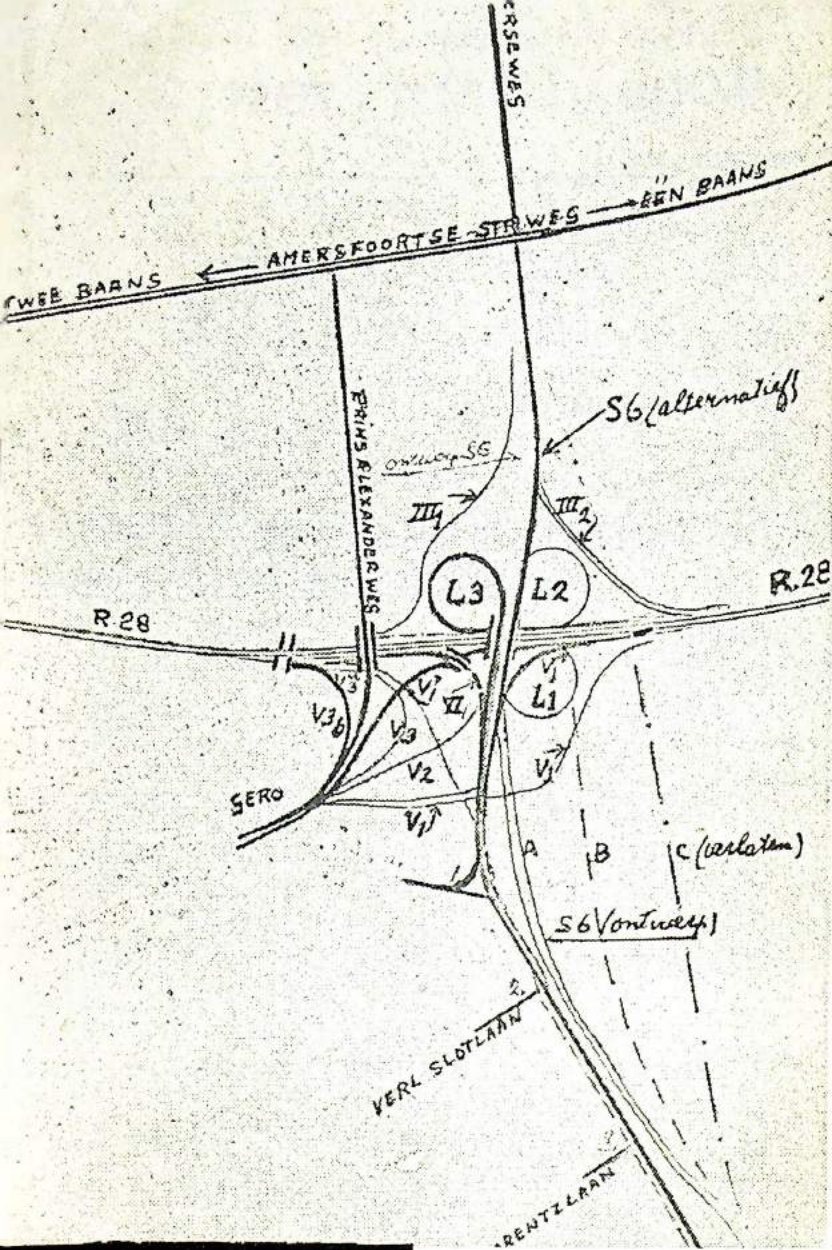
Voldongen feit

De Zeister actiegroep 'De boom in' heeft gisteren een brief aan de staten van Utrecht gestuurd. Zij schrijft 'met verbijstering' te hebben gehoord dat gedeputeerde Letschert in de jongste uitzending van de tv-rubriek 'Van gewest tot gewest' heeft gesteld dat de aanleg van de S-6 in ieder geval doorgaat.

'Indien de heer Letschert voor de televisie een dergelijke pertinente uitspraak doet, dan moet tenzij het tegendeel wordt aangetoond, worden aangenomen, dat de S-6 binnen kringen van GS reeds als een voldongen feit wordt beschouwd. Alle uitspraken met betrekking tot de invloed, die de gemeente Zeist met haar oordeel in deze nog zou kunnen uitoefenen, zijn dan beweringen uit de losse hand. Wij aarzelen niet een dergelijke gang van zaken als in hoge mate laakbaar te kwalificeren. Het behoeft geen betoog dat een dergelijke uitspraak in hoge mate frustrerend werkt, daar nu niemand meer weet, wat hij wel of niet moet geloven', concludeert de actiegroep 'De boom in'.

De commissie wegen, verkeer en vervoer ontvangt 23 maart om vier uur in het provinciehuis de stichting Milieuzorg Zeist. De stichting zal dan de bezwaren tegen de S-6 mondeling gaan toelichten. De commissie zal voorafgaand aan dit bezoek de situatie ter plaatse in ogenschouw gaan nemen.

Alternatief plan voor klaverblad bij de Gero



● Slechts één van de drie geplande lussen voor het klaverblad in het bos nabij de Gero blijft er over in het alternatieve voorstel, dat door Milieuzorg Zeist hierbij wordt gepubliceerd.

Ook de lange aan- en afvoerlijnen zijn bekort, waardoor enorm kostenbesparend wordt gewerkt. Het alternatief voorziet echter wel in het voortbestaan van de Prins Alexanderweg door middel van een brug over de aan te leggen rijksweg 28.

ZEIST — De Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken maakt zich niet alleen ongerust over de aanleg van de S-6, waardoor een behoorlijk brok natuur wordt geschonden, zoals laatst in de televisierubriek „Van gewest tot gewest” ook al werd aangetoond, maar ook en vooral over het grote klaverblad, dat in het bos nabij de Gero zou moeten worden aangelegd.

Uitgaande van de onontkoombaarheid van de wegaanleg heeft Milieuzorg zich gebogen over dat klaverblad om tot een even simpel als duidelijk alternatief te komen. In het alternatief heeft de bescherming van groen een belangrijke rol gespeeld. Maar ook de verkeersafwikkeling is daarbij niet uit het oog verloren.

Op een detailkaart verliest men al te gemakkelijk de mogelijkheden van bestaande wegen uit het oog. Bovendien moet bij de aanleg van wegen en verkeerspleinen rekening worden gehouden met het te verwachten verkeersaanbod uit de gemeente en eventueel uit het achterland. De ontwerpers hebben een klaverblad gemaakt van ongeveer 400 bij 600 meter, waardoor een natuurgebied van ongeveer 25 ha ten offer valt. Bovendien is deze kruising nog versierd als een kerstboom met alle denkbare verkeertechnische foefjes.

★ Kleiner

De Stichting Milieuzorg heeft die kerstboom een beetje onttakeld. De overbodige lichtjes en tierlantijntjes zijn er afgehaald. Resultaat is een veel kleiner verkeersplein, dat de te verwachten intensiteit gemakkelijk zal kunnen verwerken. Er zal een flink stuk weg minder aangelegd hoeven worden. De Prins Alexanderweg zal blijven functioneren door een overgang over de Rijnsweg 28 te bouwen.

In het oorspronkelijke plan was geen zuidelijke lus geprojecteerd, omdat de prognose van verkeersaanbod uit de richting Den Dolder geen aansluiting op rijksweg 28 noodzakelijk maakte. In het originele plan wordt een lange, kostbare aftakking getekend op het kaartje onder nr. III. Deze kostbare weg wordt gemaakt voor het aanbod van 1750 auto's per etmaal, zoals uit officiële cijfers blijkt. Trek zes nachtelijke uren af, dan betekent dat een weg voor anderhalve auto per minuut. Waarom dit verkeer geen gebruik zou kunnen maken van de dan ontlaste en toch met vier rijstroken uitgeruste Amersfoortseweg richting Utrecht is niet duidelijk. Wil dit verkeer aansluiting met de kern van Zeist hebben dan kan Amersfoortseweg en Prins Alexanderweg worden gebruikt.

★ Logisch

Logisch doorredenerend heeft het verkeer naar Den Dolder evenmin behoefte aan een directe aansluiting op rijksweg 28. Het verkeer uit de richting Hoewelaken richting Den Dolder kan immers: a. rechtsaf slaan onder Amersfoort en vandaar de bestaande oude rijksweg volgen. b. Onder Soesterberg

III2 eveneens kan vervallen. Ook voor deze aftakking worden 1750 auto's per etmaal geschat. Uit dezelfde filosofie volgt, dat de lus L 1, die gebouwd zou worden voor 1750 auto's per etmaal kan vervallen. Dat verkeer kan gemakkelijk door de oude Amersfoortseweg worden opgevangen.

Lus 2 is bedoeld voor het verkeer langs de zuid-oosttak van de S 6 naar het westen over rijksweg 28. De prognose is een verkeersdichtheid van 262 per etmaal. Dit verkeersaanbod is van nature beperkt, omdat alles wat herkomst heeft oostelijk van de Pyramide de provinciale weg Oud-Leusden-Doorn kan nemen en onder Maarn rijksweg 11 kiezen in de richting Utrecht en verder.

Het is duidelijk, dat de geplande aftakkingen om redenen van dezelfde zwaarte kunnen vervallen of veel geringer van lengte kunnen worden gemaakt.

★ Lekenverstand

Wie het hierbij afgedrukte kaartje beziet — het alternatieve plan van de Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken — kan zelf ontdekken dat hier het nuchtere „lekenverstand” een alternatief heeft geschapen, waaraan de deskundigen wellicht nimmer hebben gedacht. Daarbij spelen de prognoses van het verkeersaanbod een belangrijke rol. Deze prognoses passen namelijk uitzonderlijk goed in het alternatief, dat werd opgezet zonder deze cijfers te kennen.

Het alternatief biedt: a. Drie uitvalswegen nl. De kruisingsvrije aansluiting V 1 op Rw 28 naar Amersfoort, Hoewelaken, Zwolle etc. De bestaande Prins Alexanderweg naar Huis ter Heide enz. Van Zeist-noord via Krakelingweg over viaduct S 6 naar Den Dolder en verder; b. Drie invalswegen nl. Kruisingsvrij vanaf Rw 28 (noord) via lus 3 naar Krakelingweg en Zeist-noord. Kruisingsvrij vanuit Amersfoort Den Dolder etc. over viaduct S-6 naar Krakelingweg en Zeist-noord. Via Prins Alexanderweg uit Huis ter Heide naar Bergweg en Boulevard. Milieuzorg gaat er vanuit, dat het tracé S 6 samenvalt met de Krakelingweg al dan niet verbreed

Zelfs college van b. en w. is verdeeld

Plan voor weg S-6 wekt veel beroering in Zeist

Van een onzer verslaggevers

UTRECHT/ZEIST — Na de actie tegen de omstreden rijksweg 27 door het landgoed Amelisweerd blijven wegenplannen de inwoners van de provincie beroeren. In Zeist maken velen zich momenteel bijzonder druk over de aanleg van de provinciale weg S-6. De standpunten over deze wegaanleg lopen sterk uiteen.

De meningen zijn verdeeld tot in het college van b en w. De meerderheid van het college, burgemeester Stolk en de wethouders Van Mastrigt (CHU) en De Goede (KVP) is voor de S-6 volgens het plan van de provincie. Wethouder mevrouw Kruyt-Ferman van de VVD en wethouder Van Telligen van het PAK denken er anders over.

Vanavond om zeven uur gaat de commissie voor planologie en grondzaken zich er in het Zeister slot mee bezighouden. Maandagavond 20 maart komt de kwestie in de gemeenteraad. De heer R. M. W. J. Nas (PAK) die reeds eerder uitvoerig inging op deze zaak krijgt dan gelegenheid te reageren op het antwoord dat B. en W. hem schriftelijk hebben gegeven op de vragen die hij eind januari in de Zeister gemeenteraad stelde over de S-6. De heer Nas noemde toen het plan van de provincie 'het meest ongunstige plan'.

De heer Nas wil de S-6 op de Krakelingweg laten aansluiten. Als het plan van de provincie wordt gerealiseerd zal volgens de heer Nas ten behoeve van het wonen in de kern het woon- en leefklimaat aan de rand van Zeist worden opgeofferd. Er zal bijna 12 ha bos moeten worden gekapt en het Zeister bos wordt tot stadspark gedegradeerd. Hij vindt verder dat de noodzaak van de S-6 niet is aangetoond. Via het interne wegennet is een andere oplossing mogelijk. Hoewel de S-6 een provinciale weg wordt draagt de gemeente Zeist de verantwoordelijkheid. Dat de raad niet over de aanleg van deze weg is gehoord noemt de heer Nas onjuist. Dit laatste zal nu gaan gebeuren.

Beperkt gebruik

De stichting Milieuzorg Zeist en omstreken heeft ook fel gereageerd tegen de voorgenomen aanleg van het gedeelte van de S-6 tussen rijksweg 28 en de Woudenbergestraatweg. In een brief aan provinciale staten voert Milieuzorg verkeerstechnische bezwaren aan tegen de nieuwe weg. De stichting gelooft dat het verkeer voor een groot deel gebruik zal blijven maken van de Krakelingweg en niet van de eventueel aan te leggen S-6. Dit omdat vooral lokaal door dit deel van Zeist rijdt.

De stichting Milieuzorg noemt het ook onjuist dat de plannen van de provincie worden verdedigd met de stelling dat de bomen aan de Krakelingweg zo fraai zijn dat ze moeten worden gehandhaafd. 'Wat is erger? Dat er langs de Krakelingweg enkele tientallen bomen van de laanbeplanting sneuvelen of dat duizenden bomen in het bos geofferd zullen worden?' vraagt de stichting. Ook als de S-6 langs de Krakelingweg wordt aangelegd is de toekomst van de Krakelingweg niet veiliggesteld. Bij de aanleg zal een stuk tussen de Verlengde Slotlaan en Laantje zonder End gereconstrueerd worden in verband met onderdoorgangen. Dit zal volgens de stichting Milieuzorg een aanzienlijke aantasting van de Krakelingweg betekenen. Daar komt bij dat de Krakelingweg in het wegenstructuurplan de functie van gordelweg is toegedacht en in verband daarmee in de toekomst toch gereconstrueerd moet worden.

'Het is verbazingwekkend, hoe gemakkelijk met het woord milieu wordt omgesprongen. Men spreekt van een strook dennebos, die opgeofferd moet worden. In werkelijkheid gaat het om een mooi stuk heuvelachtig terrein

12 hectare bos zou er aan moeten geloven

Verkeersdruk

B. en W. van Zeist menen dat de oplossing die de heer Nas en de stichting Milieuzorg voorstaan 'voorbijziet aan de isolering van de woningen langs de Krakelingweg'. Vijf villa's en de voortuinen van het internaat van het chr. lyceum en huize Bethanie moeten er aan worden prijsgegeven.

'Dat er een inbreuk op het milieu wordt gedaan door de aanleg van de weg volgens het provinciale plan ontkennen wij niet. Blijft de aanleg van de weg achterwege als tangentiële weg dan betekent dit een verzwaring van de verkeersdruk op de kern. Opoffering van een stuk woon- en leefmilieu aan de oostelijke rand van Zeist is een minder grote opoffering dan de aantasting van het woon- en leefklimaat van de kern', aldus het college van B. en W.

Het college voegt er aan toe dat het tracé van de provincie is gekozen na afweging van diverse factoren en belangen en na raadpleging van vele instanties, met name Staatsbosbeheer. Deze laatste instantie vindt bv. dat dat als wordt gekozen voor tracé via de Krakelingweg de structuur van het Zeister bos wordt aangetast, daar de Krakelingweg de uiterste dwarsverbinding vormt van het Sterrebos, een herinnering aan de Franse tijd. Als de S-6 niet wordt aangelegd moet een groot deel van de 11000 voertuigen die dagelijks in dit gedeelte van Zeist komen via het interne wegennet gaan rijden. Dit cijfer is de prognose voor 1980.

Financieel belang

De conclusie van de heer Nas, dat de noodzaak van de aanleg van de S-6 niet is aangetoond spreken B. en W. tegen. De stichting Milieuzorg is vol-

gens B. en W. ook abuis door te stellen dat Zeist tijdelijk financieel belang laat prevaleren. 'Bij de beoordeling van de plannen van de provincie hebben motieven van verkeersveiligheid en milieubehoud een beslissende rol gespeeld, al is het financieel belang niet als van geen enkele betekenis terzijde geschoven', vindt de meerderheid van het Zeister college. Wethouder Kruyt is van oordeel dat de aangevoerde argumenten het nemen van een beslissing overeenkomstig het voorstel van de provincie op dit moment niet rechtvaardigen. Zij is voor het aansluiten van de S-6 op de Krakelingweg ter hoogte van de oude Woudenbergs zandweg.

Wethouder Van Telligen vindt dat de aangevoerde argumenten niet zodanig zijn dat de S-6 niet gerealiseerd moet worden volgens het provinciale plan. Het behoud van flora en fauna weegt bij hem erg zwaar. De huidige informatie biedt volgens wethouder Van Telligen onvoldoende houvast voor het nemen van een beslissing voor het tracé van de provincie. Hij wil eventueel een verbreding van de Krakelingweg.

Voldongen feit

De Zeister actiegroep 'De boom in' heeft gisteren een brief aan de staten van Utrecht gestuurd. Zij schrijft 'met verrijsting' te hebben gehoord dat gedeputeerde Letschert in de jongste uitzending van de tv-rubriek 'Van gewest tot gewest' heeft gesteld dat de aanleg van de S-6 in ieder geval doorgaat.

'Indien de heer Letschert voor de televisie een dergelijke pertinente uitspraak doet, dan moet tenzij het tegendeel wordt aangetoond, worden aangenomen, dat de S-6 binnen kringen van GS reeds als een voldongen feit wordt beschouwd. Alle uitspraken met betrekking tot de invloed, die de gemeente Zeist met haar oordeel in deze nog zou kunnen uitoefenen, zijn dan beweringen uit de losse hand. Wij aarzelen niet een dergelijke gang van zaken als in hoge mate laakbaar te kwalificeren. Het behoeft geen betoog dat een dergelijke uitspraak in hoge mate frustrerend werkt, daar nu niemand meer weet, wat hij wel of niet moet geloven', concludeert de actiegroep 'De boom in'.

De commissie wegen, verkeer en vervoer ontvangt 23 maart om vier uur in het provinciehuis de stichting Milieuzorg Zeist. De stichting zal dan de bezwaren tegen de S-6 mondeling gaan toelichten. De commissie zal voorafgaand aan dit bezoek de situatie ter plaatse in ogenschouw gaan nemen.

plan van de provincie wordt gereau-
seerd zal volgens de heer Nas ten
behoefte van het wonen in de kern
het woon- en leefklimaat aan de rand
van Zeist worden opgeofferd. Er zal
bijna 12 ha bos moeten worden ge-
kapt en het Zeister bos wordt tot
stadspark gedegradeerd. Hij vindt ver-
der dat de noodzaak van de S-6 niet is
aangetoond. Via het interne wegennet
is een andere oplossing mogelijk. Hoe-
wel de S-6 een provinciale weg wordt
draagt de gemeente Zeist de verant-
woordelijkheid. Dat de raad niet over
de aanleg van deze weg is gehoord
noemt de heer Nas onjuist. Dit laatste
zal nu gaan gebeuren.

Beperkt gebruik

De stichting Milieuzorg Zeist en om-
streken heeft ook fel gereageerd tegen
de voorgenomen aanleg van het ge-
deelte van de S-6 tussen rijksweg 28
en de Woudenbergsstraatweg. In een
brief aan provinciale staten voert Mi-
lieuzorg verkeerstechnische bezwaren
aan tegen de nieuwe weg. De stichting
geloofde dat het verkeer voor een
groot deel gebruik zal blijven maken
van de Krakelingweg en niet van de
eventueel aan te leggen S-6. Dit
omdat vooral lokaal door dit deel van
Zeist rijdt.

De stichting Milieuzorg noemt het
ook onjuist dat de plannen van de
provincie worden verdedigd met de
stelling dat de bomen aan de Krake-
lingweg zo fraai zijn dat ze moeten
worden gehandhaafd. 'Wat is erger?
Dat er langs de Krakelingweg enkele
tientallen bomen van de laanbeplan-
ting sneuvelen of dat duizenden bo-
men in het bos geofferd zullen wor-
den?' vraagt de stichting. Ook als de
S-6 langs de Krakelingweg wordt aan-
gelegd is de toekomst van de Krake-
lingweg niet veiliggesteld. Bij de aan-
leg zal een stuk tussen de Verlengde
Slotlaan en Laantje zonder End gere-
construeerd worden in verband met
onderdoorgangen. Dit zal volgens de
stichting Milieuzorg een aanzienlijke
aantasting van de Krakelingweg bete-
kenen. Daar komt bij dat de Krake-
lingweg in het wegenstructuurplan de
functie van gordelweg is toegedacht
en in verband daarmee in de toe-
komst toch gereconstrueerd moet wor-
den.

'Het is verbazingwekkend, hoe gemak-
kelijk met het woord milieu wordt
omgesprongen. Men spreekt van een
strook dennebos, die opgeofferd moet
worden. In werkelijkheid gaat het om
een mooi stuk heuvelachtig terrein
met een flink achterland (12 ha plus
7 ha voor de ventweg) die de terreinen
van het Hagelen, de camping De Kra-
keling en de Petrus Wertheimstichting
en de bossen moet gaan ontsluit-
ten. Bij tracering via de Krakeling-
weg is deze ventweg niet nodig. Onge-
twijfeld zal de S-6 als hij er eenmaal
ligt een van de mooiste trajecten zijn,
die men per auto kan volgen en
derhalve verkeersaanvullend werken.
De natuur, die er tussen ligt, is
echter versnipperd en waardeloos ge-
worden'. vindt de stichting Milieu-
zorg.

De conclusie van de stichting is dat
Zeist in dit geval een beslissing moet
nemen die uitgaat boven tijdelijk fi-
nancieel belang. Aanleg van de S-6
volgens het nu ontworpen tracé zal
grotendeels door de provincie worden
bekostigd. Aanleg via de Krakeling-
weg zal vrijwel zeker offers van de
gemeente vragen.

fering van een stuk woon- en leefmi-
lieu aan de oostelijke rand van Zeist
is een minder grote opoffering dan de
aantasting van het woon- en leefkli-
maat van de kern', aldus het college
van B. en W.

Het college voegt er aan toe dat het
tracé van de provincie is gekozen na
afweging van diverse factoren en be-
langen en na raadpleging van vele
instanties, met name Staatsbosbeheer.
Deze laatste instantie vindt bv. dat
dat als wordt gekozen voor tracé via
de Krakelingweg de structuur van het
Zeister bos wordt aangetast, daar de
Krakelingweg de uiterste dwarsverbin-
ding vormt van het Sterrebos, een
herinnering aan de Franse tijd. Als
de S-6 niet wordt aangelegd moet een
groot deel van de 11000 voertuigen
die dagelijks in dit gedeelte van Zeist
komen via het interne wegennet gaan
rijden. Dit cijfer is de prognose voor
1980.

Financieel belang

De conclusie van de heer Nas, dat de
noodzaak van de aanleg van de S-6
niet is aangetoond spreken B. en W.
tegen. De stichting Milieuzorg is vol-

dat de aanleg van de S-6 in ieder
geval doorgaat.

'Indien de heer Letschert voor de
televisie een dergelijke pertinente uit-
spraak doet, dan moet tenzij het te-
gendeel wordt aangetoond, worden
aangenomen, dat de S-6 binnen krin-
gen van GS reeds als een voldongen
feit wordt beschouwd. Alle uitspraken
met betrekking tot de invloed, die de
gemeente Zeist met haar oordeel in
deze nog zou kunnen uitoefenen, zijn
dan beweringen uit de losse hand.
Wij aarzelen niet een dergelijke gang
van zaken als in hoge mate laakbaar
te kwalificeren. Het behoeft geen be-
toog dat een dergelijke uitspraak in
hoge mate frustrerend werkt, daar nu
niemand meer weet, wat hij wel of
niet moet geloven', concludeert de
actiegroep 'De boom in'.

De commissie wegen, verkeer en ver-
voer ontvangt 23 maart om vier uur
in het provinciehuis de stichting Mi-
lieuzorg Zeist. De stichting zal dan de
bezwaren tegen de S-6 mondeling
gaan toelichten. De commissie zal
vooraftgaand aan dit bezoek de situatie
ter plaatse in ogenschouw gaan ne-
men.

Intensiteit verkeer op S-6 en Krakelingweg

Kern Zeist de dupe zonder rondweg

(Van onze Zeister redacteur)

ZEIST — 1972 zal voor veel Zeistenaren de geschiedenis ingaan als het jaar, waarin van de ene kant sterk werd geijverd vóór, terwijl aan de andere kant veel Zeistenaren heftig protesteerden tegen de aanleg van het gedeelte van de provinciale weg S-6 tussen het nog te realiseren klaverblad in het bos tegenover de Gerofabriek en de Woudenbergseweg bij hotel Oud-London. Gedeputeerde Staten van Utrecht hebben het college van burgemeester en wethouders laten weten, dat bij hun beslissing over het al dan niet realiseren van dit inmiddels al veelbesproken tracé-gedeelte, het oordeel van de Zeister gemeenteraad zeker gewicht in de schaal zal leggen.

Uit het antwoord van b. en w. van Zeist op de interpellatie van het raadslid R. Nas over de aanleg van het tracégedeelte van de S-6, blijkt dat de meerderheid van het college het meest voelt voor de plannen, zoals deze door Provinciale Waterstaat zijn gelanceerd. Twee wethouders laten een ander geluid horen.

Volgens het oordeel van de wethouder van openbare werken, me-

vrouw mr. S. M. Kruyt-German, zou voorlopig maar eens gebruik moeten worden gemaakt van de Krakelingweg. De S-6 zou vanaf het klaverblad moeten worden aangesloten op de Krakelingweg bij het punt waar de Oude Woudenbergse Zandweg begint. De vraag rijst of de gemeente dan niet tot taak krijgt om metertijd de miljoenen gulden te fourneren voor een andere oplossing als zou blijken, dat de Krakelingweg niet

is berekend op de toenemende verkeersintensiteit. De kern van Zeist zou tijdens die interim-periode ook nog eens extra worden belast met verkeer, dat niets in de gemeente heeft te zoeken, maar bij gebrek aan een goede rondweg geen andere mogelijkheid meer ziet.

Volgens de mening van wethouder E. J. van Tellingen van onderwijs zouden de door de provincie en andere instanties gebruikte argumenten, die pleiten voor de aanleg van het nog twee kilometer lange gedeelte van de S-6 achter de bebouwing van de Krakelingweg langs „niet hard genoeg” zijn.

Vanavond om 19 uur heeft een openbare vergadering van de raadscommissie voor planologie en grondzaken plaats in de linker-vleugel van het Slot en niet zoals eerder was bepaald in het gemeentehuis. Zowel die bijeenkomst als de extra raadsvergadering op maandag 20 maart staan in het teken van de plannen tot aanleg van de S-6. In behandeling komen dan tevens bijgaande tekeningen, vervaardigd door de afdeling Stedebouw, sectie verkeer van de Zeist.

Tekeningen

Tekening A toont met de extra donker getinte lijnen zoals Woudenberg, Krakelingweg, Bergweg en Dreef de concentratie aan van

verkeersstromen op de hoofdweg van het lokale wegennet als het geplande tracé van de provinciale weg S-6 wordt verwezenlijkt.

Omstreeks 1980 zou dit gedeelte van de S-6 volgens Provinciale Waterstaat 11.000 motorvoertuigen per dag krijgen te verwerken, waarvan 4500 voertuigen, die als doorgaand verkeer mogen worden bestempeld en 6500 voertuigen met herkomst en bestemming Zeist, inclusief 2400 voertuigen van 't relatieverkeer Driebergen-Zeist-Oost, Huis ter Heide, Bosch en Duin en Den Dolder. Geen rekening is dan nog gehouden met zo'n duizend voertuigen per dag als gevolg van routewijzigingen door het interne verkeer.

