

Vergaderjaar 1997–1998

25 982

Tracévaststelling rijksweg 7, rondweg Sneek

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 24 april 1998

Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11, eerste lid, van de Tracéwet informeer ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), over het standpunt inzake de Tracéwetprocedure Rijksweg 7 bij Sneek.

1 Inleiding

Rijksweg 7 loopt van Zaanstad via Hoorn, de Afsluitdijk, Sneek, Joure, Heerenveen, Drachten, Groningen naar Nieuweschans; alwaar aansluiting wordt gevonden op het net van Bundesautobahnen in Duitsland onder andere richting Scandinavië.

Rijksweg 7 is in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen als een verbinding uit het hoofdwegennet, categorie overige verbindingen hoofdwegennet.

Het onderhavige standpunt richt zich op het gedeelte van Rijksweg 7 bij Sneek tussen het dorp Folsgare ten westen van Sneek en de Prinses Margrietunnel in Rijksweg 7 ten oosten van Sneek. Binnen het stedelijk gebied van Sneek is Rijksweg 7 een dubbelbaans wegverbinding met gesloten-verklaring (maximum toegestane snelheid is 80 km/uur). In dit gedeelte van het tracé bevinden zich over een afstand van ongeveer vier kilometer een zevental gelijkvloerse kruispunten voorzien van verkeersregelininstallaties; een beweegbare brug over de vaarweg Geeuw en een gelijkvloerse kruising met de spoorweg Sneek–Stavoren. Het betreffende gedeelte van Rijksweg 7 bij Sneek heeft een lengte van ongeveer 8 kilometer.

Op 4 maart 1994 heeft tussen een delegatie van het Kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN; de noordelijke provincies) beraad plaatsgevonden in het kader van het te voeren regionaal beleid.

Een onderdeel van de uitkomsten van dit beraad betreft de aanleg van een rondweg in Rijksweg 7 bij Sneek, ter verbetering van de (fysieke) bedrijfsomgeving (prioriteit A).

Omdat het (doorgaand) verkeer op Rijksweg 7 in Sneek nog door de stad geleid wordt over een binnenstedelijke rondweg werd bij Sneek de aanleg van een nieuwe rijksrondweg overeengekomen. Volgens een toenmalige raming vergde dit project een investering van 100 miljoen gulden; inclusief BTW en kosten van voorbereiding/toezicht (prijsspeil 1994). Tijdens het beraad is overeengekomen, dat het project met inachtneming van ruimtelijke en milieuhygiënische procedures zou worden gerealiseerd in het tijdvak 1994–2000, waarbij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de uitvoeringsplicht op zich heeft genomen en waarbij als financiering is vastgesteld:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat	50 miljoen (maximum)
Europees Fonds Regionale Ontwikkeling	10 miljoen
Integraal Structuur Plan	25 miljoen
Provincie/Gemeente	15 miljoen

Ten behoeve van de definitieve formele besluitvorming in het kader van de vermelde ruimtelijke en milieuhygiënische procedures heb ik een Tracéwet-procedure gestart, waarin de procedure van de Milieu-effectrapportage is geïntegreerd. Dit heeft geresulteerd in een trajectnota. Conform de Tracéwet-procedure heeft de trajectnota ter inzage gelegen en hebben de betrokken bestuursorganen en burgers kunnen reageren. De trajectnota is besproken in het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft geadviseerd over de bruikbaarheid van de trajectnota voor de besluitvorming.

2. Probleemanalyse

In het kader van de trajectnota is een probleemanalyse uitgevoerd waarbij de autonome ontwikkeling wordt geconfronteerd met de gewenste situatie. De gewenste situatie wordt afgeleid uit de beleidsdoelen zoals die zijn neergelegd in SVV-II, VINEX, NMP+, NMP2, het Natuurbeleidsplan, Structuurschema Groene Ruimte en verschillende provinciale beleidsplannen, zoals het Raamplan Vervoerregio Friesland en het Streekplan Provincie Friesland.

Ook is rekening gehouden met diverse relevante beleidsplannen van de gemeente Sneek, zoals de Ontwikkelingsvisie Sneek en Ruimtelijk Economische Structuurvisie Binnenstad Sneek.

Uit de probleemanalyse komt naar voren, dat door een toename van het autoverkeer van 80% in 2010 ten opzichte van 1990 de congestiekans op Rijksweg 7 in Sneek in het jaar 2010 zal zijn gestegen tot 15%. In het zomerseizoen loopt deze kans verder op tot maximaal 18% als gevolg van de drukke recreatieve scheepvaart door de genoemde beweegbare brug over de Geeuw in Rijksweg 7 door Sneek.

Het aantal letselongevallen op Rijksweg 7 in Sneek stijgt in 2010 met 50% ten opzichte van 1990.

Het aantal geluidgehinderden stijgt met 52% in 2010 ten opzichte van 1990. De geluidbelastingen op aanliggende woningen zullen met ruim 2 dB(A) toenemen in 2010 ten opzichte van 1990.

Als gevolg van de toegenomen congestiekans zal, met name op routes parallel aan Rijksweg 7 bij Sneek, de hoeveelheid sluipverkeer toenemen. De norm voor congestiekans uit het SVV-II is een maximale congestiekans van 5% in 2010.

De toename van de verkeersonveiligheid; de ontwikkeling van het aantal geluidgehinderden en toenemend sluipverkeer op delen van het onderliggend wegennet zijn niet overeenkomstig het vigerend beleid.

De geluidbelastingen op de aanliggende woningen liggen (ver) boven de daarvoor wettelijk vastgestelde voorkeursgrenswaarden. (Wet Geluidhinder)

3. Onderzochte alternatieven en varianten

In de trajectnota zijn verschillende alternatieven uitgewerkt (zie bijlage1 kaartje)¹.

- NUL- alternatief:** geen infrastructurele aanpassingen aan Rijksweg 7 bij Sneek; wel rekening houden met beleidsmaatregelen conform SVV-II. Er zijn geen kosten aan verbonden.
- OP- alternatief:** Rijksweg 7 door Sneek blijft bestaan uit 2x2 rijstroken; de ontwerpsnelheid wordt 100 km/uur. Twee wijkaansluitingen op de weg vervallen. Vijf gelijkvloerse kruispunten worden gewijzigd in vier ongelijkvloerse aansluitingen. De brug over de Geeuw krijgt een tweede beweegbaar deel; waardoor de brug minder stagnatie geeft. Kosten bedragen 75 miljoen gulden.
- OP-sdg:** Er worden twee nieuwe rijstroken aangelegd aan weerszijden van Rijksweg 7 door Sneek, waardoor het doorgaande verkeer van het stadsverkeer wordt gescheiden. De ontwerpsnelheid wordt 80 km/uur voor het doorgaande verkeer. Er is geen uitwisseling mogelijk tussen het doorgaande verkeer op de beide nieuwe rijstroken en het lokale verkeer. Naast de bestaande brug over de Geeuw worden twee nieuwe bruggen in de nieuwe rijstroken gelegd. Deze bruggen alsmede de bestaande brug daar tussenin krijgen allen een tweede beweegbaar deel. De kosten bedragen 106 miljoen gulden.
- OP-ro:** De gemeente legt aan de oostzijde van Sneek het ontbrekende deel van de stadsrondweg aan. Het doorgaande verkeer in oost-west richting wordt hierover in principe geleid (langs de noordkant van de stad). Het doorgaande verkeer in west-oost richting wordt d.m.v. een flyover op de plaats van de huidige zuidelijke rijbaan van Rijksweg 7 door Sneek langs de zuidkant geleid. De bestaande noordelijke rijbaan van Rijksweg 7 door Sneek blijft beschikbaar voor lokaal verkeer in twee rijrichtingen (op 2 rijstroken). De ontwerpsnelheid voor het doorgaand verkeer bedraagt 80 km/uur. Aan beide zijden van de stad blijven de kruispunten gelijkvloers. De brug over de Geeuw wordt aangepast. Op diverse plaatsen langs de stadsrondweg ten oosten en noorden van de stad worden doorgaand- en plaatselijk verkeer fysiek van elkaar gescheiden. De kosten bedragen 70 miljoen gulden (dit is exclusief de gemeentelijke kosten voor de stadsrondweg Oost).

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

ZOM- alternatief:	<p>Doorgaand verkeer wordt omgeleid via een nieuwe autosnelweg ten zuiden van Sneek. De ontwerp-snelheid bedraagt 120 km/uur. In deze omleiding komt een beweegbare brug over de Geeuw. Tussen de nieuwe Rijksweg 7 ten zuiden van Sneek en het onderliggende wegennet is uitwisseling van verkeer mogelijk d.m.v. drie ongelijkvloerse aansluitingen (ter weerszijden van de stad en ter plaatse van de Lemmerweg). De lengte van het nieuwe tracé bedraagt 8,7 kilometer. Het gedeelte van de bestaande A7 tussen Fols gare en Sneek-west wordt verwijderd. De kosten bedragen 152 miljoen gulden.</p>
NOM- alternatief:	<p>Doorgaand verkeer wordt omgeleid via een nieuwe autosnelweg ten noorden van Sneek. In deze omleiding bevindt zich een aquaduct om de Houkesloot te kruisen ten oosten van de stad. De ontwerpsnelheid bedraagt 120 km/uur. Tussen de nieuwe Rijksweg 7 ten noorden van Sneek en het onderliggend wegennet is uitwisseling van verkeer mogelijk d.m.v. vier ongelijkvloerse aansluitingen (ter weerszijden van de stad; bij de Groenedijk ten oosten van de stad en ten noorden bij de weg naar Leeuwarden). De lengte van het nieuwe tracé bedraagt 12,5 kilometer. Diverse ondergeschikte vaarwegen ten oosten, noorden en westen van de stad worden gekruist door een vaste brug. Over de spoorlijn Sneek-Leeuwarden wordt een viadukt gerealiseerd. De kosten bedragen 412 miljoen gulden.</p>
COMBI- alternatief:	<p>De bestaande Rijksweg 7 door Sneek wordt aangepast tussen de aansluiting aan de oostzijde van de stad en de brug over de Geeuw. Vanaf de Geeuw tot aan de A7 ter hoogte van Fols gare komt een nieuwe autosnelweg. Er is sprake van een combinatie van het OP- en ZOM- alternatief. De ontwerpsnelheid bedraagt deels 100 en deels 120 km/uur. In dit alternatief bevindt zich een nieuwe (hogere) brug over de Geeuw voorzien van twee beweegbare gedeelten. Het gedeelte van de bestaande weg tussen de Geeuw en Sneek-west wordt afgewaardeerd; deels mogelijk verwijderd. Het gedeelte van de bestaande A7 tussen Fols gare en Sneek-west wordt verwijderd. Twee wijkaansluitingen alsmede de aansluiting van de weg Sneek-IJlst op Rijksweg 7 door Sneek vervallen. Aan weerszijden van de stad en ter hoogte van het bestaande kruispunt Rijksweg 7/Lemmerweg worden ongelijkvloerse aansluitingen gerealiseerd. De kosten bedragen 104 miljoen gulden.</p>