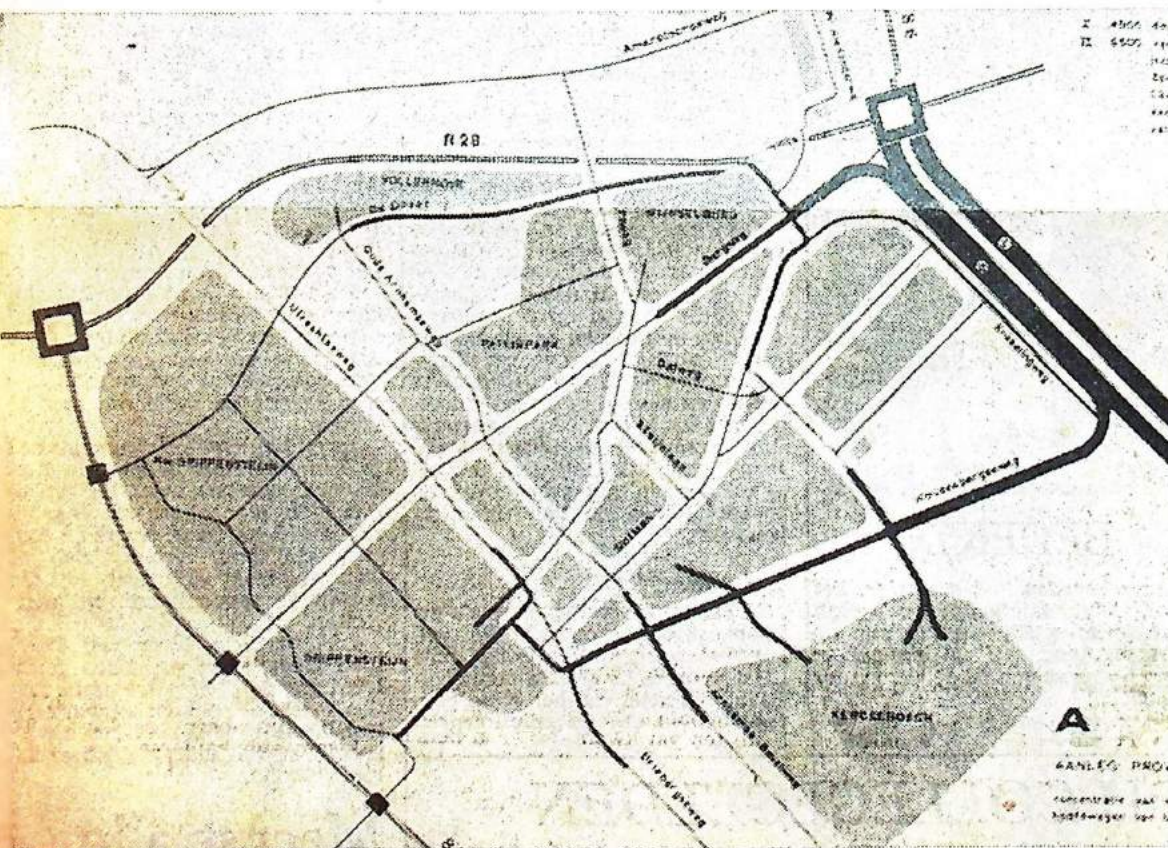
De dikke lijnen op tekening B geven de verkeersintensiteit weer als de provinciale weg S-6 niet zou worden aangelegd en de verkeersgeleiding zou moeten blijven plaats hebben over de bestaande Krakelingweg. Duidelijk komt op deze tekening de toenemende verkeersdruk op het lokale wegennet tot uitdrukking als direct gevolg van de te geringe capaciteit van de bestaande Krakelingweg.

Nu al druk

De aanvaardbare intensiteit van deze nu al drukke Krakelingweg, de verbindingsweg tussen 't Geroplein en de Woudenbergseweg, wordt geraamd op 6100 motorvoertuigen per etmaal.

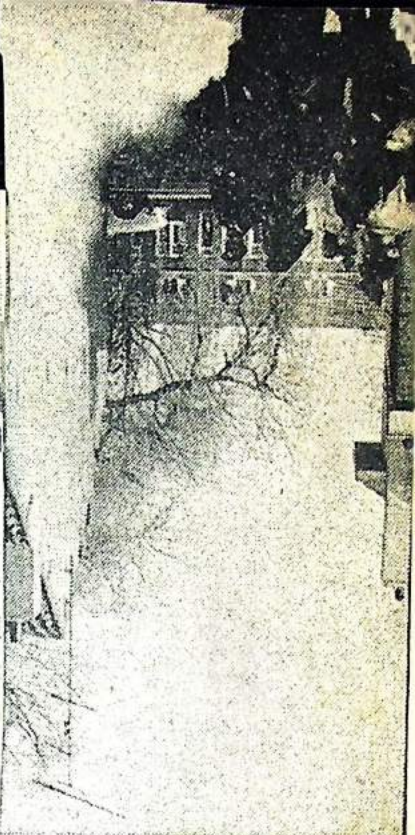
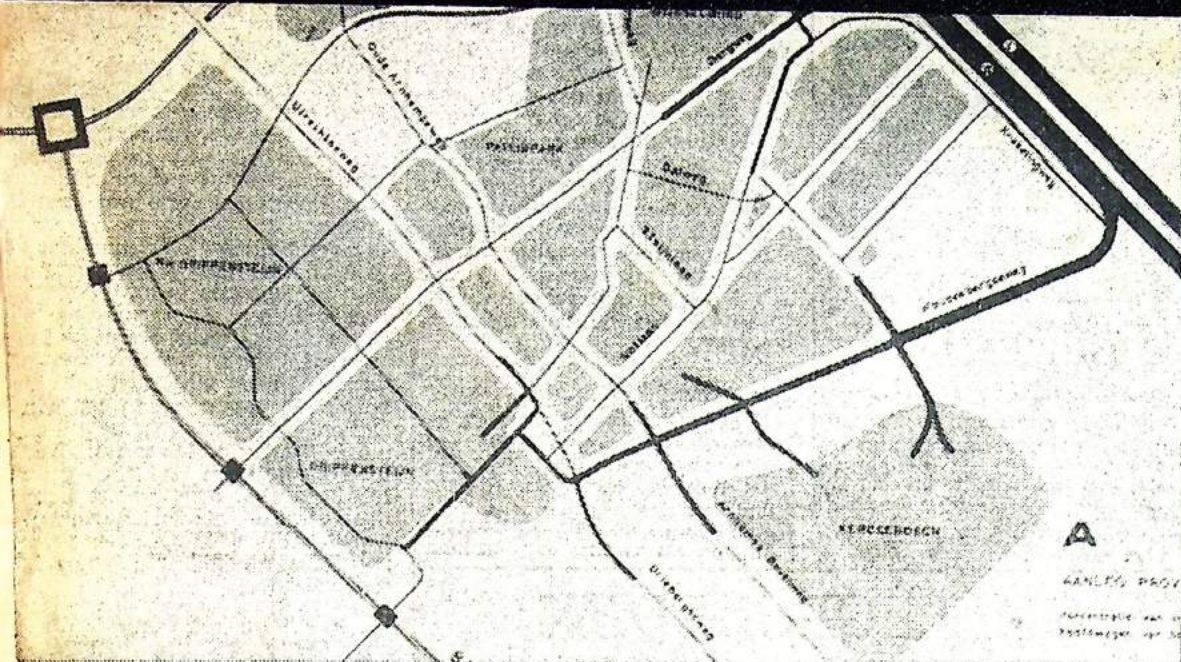
Het doorgaande verkeer zal van deze weg gebruik blijven maken, maar het verkeer, dat de grenswaarde van 6100 overschrijdt, te weten naar schatting rond 4900 voertuigen per dag, gaat gebruik maken van en daardoor een toenemende belasting vormen voor het lokale wegennet van Zeist.

De beslissing van de Zeister raad is in deze kwestie niet door slaggevend, maar gaat zoals gezegd meetellen bij de beoordeling door Gedeputeerde Staten.

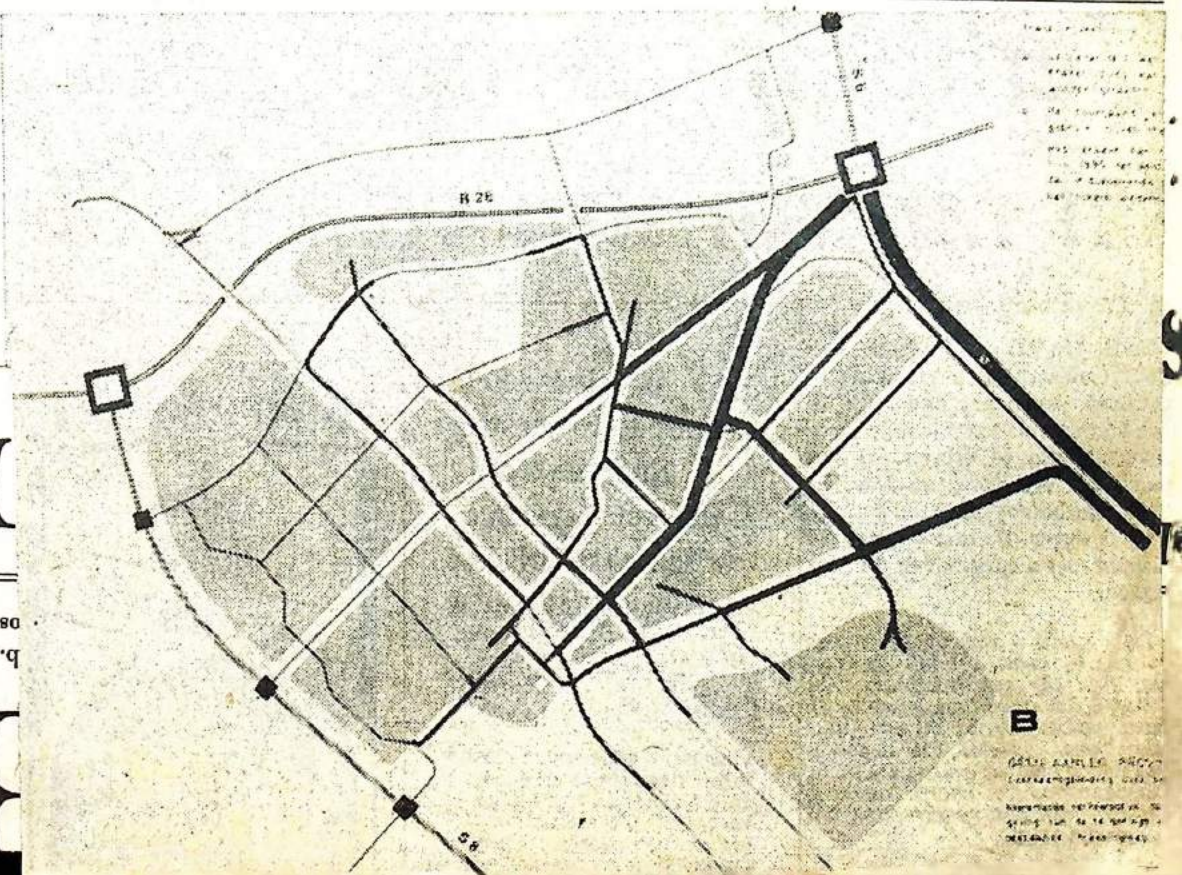


DEZE TWEE TEKENINGEN geven de verkeersintensiteit op het lokale wegennet van de gemeente Zeist aan, respectievelijk na de aanleg van de provinciale weg S-6 (tekening A) en bij het niet aanleggen van dit gedeelte van de provinciale weg. De tweede tekening vertoont duidelijk een toenemende verkeersdruk op het lokale wegennet en speciaal op de kern van Zeist.





DEZE TWEE TEKENINGEN geven de verkeersintensiteit op het lokale wegennet van de gemeente Zeist aan, respectievelijk na de aanleg van de provinciale weg 'S-6 (tekening A) en bij het niet aanleggen van dit gedeelte van de provinciale weg. De tweede tekening vertoont duidelijk een toenemende verkeersdruk op het lokale wegennet en speciaal op de kern van Zeist.



N EN

b. prijzen f 22,40 p. kw., f 1,76 p. os nummer 35 cent — Giro 15492

BLAD

B
 De afgebeelde afbeelding...
 is een afbeelding van...
 die de verkeersintensiteit...
 op het lokale wegennet...
 van de gemeente Zeist...
 na de aanleg van de provinciale weg...
 'S-6 (tekening A) en bij het niet...
 aanleggen van dit gedeelte van de...
 provinciale weg.



IN GESPREK MET IR. VAN ROOIJEN OVER VISIE EN BELEID MILIEUPROBLEMATIEK "WAAR GAAT DAT HEEN?"

Gevaar van schaalvergroting

Ir. H. v. Rooijen uit Huis ter Heide staat met vele anderen vandaag de dag op de bres voor ons woon- en leefmilieu. Als zodanig is hij actief lid van de Stichting Milieuzorg Zeist en komt hij met name in het geweer tegen de geprojecteerde S-6. Maar niet alleen bij alle problemen rond aanleg van deze weg, maar ook bij talloze andere ontwikkelingen in de huidige samenleving plaatst ir. v. Rooijen vraagtekens en vraagt hij zich af: „waar gaat dat heen?“ Enig recht van spreken kan men hem daarbij zeker niet ontzeggen. Als geen ander heeft hij over de wereld gezworven en een reeks van de meest uiteenlopende functies vervuld.

Na zijn studie scheepsbouw en werktuigkunde in Delft te hebben voltooid verbleef ir. v. Rooijen van 1925 tot 1934 op Java, waar hij zich met de suikerwinning bezighield. Daarna kwam hij terecht bij Philips en nagenoeg alle delen van de wereld heeft hij daarvoor in verband met zijn werkzaamheden bezocht. Zo was hij onder meer in Argentinië, Australië en op Nieuw-Guinea. Tot zijn pensionering is hij verder bij Philips gebleven en had daar veel met planning te maken, pas enige jaren geleden kwam hij naar Huis ter Heide.

„Al die omzwervingen, zijn wellicht debet aan het feit, dat ik niet zo onder indruk ben van de talloze vermeende heilige huisjes in Nederland“, zegt hijzelf. Met een kritisch oog beschouwt hij cijfers en gegevens en vraagt zich af, of overheden bij het hanteren van deze cijfers wel juist te werk zijn gegaan.

Zo werd enige jaren geleden door het ministerie van Volksgezondheid aan alle gemeenten gevraagd op hoeveel inwoners men in het jaar 1980 rekende. „Als de schattingen van alle gemeenten juist zouden zijn, zouden we in het jaar 1980 in totaal maar liefst dertig

miljoen inwoners moeten hebben. Andere en meer reële schattingen spreken dit gigantische cijfer tegen, maar als we ons nu bij de aanleg van b.v. wegen en ziekenhuizen op dergelijke cijfers gaan baseren, doen we onnodige en dus verkeerde investeringen, komen we natuurlijk fout te zitten“, zegt ir. Van Rooijen. „Daar schuilt ook het grote gevaar van alle schaalvergroting.“

„Quo vadis, Zeist“

Dat geldt ook voor Zeist. „Is het nodig dat de gemeente Zeist blijft bouwen en poogt industrie aan te trekken, terwijl Zeist weinig werkloosheid kent?“ vraagt ir. Van Rooijen zich af. „Waarom moet wat eens de parel der Stichtse lustwarande werd genoemd, worden tot de metropool van de Heuvelrug? Ook het Streekplan Utrechtse Heuvelrug van 1962 waarschuwt daar reeds voor.

Consequenties

„Met de beste bedoelingen worden er ideeën ontwikkeld, waarvan vaak de consequenties niet worden overzien. Wanneer Zeist inderdaad een stad wordt met 90.000 inwoners, zal er geen

zomaar laten ontwikkelen en maar wegen blijven projecteren. We mogen er ook niet vanuit gaan dat het verkeer zich op de huidige massale manier blijft ontwikkelen, dan komen andere noodzakelijke levensbehoeften in het gedrang. Dus moeten we ervoor zorgen dat er alternatieven ontwikkeld worden, en bij de wegenbouw niet te eenzijdig denken en prognoses voor axioma's aanzien.

„Sedert de jaren '60 toen de grote mate van voorspoed en welvaart aanbrak, waaraan wij thans gewend zijn, is men gaan denken dat alles mogelijk was. Waar ergens de grenzen liggen werd zelden bepaald en slechts een enkeling vroeg zich wel eens af hoe lang dit alles vol te houden viel. Men blijft maar grote projecten aanpakken, men streeft maar naar uitbreiding en naar schaalvergroting, zonder daarvan de consequenties voldoende te willen overzien. En is dat nu allemaal nodig? Zijn wij bij de bepaling van allerlei cijfers niet veel te optimistisch en pakken we niet teveel aan? Op vele fronten is nu immers reeds duidelijk een zekere recessie merkbaar.

Rationeel

Ir. van Rooijen praat vol enthousiasme, maar tegelijkertijd met een duidelijke ondertoon van zake-lijkheid in zijn betoog. Hij tracht de problemen nuchter en rationeel te beschouwen. „We kunnen wel zoveel willen, maar we gaan te ver. Als voorbeeld noemt hij de watervoorziening, die langzamerhand een probleem gaat vormen. Het waterleidingbedrijf Midden-Nederland heeft al te kennen gegeven, nog aanzienlijk meer water uit de Heuvelrug te willen oppompen en er zullen zeer gecompliceerde systemen en pijpleidingen nodig zijn. Voor de watervoorziening van een stad als Amsterdam zijn deze er tegenwoordig al. En dan kun je wel zeggen, dat er hier in de toekomst nog eens een groot aantal inwoners bijkomen, maar op vele fronten is dat gewoon niet haalbaar.“

Ook de plannen voor de wegenaanleg in en rond Zeist beziet hij met dezelfde kritische blik. De omstreden S-6 is de laatste maanden reeds uitvoerig ter sprake gekomen, maar ook de plannen voor de ingrijpende reconstructie van 't Rond en omgeving kunnen zijn goedkeuring zeker niet wegdragen. Verder is de Boulevard een racebaan geworden, en waarvoor en voor wie?“ Wandelaars kom je er tegenwoordig immers nauwelijks meer tegen.“

Zo kan ir. Van Rooijen moeiteloos uren doorpraten over de talloze zaken, waarbij hij in de opzet duidelijk een te ambitieuze aanpak onderkent. „Als we niet erg oppassen maken we er met al onze goede bedoelingen een bende van. Een onleefbare asfalt- en betonwoestijn van waaruit de rustgevende natuur is verbannen.“

Duizenden achter actie tegen aanleg van S-6

Van een onzer verslaggevers

UTRECHT — Ruim tienduizend mensen hebben adhesie betuigd met de actiegroep 'De boom in', die zich keert tegen de aanleg van de provinciale weg S-6 volgens het tracé van de provincie Utrecht.

De meeste tegenstanders wonen in Zeist. Zij hebben hun bezwaren kenbaar gemaakt via een briefkaart aan het comité. In een brief aan de gemeenteraad van Zeist zegt 'De boom in', dat er in feite nog veel meer tegenstanders zijn omdat diverse wijken nog niet zijn bewerkt door de actiegroep. Bovendien zette op de adressen van de tegenstanders meestal alleen het gezinshoofd zijn handtekening onder de uitgangspunten van 'De boom in'.

NIET VERWACHT

'Wij hadden niet verwacht dat Zeist zo milieubewust zou reageren tegen de S-6. Dat deze weg niet alleen de plaatselijke bevolking beroert, maar ook landelijk als een uitermate belangrijke zaak wordt gezien, blijkt uit meer dan duizend reacties die wij uit alle hoeken van Nederland ontvingen. In enkele plaatsen hebben mensen spontaan het initiatief genomen tot handtekeningenacties. Al deze mensen beseffen dat een verdere afbraak van de Utrechtse Heuvelrug, een van de grootste natuurgebieden in Nederland, als een misdadig beschouwd moet worden. De Zeister bevolking heeft gesproken. Een bewust deel van het Nederlandse volk heeft haar bezorgdheid kenbaar gemaakt. Wij ver-

zoeken de Zeister gemeenteraad te luisteren naar deze beweging', aldus het actiecomité.

De gemeenteraad van Zeist zal het plan voor de S-6 op 20 maart bespreken.

17 maart 77
 v.w.
**Meningen verdeeld
 over aanleg S-6**

(Van onze Zeister redacteur)
ZEIST — Vrijwel alle gemeenteraadsleden waren donderdagavond van de partij tijdens de vergadering van de raadscommissie voor Planologie en Grondzaken in het Zeister Slot, waar de interpellatie van het raadslid R. Nas en het antwoord daarop van het college ter sprake werden gebracht. Zoals inmiddels bekend mag worden verondersteld is een meerderheid van het college van burgemeester en wethouders vóór de aanleg van het tracé van de nieuwe provinciale weg S-6 achter de bebouwing aan de oostkant van de Krakelingweg.

Gezien de reacties van de raadscommissieleden van wie een aantal, onder wie de heer NAS (PAK) en de heer W. van Rossum (VVD) verklaarde mede namens de gehele fractie te spreken, vindt het door provinciale waterstaat gelanceerde plan met betrekking tot de aanleg van het tracé buiten de bebouwde kom langs bij de meeste raadsleden geen weerklank. Een duidelijke uitspraak van de raad mag tegemoet worden gezien aan het einde van de raadszitting over hetzelfde onderwerp, die maandag 20 maart om 19 uur in het gemeentehuis begint.

Uit het feit, dat de twee grootste fracties in de Zeister raad, de VVD en het PAK hun oordeel al klaar hadden over de plannen van de provincie en het ontwerpvoorstel van het college tot het verlenen van een aanlegvergunning voor de S-6, werd van de kant van de ARP-fractie, voor wie de heer G. van Dijke het woord voerde de conclusie getrokken, dat weinig of geen waarde werd gehecht aan de discussie in de raadscommissie en de uitvoerige uiteenzetting van deskundigen van de gemeente over dit onderwerp.

De heer H. Vreugde, hoofd van de planologische dienst van Openbare Werken, belichtte de problematiek van de wegenaanleg. Hij benadrukte het belang van het zogenaamde tangentenstelsel, dat slechts goed kan functioneren als

het compleet is. Tot deze tangenten of uitvals- en aanvoerwegen van het verkeer behoren de Utrechtseweg, de Woudenbergseweg, de Oranje Nassaulaan en in zekere zin de Schaerweijdelaan, maar zeker niet de Krakelingweg.

„Een incompleet tangentenstelsel heeft tot gevolg dat een stad „ziek” wordt, hetgeen onder andere resulteert in het aantasten van rustige woonstraten en lanen in hun leefklimaat”, aldus de heer Vreugde. Het hoofd van de planologische dienst voorspelde, dat wanneer wordt afgezien van de aanleg van de S-6 een groot deel ook van het doorgaande verkeer gebruik gaat maken van de natuurlijke wegen in het centrum hetgeen zal leiden tot een nog toenemende chaos en onveiligheid. „De Slotlaan kan niet gelijktijdig de belangrijkste winkelstraat en tevens verkeersader zijn”, zo zei de heer Vreugde.

De vier mogelijkheden, die nu ter discussie staan zijn: geen aanleg van de S-6 met als gevolg een aantasting van de leefbaarheid van Zeist, het benutten van de Krakelingweg als S-6, de aanleg van de S-6 westelijk van de Krakelingweg door het Zeister bos dan wel het door de provincie geplande tracé Oostelijk van de Krakelingweg achter de bebouwing langs. Deze laatste bosstrook is toch al aangeast door sportvelden, woonbebouwing, gebouwen van instellingen, een zandafgraving en een uit de nood geboren caravan-camping, zo betoogde de heer Vreugde.

Het raadslid Nas bleef bij zijn standpunt, dat het belang van de S-6 onvoldoende is aangetoond. Met het realiseren van deze weg geven we de provincie een kans deze provinciale weg in de toekomst ook nog via het landgoed Heidestein door te trekken naar Driebergen, aldus deze PAK-vertegenwoordiger, die daaraan toevoegde: het gaat bij onze fractie niet tegen de S-6 als principe, maar we willen het gekozen beleid op andere wijze vorm geven.

De heer W. van Rossum (VVD) lanceerde namens zijn fractie met behulp van tekeningen een alternatieve oplossing, waarbij hem een veel eenvoudiger aansluiting van de rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) op de provinciale weg S-6 voor ogen stond. Daarnaast huldigde hij het standpunt van wethouder mevrouw S. M. Kruyt-Ferman, dat eerst maar eens van de Krakelingweg als S-6 gebruik moest worden gemaakt. In geval van nood zou dan altijd nog een parallelweg naast de Krakelingweg door het Zeister bos kunnen worden aangelegd.

De heer Surber (D'66) vond, dat de provincie kost wat kost argumenten bijeen had gesleept om de aanleg van het nu voorgestelde tracé te rechtvaardigen. Ook de heren Van Amerongen (CHU) en Stikker (DS'70) vonden de argumentatie van provinciale waterstaat niet overtuigend en daarmee was de heer De Blois (SGP) het eens.

De presentatie van de provincie, waar de meerderheid van het college achter staat, werd van harte gesteund door de heer G. van Dijke, (ARP) en door de heer A. A. Fluitman (KVP).

Duizenden achter actie tegen aanleg van S-6

Van een onzer verslaggevers

UTRECHT — Ruim tienduizend mensen hebben adhesie betuigd met de actiegroep 'De boom in', die zich keert tegen de aanleg van de provinciale weg S-6 volgens het tracé van de provincie Utrecht.

De meeste tegenstanders wonen in Zeist. Zij eppen hun bezwaren kenbaar gemaakt via een briefkaart aan het comité. In een brief aan de gemeenteraad van eZist zegt 'De boom in', dat er in feite nog veel meer tegenstanders zijn omdat diverse wijken nog niet zijn bewerkt door de actiegroep. Bovendien zette op de adressen van de tegenstanders meestal alleen het gezinshoofd zijn handtekening onder de uitgangspunten van 'De boom in'.

zoeken de Zeister gemeenteraad te luisteren naar deze bewogenheid', aldus het actiecomité.

De gemeenteraad van Zeist zal het plan voor de S-6 op 20 maart bespreken.

NIET VERWACHT

'Wij hadden niet verwacht dat Zeist zo milieubewust zou reageren tegen de S-6. Dat deze weg niet alleen de plaatselijke bevolking beroert, maar ook landelijk als een utermate belangrijke zaak wordt gezien, blijkt uit meer dan duizend reacties die wij uit alle hoeken van Nederland ontvingen. In enkele plaatsen hebben mensen spontaan het initiatief genomen tot handtekeningenacties. Al deze mensen beseffen dat een verdere afbraak van de Utrechtse Heuvelrug, een van de grootste natuurgebieden in Nederland, als een misdaad beschouwd moet worden. De Zeister bevolking heeft gesproken. Een bewust deel van het Nederlandse volk heeft haar bezorgdheid kenbaar gemaakt. Wij ver-

Ook de Commissie Planologie is

verdeeld over de S 6

Interpellatie raadslid

dhr. R. Nas ter discussie

Wij kunnen ons nauwelijks voorstellen dat eerder in de Zeister historie de aanleg van een weg zoveel stof heeft doen opwaaien als de S6. Talloze beschouwingen, nota's en rapporten hadden reeds deze toekomstige provinciale weg tot onderwerp en ook gisteravond werd in het Slot weer uitvoerig over alle problematiek rond de S 6 gesproken door de commissievergadering de interpellatie van de heer R. NAS (PAK), waarover maandagavond in de gemeenteraadsvergadering gesproken zal worden. Naar aanleiding van deze interpellatie is er van de zijde van het college een nota verschenen, waarin de S6 uitvoerig werd beargumenteerd. Daarbij bleek óók, dat twee leden van het college een afwijkend standpunt innamen.

"Harde" en "zachte" cijfers

Gisteravond kwam allereerst de heer Vreugde van Openbare Werken aan het woord. Hij ging uitvoerig in op alle verkeerstechnische problemen en belichtte vele achtergronden en argumenten die bij de projecten en argumenten die hij de projectie van een nieuwe weg een rol spelen. Op diverse gronden leek het bestaande plan de heer Vreugde het beste. Verkeerstechnisch namelijk zou dit de meest acceptabele oplossing zijn, terwijl ook de schade aan het milieu beperkt zou blijven. De visie van de heer Nas stond daar lijnrecht tegenover. De heer Nas stelde dan ook dat de argumentatie van het college vragen onbeantwoord liet. Met name de prognoses omtrent de toename van het verkeer achtte hij dubieus. Hoe men de S6 ook aanlegt het is duidelijk dat dit tot op zekere hoogte altijd gaat ten koste van het milieu. Is 't nu nodig dat men de S6 de forse omvang geeft, waarvan thans sprake is, of kan men ook met een bescheidener alternatief volstaan. De prognosecijfers vond de heer Nas niet „hard“ genoeg. In zijn visie werd hij gesteund door de heer J. H. SURBER (D'66), die ook stelde dat de provincie voor de maximale oplossing

had gekozen, zonder dat daarvoor voldoende motivatie bestond. De maximale oplossing werd pas gemotiveerd na de keuze en daarbij heeft men wellicht te royale cijfers gehanteerd".

Alternatief voor verkeersplein

De heer W. VAN ROSSUM (VVD) stelde daarentegen niet tegen de S6 als zodanig te zijn, maar wel tegen het voorgestelde tracé. Met name het grootse verkeersplein, dat ter hoogte van de Ericaweg in het plan is opgenomen, achtte hij overbodig. Voor dit verkeersplein had de heer Van Rossum een alternatief ontwikkeld, waardoor drie van de verkeersslussen achterwege zouden kunnen blijven en waardoor kostbare ruimte gespaard zou kunnen blijven, terwijl verkeerstechnisch toch aan alle eisen werd voldaan. Ook van deze zijde viel weer de opmerking te beluisteren, dat de S6 in zijn zeer royale geprojecteerde omvang geen noodzaak is.

De heer J. L. STIKKER (DS '70) bleek eveneens deze mening te zijn toegedaan en eenzelfde geluid, zij het dan anders geformuleerd en op weer iets andere gronden viel te beluisteren bij de heer D. VAN AMERONGEN (CHU).

De heer G. VAN DIJKE (AR) stelde zich daarentegen op het standpunt dat men uit moest gaan van de betrouwbaarheid der prognoses en de deskundigheid van de ontwerpers en pleitte dus voor de S 6. Daarbij sloot de heer A. A. FLUITMAN (KVP) zich aan, terwijl de heer F. DE BLOIS (SGP) zich weer meer schaarde achter de heer Van Amerongen.



MEVR. MR. KRUYT (VVD)
.. tegen provinciaal tracé S6 ..

Wethouder mevr. S. M. KRUYT-FERMAN (VVD) legde nog uit hoe haar afwijkende standpunt geïnterpreteerd moest worden. Zij vond, dat het niet langer meer verstandig was om zonder direct aantoonbare noodzaak over te gaan tot de aanleg van de S6 en te capituleren voor „de auto“. Wethouder drs. E. J. VAN TELLINGEN (PAK), die bij zijn besluitvorming voor de naar zijn gevoel meest sterke argumenten was gezwicht, kon zich niet met het voorgestelde tracé van de S6 verenigen.

verdeeld

Maandagavond zal in de gemeenteraadsvergadering de S6 opnieuw uitvoerig ter sprake komen. Ook alle alternatieven zullen dan ongetwijfeld nog eens op hun waarde worden bekeken.

De commissievergadering vond overigens een uitgebreid gehoor van vele andere raadsleden, vertegenwoordigers van de stichting milieuzorg en vele jongeren, die allen, ongetwijfeld tot hun grote vreugde, gemerkt zullen hebben dat de gigantische provinciale plannen met betrekking tot de S6 zeker geen onverdeelde steun vonden in de commissie planologie.



A. A. FLUITMAN (KVP)
.. vóór provinciaal tracé S-6
.. vóór provinciaal tracé S-6 ..

Begrip voor milieu

Nog altijd verdeeldheid over de S6 dus. Talloze verkeersproblemen komen daarbij aan de orde. Wordt de kern van Zeist door de S6 ontlast, wordt het milieu ernstige schade berokkend. Zijn de cijfers en de prognoses „hard“ genoeg?

Stichtse Vallei -4-

Weg S6-

protest

WOUDENBERG - De commissie wegen, verkeer en vervoer zal op donderdag 23 maart a.s. om 16.00 uur ten provinciehuize de Stichting Milieuzorg Zeist horen over haar bezwaren tegen de aanleg van de S6. Voorafgaande aan dit gesprek zal de commissie de situatie ter plaatse in ogenschouw gaan nemen.

Dezelfde commissie zal op dinsdag 28 maart op het provinciehuis in het openbaar vergaderen. Een van de punten der agenda zal dan ongetwijfeld weer de S6, met alle consequenties van dien zijn. Het is ons bekend, dat ook velen uit Woudenberg en Scherpenzeel zich over deze weg grote zorg maken! Een werkgroep om zich in deze streek tegen het verder gaan van dit project te verzetten is in wording.

De personen, die deze werkgroep willen gaan vormen voorzien n.l. de huns inziens onwaarschijnlijke situatie, dat deze weg dan schuin tegen over Oud Londen zou eindigen en willen zich tijdig wapenen tegen een verdere schending van de natuur in deze nog incoore omgeving.

Zij baseren hun opvatting op gezond verstand, de mogelijkheden welke er liggen in een verbreding van de bestaande Rijkswegen en het voor lief laten nemen van enkele kilometers omrijden boven de onherstelbare schade welke bij deze weganaanleg wordt aangericht. Wij hebben al reeds het dichtste wegennet van Westeuropa. Zij voelen zich gesterkt door de stelling die dr G. Eikelenboom vorige week toevoegde van de recreatie bewijst de natuur en daarvoor de recreant, geen dienst. De initiatiefnemers zijn bezorgd, mede ook door hetgeen door gedeputeerde van Utrecht, de heer Letschert in een televisieuitzending binnen het programma „Van Gewest tot Gewest ten deze is gezegd!

Meningen verdeeld over aanleg S-6

ZEIST — Vrijwel alle gemeenteraadsleden waren donderdagavond van de partij tijdens de vergadering van de raadscommissie voor Planologie en Grondzaken in het Zeister Slot, waar de interpellatie van het raadslid R. Nas en het antwoord daarop van het college ter sprake werden gebracht. Zoals inmiddels bekend mag worden verondersteld is een meerderheid van het college van burgemeester en wethouders vóór de aanleg van het tracé van de nieuwe provinciale weg S-6 achter de bebouwing aan de oostkant van de Krakelingweg.

Gezien de reacties van de raadscommissieleden van wie een aantal, onder wie de heer NAS (PAK) en de heer W. van Rossum (VVD) verklaarde mede namens de gehele fractie te spreken, vindt het door provinciale waterstaat gelanceerde plan met betrekking tot de aanleg van het tracé buiten de bebouwde kom langs bij de meeste raadsleden geen weerklank. Een duidelijke uitspraak van de raad mag tegemoet worden gezien aan het einde van de raadszitting over het zelfde onderwerp die maansdag 28 maart om 19 uur in het gemeentehuis begint.

Uit het feit, dat de twee grootste fracties in de Zeister raad, de VVD en het PAK hun oordeel al klaar hadden over de plannen van de provincie en het ontwerpvoorstel van het college tot het verlenen van een aanlegvergunning voor de S-6, werd van de kant van de ARP-fractie, voor wie de heer G. van Dijke het woord voerde de conclusie getrokken, dat weinig of geen waarde werd gehecht aan de discussie in de raadscommissie en de uitvoering uiteenzetting van deskundigen van de gemeente over dit onderwerp.

De heer H. Vreugde, hoofd van de planologische dienst van Openbare Werken, belichtte de problematiek van de wegenaanslag. Hij benadrukte het belang van het zogenaamde tangentenstelsel, dat slechts goed kan functioneren als het compleet is. Tot deze tangenten of uitvals- en aanvoerwegen van het verkeer behoren de Utrechtseweg, de Woudenbergseweg, de Oranje Nassaulaan en in zekere zin de Schaerweijdelaan, maar zeker niet de Krakelingweg.

„Een incompleet tangentenstelsel heeft tot gevolg dat een stad „ziek” wordt, hetgeen onder andere resulteert in het aantasten van rustige woonstraten en lanen in hun leefklimaat”, aldus de heer Vreugde. Het hoofd van de planologische dienst voorspelde, dat wanneer wordt afgezien van de aanleg van de S-6 een groot deel ook van het doorgaande verkeer gebruik gaat maken van de natuurlijke wegen in het centrum, hergeen zal leiden tot een nog toenemende chaos en onveiligheid.

„De Slotlaan kan niet gelijktijdig de belangrijkste winkelstraat en tevens verkeersader zijn”, zo zei de heer Vreugde.

De vier mogelijkheden, die nu ter discussie staan zijn: geen aanleg van de S-6 met als gevolg een aantasting van de leefbaarheid van Zeist, het benutten van de Krakelingweg als S-6, de aanleg van de S-6 westelijk van de Krakelingweg door het Zeister bos dan wel het door de provincie geplande tracé Oostelijk van de Krakelingweg achter de bebouwing langs. Deze laatste bosstrook is toch al aangetaast door sportvelden, woonbebouwing, gebouwen van instellingen, een zandafgraving en een uit de nood geboren caravan-camping, zo betoogde de heer Vreugde.

Het raadslid Nas bleef bij zijn standpunt, dat het belang van de S-6 onvoldoende is aangetoond. Met het realiseren van deze weg geven we de provincie een kans deze provinciale weg in de toekomst ook nog via het landgoed Heidestein door te trekken naar Driebergen, aldus deze PAK-vertegenwoordiger, die daarnaast toevoegde: het gaat bij onze fractie niet tegen de S-6 als principe, maar we willen het gekozen beleid op andere wijze vorm geven.

De heer W. van Rossum (VVD) lanceerde namens zijn fractie met behulp van tekeningen een alternatieve oplossing, waarbij hem een veel eenvoudiger aansluiting van de rijksweg 28 (Utrecht—Amersfoort) op de provinciale weg S-6 voor ogen stond. Daarnaast huldigde hij het standpunt van wethouder mevrouw S. M. Kruyt-Perman, dat eerst maar eens van de Krakelingweg als S-6 gebruik moest worden gemaakt. In geval van nood zou dan altijd nog een parallelweg naast de Krakelingweg door het Zeister bos kunnen worden aangelegd.

De heer Surber (D'66) vond, dat de provincie kost wat kost argumenten bijeen had gesleept om de aanleg van het nu voorgestelde tracé te rechtvaardigen. Ook de heren Van Amerongen (CHU) en Stikker (DS'70) vonden de argumentatie van provinciale waterstaat niet overtuigend en daarmee was de heer De Blois (SGP) het eens.

De presentatie van de provincie, waar de meerderheid van het college achter staat, werd van harte gesteund door de heer G. van Dijke, (ARP) en door de heer A. A. Fluitman (KVP).

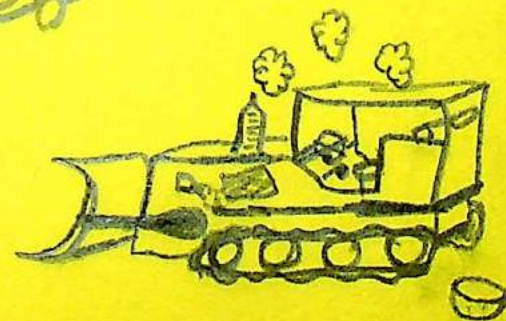
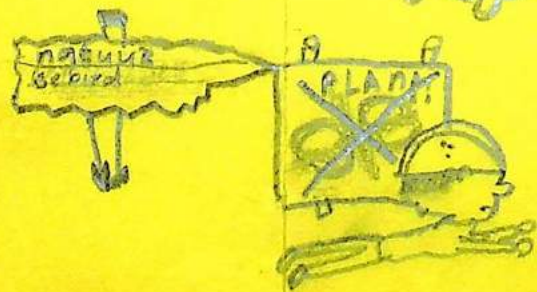
17-3

klas 4c Basisschool
st. jozefschool horst
wittenhorststraat 4

20 NOVEMBER 72



Zeist is en
blijft een
stuk van het
NATUUR GEBIED



Beste heren

Ik vindt het niet goed dat u die 30 hektar bos gaat afbreken. De mensen gaan ook graag naar een bos toe waar genoeg natuur is. dus begin er maar niet aan.

Ine Peels	Hervéette v. d. Beele.	M. Maert
Goude Perik	Paul van Stratum	Hennie Aer Voort.
HANS REIJNDERS	Janneke Bakker	Ans Pooenings
Gertie van Aarden	Johnny Christiaan	Anita Jolles
P. Pensen	Binky Verbaargh	Koen van de Munckhof.
Fillie Jansen	GU...	Rietje Cox
J. Hoppe	Martien Clorens	Jackie Jansen.
<u>Enckevord</u>	Gonny Hofmans.	H. Cox
J. COX	René v. d. Pasch	Schatarje
<u>E. Bewerskens</u>	Margreet Hovens.	Tini <u>Cox</u>
M v Hoppe.	Mirjam Kellenoers	J. Heijligers

de Volkskrant Raad Zeist tegen aanleg weg door de bossen

(Van onze correspondent)

ZEIST, 21 maart — De gemeenteraad van Zeist heeft maandagavond met 21 tegen 3 stemmen een motie aangenomen, waarin de raad zich uitsprekt tegen aanleg van de provinciale weg S-6 door de bossen ten noorden van Zeist. Door aanneming van deze motie hoefde het verlenen van een aanlegvergunning aan de provincie Utrecht niet meer in behandeling te komen.

Vóór de motie stemden de volledige fracties van PAK, VVD, D'66 en DS'70. De CHU en de ARP stemden verdeeld, terwijl de KVP geheel tegen was.

De S-6 is door de wegenontwerpers van de provincie Utrecht bedoeld als een nieuwe verbinding tussen de nieuwe rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort), die ten westen van Zeist komt te liggen en de huidige weg naar Woudenberg. Volgens het voorgestelde tracé zou de S-6 over een lengte van 1,8 kilometer dwars door de bossen lopen en het doorgaande verkeer nagenoeg geheel buiten Zeist om voeren.

Tegenstanders van de weg, die zich in Zeist in actiecomités verenigd hadden, hebben in de uitvoerige discussies die aan de gemeenteraadsvergadering van gisteravond vooraf gingen, aangevoerd dat de nieuwe weg veel te veel natuurterrein in beslag zou nemen, terwijl het verkeerslawaal een ernstige bedreiging zou vormen voor het dierlijk leven en de recreatie in de omringende bossen.

De S-6 komt binnenkort in de Provinciale Staten aan de orde. Donderdag gaat de commissie voor verkeer uit de Staten de situatie ter plaats bekijken en wordt een van de actiegroepen uit de Zeister bevolking, de Stichting Milieuzorg Zeist, gehoord.

Zeister raad acht aanleg S6 (21-8)

'onaanvaardbaar'

ZEIST, dinsdag (KOS) — Over de aanleg van de S6, de provinciale verbindingsweg tussen de Amersfoortseweg en de Woudenbergseweg heeft de Zeister gemeenteraad maandagavond het 'onaanvaardbaar' uitgesproken.

Een motie van de heer R. M. W. J. Nas (pak), die een interpellatie over dit onderwerp had gehouden, mede-ondertekend door de heren W. Altink (vvd), D. van Amerongen (chu), E. van Tellingen (chu), J. C. Surber (d'66), J. L. Stikker (ds'70), F. de Blois (sgp) en mevr. A. J. Duisterhof-Fieggan (pak), waarin tot dit onaanvaardbaar werd geconcludeerd, werd met 21 tegen 8 stemmen aangenomen.

Het verzoek van het provinciale bestuur tot een aanlegvergunning voor deze weg werd daarna niet meer in behandeling genomen door de raad.

De tegenstanders van het door GS gekozen tracé stelden dat het hier ging om een beleidskeuze. Aanleggen van wegen is niet alleen een kwestie van verkeersafvoer, maar ook behoud van woon- en leefmilieu spreekt daar in mee. De gegeven prognoses werden discutabel geacht en geënt op de aanleg van de gewraakte weg.

De voorstanders van de weg — ook in het college waren de meningen erover verdeeld — betoogden dat bij niet aanleggen van de weg het milieu van de kern zou worden aangetast. Zij vreesden o.a. verkeersopstoppingen op de Krakelingenweg en veel drukker verkeer door de bebouwing van Zeist na het voltooiën van rijksweg 28 (de in aanleg zijnde weg Utrecht—Amersfoort).

De heer W. C. van Rossum (VVD) had b. en w. een alternatief plan ter hand gesteld, dat met het provinciale bestuur zal worden bekeken. Het houdt een verkleining in van het klaverblad bij de Gerofabriek en ziet een al dan niet gereconstrueerde Krakelingenweg als onderdeel van de S6.

Raad Zeist

tegen tracé

van weg S6

ZEIST — De gemeenteraad van Zeist heeft zich maandagavond met 21 tegen 8 stemmen uitgesproken tegen de aanleg van de provinciale weg S6 volgens het door GS voorgestelde tracé. Provinciale staten van Utrecht hebben reeds tot aanleg van deze weg besloten en de nodige gelden daarvoor ter beschikking gesteld.

De S6 is de doortrekking van de Dolderseweg naar rijksweg 28 in aanleg, langs de Krakelingweg (een bosweg in Zeist) naar de Woudenbergseweg ter hoogte van het KNVB-sportcentrum.

Zowel van de zijde der provincie als door de meerderheid van het college van b. en w. van Zeist is gesteld, dat de aanleg van de S6 nodig is om het centrum van Zeist te ontlasten van doorgaand verkeer.

De meerderheid van de raac achtte evenwel de daaruit voortspruitende aantasting van de milieuwaarde van het betrokken bosgebied ernstiger en de toekomstwaarde van de verkeersprognoses die aan het betreffende tracé ter grondslag liggen, onvoldoende gefundeerd.

Raad Zeist tegen weg door bosgebied

21 maart 2014
Van een onzer verslaggevers

ZEIST — Met maar liefst 21 tegen 8 stemmen heeft de gemeenteraad van Zeist zich gisteravond uitgesproken tegen de aanleg van een provinciale weg die dwars door het Zeister bosgebied zou moeten komen. Met dit besluit heeft de raad van Zeist zich gekeerd tegen provinciale staten van Utrecht die reeds tot aanleg van de weg besloten en tegen het meerderheidsvoorstel van het college van b. en w. van Zeist.

Het gaat om de provinciale weg S 6, een doortrekking van de Dolderseweg naar rijksweg 28-in-aanleg. De S 6 zou komen te lopen langs de Krakelingweg (een bosweg in Zeist) naar de Woudenbegse weg ter hoogte van het KNVB-sportcentrum. De overgrote meerderheid van de raadsleden in Zeist vond gisteravond de uit de weg voortspruitende aantasting van de milieuwaarde van het betrokken bosgebied ernstiger wegen. Bovendien vonden de raadsleden de toekomstwaarde van de verkeersprognoses die aan het betreffende tracé ten grondslag liggen, onvoldoende gefundeerd.

Raad wees het voorgestelde tracé van de S-6 van de hand

Prioriteiten ter discussie

In de maandagavond gehouden gemeenteraadsvergadering nam de raad na circa anderhalf uur discussiëren een motie aan waarin vastgelegd was, dat de aanleg van de S-6 volgens het door gedeputeerde staten voorgestelde tracé onaanvaardbaar is. Deze motie was ondertekend door mevr. Duisterhof-Fiegggen en de heren Nas, Altink, van Amerongen, van Tellingen, Surber, Stikker en De Blois. Alle fractievoorzitters, dus, behalve die van de KVP, maar voor de ARP en de CHU gold dit niet namens hun fractie, die er verdeeld over stemden. De motie werd aanvaard met 21-8 stemmen.

Wat telt als milieu?



BURGEMEESTER

MR. DR. A. A. H. STOLCK

... Standpunt van meerderheid college tóch afgewezen ...

Bij de aanvang van de discussie legde de BURGEMEESTER een verklaring af namens de meerderheid van het college, waartoe niet behoorden de wethouders mevr. Kruyt-Ferman en Van Tellingen. De burgemeester begon met te stellen, dat de prioriteiten van enige jaren terug vervangen zijn door andere, een begrijpelijk proces, dat zich echter binnen zo korte termijn afspeelt, dat toch ook weer de mogelijkheid van relativering van de thans primair gestelde prioriteiten op zijn minst ter discussie brengt.

Het blijft van belang te weten, dat het technische proces, in dit praktische geval het ontwerpen van een wegenstramien, in disharmonie kan komen te staan met de politieke werkelijkheid. Het begrip welzijn speelt bij de ordeelyorming thans een grotere rol en de bezwaren tegen een nieuwe wegverbinding zijn veel negatiever op de sociale balans van het verkeer gaan werken dan twee of drie jaar geleden. Het is nog niet zo lang geleden — eigenlijk nog na het tijdstip waarop het wegstramien van o.a. de S-6 werd ontworpen — dat alle toen bestaande politieke partijen juist opvoering van het tempo van wegenaanleg en -verbetering

voorop stelden.

De kernvraag of nieuwere inzichten over milieubeheer en verkeersaanbod aanleiding waren het tracé van de S-6 weer in studie te nemen, wordt door drie leden van het college negatief beantwoord, door de beide anderen positief. Het gaat om de verwerking van een vermoedelijk verkeersaanbod van 11.000 auto's nadat het aftappunt van rijksweg 28 bij de Dolderseweg gereed zal zijn. De als alternatief gestelde Krakelingweg is voor dit verkeersaanbod niet geschikt, die kan hoogstens 6000 auto's verwerken. De overige 5000 zouden dan een andere route, door de bebouwing van Zeist, gaan volgen. Dat betekent daar een grotere verkeersintensiteit, groter onveiligheid, groter hinder. Er is de keus tussen aantasting van het Zeister bos of aantasting van het bosgebied ten noordoosten van de Krakelingweg, achter de huizen en daarbij geeft de meerderheid van het college de voorkeur aan de laatst genoemde mogelijkheid. Met respect voor de argumenten der tegenstanders van het voorgestelde tracé van de S-6 wordt daarmee toch tekort gedaan aan het intact laten van het eigen Zeister leefklimaat. Verbreding van de Krakelingweg betekent aantasting van een gaaf brok natuurbezit, het Zeister bos, dat dit door zijn geringe afmetingen allerminst kan verdragen. Dit en geen enkele maatregel nemen betekent meer verlies voor onze bevolking dan door de aanleg van de S-6, zo besloot de burgemeester zijn betoog.

De heer NAS (PAK) merkte hier tegen op, dat de noodzaak van het tracé door de cijfers van de prognoses niet waargemaakt is. Het staat ook niet in verband met het mogelijke wegenstructuurplan en het tracé betekent wel een overlast voor de bewoners van de Krakelingweg. Spreker kiest dan ook voor een uitbouw van de bestaande Krakelingweg en meent dat de hiervoor nodige aantasting van het Zeister bos niet van veel belang is.

Daarom kwam hij dan ook met de motie, waarin de raad, overwegende dat: a. door de realisering van het voorgestelde tracé een ernstige aantasting zal plaatsvinden van de milieu-waarde van het bosgebied zowel als van het woon/leefklimaat in de omge-



R. NAS

... Motie aanvaard ...

b. door het voorgestelde tracé de recreatiemogelijkheden in het be-

trokken gebied ernstig zullen worden beperkt; c. de toekomst-waarde van de verkeersprognoses, die aan het voorgestelde tracé ten grondslag liggen, naar de mening van de raad onvoldoende gefundeerd is en als zodanig niet mede doorslaggevend kan zijn; spreekt uit dat de aanleg van de S-6 volgens het door g.s. voorgestelde tracé onvaardbaar is.

Hierna zetten verschillende raadsleden uiteen waarom zij vóór of tegen de motie waren. De heer VAN ROSSUM (VVD) vestigde nog de aandacht voor zijn alternatief, kleiner plan voor de aftakkingen van R.W. 28, hetgeen de burgemeester naderhand toezegde.

Voor- en tegenstanders bleven op hun standpunt staan, waarna de motie dan met de flinke meerderheid van 21 - 8 stemmen werd aanvaard. Hierdoor behoefde het agendapunt om toestemming te verlenen voor de aanleg van de S-6 niet meer in behandeling te komen. De provincie zal nu tot nader overleg moeten komen.

Raad Zeist tegen weg door bosgebied

Van een onzer verslaggevers

ZEIST — Met maar liefst 21 tegen 8 stemmen heeft de gemeenteraad van Zeist zich gisteravond uitgesproken tegen de aanleg van een provinciale weg die dwars door het Zeister bosgebied zou moeten komen. Met dit besluit heeft de raad van Zeist zich gekeerd tegen provinciale staten van Utrecht die reeds tot aanleg van de weg besloten en tegen het meerderheidsvoorstel van het college van b. en w. van Zeist.

Het gaat om de provinciale weg S 6, een doortrekking van de Dolderseweg naar rijksweg 28-in-aanleg. De S 6 zou komen te lopen langs de Krakelingweg (een bosweg in Zeist) naar de Woudenbegse weg ter hoogte van het KNVB-sportcentrum. De overgrote meerderheid van de raadsleden in Zeist vond gisteravond de uit de weg voortspruitende aantasting van de milieuwaarde van het betrokken bosgebied ernstiger wegen. Bovendien vonden de raadsleden de toekomstwaarde van de verkeersprognoses die aan het betreffende tracé ten grondslag liggen, onvoldoende gefundeerd.

Raad Zeist tegen aanleg weg door de bossen

(Van onze correspondent)

ZEIST, 21 maart — De gemeenteraad van Zeist heeft maandagavond met 21 tegen 8 stemmen een motie aangenomen, waarin de raad zich uitsprekt tegen aanleg van de provinciale weg S-6 door de bossen ten noorden van Zeist. Door aanneming van deze motie hoefde het verlenen van een aanlegvergunning aan de provincie Utrecht niet meer in behandeling te komen.

Vóór de motie stemden de volledige fracties van PAK, VVD, D'66 en DS'70. De CHU en de ARP stemden verdeeld, terwijl de KVP geheel tegen was.

De S-6 is door de wegenontwerpers van de provincie Utrecht bedoeld als een nieuwe verbinding tussen de nieuwe rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort), die ten westen van Zeist komt te liggen en de huidige weg naar Woudenberg. Volgens het voorgestelde tracé zou de S-6 over een lengte van 1,8 kilometer dwars door de bossen lopen en het doorgaande verkeer nagenoeg geheel buiten Zeist om voeren.

Tegenstanders van de weg, die zich in Zeist in actiecomités verenigd hadden, hebben in de uitvoerige discussies die aan de gemeenteraadsvergadering van gisteravond vooraf gingen, aangevoerd dat de nieuwe weg veel te veel natuurterrein in beslag zou nemen, terwijl het verkeerslawaai een ernstige bedreiging zou vormen voor het dierlijk leven en de recreatie in de omringende bossen.

De S-6 komt binnenkort in de Provinciale Staten aan de orde. Donderdag gaat de commissie voor verkeer uit de Staten de situatie ter plaatse bekijken en wordt een van de actiegroepen uit de Zeister bevolking, de Stichting Mileuzorg Zeist, gehoord.

Meerderheid in raad tegen tracé S-6

21 maart
72 Tram

(Van onze Zeister redacteur)

ZEIST — Als het aan de gemeente Zeist ligt komt het gedeelte van de S-6 tussen de kruising van deze weg met Rijksweg 28 en de Woudenbergseweg, zo dit tracé ooit nodig zou zijn, niet achter de bebouwing van de Krakelingweg langs. Dit bleek maandagavond overduidelijk tijdens de extra raadsvergadering van de Zeister gemeenteraad, die vrijwel geheel aan dit onderwerp was gewijd.

Een herhaling van de discussies over deze kwestie in vorige vergaderingen, werd grotendeels voorkomen. Reden daarvan was het indienen van een motie door de heer R. Nas (PAK), die twee maanden geleden in een vergadering een interpellatie aan de plannen tot aanleg van genoemd gedeelte va de S-6 wijdde.

In de motie, die ook werd ondersteund door de fractievoorzitters W. Altink, A. J. Duisterhof-Fieggan, D. van Amerongen, E. van Tellingen, J. C. Surber, J. L. Stikker en F. de Blois, en die met 21 stemmen voor en 8 tegen door de raad werd aangenomen, werd de aanleg van de S-6 volgens het door Gedeputeerde Staten voorgestelde tracé onaanvaardbaar genoemd.

Volgens degenen, die de motie indienden zal door de realisering van het voorgestelde tracé een ernstige aantasting plaatshebben van de milieu-waarde van het bosgebied, zowel als van het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Door het voorgestelde tracé zullen de recreatiemogelijkheden in het betrokken gebied ernstig worden beperkt, aldus de motie, waaraan nog werd toegevoegd, dat de toekomstwaarde van de verkeersprognoses, die aan het voorgestelde tracé ten grondslag liggen, onvoldoende gefundeerd is en als zodanig niet mede doorslaggevend kan zijn.

Tegenstanders van deze motie, onder wie de heren G. van Dijke (ARP) en A. A. Fluitman (KVP), die het in alle opzichten eens waren met de zienswijze van de meerderheid van het college, noemden het raadselachtig, dat zoveel andere raadsleden zo gemakkelijk met verkeersprognoses van deskundigen omspringen. Bovendien betreuren zij het, dat in de motie wel wordt gesproken van een onaanvaardbaarheid van het door GS voorgestelde tracé, terwijl geen alternatief wordt gesteld.

Aan het begin van de vergadering zette de voorzitter van de raad, mr. dr. A. A. H. Stolk nog eens duidelijk het belang van de aanleg van de S-6 volgens het door de provincie gelanceerde tracé buiten de bebouwde kom van Zeist om uiteen.

VERKEER LOOPT VAST

„De spil, waarom het draait”, aldus de heer Stolk, „is de verwerking van een verkeersaanbod van 11.000 auto's, nadat het aftappunt van rijksweg 28 bij de Dolderseweg zal zijn gereed gekomen. Dat verkeersaanbod zal er zijn, zal zich, indien geen andere verkeersvoorzieningen worden getroffen, opstellen bij de Krakelingweg. Die Krakelingweg, die een maximum van 6000 voertuigen kan verwerken, is daar niet geschikt voor, met het gevolg, dat duizenden auto's een andere route door de bebouwing van Zeist gaan volgen. Dit zal dan leiden tot een belasting van de Zeister bebouwing door verkeer, dat daar niet hoort. Het betekent tevens, zo vervolgde Zeists eerste burger, een grotere verkeersintensiteit in onze bebouwing, grotere verkeershinder, grotere onveiligheid, vermindering van woonbaarheid en vermindering van leefbaarheid.

Interpellant Nas bleef bij zijn standpunt, dat het door de provincie gekozen tracé ten koste gaat van recreatieterrein. Ook vond hij, dat de in de prognose aangekondigde gevaren van schade, die het verkeer aan de bebouwing van Zeist toe zou brengen, niet waar wordt gemaakt. In deze mening werd hij gesteund door het VVD-raadslid, de heer W. van Rossum. De laatste had wel een alternatieve oplossing, die hij ook al in de commissievergadering voor planologie lanceerde.

ALTERNATIEF

Beperk de omvang van het klaverblad bij de Ericaweg, concen-



MR. DR. A. A. H. STOLK

treer de kruispunten en blijf ze vermoedelijk met wegen uit het natuurgebied weg.” Als maatregel zag dit raadslid het voorlopig gaan gebruiken van de Krakelingweg als S-6 en zou toch in de toekomst blijken, dat deze weg het verkeer niet aankan, dan naast de Krakelingweg aan de kant van het Zeister bos een parallelweg.

Zijn fractiegenoot W. Altink voegde daar nog aan toe, dat tien jaar geleden louter werd uitgegaan van de gedachte om een zo gunstig mogelijke afwikkeling van het verkeer te creëren, terwijl nu meer sprake is van een beleidskeuze, waarbij rekening wordt gehouden met veel meer aspecten dan alleen het oplossen van verkeersproblemen.

Tegen de motie stemden de heren Paarlberg, Van Dijke, Bikker, Van Veldhuijzen, Fluitman, Van Dorrestein, De Goede en Van Mastrigt. Als gevolg van het aannemen van de motie met 21 stemmen, kwam het tweede gedeelte van het raadsvoorstel, dat betrekking had op de aanvraag van een aanlegvergunning voor de S-6 niet meer aan de orde.



R. NAS (PAK)

Raad wees het voorgestelde tracé van de S-6 van de hand

Prioriteiten ter discussie

In de maandagavond gehouden gemeenteraadsvergadering nam de raad na circa anderhalf uur discussiëren een motie aan waarin vastgelegd was, dat de aanleg van de S-6 volgens het door gedeputeerde staten voorgestelde tracé onaanvaardbaar is. Deze motie was ondertekend door mevr. Duisterhof-Fieggan en de heren Nas, Altink, van Amerongen, van Tellingen, Surber, Stikker en De Blois. Alle fractievoorzitters dus, behalve die van de KVP, maar voor de ARP en de CHU gold dit niet namens hun fractie, die er verdeeld over stemden. De motie werd aanvaard met 21—8 stemmen.

Wat telt als milieu?



BURGEMEESTER

MR. DR. A. A. H. STOLK

.... Standpunt van meerderheid college toch afgewezen

Bij de aanvang van de discussie egde de BURGEMEESTER een verklaring af namens de meerderheid van het college, waartoe niet behoorden de wethouders mevr. Cruyt-Ferman en Van Tellingen. De burgemeester begon met te stellen, dat de prioriteiten van enige jaren terug vervangen zijn door andere, een begrijpelijk proces, dat zich echter binnen zo korte termijn afspeelt, dat toch ook weer de mogelijkheid van relativering van de thans primair gestelde prioriteiten op zijn minst ter discussie brengt.

Het blijft van belang te weten, dat het technisch proces, in dit praktische geval het ontwerpen van een wegenstramien, in disharmonie kan komen te staan met de politieke werkelijkheid. Het begrip welzijn speelt bij de oordeelvorming thans een grotere rol en de bezwaren tegen een nieuwe wegverbinding zijn veel negatiever op de sociale balans van het verkeer gaan werken dan twee of drie jaar geleden. Het is nog niet zo lang geleden — eigenlijk nog na het tijdstip waarop het wegstramien van o.a. de S-6 werd ontworpen — dat alle toen bestaande politieke partijen juist opvoering van het tempo van wegeaanleg en -verbetering

voorop stelden.

De kernvraag of nieuwere inzichten over milieubeheer en verkeersaanbod aanleiding waren het tracé van de S-6 weer in studie te nemen, wordt door drie leden van het college negatief beantwoord, door de beide anderen positief. Het gaat om de verwerking van een vermoedelijk verkeersaanbod van 11.000 auto's nadat het aftappunt van rijksweg 28 bij de Dolderseweg gereed zal zijn. De als alternatief gestelde Krakelingweg is voor dit verkeersaanbod niet geschikt, die kan hoogstens 6000 auto's verwerken. De overige 5000 zouden dan een andere route, door de bebouwing van Zeist, gaan volgen. Dat betekent daar een grotere verkeersintensiteit, groter onveiligheid, groter hinder. Er is de keus tussen aantasting van het Zeister bos of aantasting van het bosgebied ten noordoosten van de Krakelingweg, achter de huizen en daarbij geeft de meerderheid van het college de voorkeur aan de laatst genoemde mogelijkheid. Met respect voor de argumenten der tegenstanders van het voorgestelde tracé van de S-6 wordt daarmee toch tekort gedaan aan het intact laten van het eigen Zeister leefklimaat. Verbrediging van de Krakelingweg betekent aantasting van een gaaf brok natuurbezit, het Zeister bos, dat dit door zijn geringe afmetingen allerminst kan verdragen. Dit en geen enkele maatregel nemen betekent meer verlies voor onze bevolking dan door de aanleg van de S-6, zo besloot de burgemeester zijn betoog.

De heer NAS (PAK) merkte hier tegen op, dat de noodzaak van het tracé door de cijfers van de prognoses niet waargemaakt is. Het staat ook niet in verband met het mogelijke wegenstructuurplan en het tracé betekent wel een overlast voor de bewoners van de Krakelingweg. Spreker kiest dan ook voor een uitbouw van de bestaande Krakelingweg en meent dat de hiervoor nodige aantasting van het Zeister bos niet van veel belang is.

Daarom kwam hij dan ook met de motie, waarin de raad, overwegende dat: a. door de realisering van het voorgestelde tracé een ernstige aantasting zal plaatsvinden van de milieu-waarde van het bosgebied zowel als van het woon/leefklimaat in de omgeving;



R. NAS

.... Motie aanvaard

b. door het voorgestelde tracé de recreatiemogelijkheden in het be-

22 maart 1971
trokken gebied ernstig zullen worden beperkt; c. de toekomstige waarde van de voorgestelde tracé die aan het voorgestelde tracé ten grondslag liggen, naar de mening van de raad onvoldoende gefundeerd is en als zodanig niet mede doorslaggevend kan zijn spreekt uit dat de aanleg van S-6 volgens het door g.s. voorgestelde tracé onaanvaardbaar is. Hierna zetten verschillende raadsleden uiteen waarom zij voor tegen de motie waren. De heer VAN ROSSUM (VVD) vestigde nog de aandacht voor zijn alternatief, kleiner plan voor de takkingen van R.W. 28, hetgeen de burgemeester naderhand toezegde.

Voor- en tegenstanders bleven hun standpunt staan, waarna de motie dan met de flinke meerderheid van 21 - 8 stemmen werd aanvaard. Hierdoor behoeft de agendapunt om toestemming te verlenen voor de aanleg van S-6 niet meer in behandeling te komen. De provincie zal nu nader overleg moeten komen.

FOLLOW

— DE COMMISSIE WEGEN, verkeer en vervoer vergadert 28 maart om half vijf in het Utrechtsche provinciehoofd. Dan komen met name de bezwaren aan de orde van de Stichting Zeister Milieuzorg tegen de aanleg van het gedeelte van de provinciale weg S6 van Huis ter Heide langs de Krakeling.

Vuilnisbelt in fraai bosgebied

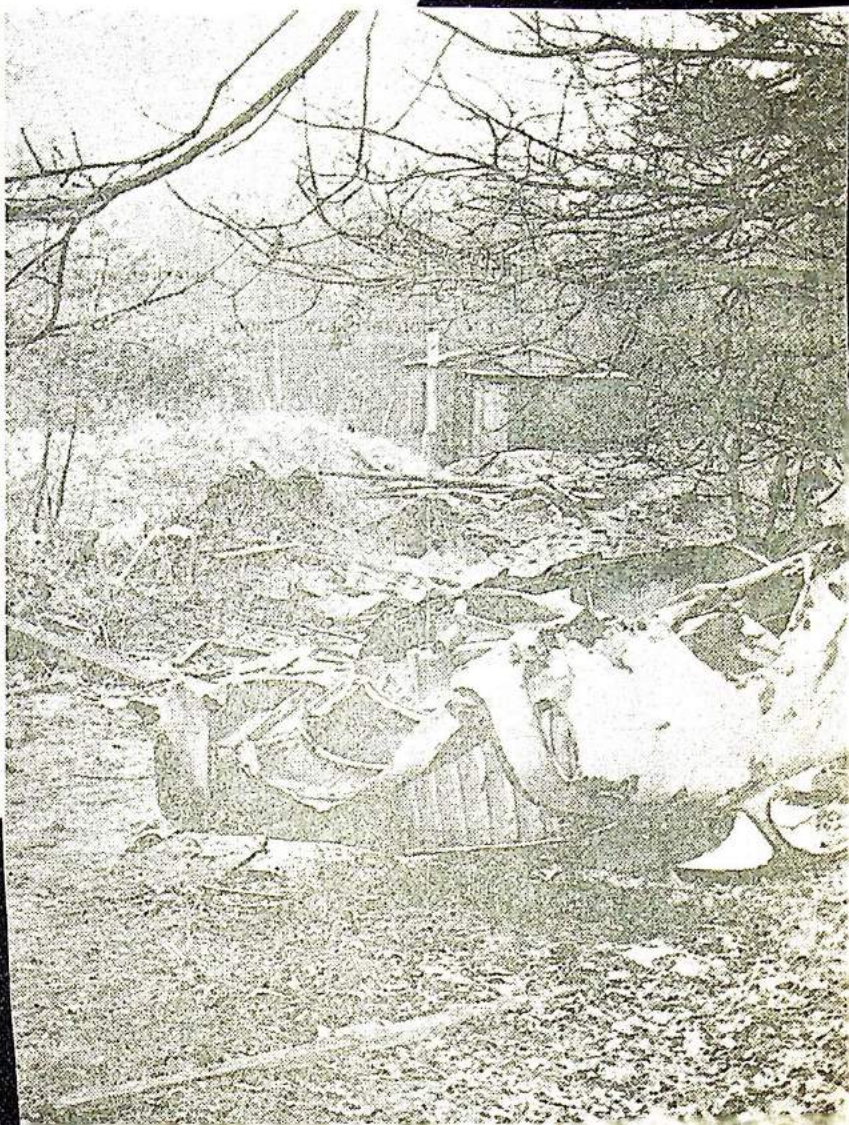
ZEIST — De veelbezongen Zeister bossen zijn niet overal zo fraai als de roem doet geloven. Op een van onze wandelingen in het bos rondom de Kozakkenput, een fraai stuk natuur dat dreigt te worden aangetast door de aanleg van de S-6, wanneer de plannen van de provincie doorgang zouden vinden, zijn we op deze vuilnishoop gestoten. We stonden zo maar voor een wrak van een auto, oude palen, een fietswiel, een klos van een wasmachine, stukken plastic, en al dat ontsierende goed, waarmee een vuilnisbelt wordt opgebouwd.

De vuilnis lag tegen het terrein van de politiehonden dresseerclub VOG aan. Trouwens het pad naar het oefenterrein van deze club is ook al niet al te fraai.

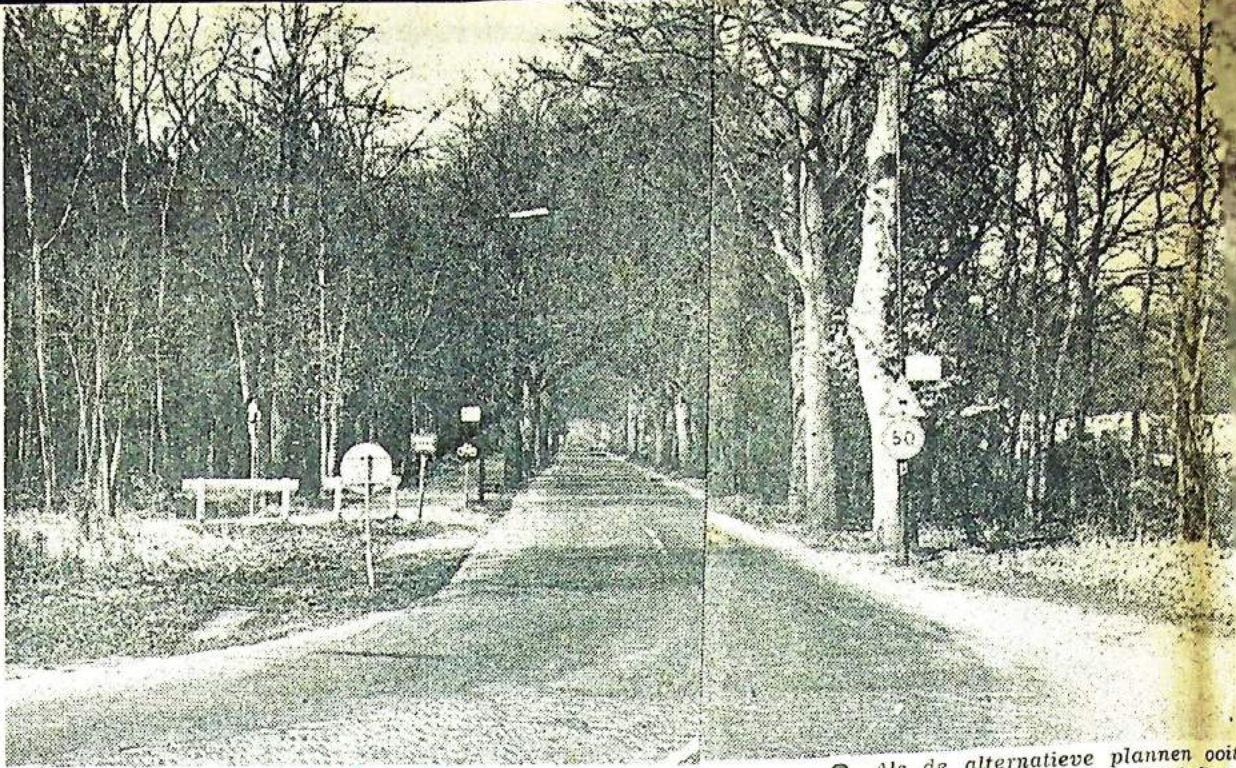
Links en rechts vindt de argeloze wandelaar hopen stenen, een oude wasmachine of iets wat er op lijkt en meer van dergelijke zaken.

Overigens bevelen wij van harte een wandeling aan in de uitgestrekte bossen achter de Petrus Werthweijnstichting. Het is alleen jammer dat er toch nog automobilisten zijn, die menen, dat zij het bos moeten „doen” in hun wagen. Dan beperken zij zich niet alleen tot de zandwegen naast de fietspaden, maar dringen ook door op de wandelpaden bij uitstek.

Daartegen zou wat strenger moeten worden opgetreden, dachten we.



Tracé S-6 voor raad Zeist



ONAAANVAARDBAAR

ZEIST — Het gekozen tracé voor de S-6 is voor de gemeenteraad van Zeist onaanvaardbaar. De S-6 zou de verbindingsweg moeten worden tussen de Amersfoortseweg en de Woudenbergseweg. Provinciale Waterstaat koos voor een tracé door het bos, achter langs de woningen aan de Krakelingweg naar een punt even voorbij Oud London, waar een aansluiting op de Woudenbergseweg zou worden gemaakt. Prognoses over verkeersaanbod moesten aantonen, dat de S-6 een noodzakelijke verbinding was met de lengte van 1,8 kilometer. De raad van de gemeente Zeist zei nadrukkelijk „neen”, nadat de heer R. M. W. J. Nas (PAK) zijn interpellatie over deze weg had gehouden. Deze uitspraak kwam niet unaniem. Er waren acht stemmen tegen de motie van de heer Nas en de zijnen, waarin tot het onaanvaardbaar werd geconcludeerd. Zelfs het college was in de mening verdeeld.

Laten we de zaken op een rijtje zetten: De tegenstanders van de S-6 in het door Provinciale Waterstaat gekozen tracé zeggen, dat er veranderingen optreden in het denken over wegenaanleg. Het gaat niet alleen over verkeersaanzeker, maar ook dient te worden gedacht van behoud van leef- en woonmilieu. De provinciale overheid pogde aan de hand van prognoses aan te tonen, dat de S-6 een bittere noodzaak zal zijn, vooral wanneer de Rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) zou zijn aangelegd. De S-6 zou dan namelijk tevens het aftappunt moeten worden voor Zeist op deze Rijksweg. Die aansluiting moest worden verkregen door middel van een groot klaverblad. Het tracé van de S-6 werd gekozen uit drie mogelijkheden. Dit tracé zou de minste schade berokkenen en de beste verkeerstechnische oplossing garanderen.

TROEF

De tegenstanders menen, dat de prognoses discutabel zijn. Hun sterkste troef in deze boude bewering was de mening van de deskundigen, die zegt, dat de aansluitpunten van de S-6 op Woudenbergseweg en Amersfoortseweg tweebaans met vier rijstroken moeten zijn, maar dat het tussenliggende deel met één baan van twee rijstroken voldoende capaciteit zou bieden voor de verwerking van het verkeersaanbod, doch dat gekozen was voor een dubbelbaansweg uit verkeerstechnische overwegingen. De heer Nas en de zijnen vonden

hierin de vrijheid te stellen, dat — zo dit juist is — een eenvoudiger oplossing denkbaar moet zijn, waarbij minder schade aan het milieu wordt berokkend. Zij wezen naar de Soestdijkerstraatweg, die identiek kan worden benoemd aan de Krakelingweg en die een verkeerscapaciteit heeft van 13.000 eenheden per etmalen. Zij noemden de Grug bij Rhenen en de eenbaansweg daarachter dwars door de Betuwe, die een zelfde capaciteit heeft. En daarom meenden zij, dat de Krakelingweg zou kunnen voldoen aan het verkeersaanbod dat in elk geval lager wordt voorspeld.

AANTASTING

De voorstanders van de S-6 in de gekozen vorm betoogden met klem, dat milieubeheer en behoud van leefklimaat door diezelfde S-6 wordt gegarandeerd. Zij vrezden namelijk, dat het verkeer door de te smalle Krakelingweg niet zal kunnen worden verwerkt, waardoor niet alleen opstoppingen zullen ontstaan, maar waardoor ook in geheel Zeist een sterke toeneming van verkeer zal optreden. Zij dachten, dat daardoor het leefmilieu in ernstige mate zal worden aangetast en zwaarder moet wegen dan de bescherming van bomen en dieren in een bosgebied, dat nog ruimte genoeg biedt. ↴

STEMMEN

De tegenstanders zijn er niet in geslaagd de voorstanders te overtuigen e

ook de voorstanders slaan er niet in de tegenstanders tot eerdere mening te brengen. Dat lukte tijdens de commissievergadering, planologische en grondzaken, die vorige donderdag werd gehouden dat gebeurde evenmin tijdens de extravergadering die maandagavond plaatsvond.

Ook de overweging door het gekozen tracé een brok recreatie verloren zou gaan (camping, manege) legde bij de voorstanders enig gewicht in de schaal.

De motie Nas, waar het „onaan-

Als de alternatieve plannen voor de doorgang vinden zal de Krakelingweg moeten worden opgenomen in het S-6 project. Dat betekent dat deze mooie laan een aanbod van ongeveer 11.000 eenheden per etmaal krijgt te verwerken, als de deskundigen, die de prognoses maakten tenminste gelijk krijgen.

„vaardbaar” werd neergelegd, werd mede ondertekend door mevrouw A. J. Duisterhof-Piegggen (PAK) en de heren: W. Altink (VVD), D. van Amerongen (CHU), E. van Tellingen (AR), J. C. Surber (D'66), J. L. Stikker (DS'70) en F. de Blois (SGP). Deze motie werd in stemming gebracht en met 21:8 stemmen aangenomen. De tegenstemmen waren de heren: mr. J. J. Paarlberg (CHU), G. van Dijke (AR), C. Bikke (AR), A. A. van Veldhuyzen (CHU), wethouder H. J. de Goede (KVP), A. A. Fluitman (KVP), A. A. van Dorresteyn (KVP) en wethouder C. J. van Mastrigt (CHU).

COMMISSIE UIT PROV. STATEN

Bezoek aan bosgebied
voor aanleg weg S6

(Van onze Zeister redacteur)

ZEIST — Een tiental leden van de provinciale commissie wegen, verkeer en vervoer in de provincie Utrecht heeft donderdagmiddag onder voorzitterschap van de heer C. H. Letschert een bezoek gebracht aan het bosgebied achter de Krakelingweg en de Woudenbergse wandweg in Zeist. Deze excursie hield nauw verband met de plannen van Provinciale Waterstaat om door dit bosgebied achter de behouwing van de Krakelingweg langs een gedeelte van de provinciale weg S-6 aan te leggen. Tegen dit wegtracé met een lengte van een kleine twee kilometer, dat zou moeten lopen van de nieuwe Rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) naar de Woudenbergse wandweg ter hoogte van hotel-restaurant Oud London, is bezwaar aangetekend door de Zeister gemeenteraad en door de Stichting Milieuzorg Zeist.

gelegenheid werden gesteld om schriftelijk geuite bezwaren tegen het door Provinciale Waterstaat voorgestelde tracé van de S-6 nader toe te lichten.

De commissieleden uit de Provinciale Staten voor de wegen stelde het stichtingsbestuur nog een aantal informatieve vragen, waarna ir. Timmer een uiteenzetting gaf van de verkeersprognoses voor de geplande provinciale weg en waar deze cijfers uit zijn opgebouwd.

24/3

Om de welbeslagen ten ijs te komen op de openbare vergadering op dinsdag 28 maart in het Provinciehuis, waar deze kwestie ook ter sprake zal komen en om Gedeputeerde Staten zo gedegen mogelijk te kunnen adviseren, lieten de commissieleden zich in het betrokken bosgebied uitvoerig informeren, onder andere door ir. J. A. Timmer van Provinciale Waterstaat en de heer A. A. Reichwein.

Tot de leden van de commissie, die in Zeist van de partij waren, behoorden de heren P. Groenendaal, M. Sixma, drs. P. A. Delvaux, J. K. Deisz, K. P. B. Aliard, D. E. de Kruijf en P. R. Smink.

Het gezelschap bracht een bezoek aan het door legale en illegale vuilstortplaatsen verre van fraaie bosgebied tussen de Prins Alexanderweg en de Ericaweg, waar de kruising van de R 28 met de S-6 in de vorm van een klaverblad is gepland. Daarna werd nog een kijkje genomen in het bos aan het einde van de Prof. Lorentzlaan en op de toegangsweg naar het bouwbedrijf van Hagens naast de camping De Krakeling. Ook enkele vertegenwoordigers van de Stichting Milieuzorg en van de Actiegroep „De Boom in” waren ongevraagd aanwezig om de commissieleden, van wie de meesten kennelijk voor het eerst in deze omgeving waren, mede tekst en uitleg te geven.

BEZWAREN

De excursie werd gevolgd door een bijeenkomst in het Provinciehuis, waar bestuursleden van de Stichting Milieuzorg Zeist, onder wie de dames Kuyper en Riemens en de heren Van Hernen, Van Roven, Folmer en Meijer in de

Veldslag over S6 onbeslist

UTRECHT, vrijdag — „De provinciale weg S-6, de toekomstige verbinding tussen de Amersfoortsestraatweg en de in aanleg zijnde rijksweg 28 enerzijds, de Woudenbergseweg anderzijds, is géén provinciaal belang. Het gaat hier om een noordtangent om de bebouwde kom van Zeist heen, die de functie heeft het doorgaande verkeer buiten het Zeister centrum te houden en die tevens het van Zeist komende of voor Zeist bestemde verkeer van en naar de nieuwe rijksweg moet leiden. Als nu de gemeenteraad van Zeist, na zeer zorgvuldige studie, de noodzaak van die verbinding niet erkent, dan begrijp ik niet waarom de provincie er dan toch aan zou moeten vasthouden.”

Dat zei gistermiddag de heer T. H. Folmer uit Driebergen toen hij namens de Stichting Milieuzorg Zeist in de Utrechtse Statenzaal het woord voerde tijdens een aan de S-6 gewijde hoorzitting.

Van de kant van de provincie werd die filosofie eigenlijk wel als juist erkend. Ir J. A. Timmer van de sector verkeerszaken van de provinciale waterstaat gaf toe, dat de weg in hoofdzaak ten behoeve van Zeist op het papier gezet was. Van de 11.000 motorvoertuigen per etmaal, die er volgens de prognose in de toekomst gebruik van zullen maken, is slechts een derde deel doorgaand verkeer.

„Als,” zo betoogde hij, „de weg er niet zou komen, dan zal dat doorgaande verkeer uiteraard van het bestaande Zeister wegensels gebruik moeten maken. De noordtangent is ontworpen om Zeist van dat doorgaande verkeer te ontlasten. Als hier gezegd wordt, dat zo'n weg het verkeer aantrekt, dan antwoord ik: inderdaad en dat is ook juist de bedoeling. Het is de bedoeling van die S-6, dat de auto's daar zullen gaan rijden en niet door de kom van Zeist.”

De cijferprognoses van ir Timmer werd door de dames en heren van de Stichting Milieuzorg Zeist aangevochten. Uit dat debat echter kwam de heer Timmer wel als overwinnaar naar voren. Anders was het toen de heer Folmer opmerkte, dat zelfs bij een intensiteit van 11.000 voertuigen de bestaande Krakelingenweg nog wel voldoende capaciteit had. Hij grondde die conclusie op de argumentatie van de provincie zelf.

„Er is gesteld,” aldus de heer Folmer, „dat de S-6 die nu als vierbaansweg ontworpen is, ook best als tweebaansweg zou kunnen worden uitgevoerd, behalve dan op die punten waar bepaalde aansluitingen moeilijkheden dreigen te veroorzaken. Welnu: de Krakelingenweg is een tweebaansweg. Verbeter die aansluitingen en leg er een ventweg naast ten behoeve van de bewoners en het verzorgende verkeer. U bereikt dan precies hetzelfde effect als u met de S-6 bereiken wil, zeker indien u een verbinding tot stand brengt tussen de Krakelingenweg en de Prins Alexanderweg.”

Ir Timmer gaf toe dat op die rekening niet veel viel af te dingen. De gedeputeerde Letschert zei: „Tja, als het zou kunnen...”

Koopercontact

Het Statenlid Sixma (pak) meende dat het niet kon. „Voor zo'n ventweg moeten de bewoners een stuk van hun vooruitzien offeren. Er hoeft er maar één tussen te zitten die niet

meewerkt, of het hele plan valt in duigen. We hebben dat al eens een keer meegemaakt,” constateerde hij. „Hier ligt het anders”, wist een van de dames van de Stichting Milieuzorg. „In het koopcontract die huizen komt een bepaling voor dat de kopers eventueel te zijner tijd genoeg zullen nemen met een inkoop van hun vooruit.”

Even leek het er op, dat het spiegelgevecht over de S-6 een beslissende keer zou nemen. De vertegenwoordigers van de provincie, die duidelijk hadden laten blijken, dat ook zij alleen maar met bloedend hart een fraai bosgebied aan de verkeersmoleculen zouden offeren, stortten zich gretig op de zopast ontvangen informatie. De Stichting Milieuzorg had duidelijk een bres geslagen in de door de provincie betrokken stelling.

Het was iets, waarop die Stichting Milieuzorg zelf niet leek te hebben gerekend. Zij was niet in staat die tactische zege strategisch uit te buiten. Juist op dat moment — waarop zij bijvoorbeeld met verklaringen der betrokken bewoners van de Krakelingenweg of met fotocopiëën van de koopcontracten zeggierend verder zou hebben kunnen opmarcheren — kampte zij duidelijk met munitiegebrek. Zo bleef de veldslag tenslotte onbeslist.

Dat het een uiterst „sportief” gevecht was werd van beide zijden nadrukkelijk erkend, niemand kon berusten dat de provincie zich bereid had getoond naar alle bezwaren, hetzij van milieuhygiënische-, hetzij van verkeerstechnische aard, zeer ernstig te luisteren. Voorzitter Letschert nodigde op een gegeven moment zelfs de publieke tribune uit om mee te discussiëren. Bovendien waren de leden van de commissie voor wegen, verkeer en vervoer uit de Provinciale Staten voor het begin van de hoorzitting naar Zeist getogen om zich van de situatie op de hoogte te stellen.

Dat de aanleg van de S-6 zonde van het mooie Zeister bos zou zijn voelden daar vele leden, ook al voor het moment, dat leden van de actiegroep „De boom in” daarop door middel van pamfletten nog eens nadrukkelijk de aandacht kwamen vestigen.

Klaverblad

„Waarom moet er bij die rijksweg een klaverblad komen? Waarom kan niet met een eenvoudiger aansluiting worden volstaan?”, vroeg een van de leden van de Stichting. Daarop had ir. Timmer wel een antwoord. Niettemin bleef de indruk achter, dat de provincie bepaald niet om de S-6 te trappelen staat als Zeist zelf er niet voor voelt. Als er maar een bevredigend alternatief kan worden gevonden.

Of het alternatief van de Stichting Milieuzorg Zeist inderdaad bevredigend is staat echter voor de provincie nu ook nog weer niet als een paal boven water vast. Over de S-6 is kennelijk het laatste woord nog niet gesproken.

24-3

Alternatief

VOOR S-6

ZEIST - De storm rondom de S-6 is wat geluwd. Toch zal er iets moeten gaan gebeuren. Een aansluiting op de af te bouwen Rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) is voor Zeist van duidelijk belang. Dat zal ongetwijfeld een ruimer verkeersaanbod tot gevolg hebben. Dat verkeer zal moeten worden afgewikkeld. Nu Zeist geen vergunning voor de bouw van de S-6 volgens het gekozen tracé heeft verleend, zal een alternatief plan moeten worden gemaakt.

Hieraan heeft de heer W. C. van Rossum, lid van de gemeenteraad voor de VVD reeds „gesleuteld”. Wij publiceerden een alternatieve mogelijkheid voor het klavervlad, dat naar de mening van de heer Van Rossum veel te groot is. In zijn filosofie past de Krakelingweg als onderdeel van de nieuwe S-6.

Hij zegt daarover: „In de verkeersverwerking moet je frotties inbouwen. Een frottieloze verkeersafvoer is bepaald niet meer het laatste woord op dit gebied. Aanleg van wegen betekent ook aantrekken van verkeer”.

Vanuit de raad van de gemeente Zeist is een alternatief gehouden. Het is in handen gesteld van het college van burgemeester en wethouders. Het werd in de laatste raadsvergadering buiten de discussie gehouden. Het zal nu nader worden beloken en worden doorgepraat met de provinciale overheid, die over de beleidskeuze van Zeist ongetwijfeld zal komen praten.

De Krakelingweg, onderdeel van de S-6, maar dan zeker niet tweebaans met vier rijstroken; in het noodzakelijke geval slechts verbreed door opoffering van één rij bomen aan de zijde van het Zeister bos. Dan kunnen fiets- en voetpaden bij de weg worden getrokken. Fietsers en wandelaars zullen dan aan de zijde van de woningen nieuwe paden moeten krijgen. Dat was weer een gedachte van de heer B. van Amerongen (CHU), die daarmee een open oog toonde voor de waarde van het woon- en leefmilieu.

De tegenstanders van het geloozen tracé van de S-6 kan niet worden verwonderd dat zij niet ontkleppen voor hebben gewerkt. Zij hebben in ieder geval bouwplannen aangedragen voor een nieuwe discussie over andere mogelijkheden.

25/3

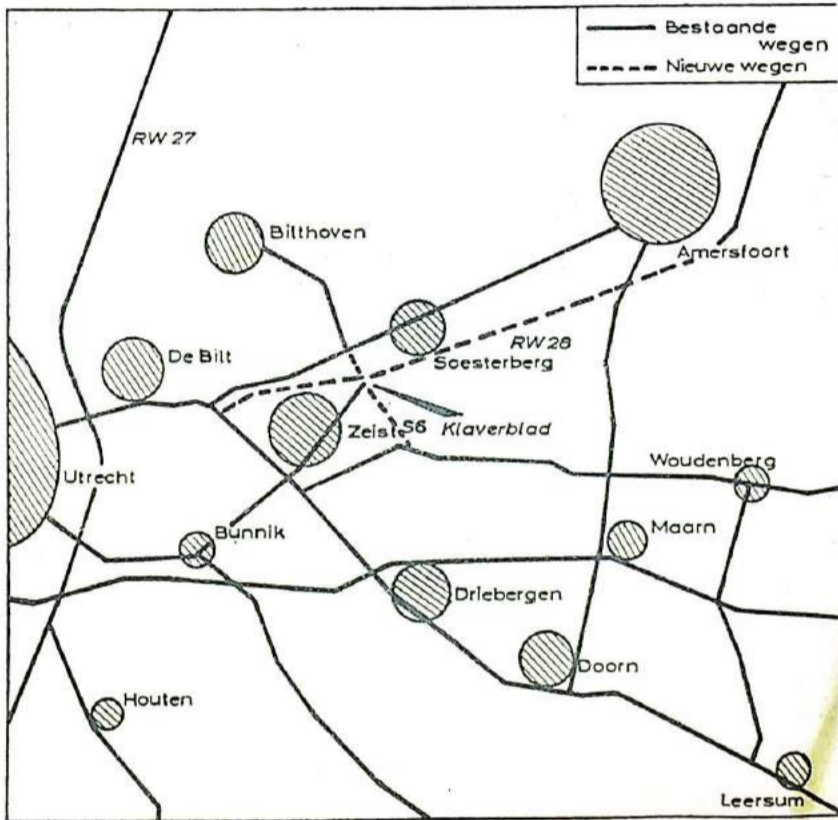
Actie in Zeist tegen weg door natuurgebied

1972

(Van onze correspondent)

ZEIST, 25 maart — In de buurt van Utrecht speelt zich momenteel een tweede affaire-Amelisweerd af. Opnieuw voeren verontruste burgers actie tegen een weg, waarvoor natuurgebied geofferd moet worden. De inzet van de strijd is nu echter niet een bos aan de rand van de stad Utrecht, maar een gedeelte van de — gelukkig nog uitgestrekte — bossen ten noorden en ten oosten van Zeist. De tegenstander, tegen wie bevolking en actiecomités te hoop lopen, is ditmaal niet Rijkswaterstaat — zoals bij Amelisweerd — maar het provinciebestuur van Utrecht.

De weg, waar alles omdraait, is een stuk van 1,8 kilometer van de provinciale weg S-6. Die weg moet er volgens de provincie komen, omdat ten westen van Zeist momenteel de nieuwe rijksweg 28 in aanleg is. Deze autoweg — van Utrecht



Provincie kan moeilijk om tegenstand heen

naar Amersfoort — betekent ook een fikse aanslag op het natuurschoon, maar dat is niet in discussie. Bijna niemand betwist, dat er een betere verbinding tussen Utrecht en Amersfoort moet komen dan de huidige, die dwars door de dorpskern van Soesterberg gaat. De nieuwe autoweg zal vooral door het vrachtverkeer met gejuich begroet worden als een broodnodige, snelle verbinding tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Hoevelaken.

Aansluiting

Het omstreden stuk van de S-6 moet — volgens de provincie — voor Zeist de belangrijkste aansluiting worden met de nieuwe autoweg en tevens voor het doorgaande verkeer de verbinding vanaf deze weg naar Woudenberg. De S-6 en de nieuwe autoweg kruisen elkaar in een klaverblad, dat alleen al 24 hectare bos in beslag neemt, althans volgens de Stichting Milieu-zorg Zeist, die de acties coördineert.

De weg zelf doorsnijdt het bos, wat nog eens 12 hectare natuurschoon betekent. Het provinciebestuur denkt over de waarde daarvan anders dan de tegenstanders. In een recente brief schrijven Gedeputeerde Staten eerst, dat de S-6 „een niet onaanzienlijke oppervlakte houtopstand zal kosten” terwijl enkele regels verder slechts sprake is van „een strook dennenbos”. De stichting milieuzorg karakteriseert het op te offeren gebied echter als „een mooi stuk heuvelachtig terrein met een flink achterland (12 hectare plus 7,1 hectare voor de ventweg).”

gebruik van de doorgaans zeer rustige Krakelingweg, waar het alleen op zondagmiddagen zeer druk kan zijn. Als de S-6 niet aangelegd wordt, zal — aldus de provincie — de fraaie boombeplanting langs deze weg moeten verdwijnen, omdat de weg verbreed moet worden. Volgens de stichting is dat helemaal niet nodig. De Krakelingweg kan verbreed worden, zonder dat de twee rijen eiken weg hoeven. De Zeister inwoners hebben ook grote bezwaren tegen het klaverblad. Het gemeenteraadslid Van Rossum heeft een alternatief plan gemaakt, waardoor er minstens de helft van de geplande ruimte van 24 hectare bespaard zou kunnen worden.

Er wordt ook fiks met verkeers-

schert, zegt in een gesprek dat hij niets gelooft van het verhaal dat de groei van het autopark tot stilstand zal komen. „Er is in 1971 een deuk geweest, maar die zal niet dieper worden. Dan moet er een wonder gebeuren, want de auto is een welvaartsverschijnsel, dat nu bij de geschoolde arbeiders is aangeland.” Zelf heeft de heer Letschert geen auto: „Ik loop of fiets liever, maar ik heb natuurlijk gemakkelijk praten. Als ik een auto nodig heb, kan ik er van de provincie meteen een krijgen”. Hij benadrukt, dat de leefbaarheid van de Zeister kern het voornaamste argument is vóór de aanleg van de S-6 en dat daarvoor dan maar natuurschoon geofferd moet worden. „Men moet niet denken, dat wij het milieu niet serieus nemen. Ik ben nog niet lang gedeputeerde, maar ik heb verbaasd gestaan hoe grondig daarnaar gekeken wordt. De provincie geeft bijvoorbeeld voor een nieuwe provinciale weg van Utrecht naar Nieuwegein alleen al 1,2 miljoen gulden uit voor beplantingen. De laatste zes jaar heeft de provincie Utrecht 12.000 bomen geplant. Daar hoor je nooit iemand over.”

Niettemin hebben de actiegroepen in Zeist bijna 10.000 handtekeningen verzameld tegen aanleg van de S-6, terwijl de gemeente Zeist bijna 60.000 inwoners telt. Na een tv-uitzending over de weg kwamen er 1500 verontruste reacties binnen uit het hele land.



GEDEPUTEERDE C. H. LETSCHERT
...loop of fiets liever...

Ook in de argumentatie staan de de stichting lijnrecht

prognoses gewerkt. De provincie dat de S-6 per et-

De gemeenteraad van Zeist heeft de talrijke protesten gehonoreerd met een motie, waarin met grote meerderheid het huidige tracé van de S-6 wordt afgewezen. De gemeenteraad liet het behoud van de natuur prevaleren boven het verkeer. De provincie Utrecht heeft nu nauwelijks meer een been om op te staan, want zelfs de provinciale waterstaat geeft toe, dat de S-6 in de eerste plaats voor Zeist zelf van belang is. Het provin

moeljk om tegenstand heen

naar Amersfoort — betekent ook een fikse aanslag op het natuurschoon, maar dat is niet in discussie. Bijna niemand betwist, dat er een betere verbinding tussen Utrecht en Amersfoort moet komen dan de huidige, die dwars door de donpskern van Soesterberg gaat. De nieuwe autoweg zal vooral door het vrachtverkeer met gejuich begroet worden als een broodnodige, snelle verbinding tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Hoewelaken.

Aansluiting

Het omstreden stuk van de S-6 moet — volgens de provincie — voor Zeist de belangrijkste aansluiting worden met de nieuwe autoweg en tevens voor het doorgaande verkeer de verbinding vanaf deze weg naar Woudenberg. De S-6 en de nieuwe autoweg kruisen elkaar in een klaverblad, dat alleen al 24 hectare bos in beslag neemt, althans volgens de Stichting Milieuzorg Zeist, die de acties coördineert.

De weg zelf doorsnijdt het bos, wat nog eens 12 hectare natuurschoon betekent. Het provinciebestuur denkt over de waarde daarvan anders dan de tegenstanders. In een recente brief schrijven Gedeputeerde Staten eerst, dat de S-6 „een niet onaanzienlijke oppervlakte houtopstand zal kosten” terwijl enkele regels verder slechts sprake is van „een strook dennenbos”. De stichting milieuzorg karakteriseert het op te offeren gebied echter als „een mooi stuk heuvelachtig terrein met een flink achterland (12 hectare plus 7.1 hectare voor de ventweg).”

Ook in de argumentatie staan de provincie en de stichting lijnrecht tegenover elkaar. Het voornaamste argument van de provincie is, dat de S-6 de kern van Zeist moet ontlasten van doorgaand verkeer en van verkeer, dat alleen in de buitenvijken hoeft te zijn. De tegenstanders stellen daartegenover, dat tweederde van het verkeer, dat van de S-6 gebruik zal maken, naar Zeist gaat en dat slechts een-derde doorgaand verkeer is.

Krakelingweg

Momenteel maakt het doorgaande verkeer in de richting Woudenberg

tige Krakelingweg, waar het alleen op zondagmiddagen zeer druk kan zijn. Als de S-6 niet aangelegd wordt, zal — aldus de provincie — de fraaie boombeplanting langs deze weg moeten verdwijnen, omdat de weg verbreed moet worden. Volgens de stichting is dat helemaal niet nodig. De Krakelingweg kan verbreed worden, zonder dat de twee rijen eiken weg hoeven. De Zeister inwoners hebben ook grote bezwaren tegen het klaverblad. Het gemeenteraadslid Van Rossum heeft een alternatief plan gemaakt, waardoor er minstens de helft van de geplande ruimte van 24 hectare bespaard zou kunnen worden.

Er wordt ook fiks met verkeers-



GEDEPUTEERDE C. H. LETSCHERT
... loop of fiets liever ...

prognoses gewerkt. De provincie heeft becijferd, dat de S-6 per etmaal minstens 11.000 voertuigen te verwerken zal krijgen. Volgens de stichting milieuzorg is dat aantal veel te hoog. Van die 11.000 is immers een groot deel geen doorgaand verkeer en dat komt dus tóch in Zeist terecht en de prognose is gebaseerd op veronderstellingen over toenemend autogebruik, die straks misschien niet uitkomen.

Groei blijft

De verantwoordelijk gedeputeerde van Utrecht, de heer C. H. Let-

niets geloofd van het verhaal dat groei van het autopark tot stilstand zal komen. „Er is in 1971 een deel geweest, maar die zal niet diep worden. Dan moet er een wonder gebeuren, want de auto is een welvaartsverschijnsel, dat nu bij de geschoolde arbeiders is aangeland.” Zelf heeft de heer Letschert geen auto: „Ik loop of fiets liever, maar ik heb natuurlijk gemakkelijk praten. Als ik een auto nodig heb, kan ik er van de provincie meteen een krijgen”. Hij benadrukt, dat de leefbaarheid van de Zeister kern het voornaamste argument is vóór de aanleg van de S-6 en dat daarvoor dan maar natuurschoon geofferd moet worden. „Men moet niet denken, dat wij het milieu niet serieus nemen. Ik ben nog niet lang gedeputeerde, maar ik heb verbaasd gestaan hoe grondig daarnaar gekeken wordt. De provincie geeft bijvoorbeeld voor een nieuwe provinciale weg van Utrecht naar Nieuwegein alleen al 1,2 miljoen gulden uit voor beplantingen. De laatste zes jaar heeft de provincie Utrecht 12.000 bomen geplant. Daar hoor je nooit iemand over.”

Niettemin hebben de actiegroepen in Zeist bijna 10.000 handtekeningen verzameld tegen aanleg van de S-6. terwijl de gemeente Zeist bijna 60.000 inwoners telt. Na een tv-uitzending over de weg kwamen er 1500 verontruste reacties binnen uit het hele land.

De gemeenteraad van Zeist heeft de talrijke protesten gehonoreerd met een motie, waarin met grote meerderheid het huidige tracé van de S-6 wordt afgewezen. De gemeenteraad liet het behoud van de natuur prevaleren boven het verkeer. De provincie Utrecht heeft nu nauwelijks meer een been om op te staan, want zelfs de provinciale waterstaat geeft toe, dat de S-6 in de eerste plaats voor Zeist zelf van belang is. Het provinciale belang is secundair. Als Zeist zelf de weg niet wil, kunnen de provinciale staten eigenlijk nauwelijks anders. Hopelijk scharen de staten zich aan de zijde van de Zeister bevolking. Daarmee is dan de S-6 geplaatst in het steeds grote wordende rijtje namen als Amelisweerd, Leidse Baan en De Twickel.

PIET VAN SEETERS

Alternatief 25 voor S-6

ZEIST — De storm rondom de S-6 is wat geluwd. Toch zal er iets moeten gaan gebeuren. Een aansluiting op de af te bouwen Rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) is voor Zeist van duidelijk belang. Dat zal ongetwijfeld een ruimer verkeersaanbod tot gevolg hebben. Dat verkeer zal moeten worden afgewikkeld. Nu Zeist geen vergunning voor de bouw van de S-6 volgens het gekozen tracé heeft verleend, zal een alternatief plan moeten worden gemaakt.

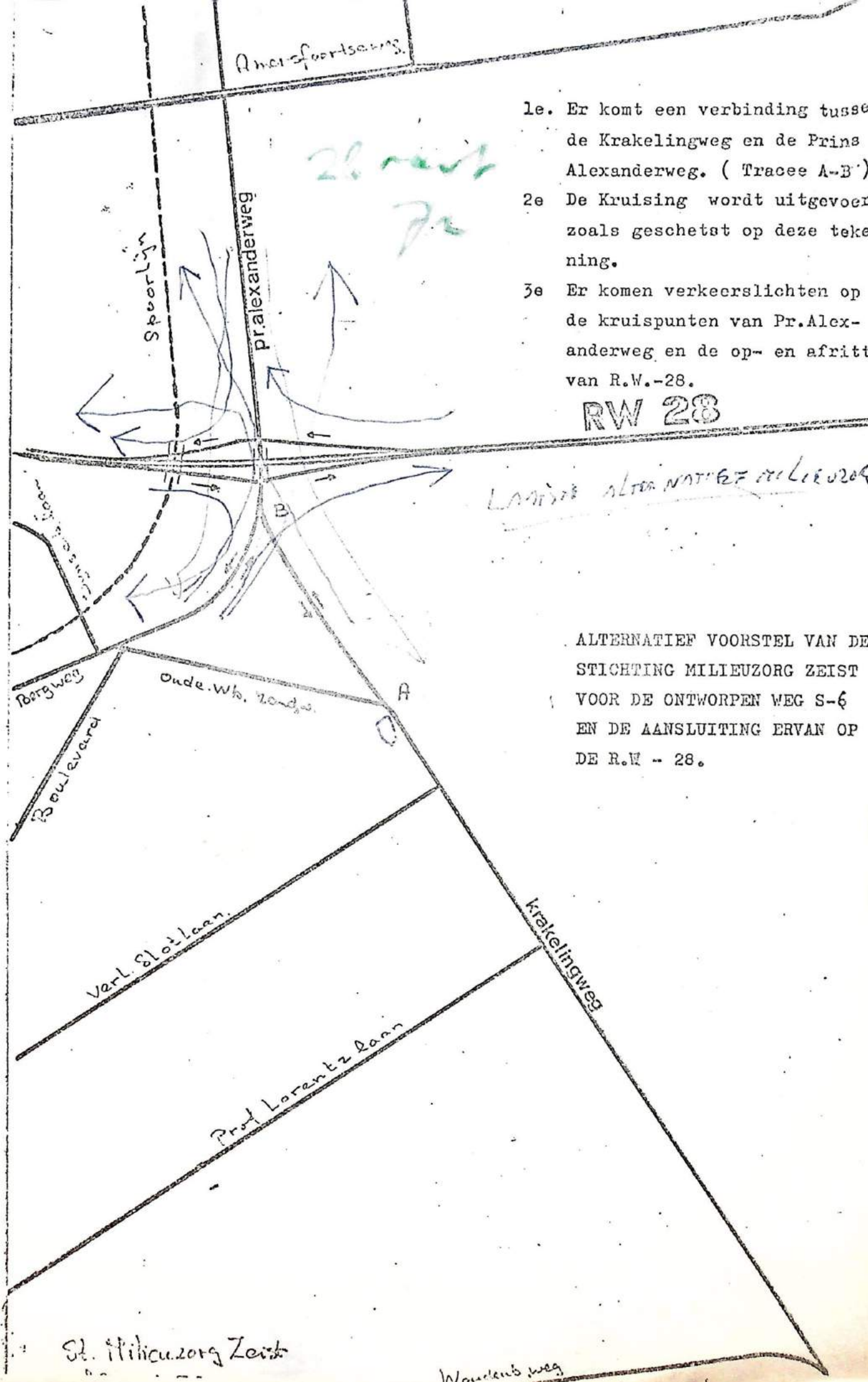
Hieraan heeft de heer W. C. van Rossum, lid van de gemeenteraad voor de VVD reeds „gesleuteld”. Wij publiceerden een alternatieve mogelijkheid voor het klavervlad, dat naar de mening van de heer Van Rossum veel te groot is. In zijn filosofie past de Krakelingweg als onderdeel van de nieuwe S-6.

Hij zegt daarover: „In de verkeersverwerking moet je fricties inbouwen. Een frictieloze verkeersafvoer is bepaald niet meer het laatste woord op dit gebied. Aanleg van wegen betekent ook aantrekken van verkeer”.

Vanuit de raad van de gemeente Zeist is een alternatief geboden. Het is in handen gesteld van het college van burgemeester en wethouders. Het werd in de laatste raadsvergadering buiten de discussie gehouden. Het zal nu nader worden bekeken en worden doorgepraat met de provinciale overheid, die over de beleidskeuze van Zeist ongetwijfeld zal komen praten.

De Krakelingweg, onderdeel van de S-6, maar dan zeker niet tweebaans met vier rijstroken; in het noodzakelijke geval slechts verbreed door opoffering van één rij bomen aan de zijde van het Zeister bos. Dan kunnen fiets- en voetpaden bij de weg worden getrokken. Fietsers en wandelaars zullen dan aan de zijde van de woningen nieuwe paden moeten krijgen. Dat was weer een gedachte van de heer D. van Amerongen (CHU), die daarmee een open oog toonde voor de waarde van het woon- en leefmilieu.

De tegenstanders van het gekozen tracé van de S-6 kan niet worden verweten, dat zij met oogkleppen voor hebben gehandeld. Zij hebben in ieder geval bouwstoffen aangedragen voor een nieuwe discussie over andere mogelijkheden.



- 1e. Er komt een verbinding tusse de Krakelingweg en de Prins Alexanderweg. (Tracee A-B)
- 2e De Kruising wordt uitgevoerd zoals geschetst op deze tekening.
- 3e Er komen verkeerslichten op de kruispunten van Pr. Alexanderweg en de op- en afrit van R.W.-28.

RW 28

LAATSTE ALTERNATIEF MILIEUZORG

ALTERNATIEF VOORSTEL VAN DE STICHTING MILIEUZORG ZEIST VOOR DE ONTWORPEN WEG S-6 EN DE AANSLUITING ERVAN OP DE R.W - 28.

St. MilieuZorg Zeist

Woudens weg

Voorbereidingen omstreden weg om Zeist stopgezet

UTRECHT — GS van Utrecht hebben besloten de werkzaamheden ter verdere voorbereiding van de S 6 stop te zetten. Dit besluit is genomen naar aanleiding van de motie die de Zeister gemeenteraad vorige week met 21 tegen 8 stemmen aannam en waarin de aanleg van de nieuwe provinciale weg 'onaanvaardbaar' werd genoemd. GS zullen nu overleg gaan voeren met het rijk en de gemeente over de ontstane situatie. Een oriënterend gesprek heeft al plaatsgevonden. Essentieel punt van bespreking is of en zo ja hoe, een gecombineerde aansluiting van Zeist en Den Dolder op de nieuwe rijksweg 28 kan worden verkregen. De provincie maakte een plan voor de aanleg van de S-6 om Zeist een goede verbinding met rijksweg 28 te geven en het doorgaande verkeer snel van de nieuwe rijksweg naar Woudenberg te leiden.

Daartoe zal een klaverblad worden aangelegd bij Zeist, waar al de nieuwe wegen elkaar kruisen. Daar zal ruim 20 ha bos voor moeten worden opgeofferd.

Tegen de aanleg van de S-6 zijn de laatste maanden vele bezwaren geuit. In Zeist werd zelfs een Stichting Milieuzorg opgericht, dat de activiteiten die tegen de wegaanleg werden ontplooid bundelde. Het verzamelen van handtekeningen was een van de acties.

De Zeister acties kregen een stimulans toen de omstreden aanleg van rijksweg 28 door Amelisweerd, het unieke landgoed met zijn bijzondere flora en fauna bij Utrecht, werd gewijzigd dankzij protesten uit de burgerij. De gang van zaken met de S 6 duidt er op dat opnieuw een actie succes heeft.

nieuwe versien x.

Voorbereiding S-6 gestaakt

Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht hebben op 27 maart besloten om de werkzaamheden ter voorbereiding van de aanleg van de provinciale weg S-6 stop te zetten. Dit besluit werd genomen naar aanleiding van de motie, die de Zeister gemeenteraad met 21 tegen acht stemmen heeft aanvaard en waarin een „onaanvaardbaar” over de provinciale plannen werd uitgesproken.

Dit betekent dus duidelijk een succes voor al diegenen, die me niet aflatende ijver zeer lang tijd doende zijn geweest om de aantasting van de natuur die door de aanleg van de S-6 veroorzaakt zou worden te voorkomen. Veel is er in de afgelopen tijd geschreven en gepraat over de S-6, en deze weg heeft de gemoederen danig beziggehouden. Gelukkig is dat naar thans blijkt, niet tevergeefs geweest.

Provincie weet nog niet of aanleg door gaat

Actiegroepen laten niets heel van plan voor randweg Zeist

HOUTJLTA

Van een onzer verslaggevers

UTRECHT — Of de zuidelijken randweg Zeist-Driebergen (bekend als de S8 en de T14) er komt is nog de vraag. G.S. van Utrecht weten dat zelf ook nog niet. De afgelopen maanden zijn er tegen dit wegenplan vele bezwaren geuit. Plaatselijke actiegroepen verzetten zich er met hand en tand tegen.

Gistermiddag kregen zij gelegenheid hun bezwaren mondeling toe te lichten ten aanhore van gedeputeerde Letschert en de statenleden die zitting hebben in de commissie wegen, verkeer en vervoer.

Gedeputeerde Letschert stelde na afloop dat er goed tegenspel was geleverd maar dat hij geen antwoord kon geven op de vraag of de weg er nu niet zal komen. De provincie is er echter niet om de plannen met geweld door te zetten. De belangen zullen tegen elkaar moeten worden afgewogen, aldus de heer Letschert. Inhakend op opmerkingen die waren gemaakt door de vertegenwoordigster

van de actiegroep 'De boom in', dat het tijdstip is aangebroken zich ernstig te gaan bezinnen op de situatie die dreigt te ontstaan als steeds maar nieuwe wegen worden aangelegd ('Maak dan van de hele provincie maar meteen een groot geasfalteerd terrein', zei Saskia Hardam van de actiegroep) concludeerde gedeputeerde Letschert dat er een mentaliteitsverandering moet komen.

B zeggen

Bezwaren die de laatste tijd in Doorn zijn gemaakt tegen de wegenplannen (daar is men bang dat de S8 over enige tijd zal worden doorgetrokken naar deze gemeente) wees de heer Letschert van de hand. 'Dat is per se niet de bedoeling van het provinciaal bestuur. Er is geen enkel plan in die richting', merkte hij op. De stichting Milieubeheer Doorn gelooft daar weinig van. 'Als men nu a zegt moet er ook b zeggen worden. Als dat wegenplan van nu doorgaat zal het over een jaar of vijf gewoon niet meer tegen te houden zijn dat die weg wordt doorgetrokken', vond de woordvoerder van de stichting.

De heer Van der Ven, sprekend namens de Stichtse Milieufederatie, vond dat de provincie tot nu toe geen rekening heeft gehouden met de argumenten die tegen het wegenplan zijn ingediend. 'Wij willen de politici hun beslissingskeuze niet ontnemen, maar zij moeten aan de andere kant niet de illusie hebben, dat zij rekening hebben gehouden met onze wensen', meende hij. Om op grond van het onlangs van de zijde van de provincie gepubliceerde rapport een beslissing te forceren vond hij 'uitermate gevaarlijk'.

Kortzichtig

De stichting voor zuid-oost Utrecht bracht naar voren dat aanleg van de weg, die 60 à 80 meter breed zal worden, het betrokken gebied enorm zal aantasten. 'De provincie heeft kennelijk gedacht, o, een landgoed hier en een beukenlaan daar, laten we daar maar keurig omheen gaan, dan is iedereen tevreden gesteld. Dat is heel kortzichtig. De gevolgen zal men in de toekomst echt niet merken als je zonder meer in dit gebied loopt. De bomen zullen er echt niet van doodgaan, maar verder zal er veel waardevols voorgoed verdwijnen. Als je iets verder kijkt dan je neus lang is zal dat duidelijk worden'. Alle prognoses leiden naar de hel, vond de



C. H. Letschert

woordvoerder van de stichting voor zuid-oost Utrecht. Dat geldt met name voor de prognoses die ten grondslag liggen aan de plannen voor de S8. De heer Van Houten van de werkgroep S8 Driebergen zegde het provinciaal bestuur een rapport toe over de wegaanleg. Dit rapport zal 16 oktober verschijnen en tien dagen later onderwerp van discussie vormen tijdens een praatavond voor de gemeentebesturen van Doorn, Zeist en Driebergen op een bijeenkomst in Driebergen. Duidelijk is volgens de heer Van Houten dat 'het beleid moet worden omgebogen'. Zijn werkgroep zal alles op alles zetten er voor te zorgen dat die ombuiging van het beleid plaats vindt voordat de S8 er komt.

Geen streekcentrum

De belangenvereniging 'De Wildbaan' in Driebergen is eveneens fel tegen de aanleg van de zuidelijke randweg. De resultaten van handtekeningenacties in Driebergen onderstrepen dit. De afgevaardigde van de stichting Milieuzorg Zeist stelde dat het onjuist is van Zeist een streekcentrum te maken. 'Dicht in de buurt hebben wij in Utrecht en Amersfoort al streekcentra. Ons standpunt is dat Zeist voor de Zeisternaren is. Slechts recreatie en woongenot tellen voor ons. Brengt men daar verandering in dan zal dat mede een van de oorzaken zijn dat de stad Utrecht gaat verpauperen'.

Andere tegenstanders van de weg er zijn er velen — li... M... er... dezelfde geest uit. Z... die... worden toeger...

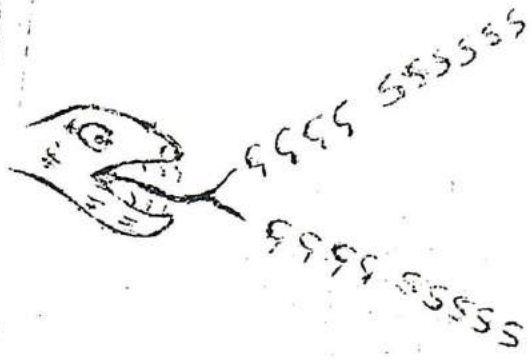
maar weer aanleggen van nieuwe wegen. 'Utrecht is werkelijk vol. Het is duidelijk dat als de zozeer noodzakelijke beleidsombuiging er komt de provincie Utrecht voorop moet lopen', kreeg het provinciaal bestuur te horen.

Het is ook duidelijk dat er nog heel wat gepraat zal worden over deze omstreden weg. Gedeputeerde Letschert zei aan het eind van de bijeenkomst dat dit ook de opvatting van de provinciale overheid is. 'Het rapport dat nu aan deze zaak is gewijd is slechts de basis voor de discussie' betoogde hij.

ppppppp pppppp aaaaaaa aaaaaaa kkkkkkk kkkkkkk — nnnnnn i eeeeeee uuuuuu vvvvvvv ssssss
 pppppp pppppp aaaaaaa aaaaaaa kkkkkkk kkkkkkk nnnnnn i eeeeeee eeeeeee eeeeeee uuuuuu vvvvvvv ssssss
 ssssss ssssss ssssss

2^e jaargang nr. IV
 APRIL 1972

de Wereldwinkel
 Steynloos 63
 Zeist.



AADDER

ONDER

HET GRAS



OP DE PUBLIEKE TRIBUNE

Raadsvergadering 10 april 1972.

Na dertien vlotte hanerstukken kwam het eerste agendapunt aan de orde waarover uitvoerig werd gediskussieerd.

Het betrof de subsidiëring van de stichting Hulpdienst Zeist, waarover mw. Duisterhof zo het een en ander naar voren bracht. Het ging haar niet om de subsidie als zodanig, maar om de gevolgde procedure, waarover zij ontevreden was.

b a n g l a - d e s h

In verband met het door D'66 ingediende initiatiefvoorstel inzake koppeling van de gemeente Zeist met een dorp in Bangla-Desh werd de raad een nota van b&w aangeboden, waarin werd voorgesteld i.s.n. het betreffende aktie-komité een eerste onderzoek in te gaan stellen naar de mogelijkheden van realisering van zo'n koppeling.

Surber (D'66) sprak zijn waardering uit voor deze nota, die hij ten volle kon onderschrijven. Ook bleek hij te beschikken over de jurisprudentie van de kroon over de geldende bepalingen i.c. Hij stelde deze graag ter beschikking van het kollege. Nadat diverse raadsleden hadden verklaard dat zij de plicht tot hulpverlening vonden liggen bij het rijk, in de vorm van ontwikkelingshulp, betoogde Nas, dat men in een bepaalde gemeenschappelijke vorm ook kan meedragen aan een verantwoordelijkheid, waar men die voelt; als de gemeentelijke overheid een eigen verantwoordelijkheid wil dragen zoals wij dat in Zeist met een koppeling willen, dan is het niet belangrijk door wie dit gebeurt; in Bangla Desh heeft zich in kort tijdsbestek zo'n katas-trofe voltrokken, dat wij vanuit onze rijkdom iets willen doen; wij steunen het initiatief van dit aktie-komité - nu eerst op korte termijn en naar hij hoopte weloverwogen op langere termijn misschien permanent met een kommissie ad hoc, voor een ontwikkelingssamenwerking met de 3e wereld, aldus Nas.

De tegenstanders argumenteerden over het onkontroleerbare! - de Bihari's die nog worden vermoord -, het onoverzichtelijke van deze problematiek, en dat dit daarom dus een zaak van het rijk moet worden gemaakt. De voorstanders bepleitten o.a. dat hulp juist ten koste moet gaan van onszelf en niet van het rijk - dat deze aktie moet worden gezien als het ontanneren van de bewustwording van de problemen van ontwikkelingssamenwerking - dat alle factoren moeten worden onderzocht vanuit de verschillende structuren en uitgangspunten.

In laatste instantie zei de voorzitter, dat we allen weten, dat er rijksdiensten zijn voor de algemene hulpverlening; wij willen vooreerst alleen maar onderzoeken wat vanuit het begrip solidariteit moge-

lijk kan zijn; Abbé Pierre vraagt onze belangstelling voor deze problemen en wanneer zou blijken dat er contacten kunnen worden gelegd dan komen we, aan de hand van de verkregen inlichtingen, erop terug met een nieuwe nota. Het voorstel werd aangenomen met 16 tegen 14. Vóór, alle wethouders+PAK+D'66 - tégen, CHU+DS'70+SGP - rest verdeeld.

h e t w a p e n v a n z e i s t

De bestemming van het Wapen van Zeist als hotel-restaurant was voor de PAK-fraktie niet aanvaardbaar, zij het op verschillende gronden.

Mw. Duisterhof betreunde het dat men afstand wilde doen van het Wapen van Zeist als toekomstig jongerencentrum terwijl er zo weinig alternatieven zijn. Verontrust was zij, dat het achterstallige onderhoud van het gebouw werd begroot op f.56000,- terwijl dit 2 jaar geleden nog werd geschat op f.200.000,-.

Wat de brandveiligheid betreft had zij ook haar twijfels en zij vond dat de gemeente als eerste hoge eisen hieraan moest stellen. Nas motiveerde zijn tegensten als een veroordeling van het beleid van de raadsleden die in het Wapen geen jongerencentrum wensten en tilde zwaar aan het feit, dat er geen alternatieven hiervoor zijn. Mw.v.Colmjon stelde zich geheel achter de stenverklaring van Nas. Onze wethouder van jeugdzaken betreunde het nogmaals dat het voorstel van b&w vorig jaar om van het Wapen een jongerencentrum te maken alleen gesteund is geworden door het PAK en D'66; voor het kollege blijft de prioriteit bestaan, al is er nog geen andere aanbieding aanwezig, voegde hij er aan toe en stende vóór, omdat het pand niet leeg kan blijven staan. Waarmee dan weer een periode is afgesloten van wat eens zo hoopvol op jeugdbeleid leek en waarbij wij ons bezorgd afvragen of juist in Zeist, waar relatief de meeste bejaarden wonen, het gemeentebestuur zich wel bewust is, dat een gemeenschap die de eigen jongeren nogdert goed op weg is te verkalken.

e s - z e s

Ik zes uur kwam de S-6 pas aan de orde. B&w stelden voor akkoord te gaan met het door raad. Staten voorgestelde plan de S-6 gedeeltelijk uit te voeren om zodoende de aansluiting met de Rw-28 niet te missen. v. Rossaun (VVD) had in eerste instantie wel bezwaren maar zag later toch veel overeenkomst met zijn eigen alternatief plan; hij zou het echter wel op prijs stellen dat zijn bedenkingen alsnog naar de kommissie wegen zouden worden doorgegeven. Surber (D'66) stelde de brief van Milieuzorg aan de orde, die alle leden van het gemeentebestuur hadden ontvangen. Hij sprak zijn ongerustheid uit over het plan, dat hij een eerste aanleg

van het oorspronkelijke plan noemde, waardoor opstoppingen onvermijdelijk zullen zijn, wat weer zal dwingen tot de algehele aanleg van de S-6. Hij veroordeelde de haast waarmee G.S. dit plan wilden opdrücken; de commissie wegen en de raadsleden hebben niet de gelegenheid gehad de alternatieven te bestuderen. Ook de informatie die de laatste dagen aan ons is doorgegeven hebben we nog niet verwerkt. Surber informeerde of defensie misschien ook een rol achter de schermen speelde; het kamp Nw-A'dam moet verbindingen hebben op de RW28 en hij vroeg in hoeverre rijkswaterstaat verantwoordelijk zou zijn voor deze pressie, omdat provincie en gemeente vóór 18 april hun standpunt moesten bepalen, anders zou dit konsekwenties kunnen hebben.

Hierover, zei Surber, stelt mijn partijgenoot Terlouw vragen aan de Minister v. Verkeer en Waterstaat.

Van Dijke (AR) was erg blij met dit voorstel. Hij was altijd vóór de aanleg van de S-6 geweest en hij zag hierin de eerste aanzet naar verwerkelijking van het gehele plan.

v.Amerongen (CHU) sloot zich bij Surber aan. Hij vond ook de tijd te kort om alle informatie van de laatste dagen, die via milieuzorg was ingebracht, te kunnen overzien.

De voorzitter bepleitte de urgentie vanwege de gunning van de kunstwerken. Hij vond dat de beslissing nu moest worden gelaten aan de Prov.Staten; het voorstel is zoveel mogelijk in overeenstemming met de wensen van de raad van zeist; dit is nu verder een zaak van provincie en rijk; er zit geen dreigement in het voorstel en het heeft geen zin G.S. verder te irriteren; aldus de burgemeester.

Nas vond dat we voldoende vertrouwen moesten hebben in de G.S.; hij was dankbaar dat de gemeente zeist al zoveel inspraak had mogen hebben; als de raad tegen dit voorstel zou stemmen, voorzag hij grote moeilijkheden; de prov.Staten zetten toch door en een beroep op de Kroon kon misschien wel f.100.000.- kosten.

Altink (VVD) wilde uit taktische overwegingen wel meegaan, want de aanbestedingen moesten kunnen doorgaan.

Surber vond de voorgestelde oplossing (het alsnog doorgeven van de bestaande bezwarer aan de commissie Wegen) niet slechter dan de vorige. Hij vroeg zich af of het weer een vergissing zou zijn en welke garantie er zou zijn dat onze inbreng zal worden overwogen; voor de aanbesteding van de kunstwerken had hij geen enkele interesse en diende een motie van orde in om uitstel van de beslissing. Mw.v.Colmijn steunde als 3e deze motie. Motie is verworpen met 20 - 7; voorstel is aangenomen met 23 - 4: t.w. D66+v.Amerongen(CHU)+Le Blois(SGP).

Schriftelijke vragen aan de Minister v. Verkeer en Waterstaat door J.C.Terlouw.

1. Is het de minister bekend dat het gemeentebestuur van zeist op 20 mrt.72 een motie heeft aangenomen, waarin het voorgestelde tracee van de S-6 tussen Amersfoortsestraatweg en de Woudenbergseweg onder zeist onaanvaardbaar wordt genoemd, waarbij in de discussie is gebleken, dat de bezwaren zich voornamelijk richtten op het deel van het tracee tussen de RW28 en de Woudenbergseweg onder zeist?
2. Heeft Rijkswaterstaat nu een plan voor de kruising met c.q. aansluiting van de S-6 op de RW28 voorgesteld, dat er op is gericht de S-6 t.z.t. toch door te trekken naar de Woudenbergseweg volgens het oude tracee en niet gericht is op een zo eenvoudig mogelijke, met oog op natuurbescherming meest gunstige aansluiting van de kernen van zeist en den Dolder op de RW28?
3. In hoeverre oefent Rijkswaterstaat pres-sie uit op het gemeentebestuur van zeist door in het vooruitzicht te stellen, dat aansluiting op de RW28 ten behoeve van de kernen van zeist en den dolder eventueel zal worden achterwege gelaten, indien niet snel met het plan van rijkswaterstaat wordt akkoord gegaan?

Kommentaar Milieuzorg:

Dit plan is gebaseerd op de mogelijkheid de provinciale weg 6 alsnog door te trekken en houdt niet in de eerste plaats rekening met een voor zeist zo gunstig mogelijke aansluiting op de RW28. Dit is geen alternatief doch een volledige aanleg van het oorspronkelijke plan, waardoor opstoppingen onvermijdelijk zullen zijn, hetgeen zal dwingen tot algehele aanleg.

De haast, waarmee dit plan door de diverse instanties moet worden goedgekeurd is in dit beslissende stadium niet gerechtvaardigd. Er is geen rekening gehouden met de 3 geboden alternatieven (t.w. van Rossum, v.Rooyen en de Haarlemmermeer dd. 23 mrt.).

Zeist heeft het onaanvaardbaar uitgesproken t.o.v. het tracee van de S-6 en wil slechts goede aansluitingen van de gemeente op RW28. Deze oplossing stelt de S-6 echter centraal, zodoende wordt de gemeenteraad genegeerd en zelfs voor schut gezet.

Het geheel doet denken aan een varken, dat afgekeurd is voor consumptie en waarvan men nu toch maar de helft gaat opeten; omdat het zo jammer is het te moeten vernietigen. Hoe kan de gemeenteraad zich nu uitspreken vóór de aanleg van de weg, terwijl de vorige maal de beperking van art.289 lid 2a werd genoemd. Is de weg nu ineens zonder meer een recreatieweg?

R A K T I E op kommentaar Milieuzorg

(n.a.v. het voorgaande vroegen we fraktie voorzitter mw. Duisterhof telefonies om een reactie)

"Ik ben er wel even stil van. Milieuzorg zegt nu wel, dit gebeurt en dat gebeurt, maar dat zijn slechts beweringen, die niet met argumenten gestaafd worden, en dat kunnen ze naar mijn gevoel ook niet!" Zij vond niet dat de beslissing te snel is genomen, aangezien op 30 maart reeds het g.s.-plan door de commissie planologie in het openbaar behandeld was en zeer positief beoordeeld. Pas 10 dagen later nam de gemeenteraad de beslissing.

"De raad is beslist niet overrompeld en zij heeft wel degelijk de drie alternatieven in haar beoordeling betrokken".

"Het 'onaanvaardbaar' van de motie sloeg op het door g.s. voorgestelde tracé van de S-6, maar men ging ervan uit dat er wél een aansluiting van Zeist en Den Dolder op de Rw.28 moest komen. Het nieuwe plan van g.s. komt op een hele kleine kleinigheid na overeen met het plan van Van Rossum." Overigens was zij het eens met de suggesties die v. Rossum nog in overweging heeft gegeven. Zij zei niet bang te zijn dat de S-6 alsnog doorgetrokken zal worden. "Dat kan de provincie per sé niet doen. Die motie van Zeist ligt er en blijft er liggen."

De fractievoorzitter zei wat gefirriteerd te zijn door Milieuzorg, dat op het laatste moment alsnog met bezwaren kwam terwijl haar wensen eigenlijk voor 7/8 zijn vervuld. Zij vond die bezwaren wat gezocht en niet reëel. Tenslotte verklaarde ze niet verrukt te zijn van het taalgebruik.

DE ADDER ONDER HET GRAS

(vrijmoedig kommentaar)

Tijdens de raadszitting werd om 5 uur een telegram bezorgd dat van hand tot hand ging in het kollege. Het was gericht aan de raad van Zeist en had als inhoud:

"De landelijke contactcommissie voor Natuur- en Landschapsbescherming verzoekt de leden van de Gemeenteraad van Zeist niet in te stemmen met nieuw plan betreffende S-6 en klaverblad en te zoeken naar nieuwe oplossing die behoud van natuur op lange termijn garandeert."

Dit telegram werd terzijde gelegd en niet voorgelezen toen om 6 uur de S-6 aan de orde kwam. Dit voorval is tekenend voor de hele situatie rond de aanleg van de S-6 momenteel.

Het verzet van de raad is als een plumpudding ingezakt. Het blijkt dat de overheidsinstanties onderling eigenlijk bang zijn elkaar op de tenen te trappen. Toen de provincie het vingertje opstak, dat het nu mooi genoeg geweest was met de inspraak raakte de raad geïntimideerd en

en durfde zij niet nogmaals bezwaren te maken die de provincie zouden kunnen irriteren, daarbij vergetend dat ook de detailpunten van een plan vergaande consequenties kunnen hebben.

In het nu geaccepteerde plan zitten ingebouwde frikties die niet zozeer de verkeersveiligheid, maar alsnog de aanleg van het volledige klaverblad, de 4-baans S-6 en een 4-baans Bergweg lijken te bevorderen. Dat is de adder onder het gras die de raad in meerderheid niet zag of niet wilde zien. Slechts Van Dijke konstateerde blij, dat nu de S-6 er toch zou komen.

De overrompeling ligt in het feit, dat het voorstel van g.s. niet op de agenda voor de raadsvergadering van 10 april was geplaatst en vanwege de haast (aanbesteding) op de aanvullende agenda werd opgenomen. Het enige wat Milieuzorg kan worden verweten is dat zij teveel vertrouwen had in de commissie planologie, die het voorstel bejubelde. Toen de deskundigen achter Milieuzorg alarm gingen slaan was er al een week voerbijgegaan, vandaar dat het protest pas 3 dagen voor de raadszitting loskwam.

Laten we uit dit dreigende verlies ook de winst aan de orde stellen. Milieuzorg c.s. zijn naar voorbeeld van de provincie Noord-Holland begonnen de deskundigen achter de akties in de provincie Utrecht samente brengen om het gehele provinciale wegenplan (waaronder de Rw.28) opnieuw te bestuderen. Dat geeft de burger moed! Laten we allemaal zoveel mogelijk de milieu-akties blijven steunen, met onze belangstelling, maar vooral met de daad! Het is een levensbelang voor ons ALLEMAAL!

Zouden de planologen al een wegenstructuurplan voor de maan ontworpen hebben?

De Stichting Centrum Milieuzorg-Amsterdam organiseert een kader-kursus op de 4 woensdagen in mei (overdag) in het gebouw van K.en W. te Utrecht n.n.v. vele deskundigen.

3 mei: de bevolkingsexplosie

10 mei: mentaliteit

17 mei: economie en bestuur

24 mei: milieuzorg in de praktijk

Dit zeer uitgebreide programma en inlichtingen over kosten van deelneming e.d. kunt u verkrijgen bij mevr. Kuiper, Platoonlaan 26 - tel. 15490

DE WERELDWINKEL aan de Steynlaan 63 IS GEOPEND! Wat is de wereldwinkel? - een winkel voorzover men er iets kan kopen. - geen winkel, omdat men er ook kan zitten, lezen, praten of kruiden-thee drinken. Maar er is nog geld nodig! Gironr. bankrek. ABN:30549 tnv. St. Wereldw. Zeist. Geopend v.2 tot 6 uur, beh. maand.

GS Utrecht stellen weg bij Zeist uit

(Van onze correspondent)

UTRECHT, 6 april. — Gedeputeerde Staten van Utrecht zijn bereid om voorlopig af te zien van de aanleg van het gedeelte van de provinciale weg S-6 bij Zeist, waartegen door de bevolking en de gemeenteraad van deze plaats bezwaren zijn geuit. Het provinciebestuur wil nader beraad over de aanleg van dit stuk weg.

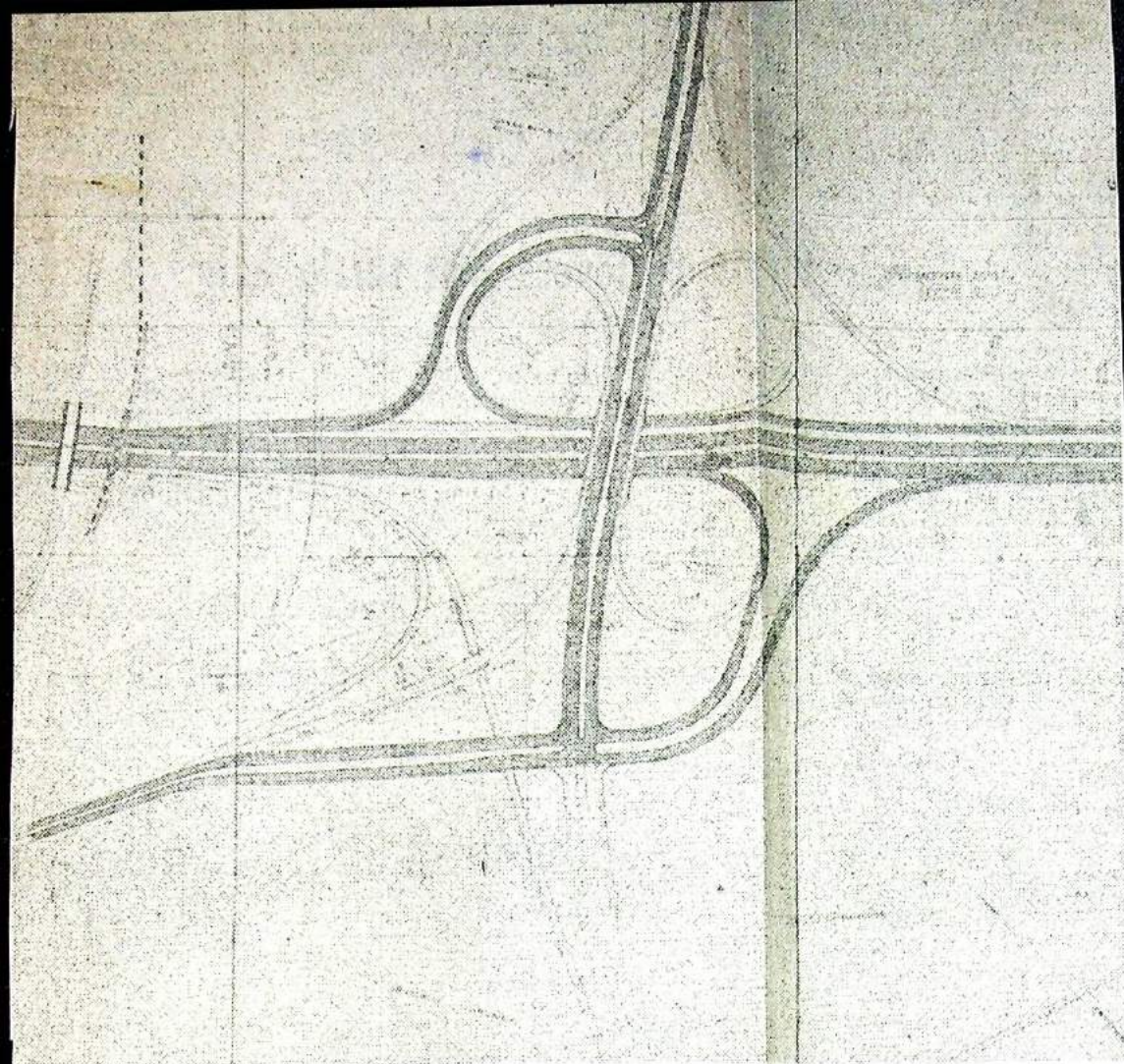
GS schrijven dit in de nota voor de commissie voor verkeer uit de provinciale staten, die zich dinsdag met het onderwerp bezighoudt. De door de actiegroepen en de Zeister ge-

meenteraad aangevoerde argumenten tegen de S-6 vindt het provinciebestuur wel enigszins eenzijdig, maar nu een groot deel van de Zeister bevolking de prioriteiten anders legt dan een aantal jaren geleden is er aanleiding voor een hernieuwde waardering van alle belangen.

Een moeilijk punt vormt echter de kruising van de S-6 met de in aanleg zijnde rijksweg 28 tussen Utrecht en Amersfoort. Het voor deze kruising ontworpen klaverblad is volgens Rijkswaterstaat al aanbesteed en moet snel in uitvoering genomen worden. Als de discussie over dit kla-

verblad opnieuw geopend wordt, zou Rijkswaterstaat gedwongen kunnen zijn om de aansluiting van Zeist en Den Dolder op de nieuwe rijksweg helemaal achterwege te laten.

GS stellen nu voor om alleen een klein gedeelte van de S-6 aan te leggen en van het ontworpen klaverblad twee lussen te laten vallen. Volgens het Zeister gemeenteraadslid Van Rossum, die met dit plan gekomen is, betekent dit dat de ruimte aan natuurterrein, die aan het klaverblad opgeofferd zou moeten worden, teruggebracht kan worden van 24 tot 12 hectare.



Nieuw plan voor S 6

Het nieuwe plan inzake de S-6, zoals dat door G.S. is voorgesteld en dat door het Zeister Gemeentebestuur is overgenomen. De donkere lijnen geven de vernieuwde plannen aan, de lichte lijnen de oorspronkelijke plannen. Het klaverblad is drastisch vereenvoudigd, de S-6 wordt maar tot aan de Bergweg uitgevoerd. Of het tracé achter de Krakeling wordt doorgetrokken en zo ja in welke vorm, wordt in een later stadium beslist.

B. EN W. NEMEN VOORSTEL G.S. OVER AANLEG VAN S 6 VOORLOPIG TEN DELE GEREALISEERD

Burgemeester en wethouders van Zeist hebben de raad, ter afhandeling in de vergadering van maandagmiddag a.s. 14.15 uur, een voorstel doen toekomen waarin wordt ingestemd met een gedeeltelijke uitvoering van de S 6 volgens een schema dat door Gedeputeerde Staten van Utrecht is opgesteld. GS achten het noodzakelijk dat met de aanleg van een gedeelte van de S 6 toch voortgang wordt gemaakt, om te voorkomen dat Zeist geen aansluiting krijgt op de nieuwe rijksweg 28.

GS stellen de volgende procedure inzake de S6 het volgende voor:
a. Het gedeelte van de S6 vanaf de Dolderseweg tot en met de aansluiting Bergweg wordt zonder verder uitstel uitgevoerd overeenkomstig het provinciale plan;
b. Het plan van de Rijks- en de provinciale waterstaat voor de verbindingen tussen Rijksweg 28, S6 en Zeist wordt zodanig aangepast dat de mogelijkheid van doortrekking van de S6 in de richting van de Woudenbergseweg wordt opengelaten;
c. Over het al dan niet doortrekken van de S6 en zo ja volgens welk tracé vindt nader beraad plaats.

Door deze procedure willen GS zich er in ieder geval van verzekerd weten dat voor de toekomst niet de mogelijkheid is uitgesloten dat Zeist en Den Dolder een aansluiting met rijksweg 28 krijgen.

Het gewraakte tracé van de S6 langs de Krakelingweg laten GS vooralsnog rusten. Men wil de werkzaamheden wel zodanig uitvoeren dat het in de toekomst mogelijk blijft dit tracé volgens de oorspronkelijke plannen uit te voeren, maar men laat voorlopig wel de werkzaamheden achterwege die tot 12.00 uur en van 14.00 tot 17.00 het noodzakelijk zouden maken dat

de S6 volgens de oorspronkelijke plannen wordt uitgevoerd.

Raad Zeist eens met compromis voor weg

ZEIST — De gemeenteraad van Zeist is gisteren in overgrote meerderheid akkoord gegaan met een door de provincie ingediend compromisvoorstel over de omstreden provinciale weg S6 bij Zeist. Van de 27 raadsleden stemden er slechts 3 tegen.

In de afgelopen maanden is fel verzet gerezen tegen het door de provincie gekozen tracé voor deze provinciale weg die Zeist zal moeten verbinden met de in aanleg zijnde rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort). Vooral de stichting Milieuzorg Zeist protesteerde tegen deze weg, daar voor de aanleg ervan, evenals van het klaverblad bij de R 28 grote stukken bos gekapt zouden moeten worden.

De gemeenteraad van Zeist nam enkele weken geleden een motie aan waarin het gekozen tracé van de S 6 afgewezen werd. De provincie kwam een in de motie genoemde bezwaren van de raad tegemoet in de vorm van een compromisvoorstel dat de aanleg van een sterk vereenvuldigd klaverblad inhoudt dat door het weglaten van twee op- en afrijlussen veel minder ruimte vraagt. Bovendien wordt in dit voorstel de aanleg van de S 6 door de bossen ten noorden van Zeist uitgesteld.

Verskillende raadsleden toonden zich gisteren erg verheugd over deze tegemoetkoming van de provincie. Alleen de D'66-er J. C. Surber zag in het compromisvoorstel geen alternatief, 'maar een onvolledige aanleg van het oorspronkelijke plan van de provincie dat door ons is afgewezen'. De heer Surber vond dan ook dat dit compromisvoorstel een uitspraak van de gemeenteraad negeert.

De heer W. C. van Rossum (VVD) wilde in het compromisvoorstel nog enkele wijzigingen laten aanbrengen. Zo stelde hij voor het aansluitingspunt van de Krakelingseweg op de S6 wat naar het noorden te verschuiven om zo de mogelijkheid open te houden om later voor het verkeer uit de richting Amersfoort een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Enkele CH- en AR-raadsleden waren in feite tegen het compromisvoorstel, maar stemden toch voor omdat hierin de enige mogelijkheid gezien werd de gehele S6 later misschien nog eens te realiseren. Burgemeester Stolk deelde de raad desgevraagd mee dat de Eri-

caweg volgens de provincie niet verhard zal worden zodat dit dus geen aantrekkelijke sluiptweg kan worden. Hij zegde toe de suggesties van de heer Van Rossum onder de aandacht van de provincie te zullen brengen. De heer Surber diende nog een motie in om de behandeling van deze zaak uit te stellen en de materie in de eerstvolgende commissievergadering nog eens door te nemen met het oog op z.i. nieuwe informatie. Deze motie werd met 7-20 stemmen verworpen. De heer Nas (PAK) zag de noodzaak van de motie bepaald niet in. 'Voor het eerst eeft een provinciale overheid gehoor gegeven aan een gemeentelijke overheid en dat wil ik honoreren. Het vertrouwen moet aanwezig zijn dat de suggesties uit de raad goed met de provincie besproken kunnen worden', zo zei hij. Nadat burgemeester Stolk nog had gesproken dat de provincie z.i. het tracé van de S6 zeker niet 'op afbetaling' wil doorzetten, werd het voorstel van B en W akkoord te gaan met het compromisvoorstel van de provincie aanvaard met stemmen van D'66 en de heer Van Amerongen (CHU) tegen.

Uitvoerig ging de raad ook in op een nota van B en W waarin het gemeentebestuur zich positief opstelde tegenover het plan de gemeente Zeist aan een dorp in Bangladesj te koppelen. Met de kleinst mogelijke meerderheid besloot de raad tenslotte een onderzoek te laten instellen of iets dergelijks realiseerbaar is enzo ja in welke vorm. Verscheidene raadsleden vonden iets dergelijks een zaak voor het rijk en niet voor een gemeente. Verscheidene raadsleden wezen erop dat ook via particuliere initiatievenhulp geboden kan worden. De burgemeester vond echter dat de solidariteit met de derde wereld 'in deze gemeentelijke sfeer goed en duidelijk kan worden gevoeld'. Na verscheidene schorsingen en een motie werd tenslotte toch maar besloten een onderzoek te laten instellen.

Zeister raad aanvaardt eenvoudige aansluiting S-6

13 APRIL 1972 ZN

Ongelezen telegram

ZEIST — De contactcommissie van Natuur- en Landschapsbescherming zond de raad van de gemeente Zeist een telegram, dat tijdens de vergadering van deze raad maandagmiddag jl. binnenkwam, maar dat noch werd voorgelezen noch in de discussie werd betrokken. In dat telegram werd de leden van de raad van Zeist dringend verzocht niet in te stemmen met het nieuwe plan betreffende de S-6 en het klaverblad en te zoeken naar een nieuwe oplossing, welke behoud van natuur op langere termijn garandeert.

ZEIST — Enige tijd geleden noemde de raad van de gemeente Zeist het door de provincie gekozen tracé voor de S-6 „onaanvaardbaar“. Er werd toen wel duidelijk gemaakt, dat aansluiting op rijksweg 28 noodzakelijk werd geacht. De wijze waarop deze aansluiting was ontworpen, namelijk door middel van een groot klaverblad werd echter door de raad van Zeist afgewezen. Dezelfde raad stelde zich niet alleen maar negatief op. Vanuit de raad en met name door de heer W. C. van Rossum (VVD) werd het college en via het college aan de provinciale overheid een alternatief plan voor de aansluiting aangeboden. Verrassend snel heeft deze inspraakprocedure tot een vrij uniek gevolg geleid. De provinciale waterstaat heeft de gemeente Zeist een aansluiting aangeboden, die opmerkelijk veel overeenkomst vertoont met het plan dat de heer Van Rossum beoogde. Dit plan werd aan het slot van een langdurige vergadering van de raad van Zeist aanvaard. Wel zal het provinciale bestuur in kennis worden gesteld van een aantal verlangens, die nog in Zeist leven.

te te vinden voor nadere studie. Hij diende een voorstel van orde met deze inhoud in. De motie werd echter verworpen met 20 : 7 stemmen. Tegen het voorstel van het college werd gestemd door de heren drs. J. S. Surber, D. van Amerongen (CHU) en F. de Blois (SGP).

De provincie had haast met de behandeling van deze gedeeltelijke S-6 en de aansluitingen voor Zeist op de rijksweg 28, omdat de aanbesteding van de kunstwerken voor 17 april moet plaatsvinden.

Het gevoel van irritatie en van zekere drang, dat bij sommige raadsleden leefde en vooral de mening dat Zeist wordt geconfronteerd met een „S-6 op afbetaling“ werd door het college van de hand gewezen.

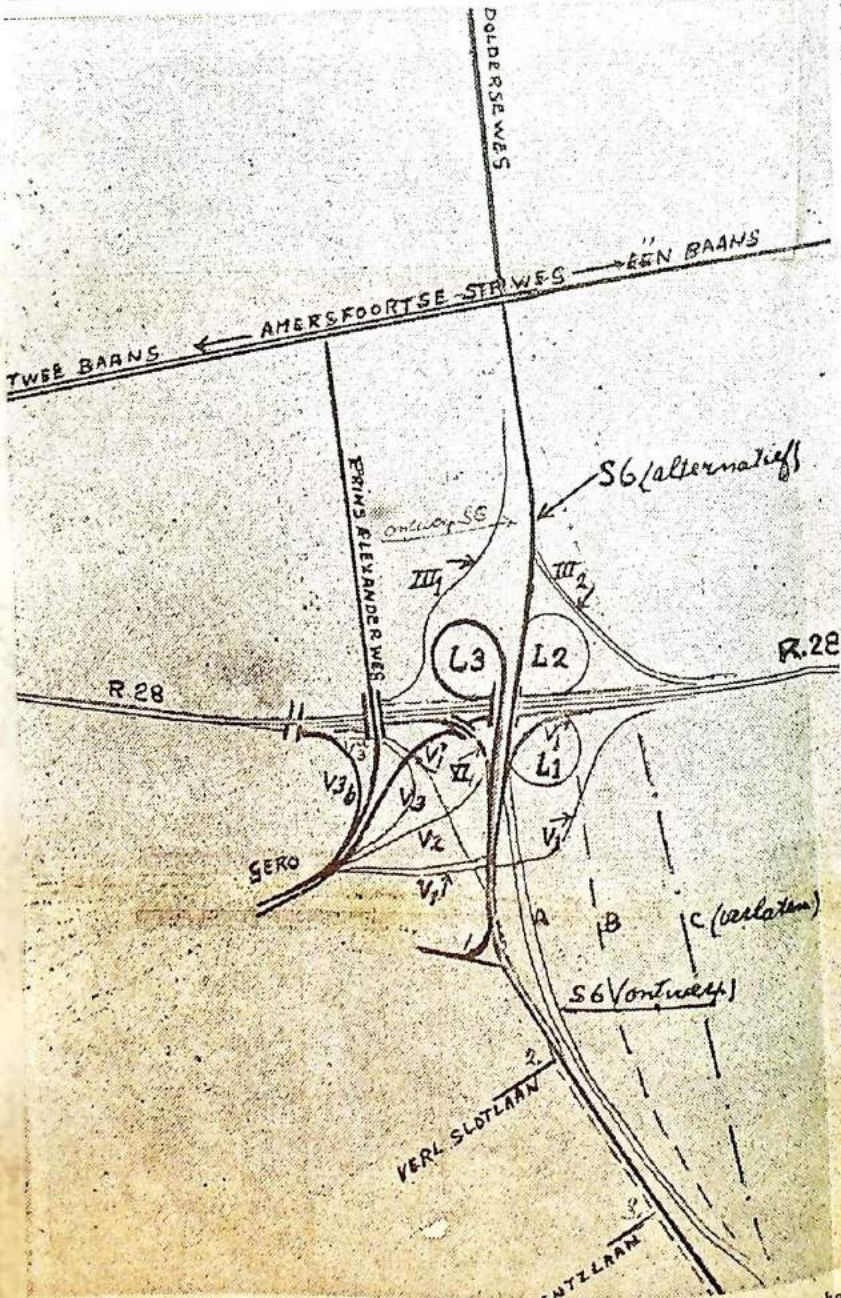
De wijze waarop de provinciale overheid op de bedenkingen van Zeist heeft gereageerd, wekt vertrouwen, zo werd anderzijds uitgesproken. Deze unieke vorm van inspraak moest worden gehonoreerd, waarom de raad van Zeist tenslotte het vereenvoudigde plan van aansluitingen, waardoor veel minder grond hoeft te worden gebruikt en waardoor een belangrijk deel natuurgebied wordt behouden, aanvaardde.

De man, die een belangrijke bijdrage leverde aan deze vereenvoudiging, de heer W. C. van Rossum (VVD) had nog enige bedenkingen tegen het nieuwe ontwerp. Hij had drie vraagpunten.

Hij zag de zuidelijke afrit liever een zwaai naar het westen maken, om later een eventuele aansluiting op de Krakelingweg te vengemakkelijken. Voorts wilde hij dat aansluitpunt op de Krakelingweg enigszins naar het noorden in het talud verschuiven en tenslotte meende hij, dat de Ericaweg niet tweebaans zal behoeven te zijn, maar het verkeer voorlopig althans zal kunnen volstaan met één baan en twee rijstroken.

Het college zag — ook na schorsing van de beraadslaging — geen kans antwoord te geven op deze opmerkingen. Wel bleek het college bereid deze „correcties“ door te spelen aan de provinciale overheid. In hoeverre dit de uitwerking van de plannen zal veranderen kan niet worden voorzien. Niet de gehele raad was het eens met de gedachte van het college

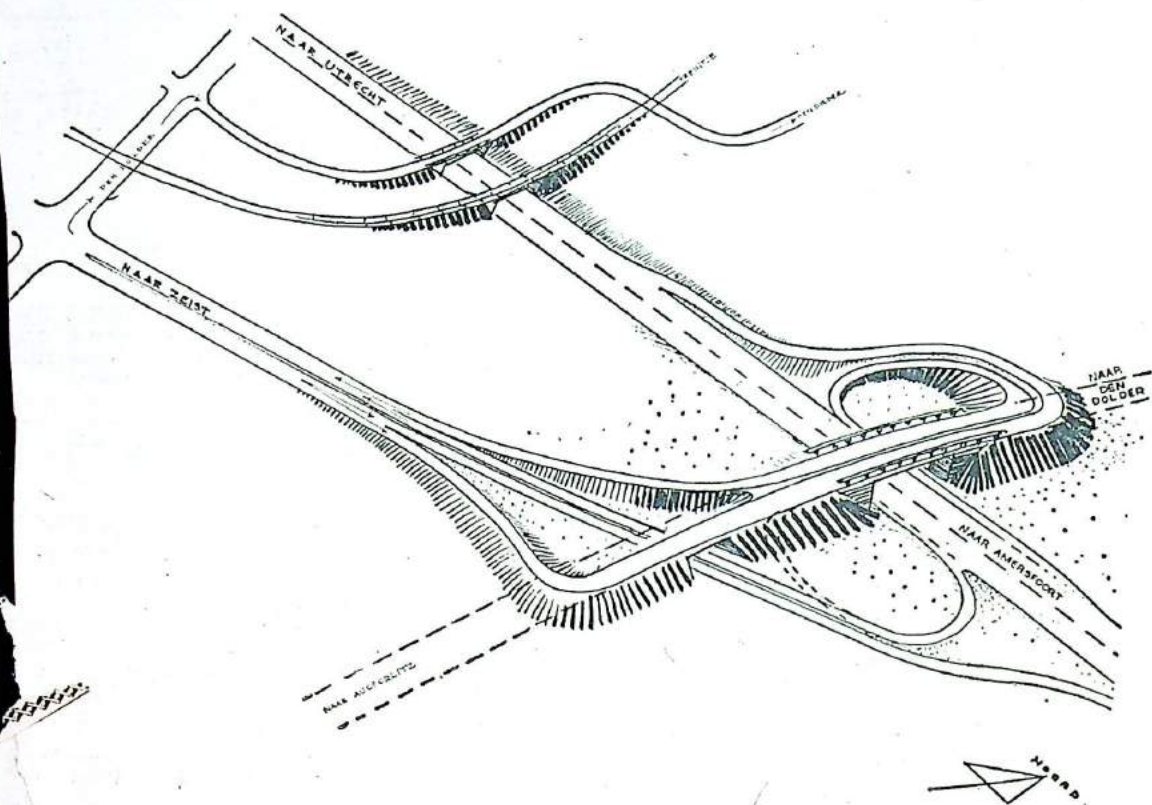
Drs. J. C. Surber (D'66) bijvoorbeeld was niet onder de indruk van het motief dat de aanbesteding van de kunstwerken zo snel moet geschieden. Hij wilde de kwestie terugnemen om ruim-



• Dit is het alternatieve voorstel, zoals de heer Van Rossum (VVD) het ontwierp. Wij publiceerden dit plan op 16 maart j.l. Provinciale Waterstaat heeft in het vereenvoudigde plan veel van de ideeën van de heer Van Rossum overgenomen.

IN GESPREK MET ARCHITECT W. VAN ROSSUM, Vereenvoudiger van de S-6 plannen

Puzzelgeest bracht eenvoudiger oplossing voor moeilijke kwestie



Op bezoek bij de heer W. van Rossum, architect BNA, V.V.D.-raadslid en de man die alternatieven wist aan te dragen voor de S-6 en het daarmee verband houdende klaverblad van aansluitingswegen op de nieuwe rijksweg-28 Utrecht-Amersfoort. Hij woont nu sinds enige maanden aan de Acacialaan, waar hij een wat oud huis kocht om het eens naar eigen idee helemaal te verbouwen, te herverdelen en in te richten. Het resultaat is bijzonder mooi en praktisch. Het heeft wel wat puzzelen gevegd, zegt hij, maar dat is boeiend als je

dan toch de oplossingen weet te vinden.

Die zelfde eigenschap deed hem dan ook de betere oplossingen vinden voor het door de provinciale waterstaat oorspronkelijk geplande zeer ruim opgezette klaverblad voor de S-6. Eigenlijk is hij over die S-6 plannen pas gaan denken toen hij er als raadslid mee te maken kreeg, de tekeningen zag en het tracé eens ging bekijken. De nadere interesse ervoor kreeg hij vooral na besprekingen met bewoners van Bosch en Duin over de aanleg van tennisbanen aldaar en over het bouwplan Ravenhorst, waarbij milieubescherming ook een rol speelde. Toen is hij de plannen voor de S-6 eens nader gaan bestuderen, heeft de prognosecijfers aangevraagd en is vergelijkbare situaties elders gaan bekijken. Hoe meer hij er zich in verdiepte, hoe meer hij tot de overtuiging kwam dat het een wel wat erg royaal opgezet plan was waaraan voor de verwezenlijking veel natuurgebied moest worden opgeofferd. Met de actiegroepen voor milieubescherming had hij zich tot dan toe feitelijk niet bemoeid. Die gaan zich weleens teweerstellen tegen wegenbouwplannen, had hij de indruk, alleen maar om actie te kunnen voeren, als een soort hobby.

Aanvankelijk ging het de milieubeschermers ook alleen maar om het tracé van de S-6, een dubbelbaans verkeersweg door het bosgebied achter de huizen van de Krakelingweg. Over het klaverblad voor de aansluitingen op RW-28 werd toen nog niet gedacht. Daar kwam Will van Rossum pas toe toen het provinciale plan voor de S-6 in de raadscommissie voor planologie aan de orde kwam. De tekeningen bekijkend realiseerde hij zich, dat het klaverblad wel erg ruim was opgezet, mede gezien de cijfers voor de in 1980 te verwachten auto-bezetting op de S-6. Die kwamen zowel voor de richting naar Austerlitz als naar Den

Het vereenvoudigde plan voor de S-6 van ir. W. van Rossum.

Dolder naar op 1750 auto's per etmaal. Afgezien van de vraag of die prognose ook niet wat te ruim zou blijken, meende de heer Van Rossum, dat deze aantallen toch niet een zo ruime opzet van het klaverblad nodig maakten.

Toen zette zijn puzzelgeest zich weer in werking. Hij nam de kaarten voor zich en ging eens na of er niet een andere oplossing te vinden zou zijn, die minder ruimte van het bosgebied aan het einde van de Ericaweg zou vergen. Hij ging er met de burgemeester over praten, die bereid was een ander plan in de commissie voor planologie te bespreken. Een ook al door de heer Van Rooyen - van de actiegroep milieubescherming - gedacht plan werd door hem verbeterd en in tekening gebracht. De commissie bekeek het en oordeelde er gunstig over. Het werd doorgestuurd naar gedeputeerde staten. Er kwam van G.S. een nieuwe tekening, waarin veel van het idee van de heer Van Rossum was overgenomen. Gedeelten van het oorspronkelijke klaverblad waren er in vervallen.



IR. W. VAN ROSSUM:
vereenvoudiger van de
S-6 plannen

Maar Will van Rossum bleef er over denken puzzelen, of het nog

weer een afslag. De verbinding met Den Dolder, komende vanaf de nieuwe rijksweg, kan dan via het Geroplein lopen, een stukje Dijnseburgerlaan, voorbij de technische school en achter de Gerofabriek om dan via de Korte Bergweg op de Prins Alexanderweg uit te komen en vandaar naar Den Dolder. Die verkeersstroom omvat eigenlijk nauwelijks doorgaand verkeer, waarom een kleine omweg met wat bochten geen groot bezwaar betekent voor het meest van en naar huis gaande verkeer. Een anderhalve kilometer meer rijden is voor een auto niet zo'n bezwaar. En dan kan de aansluiting op RW-28 nog eenvoudiger worden en nog minder natuurgebied vergen.

Uit de op 10 april gehouden raadsvergadering is toen weer de nog eenvoudiger oplossing aan het brein van de heer v. Rossum ontsproten en direct in tekening gebracht. Nu blijft er maar één lus over aan de noordzijde van de nieuwe rijksweg. Met die ene lus - inplaats van oorspronkelijk vier lussen - kan men nu naar en van alle bestemmingen uit. Zij het dan dat dit van en naar Den Dolder iets langer traject wordt. Het laat toch ook de mogelijkheid over om te zijner tijd, wanneer het toch

nodig zou blijken, de S-6 naar Den Dolder en naar de richting Austerlitz aan te leggen, zonder dat hierdoor de aansluitende wegen behoeven te worden verlegd of veranderd.

Het gaat er nu maar om of rijk- en provinciale waterstaat zich ook nog met die verdere vereenvoudiging zullen kunnen verenigen. Zo als de heer v. Rossum het verklaart en tekent, lijkt het zo logisch, deze opzet. Het bespaart verder bosgebied, dat dan niet aan het verkeer behoeft te worden opgeofferd. En het scheelt de autorijders hoogstens één à twee minuten, hetgeen bepaald niet zo'n bezwaar kan zijn.

Zoiets komt er dan van als je je eens degelijk in de opzetten gaat verdiepen en je plezier hebt in puzzelen. En al is de heer v. Rossum dan architect en geen wegenontwerper, zijn beroep heeft hem toch zeker geholpen om uit de puzzel te komen en vooral om het iedereen duidelijk voor ogen te kunnen brengen. We hopen van harte dat ook zijn nieuwste plan door Waterstaat zal worden aanvaard. Dat zou dan een mooi gevolg zijn van de inspraak die tegenwoordig wordt toegepast er plannen verwerklijkt (kunnen) worden.

kent degenen, die de Zijnen zijn
(2 Tim. 2 : 19)

is op 30 april 1972 van ons heen-
lieve man, onze vader en groot-

BANK VAN BUREN

naar van W. van Rheeuwijk

d van 76 jaar.

gist: N. M. van Buren-van Peursen

lam: F. van Buren

J. C. van Buren-La Vos

een: T. Wind-van Buren

am: B. Zaalberg-van Buren

J. Zaalberg

en kleinkinderen.

an 11.

1972

s heeft donderdag 4 mei te Zeist

VAN DER VORM

972 ging van ons heen onze lieve
Vader, Behuwd-, Groot- en Over-

Met diepe droefheid ge-
ven wij U herbij kennis
dat het de Here beëaag-
de, na een langdurig, ge-
duidig gedragen lijden
van onze zijde weg te ne-
men mijn lieve vrouw.

Firma

Nooit de

Bijna nooit

Altijd

Schad

ZEIST

KRULLE

IR. W. VAN ROSSUM:
vereenvoudiger van de
plannen S-6



Maar Will van Rossum bleef er
over denken, puzzelen, of het nog
niet anders kon, nog minder ruim-
te vergend, nog minder kostbaar.
Inmiddels had de gemeenteraad
het tracé van de S-6 achter de
Krakelingweg van de hand gewe-
zen. Het verkeer naar en van Aus-
terlitz zou dus voorlopig over de
Krakelingweg blijven lopen. Dat
schiep nieuwe konsekwenties ten
aanzien van het klaverblad. Verder
puzzelen dus om het nog eenvou-
diger te maken, nog minder na-
tuurgebied te schaden. Gezegd
mag worden dat Rijkswaterstaat
wel meehielp. De door de heer v.
Rossum ontwikkelde ideeën wer-
den door de dienst in tekening ge-
bracht, om ze goed te kunnen ver-
gelijken met de eerdere opzet.
Als het nieuwe tracé naar de Wou-
denbergseweg niet wordt aange-
legd, kun je eigenlijk ook het nieu-
we tracé naar Den Dolder, het ver-
lengde ervan aan de andere, de
noordzijde van de RW-28 wel mis-
sen, bedacht Will van Rossum. Dat
scheelt ook aan die noordzijde

Over het bouwplan Ravenhorst,
waarbij milieubescherming ook
een rol speelde. Toen is hij de
plannen voor de S-6 eens nader
gaan bestuderen, heeft de prog-
nose-cijfers aangevraagd en is ver-
gelijkbare situaties elders gaan be-
kijken. Hoe meer hij er zich in ver-
diepte, hoe meer hij tot de over-
tuiging kwam dat het een wel wat
erg royaal opgezet plan was waar-
aan voor de verwezenlijking veel
natuurgebied moest worden opge-
offerd. Met de actiegroepen voor
milieubescherming had hij zich tot
dan toe feitelijk niet bemoeid. Die
gaan zich weleens teweestellen
tegen wegebouwplannen, had hij
de indruk, alleen maar om actie
te kunnen voeren, als een soort
hobby.

Aanvankelijk ging het de milieu-
beschermers ook alleen maar om
het tracé van de S-6, een dubbel-
baans verkeersweg door het bos-
gebied achter de huizen van de
Krakelingweg. Over het klaver-
blad voor de aansluitingen op RW-
28 werd toen nog niet gedacht.
Daar kwam Will van Rossum pas
toe toen het provinciale plan voor
de S-6 in de raadscommissie voor
de tekeningen bekijkend realiseerde
hij zich, dat het klaverblad wel
erg ruim was opgezet, mede gezien
de cijfers voor de in 1980 te ver-
wachten auto-bezetting op de S-6.
Die kwamen zowel voor de rich-
ting naar Austerlitz als naar Den

Slompie
Kenna, Bill Travers en Georg
en de voorrang in deze film
voor het gehele gezin.
Alle leel
gdprijzen
Za. 2.30 uur - zo. 2.00 uur - ma., di. 2.30 uur:
Terg in Afrika, de sterren van "Born free" nu al
ouders van een babyliantje:
Frankenstein 1970
Uw bloed zal weer stollen bij deze huisveringwekkende
Frankenstein:
door Boris Karloff. Een stad in de ban voor he-
aloude monster!
18 jaar
Za. 6.30, 9.00 uur - zo. 4.00 uur - ma., di. 2.30 uur:
In kleur.
Extra lange film
brand van Moskou.
Met Ludmila Saweljeva, Sergei Bondartsoek en Irina
Skobtsewa. Een getrouwe in oorspronkelijke taal gere-
giseerde versie van een der grootste meesterwerken
uit de wereldliteratuur, met de indrukwekkende
Tolstoj's wereldberoemde roman
wojna i mir
OORLOG EN VREDE
Een magische Russische vertaling van Ljew
Do., vr. 7.30 uur - zo., ma., di. 7.30 uur:

SCHOUWBURGZAAL

FILMPROGRAMMA vanaf DONDERDAG 4 MEI
TOT EN MET DINSDAG 9 MEI

figi 2 THEATERS
DORPSSRAAT-ZEIST - TEL. 03404-17211

-THEATER

ISKOOP

30, 6.30, 8.45 u. - Zo. 2.00 u.:
genders in iedere film de
singvolle manier:
NSE MINNARES
ile conjugate
ind, Claude Jade en Hiroko.
14 jaar.
erspel, het gaat alleen maar
aneres!"

ur - ma., di. 8.00 uur (niet op
me met twijfelachtig verle-
zending diamanten:
STY BLAISE
t de onderwereld
rence Stamp, Dirk Bogarde
Regie Joseph Losey.
namen in Amsterdam.

s aan dat



HOORZITTING OVER AANLEG RANDWEG

IN de Congressaal van het Zeister Slot werd een druk bezochte hoorzitting gehouden over de geprojecteerde randweg.

(Van onze Zeister redacteur)

ZEIST — In de congressaal van het Zeister Slot werd maandagavond een druk bezochte hoorzitting gehouden over de twee verschillende ontwerp-traces voor de provinciale weg (S-8) van De Uithof naar Driebergen, de zuidelijke randweg onder Zeist.

De heer Letschert, lid van Gedeputeerde Staten, die de bijeenkomst leidde, verklaarde in zijn inleiding, dat de provinciale Waterstaat op vele tenen zou moeten staan en het niet iedereen naar de zin zou kunnen maken. De inspraak werd volgens hem op 'n zeer vroegtijdig moment gegeven, want „er staat nog niets definitiefs vast.”

Ruim twee uur lang werden belangen bepleit door grondeigenaren, pachters en natuurvrienden. Zelfs werd een haartstochtelijke pleidooi gevoerd om maar helemaal af te zien van de aanleg van de S-8 en daarentegen goed openbaar vervoer te bevorderen.

Bij de provincie bleek men van de noodzaak van het openbaar vervoer wel degelijk overtuigd, maar de uitvoering van de plannen zal nog zoveel tijd vergen, dat aan de aanleg van de S-8, waarmee over enkele jaren zal worden begonnen, niet is te ontkomen.

De nieuwe randweg onder Zeist zal naar schatting ongeveer zestig procent van het drukke verkeer over de Utrechtseweg en de Driebergseweg gaan verwerken.

Als de weg er dan toch moest komen, bleken diverse sprekers voorkeur te hebben voor het aanvankelijk gepresenteerde ontwerp-tracé, dat dicht bij Zeist-West en verder van Nieuw Beerschoten was geprojecteerd dan het alternatieve tracé dat op verzoek van

Staatsbosbeheer het landgoed Rijnwijk onder Nieuw Beerschoten grotendeels zou sparen. Onder Zeist-West zou de weg dan ongeveer 150 meter verder in de richting van Bunnik worden geprojecteerd.

Uitvoerig kwamen gisteravond ook de aansluiting vanuit Zeist op de S-8 ter sprake met name de aansluiting en eventuele doortrekking van de Waterigeweg.

Provinciale Waterstaat zal alle opmerkingen en suggesties zorgvuldig bestuderen en de betrokkenen schriftelijk van de uitslag van het beraad op de hoogte stellen. Ook zullen nog gesprekken plaats hebben met het gemeentebestuur van Zeist. Maandagavond gaven burgemeester Stolk en diverse gemeentelijke functionarissen van hun belangstelling blijk.

ZEIST MAG 3 WEGEN MAKEN

30 nee 1/22
UN

(Van onze Haagse redacteur)

DEN HAAG — Bij koninklijk besluit is goedkeuring verleend aan vrijwel alle punten van de partiële herziening van het uitbreidingsplan Utrechtseweg-Kroostweg, zoals de gemeenteraad van Zeist in 1965 heeft aangenomen. Alleen de geplande hoogbouwflat bij de Kroostweg mag er niet komen, maar daarvan had Zeist inmiddels zelf al afgezien.

Ook is goedkeuring onthouden aan het artikel dat de afwijkingsbevoegdheid bepaalt. De Kroon vindt dat die in onvoldoende mate door objectieve regels wordt begrensd. „Daardoor is wezenlijke inbreuk op de vastgestelde bestemming niet uitgesloten.” Voor het overige zijn alle beroepen bij de Kroon tegen het uitbreidingsplan ongegrond verklaard.

De goedkeuring door de kroon van het uitbreidingsplan betekent dat Zeist drie belangrijke dwarsverbindingen mag aanleggen: de verlengde Dreef, de Verlengde Sanatoriumlaan en de verlengde Schaerweijdelaan. „In het toekomstige wegenstelsel van Zeist kunnen de wegen bezwaarlijk worden gemist,” aldus de Kroon.

Mijnhardt is derhalve niet ontvankelijk verklaard in haar bezwaar tegen de brede weg, die langs haar terrein komt te lopen. Mijnhardt had de weg in een bocht willen laten aanleggen, zodat een laboratorium gespaard had kunnen worden en het huis van mevr. Mijnhardt, waarin een makelaarskantoor is gevestigd. Om verkeerstechnische redenen acht de Kroon een loodrechte aansluiting van de verbindingsweg op de Utrechtseweg wenselijk.

Met het goedkeuren van het voorgestelde tracé verwierp de Kroon eveneens de bezwaren van de heren J. Sneel en W. van Eeke-

ren, die hun huizen kwijtraken, en van de heer A. W. van Dijk, die ha van zijn 13 ha landbouwgrond zal moeten missen. Deze gronden zijn bestemd voor laboratoria van TNO, voor woningen, wegen en openbaar groen. „Gezien de ligging van de gronden in het centrum van het plangebied is handhaving van het agrarisch gebruik niet mogelijk.”

Jhr. mr. F. F. Hooft Graafland en zeven andere bewoners van villa's langs en bij de Utrechtseweg zijn in het gelijk gesteld in hun lang en 40 m die aanvankelijk lang en 40 m., die aanvankelijk geprojecteerd was. Hun bezwaren tegen de verbreding van de Utrechtseweg en tegen de brede weg langs Mijnhardt, waardoor huizen en-of tuinen moeten sneuvelen, heeft de Kroon echter niet geaccordeerd. Ook hun bezwaar tegen gebouwen ten behoeve van appartementen en onvolledige gebouwen is niet ontvankelijk verklaard.

Akkoord over plan om minder bos aan weg op te offeren

Van een verslaggever

UTRECHT — De commissie wegen, verkeer en vervoer van de provincie Utrecht is gistermiddag akkoord gegaan met een compromisvoorstel over de omstreden provinciale weg S 6 bij Zeist.

Deze weg is volgens het provinciaal bestuur nodig om Zeist aan te sluiten op rijksweg 28 (Utrecht-Amersfoort) die momenteel in aanleg is. De stichting Milieuzorg Zeist heeft tegen de weg en de aansluiting van beide wegen in de vorm van een klaverblad geprotesteerd omdat er een groot stuk bos voor moet worden gekapt. Zeer onlangs heeft de gemeenteraad van Zeist eveneens 'nee' gezegd tegen het ontwerp.

Het nu voorliggende compromisvoorstel houdt in de aanleg van een sterk vereenvoudigd klaverblad, dat door het weglaten van twee op- en afrijlussen veel minder ruimte vraagt, en uitstel van de aanleg van juist dat deel van de S-6 dat door het bosge-

21/6/72
bied beneoonden Zeist gaat. Of in een later stadium dat stuk weg, dat aansluiting moet geven op de weg van Zeist naar Woudenberg en het noordelijk deel van de Utrechtse heuvelrug alsnog zal worden aangelegd, moet nog worden bestudeerd.

Gedeputeerde H. Letschert verklaarde in de commissievergadering dat als niet snel een beslissing wordt genomen, rijkswaterstaat de aansluiting helemaal weglaat, waardoor Zeist verkeerstechnisch in moeilijkheden kan komen.

De uiteindelijke beslissing ligt nu opnieuw bij de gemeenteraad van Zeist, die zich maandag 10 april over het compromis moet uitspreken. B. en W. van Zeist en de betrokken raadscommissie hebben zich al met het compromis verenigd. Zou de raad toch 'nee' zeggen, dan trekt de provincie zich volgens de heer Letschert volledig terug. Zeist zal dan zelf de verkeersproblemen die kunnen ontstaan door het ontbreken van deze aansluiting op rijksweg 28 moeten oplossen.

Wegencommissie boos op actiegroep 'De boom in'

22 juni 22 Trm

UTRECHT — Tijdens een bijeenkomst van de Statencommissie-wegen, verkeer en vervoer heeft het Statenlid De Bruine (VVD) verontwaardigd gereageerd op het schrijven waarmee de Zeister actiegroep 'De Boom In' reageerde op de gang van zaken rond de aanleg van de provinciale weg S 6. Hij noemde het schrijven 'aanmatigend, verdachtmakend en zeer teleurstellend'.

Nadat een Statencommissie ter plaatse was gaan kijken, nadat in een paar hoorzittingen diverse actiegroepen ruimschoots de gelegenheid hadden gekregen tot inspraak en overleg, had de provincie besloten voor een zéér groot deel aan de wensen van de plaatselijke bevolking tegemoet te komen. De S 6 werd bijna over de gehele lengte van de kaart geschrapt. Slechts een klein stukje —de aansluiting op de toekomstige rijksweg 28 — zou wél, maar dan nog in sterk vereenvoudigde vorm, worden aangelegd. Dat echter alleen maar omdat die aansluiting onontkoombaar was. Dat resultaat was voor de actiegroep aanleiding om Provinciale Staten met verwijten te overstelpen.

De gedeputeerden hadden de commissieleden een stuk doen toekomen, waarin zij uitvoerig uiteenzetten hoe zij op de brief van het actiecomité 'De Boom In' dachten te reageren. Dat stuk vond de heer De Bruine veel te zakelijk. Hij had weliswaar bewondering, dat het college zich blijkbaar in een dergelijk geval zó wist in te houden, maar hij vond het toch niet juist. De teleurstelling, die de bewuste brief zeker ook bij GS zou hebben verwerkt, had, zo meende hij, tot uiting moeten komen, een zienswijze die de commissieleden Wijn (KVP) en De Kruijff (SGP) volkomen deelden. De heer De Bruine bestempelde de briefschrijvers als 'slachtoffers van de kretologie', die zich bedienden van

'een toon, die niet bevorderlijk was voor een goede wederzijdse verstandhouding'; als 'voorstanders van een inspraak zonder inzicht, die leiden moest tot een uitspraak zonder uitzicht'.

Kapittelen

De heer Delvaux was dat weliswaar in alle opzichten met hem eens, maar achtte het niettemin toch beter in het antwoord de 'gerechtvaardigde' verontwaardiging niet te laten blijken. Hij kreeg in dat opzicht steun van de heer Groenendaal (PAK), die er geen behoefte aan had om actiegroepen te kapittelen en die zich best kon voorstellen, dat zo'n groep zich eens kwaad maakte. 'Mag dat alsjeblieft?', vroeg hij. 'Jawel', vond de heer Alard (D'66). Dat er bij de burgers en bij actiegroepen sprake was van een wantrouwen jegens de overheid kon hij zich wel voorstellen en het kon naar zijn mening alleen door waardig optreden en zakelijke argumentatie uit de weg worden geruimd.

De heer Sixma (PAK) meende niettemin, in afwijking van zijn fractiegenoot Groenendaal, dat de toon van het antwoord toch wel iets scherper behoorde te zijn dan GS voorstelden. De heer Smink (CHU) echter had zich niet zo hevig aan de brief van het actiecomité gestoten en bleek het eens met het concept. De heer De Geus (AR) meende zelfs, dat het

beter zou zijn om zelfs dat slot van het concept, waarin de kwalificaties van het actiecomité gegipt werden, maar weg te laten. Met dat laatste was de gedeputeerde Letschert het toch niet eens. 'GS', zo zei hij, 'waren op het eerste moment ook erg verontwaardigd. Maar het is altijd beter niet aan je eerste opwelling toe te geven. Ook hij gaf de voorkeur aan een zakelijk antwoord, maar iets van de teleurstelling', zo sprak hij tot de heer De Geus, 'mocht er toch wel in.'

Stijl

De heer Letschert zei ook: 'Het zijn niet alléén maar de actiegroepen, die het gelijk vertegenwoordigen en de belangen van de burgers behartigen. Dat doen wij ook en ook wij doen ons best.' De heer Wijn: 'Wie voor een waardig antwoord pleit, bedenke, dat wij dan van de andere kant óók stijl mogen verwachten.' De heer Groenendaal: 'Tot stijl moet je de mensen opvoeden en bij die opvoeding moet je communicatiestoornissen vermijden. Als wij ons gegriefd voelen kunnen we beter de telefoon pakken en de betrokkenen uitnodigen voor een gesprek onder een provinciaal kopje koffie. Dat werkt veel beter.' Maar dat vond de heer De Bruine de 'tactiek van de fluwelen handschoenen', waar hij niets voor voelde.

De heer Wijn zei: 'De brief van het actiecomité was grof en misplaatst. Dat moet in het antwoord duidelijk gezegd worden, zonder dat wij overigens die stijl overnemen.' Besloten werd tenslotte, dat GS met een nieuw conceptantwoord in de commissie zullen komen. Dat het daardoor nog wel even zal duren eer het comité 'De Boom In' antwoord krijgt namen de commissieleden op de koop toe.

Lezertribune

Mededelingen en meningen in deze rubriek binden alleen de inzenders, die dan ook volledig of desnoods met initialen moeten ondertekenen. Slechts om dringende redenen wordt een schuilnaam toegelaten. De redactie blijft verantwoordelijk voor de verspreiding en heeft dus het recht, inzendingen zonder meer te weigeren of te bekorten.

Actiegroep

Als abonnee van uw blad wilde ik graag een paar opmerkingen maken over het stukje in de krant van 21 juni „Actiegroep jaagt Staten in het harnas”. Het lijkt me toe dat dit stuk een beschuldigende toon heeft en dat de Actiegroep Zeist er in gediscrimineerd wordt.

Daarom wilde ik u wel even meedelen dat men in Zeist nogal blij is met deze groep, die uit zeer idealistische personen bestaat. In feite is het zo dat zij bijna ieder „gewoon” mens aanspreken; dat men zonder moeilijkheden handtekeningen krijgt (als er maar personen genoeg zijn om dit werk te doen) en dat oud en jong, rijk en arm graag meedoet.

Indertijd stond er in uw blad, — dat we met veel genoegen lezen, een en ander is geen verwijt — een stuk met een heel andere strekking, dat de spijker op de kop sloeg. De Zeistenaren zijn gesteld op hun ligging in het groen en willen niet al die nieuwe verkeerswegen met bomen-omkappingen. Zij zijn tevreden met de vele, goede kleinere zaken en verafschuwden die grote warenhuizen, Leuke oude huisjes worden gesloopt, niet opgeknapt (De Slotlaan is natuurlijk een verschrikking met al die auto's). Er zijn in de onmiddellijke omgeving van Zeist nog een paar kleine mooie bosjes, maar o, wat worden ze bedreigd.

En wie kunnen beter protesteren tegen al die aanslagen op de natuur dan de jongeren, met hun scherpe, felle toon (naar ons ouderen wordt toch niet geluisterd). Het zijn onze spreektrompetten. We zijn blij met ze.

En ik heb nog niemand gesproken, die dat niet vindt.

Daarom schrijf ik u dit even, als tegenbericht. In dezelfde geest als aan u heb ik ook geschreven aan Gedeputeerde Staten. Zij maken de fout m.i. niet op de inhoud van de klacht, van de actiegroep in te gaan, maar op de manier waarop het gedaan is. Dat is altijd zwak. Ze zijn nog niet aan de mentaliteitsverandering toe dat natuur en milieu vóór alles moeten gaan.

Als u dan bedenkt dat het rapport van Rome voor ons land in de richting wijst van binnen honderd jaar nog maar zes miljoen mensen te mogen herbergen — waarvoor dan al die nieuwe wegen en verbindingswegen?

C. R. Maassen—Broersma,
Zeist.

Werkgroep onderkent bezwaren, maar

Randweg om Zeist en Driebergen is nu bittere noodzaak

Van een onzer verslaggevers

UTRECHT, ZEIST — Er moet een zuidelijke randweg om Zeist en Driebergen komen. Tot deze conclusie is een werkgroep van rijks, provinciale en gemeentelijke deskundigen gekomen na een uitgebreid onderzoek van de mogelijkheden, noodzaken en bezwaren die er zijn in verband met de aanleg van een dergelijke weg.

De werkgroep concludeert dat 'de huidige straatweg door Zeist en Driebergen thans reeds en zeker bij verder oplopende verkeersintensiteiten als ontoereikend moet worden aangemerkt.' Een zodanige uitbouw dat ook op langere termijn zowel aan de functie voor doorgaand verkeer als die voor lokaal verkeer redelijk zal worden voldaan is niet mogelijk volgens de werkgroep, omdat dit 'een rigoureuze ingreep in de bestaande bebouwing en het landschap en daarmee een verdere aantasting van het leefklimaat zou betekenen'. Het zou bovendien een grote investering vergen, zonder dat daar in verkeerskundig opzicht evenredige resultaten tegenover zouden staan.

Het parkachtige karakter van de bestaande weg is volgens de werkgroep, die is ingesteld op initiatief van het provinciaal bestuur van Utrecht, 'thans nog dermate specifiek, dat uit dien hoofde de weg eerder voor rehabilitatie naar oude luister dan voor uitbouw in aanmerking behoort te komen'.

Schade beperken

Bij de aanleg van de nieuwe weg zullen zeker zwaarwegende belangen van natuur — en landschapsbehoud en landbouw in het geding komen, zo meent de werkgroep. Bij de aanleg kan men echter uiterst voorzichtig te werk gaan en door tracering en aankleding de nadelen zoveel mogelijk beperken. De werkgroep heeft daartoe plannen uitgewerkt, waar het provinciaal bestuur van Utrecht heel gevoelig voor is. Het komt er op neer dat de nieuwe provinciale weg ruim twee miljoen meer zal gaan kosten.

De aanleg van de nieuwe weg zal volgens de werkgroep trouwens alleen gerechtvaardigd zijn als 'een tracering en uitvoeringswijze kan worden gevonden die de meest waardevolle elementen ontziet en bij de aanleg mogelijkheden worden geschapen voor een landschapsherstel. Dit in verdergaande zin dan uitsluitend een verzorging van het wegbeeld in landschappelijk opzicht'.

Ook vanuit landbouwkundig oogpunt bezien is de aanleg van de randweg slechts gerechtvaardigd indien daar 'een voldoende verkeersnoodzaak voor aanwezig is (dat is het geval zo vindt de werkgroep) en bij de wegaanleg, waar nodig en mogelijk, een agrarische herstructurering wordt uitgevoerd om de nadelige gevolgen van de doorsnijding van het landbouwgebied te beperken'.

Geen soulaas

Ondanks de bezwaren die er zitten aan de aanleg van de weg meent de werkgroep dat de noodzaak wordt aangetoond door de feiten. 'De aanleg van een zuidelijke randweg is van essentiële betekenis voor het functioneren van de kernen Zeist en Driebergen als stedelijk gebied, mits bij de tracering en uitvoering bijzondere aandacht wordt geschonken aan de aspecten van de geluidshinder en de relatie tussen stedelijk en landelijk gebied'.

Na de zaak uitvoerig te hebben bekeken stelt de werkgroep dat van een

Nieuwe spoorlijn naar Utrecht zou niet afdoende zijn

randweg geeft de werkgroep het volgende aan: Aansluitingspunt op de in aanleg zijnde rijksweg 28, 600 meter ten oosten van Oostbroek. Vandaar in zuid-oostelijke richting om Zeist — west heen (daarbij op 70 tot 150 meter van de bebouwing blijvend), via de Koelaan op een afstand van 75 meter van het Zeister Slot in Noordelijke richting langs het landgoed 'Rijnwijk'.

De spoorlijn Utrecht — Arnhem wordt door middel van een tunnel gekruist op ongeveer 700 meter westelijk van de spoorwegovergang in de Odiijkerweg. De Odiijkerweg wordt door middel van een viaduct in de randweg gekruist, rijksweg 12 door middel van een viaduct in de rijksweg. De afstand tot de bebouwing van Driebergen zal over het algemeen 100 meter bedragen. De Gooyerdijk wordt door de nieuwe weg gepasseerd op een afstand van ongeveer 350 meter oostelijk van het ontmoetingspunt Akkerweg — Gooyerdijk.

In vergelijking met het eerste waterstaatsontwerp vertoont dit voorkeurs-tracé al voornaamste verschilpunten een belangrijk noordelijker ligging ter hoogte van 'Rijnwijk', een gelijkvloerse aansluiting aan o.m. de Buninglaan alsmede een ondertunneling in plaats van een hooggelegen kruising met de spoorlijn. Deze wijzigingen zijn hoofdzakelijk aanbevolen om

landschappelijke redenen. Verkeers-technisch is die noordelijke ligging niet zo ideaal. Het is echter acceptabel.

Geluidshinder

Geluidshinder voor Zeist-west en de wildbaan is niet helemaal te voorkomen. De aankleding van de weg zal er echter toe leiden dat in de betrokken woonwijken de geluidshinder 'aanvaardbaar' blijft. Omstreden, ook in de werkgroep, blijft de noodzaak de Koelaan in Zeist aan te sluiten op de nieuwe weg. De verkeersdrukke op het Zeister Slotpark zal er door worden versterkt, zo vinden de tegenstanders.

Om de schade in het landschap verder te beperken zal de nieuwe weg van veel groenbeplanting worden voorzien. 'Het eens voor de Stichtse Lust-

warande zo karakteristieke beeld van de groengordel van de oude landgoederen op de rand tussen de Heuvelruggen en het weidegebied kan hierdoor lang de nieuwe randweg worden herschapen, zo denkt de werkgroep optimistisch.

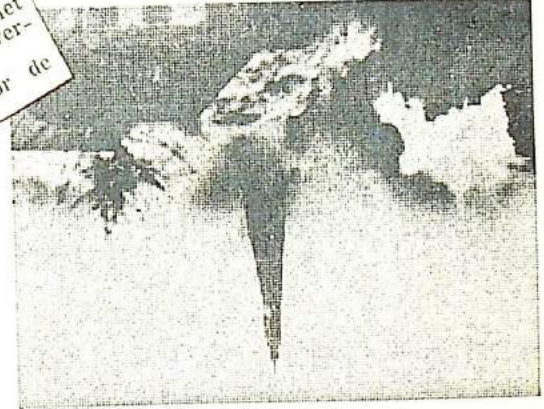
Het provinciaal bestuur van Utrecht heeft het rapport en de suggesties van de werkgroep toegestuurd aan vele belanghebbenden. Het rapport bevat volgens GS van Utrecht 'een voldoende basis om thans tot besluitvorming over te gaan'. Op korte termijn zullen GS beginseluitspraken van de gemeenteraden van Zeist en Driebergen vragen en vervolgens de kwestie aan provinciale staten voorleggen. Daar na de publieke discussie over de randweg in maart 1971 nog een aantal particuliere milieu-werkgroepen zijn opgericht, die bijzonder veel belangstelling voor dit project hebben, zullen GS deze werkgroepen nog gelegenheid geven om in een door de commissie wegen, verkeer en vervoer uit provinciale staten te beleggen openbare gespreksbijeenkomst hun oordeel over het thans uitgekomen rapport kenbaar te maken.

dichtbij & verder

'Ze leken van die echte heren'

na tien

aar



taptoe

Wat hadden ze nou helemaal voor
 erwring, die twee Engelse meisters
 van net achttien, toen ze voor het
 eerst van hun leven een grote reis
 maakten en in Rome twee Arabische
 jongens met van die smachtende pik-
 donkere ogen ontmoetten? Ze waren
 gewoon meteen weg van ze en hadden
 er geen idee van dat zulke aardige
 jongens met bommetjes vlieguitingen
 proberen op te blazen. En toen hun
 nieuwe vrienden nog veel geld voor
 hen over bleken te hebben ook, werd
 het helemaal feest. De meisters kregen
 zelfs een bandrecorder en kaartjes
 voor een El-Alvucht vliegtuig.
 'We zelden tegen de twee Engelsen
 dat ze niet zo makkelijk te winnen
 waren als meest overbodig te
 stellen dat de aanleg van de realiter-
 binding van de aanleg van de realiter-
 de werkgroep, die wil bij daarmee niet
 gebruik blijft van de eigen auto
 35 procent doen afnemen. De rest van
 het publiek maakt. De noodzaak van de
 raailijn zal volgens recente onderzoee-
 ken het verkeer op de randweg van de
 Driebergen is te verwachten, dat dit
 de aanleg van de randweg minder
 de verkeersproblematiek in Zeist en
 Utrecht — Uithof — Zeist — Drie-
 bergen niet een zodanig soulaas voor
 beter geutiliseerd openbaar vervoer
 Na de zaak uitvoerig te hebben beke-
 relatie tussen stedelijk en landelijk
 gebied'.
 in de vorm van een railverbinding
 Na de zaak uitvoerig te hebben beke-
 relatie tussen stedelijk en landelijk
 gebied'.
 in de vorm van een railverbinding

Geen soulaas

Op het laatste moment kwam er iets
 tussens: de heren konden zelf pas de
 volgende dag vertrekken, maar de
 meisters moesten maar vast gaan. Hun
 vrienden brachten ze trouwens keurig
 met de auto naar het vliegveld en
 drukten hen op het hart de donkere in
 Engeland gekocht hadden om moet-
 lijkheden te voorkomen, Audrey en
 Ruth waren van plan de koffertjes bij
 zich te houden, maar dat werd niet
 bedgeronden. De koffers gingen dus
 voorin de bagageruimte. Dat was
 redding van Audrey, Ruth en alle
 andere passagiers en bemanningsle-
 den politiemann van het Romein-
 sch gebied vertaalde later, dat het
 gestel in de lucht uit elkaar
 raakte omhoog was.
 linge landing en de onder-
 de ramp op het vliegveld, die de ramp
 rste nu op hun geweten
 en Audrey en Ruth heel
 Nu kunnen ze weer
 verbij lachen, maar veel
 de vriendschaps of nog
 vriendenjes hebben ze

De militairismewe-
 Komitee De laatste
 geheel per ongeluk
 grote Taptoe Delt,
 'en ieder jaar wede
 Deltise folklore' noem
 deze wijze de functie van
 een kwalijke manier
 en functie die we
 ding geeft tot festiviteiten
 het comité deze week een agrari-
 ten van dat legert nader te
 Dat gebeurt maandag, woens-
 vridagavond, steeds om negen
 De Koorbeurs. Maandag
 gesproken over de toestand
 leger, de functie van parade en

volgens
 gerechtvaardig-
 en uitvoeringswijze kan
 vonden die de meest waardevol-
 menten ontziet en bij de aanleg
 lijkheden worden geschapen voor een
 landschapsherstel. Dit in verdergaan-
 de zin dan uitsluitend een verzorging
 van het wegbeeld in landschappelijk
 opzicht'.
 Ook vanuit landbouwkundig oogpunt
 bezien is de aanleg van de randweg
 slechts gerechtvaardigd indien daar
 'een voldoende verkeersnoodzaak voor
 aanwezig is (dat is het geval zo vindt
 de werkgroep) en bij de wegaanleg,
 waar nodig en mogelijk, een agrari-
 sche herstructurering wordt uitgeo-
 voerd om de nadelige gevolgen van de
 doorsnijding van het landbouwgebied
 te beperken'.

De militairismewe-
 Komitee De laatste
 geheel per ongeluk
 grote Taptoe Delt,
 'en ieder jaar wede
 Deltise folklore' noem
 deze wijze de functie van
 een kwalijke manier
 en functie die we
 ding geeft tot festiviteiten
 het comité deze week een agrari-
 ten van dat legert nader te
 Dat gebeurt maandag, woens-
 vridagavond, steeds om negen
 De Koorbeurs. Maandag
 gesproken over de toestand
 leger, de functie van parade en



AKTIE VOOR AKTIE

ZEIST — De aktiegroep „De boom in” is de straat opgegaan om de handtekeningen-aktie tegen de aanleg van de provinciale weg S-6 te steunen. Dat gebeurde op een wat opzienbarende wijze. Er werd een lijkwagen in de stoet meegevoerd en voor het gemeentehuis kwam men symbolisch tot de begrafenis van een boom. Zoals bekend zullen bij de aanleg van de S-6 vele bomen moeten sneuvelen. En dan spreekt men nog maar niet van het sterven van bomen, zodra de weg in gebruik zou zijn en dat door de koolmonoxyde de begroeiing aan de boorden van de weg een zekere ondergang tegemoet gaat.

De stoet trok door het centrum van Zeist. De deelnemers reikten stencils uit, waarin werd opgeroepen om de handtekeningenaktie tegen de wegaanleg te steunen.

Dit protest verliep zonder incident. Het sprak velen aan. De aktie tegen de bouw van de S-6 beroert vele zelen van onze gemeenschap. Er zal ook met dit enigszins late protest rekening moeten worden gehouden.