4. Standpunt

De Commissie-m.e.r. heeft geadviseerd over het Milieu-effectrapport en geoordeeld, dat dit een goed beeld geeft van de verschillen op hoofdlijnen in de milieugevolgen tussen de alternatieven.

Het OVI is van mening, dat indien er uitsluitend wordt gekozen voor een verkeerskundige oplossing, men dan voor het ZOM-alternatief zou moeten kiezen. Maar de enige rechtvaardigingsgrond om dat te doen is, indien er een substantiële hoeveelheid verkeer zou overgaan van de bestaande verbinding naar het nieuwe tracé.

Dat is waarschijnlijk niet het geval; daarom dient vanuit het netwerk van hoofdwegen te worden gekozen voor een suboptimale oplossing. Dit zou een keuze voor het COMBI-alternatief betekenen.

Daarbij tekent het OVI nog het volgende aan: Als – gezien de verschillende belangen – alle verantwoordelijke partijen m.b.t. de méérkosten van een aquaduct in de Geeuw bij het COMBI-alternatief, een onderling goed investeringsplaatje kunnen afspreken, dat dán ware te kiezen voor het COMBI-alternatief met een aquaduct onder de Geeuw.

De provincie Friesland en de gemeente Sneek hebben te kennen gegeven dat hun voorkeur uitgaat naar het Zuidelijk Omleidingsalternatief (ZOM) met een aquaduct onder de Geeuw.

4.1 Standpunt

Voor Rijksweg 7 bij Sneek acht ik de volgende maatregelen gewenst:

- Wijziging van de bestaande situatie inzake Rijksweg 7 Sneek door realisering van het COMBI-alternatief.
- Een nieuwe beweegbare brug over de Geeuw in het COMBI-alternatief, voorzien van een tweetal beweegbare gedeelten.

4.2 Overwegingen

Ik heb gekozen voor het COMBI-alternatief omdat dit alternatief ten opzichte van de andere alternatieven het beste probleemoplossend vermogen heeft.

De hieronder genoemde overwegingen liggen aan mijn keuze ten grondslag:

- Bij het COMBI-alternatief wordt de congestiekans teruggebracht tot 3,5%.
- De toekomstvastheid van het COMBI-alternatief is vrij groot. In 2010 is er nog sprake van een verkeerskundige restcapaciteit van 35%.
- Het COMBI-alternatief is relatief het gunstigst voor de verkeersveiligheid (er van uitgaande dat, na aanleg van het COMBI-alternatief het westelijk gedeelte van de rondweg bij Sneek wordt afgewaardeerd).
- Bij het COMBI-alternatief is er sprake van de laagste belastinggraad van de Geeuwbrug.
- De kosteneffectiviteit is bij het COMBI-alternatief relatief het grootst.
- Bij het COMBI-alternatief is er sprake van een optimale ontsluiting van het bedrijfengebied de Hemmen.

4.3 Financiën

De kosten verbonden aan de uitbreiding van de verkeerskundige capaciteit van Rijksweg 7 bij Sneek in de vorm van een COMBI-alternatief inclusief een nieuwe beweegbare brug over de Geeuw welke is voorzien van twee beweegbare gedeelten bedragen ca. 104 miljoen gulden inclusief BTW, prijspeil 1996 (deze kosten sluiten goed aan op de in 1994 tussen het Kabinet en het SNN gemaakte afspraken).

4.4 Omgevingskwaliteit

Ten aanzien van de geluidsbelasting biedt de gekozen oplossing een belangrijke verbetering ten opzichte van het NUL-alternatief. Middels het nemen van geluidsbeperkende maatregelen zal dit teruggebracht worden tot de wettelijke normen, met zo weinig mogelijk hogere waarden. Waarbij de aanpak aan de bron voorkeur geniet. Daarbij zal bezien worden in hoeverre de toepassing van de laatst ontwikkelde geluidsreducerende wegdektypen een doeltreffende en doelmatige maatregel is.

4.5 Verdere procedure

Gelet op de Tracéwet dient een standpunt te worden uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit (OTB). Ik hoop dit OTB in september 1998 vast te stellen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink