
Colofon

Dit document is het resultaat van een samenwerking tussen:

Provincie Fryslân

Rijkswaterstaat Dir. Noord-Nederland

Gemeente Sneek

Gemeente Wymbritseradiel

Inhoudsopgave

1.	Trajectnota/milieu-effectrapport en standpunt	4
1.1.	Inleiding	4
1.2.	Trajectnota/milieu-effectrapport	4
1.3.	Standpunt	5
1.4.	Inspraak op het OTB	6
2.	Beschrijving ontwerp infrastructuur	7
2.1.	Algemeen	7
2.2.	Wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van trajectnota/milieu-effectrapport en het standpunt	8
2.3.	Het wegontwerp	9
2.3.1.	Verkeerskundige onderbouwing	9
2.3.2.	Horizontaal alignement	11
2.3.3.	Verticaal alignement	12
2.4.	Waterhuishouding	13
2.5.	Kabels en leidingen	13
2.6.	Ruimtebeslag/te amoveren woningen	13
2.7.	Archeologie	13
3.	Geluidhinder	14
3.1.	Geluidhindersituatie en de procedure	14
3.2.	Uitgangspunten/motivatie	15
3.3.	Overschrijding grenswaarden	18
4.	Landschaps- en compensatieplan	20
4.1.	Inleiding	20
4.2.	Landschappelijke inpassing	20
4.3.	Mitigatie en compensatie	23
4.4.	Overige milieu-aspecten	25
5.	Besluitvormingsprocedure	28
	Bijlagen tracébesluit Rijksweg 7 Sneek	
1.	Standpunt	
2.	Brief 29 september 2000	
3.	Brief 27 november 2000	
4a.	Inspraakreacties en commentaar op het OTB	
4b.	Adviezen en commentaar op het OTB	
5.	Ontwerp Infrastructuur	
6.	Procedure Wet Geluidshinder	
7.	Akoestisch onderzoek	



1. Trajectnota/ milieu- effectrapport en standpunt

1.1. Inleiding

Ter voorbereiding van dit tracébesluit is de Trajectnota/het milieu-effectrapport Rijksweg 7 Sneek opgesteld en gepubliceerd. Daarin zijn voor het planjaar 2010, naast het Nulalternatief, acht alternatieven uitgewerkt, te weten het optimalisatiealternatief Stadsrondweg-Zuid, het optimalisatiealternatief Stadsrondweg-Zuid-speciaal doelgroepenalternatief, het optimalisatiealternatief Stadsrondweg-Oost, het zuidelijk omleidingsalternatief, het noordelijk omleidingsalternatief, het combinatiealternatief, het waterstadalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief.

Mede op basis van de Trajectnota/het milieu-effectrapport Rijksweg 7 Sneek heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mede gelet op de ontvangen inspraakreacties en adviezen, op 24 april 1998 haar Standpunt Rijksweg 7 Sneek bekend gemaakt.

Dit standpunt houdt in: het realiseren van het combinatiealternatief, met een nieuwe brug over de Geeuw. De ontwerpsnelheid bedraagt deels 100 en deels 120 km/uur.

Nadat het standpunt was genomen, is een nadere studie verricht. Deze nadere studie heeft geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Deze wijzigingen worden in hoofdstuk 2 (paragraaf 2.2) beschreven.

1.2. Trajectnota/milieu-effectrapport

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de Rijksweg 7 aangegeven als onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. Bij Sneek maakt de Rijksweg 7 als de Stadsrondweg-Zuid (SRZ) ook deel uit van de stedelijke hoofdverkeersstructuur. Daardoor heeft de Rijksweg 7/SRZ een doorgaande functie voor het (lange afstands)verkeer en een verdeel- en verzamel-functie voor het verkeer van en naar Sneek en het verkeer binnen Sneek.

De kern van de problematiek vormt de toename van de congestiekans en de geluidhinder. Dit is een gevolg van de zeven gelijkvloerse kruispunten met verkeerslichten in de SRZ, de beweegbare brug over de belangrijke recreatieve vaarweg Geeuw en de korte afstand tussen de SRZ en de er langs gelegen stedelijke bebouwing.

Uit de probleemanalyse die in het kader van de Trajectnota/het milieu-effectrapport (TN/MER) is uitgevoerd, is het volgende naar voren gekomen:

- het autoverkeer op de Rijksweg 7 neemt in 2010 ten opzichte van 1990 met 60 tot 80% toe, waardoor de congestiekans stijgt tot circa 15%;
- de congestiekans neemt in de zomerperiode ten gevolge van het drukke scheepvaartverkeer op de Geeuw toe tot circa 18%;
- door de toename van het verkeer neemt het aantal letselongevallen in 2010 ten opzichte van 1990 met circa 50% toe;
- het aantal geluidsgehinderden stijgt in 2010 ten opzichte van 1990 met circa 52%;

- de geluidsbelasting op de gevel van de aanliggende woningen neemt circa 2 dB(A) toe;
- door de toenemende congestiekans neemt het sluipverkeer op de parallel aan de Rijksweg 7 liggende routes toe.

Voor het planjaar 2010, met een doorkijk naar 2020, zijn in de TN/MER, naast het nulalternatief, drie alternatieven uitgewerkt die uitgaan van optimalisatie van de SRZ, twee omleidingsalternatieven, een combinatiealternatief, een zogenaamd waterstadalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief.

1.3. Standpunt

De Trajectnota/het milieueffectrapport Rijksweg 7 Sneek heeft conform de in de wet voorgeschreven wijze gedurende de periode 7 oktober tot en met 2 december 1997 op verschillende locaties in de regio ter inzage gelegen. In totaal zijn 40 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Op 11 en 12 november 1997 hebben in Sneek openbare hoorzittingen plaatsgevonden. Tijdens die zittingen hebben 9 sprekers mondeling hun visie op de TN/MER toegelicht. De Commissie milieueffectrapportage heeft op 20 januari 1998 haar toetsingsadvies uitgebracht. Op 11 maart 1998 is het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) verschenen.

Op 24 april 1998 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, haar standpunt inzake de Rijksweg 7 Sneek bekend gemaakt (bijlage 1). Dit standpunt houdt in dat -mede gelet op de ontvangen inspraakreacties en adviezen- wordt gekozen voor het realiseren van het combinatiealternatief, met een nieuwe brug over de Geeuw. De ontwerpsnelheid bedraagt deels 100 en deels 120 km/uur.

Nadat het standpunt bekend was gemaakt, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in de brief van Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland d.d. 29 september 2000 (bijlage 2) geconstateerd dat de projectkosten voor het realiseren van het combinatiealternatief hoger zijn dan verwacht en dat een versobering noodzakelijk is om op het taakstellend budget conform het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, uit te komen.

Conform deze brief heeft dit geleid tot een versoberd combinatiealternatief. Dit versoberde combinatiealternatief heeft de volgende kenmerken:

- autoweg 2x2 rijstroken;
- ontwerpsnelheid 80 km/uur;
- brug over de Geeuw met één beweegbaar deel;
- drie aansluitingen met Sneek, te weten: ter plaatse van de Bolswarderweg, Oppenhuizerweg en Lemmerweg; geen directe verbindingen tussen woonwijken Tinga, Duinterpden, Lemmerweg Oost en Lemmerweg West met de Rijksweg 7 en onderling;
- gelijkvloerse oversteken fietsverkeer ter plaatse van op- en afritten Lemmerweg;
- afsluiting Alde Himdyk.

Vanuit de regio waren er wensen voor een andere invulling van de versobering. Naar aanleiding daarvan zijn met de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, T. Netelenbos, nadere afspraken gemaakt over een door de regio te ontwikkelen plan, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de eisen vanuit het Rijk (versobering), als de wensen en uitgangspunten van de regio (aquaduct en betere ontsluiting woonwijken). Deze afspraken zijn bevestigd in de brief d.d. 27 november 2000 (bijlage 3) en daarmee uitgangspunt voor dit tracébesluit.

Op basis daarvan is in 2002 een combinatiealternatief ontwikkeld, zoals verwoord in de nota "Met de A van Alstubleift, Voorstel voor de Aanpassing van de A7" bij Sneek d.d. november 2002. Deze nota is door middel van een open planproces tot stand gekomen. Uitgebreid is overleg gevoerd met bewoners en belangengroeperingen. Tevens is met partijen (inwoners en bedrijven) die mogelijk ernstige schade ondervinden als gevolg van het project individueel overleg gevoerd.

Voorts heeft de provincie een eigen inspraakronde, ter toetsing van het draagvlak, ingelast. Daaruit is gebleken dat het combinatiealternatief een breed draagvlak heeft, zowel bij de regionale bestuurders als bij de samenleving. De regio heeft vervolgens begin 2003 via de gemeenteraden en Provinciale Staten een standpunt ingenomen. Op basis daarvan is gestart met het opstellen van het tracébesluit.

Het onderhavige tracébesluit heeft betrekking op dit combinatiealternatief.

Het voorgaande is op de volgende pagina schematisch weergegeven.

1.4. Inspraak op het OTB

Inspraak op het OTB heeft plaatsgevonden van 29 maart t/m 24 mei 2004.

In bijlage 4a zijn de inspraakreacties op het OTB weergegeven en voorzien van een reactie van het Bevoegd Gezag.

In bijlage 4b zijn de adviezen van de andere overheden weergegeven en eveneens voorzien van een reactie van het Bevoegd Gezag.

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot wijziging van het plan.

Tervisielegging trajectnota/milieu-effectrapport	najaar 1997
Standpunt Minister	24 april 1998
Brief Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland namens Minister ten aanzien van versobering	29 september 2000
Brief Minister bevestiging afspraken met regio	27 november 2000
Uitwerking afspraken, resulterend in het combinatiealternatief zoals verwoord in de nota "Met de A van Alstublieft Voorstel voor de aanpassing van de A7"	november 2002
Toetsing draagvlak	najaar 2002
Standpunt regio	begin 2003
Opstellen tracébesluit	2003 - 2004

2.



Beschrijving ontwerp infrastructuur

2.1. Algemeen

Het tracébesluit Rijksweg 7 Sneek voorziet zowel in het nemen van een aantal maatregelen aan het bestaande tracé van de Rijksweg 7 tussen km 0.000 (ter hoogte van het Stadspark) en km 3.070 (direct ten oosten van de Geeuw), als de aanleg van een nieuwe kortsluitende verbinding welke om het bestaande bedrijventerrein Hemmen A7 heen loopt en in Sneek direct ten oosten van de Geeuw (km 3.070) en in de richting van Bolsward ter hoogte van de Folsgare (km 6.900) op de Rijksweg 7 aansluit. Het wegontwerp gaat conform de uitgangspunten uit van een 2x2 ongelijkvloerse autoweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.

Het project is onderverdeeld 4 deelprojecten, te weten:

- Trajectdeel Rijksweg 7 (richting Joure)-Woudvaart
Aanleg ongelijkvloerse aansluiting Rijksweg 7 / Oppenhuizerweg/Stadsrondweg Oost.
- Trajectdeel Woudvaart-Geeuw
Reconstructie Rijksweg 7 vanaf de kruising met de Woudvaart tot de kruising met de Geeuw, reconstructie aansluiting Rijksweg 7/Lemmerweg, aanleg viaducten Tinga/Lemmerweg West en Duinterpen/Lemmerweg Oost, aanleg halve aansluiting Akkerwinde en aanleg nieuwe stedelijke verbindingsweg tussen de nieuwe halve aansluiting Akkerwinde en de Lemmerweg.
- Trajectdeel Geeuw-Rijksweg 7 (richting Bolsward)
Aanleg nieuw tracé ten zuiden en zuidwesten van het bedrijventerrein Hemmen A7, met een ongelijkvloerse aansluiting op de State-as.

- Aquaduct Geeuw

Aanleg aquaduct Geeuw, inclusief aanleg onderdoorgang spoorlijn Sneek-Stavoren, Zuidwesthoekweg en twee fietsverbindingen en reconstructie aansluiting Zuidwesthoekweg/voormalige Rijksweg 7 en omleiding Alde Himdyk.

De algemene uitgangspunten voor het technisch wegontwerp zijn in bijlage 5 opgenomen. De kaarten 2 t/m 8 geven een totaaloverzicht van het uitgewerkte tracé op schaal 1: 2500. Op deze kaarten is de begrenzing van de ruimte aangegeven die nodig is voor de realisering van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek. Op de kaarten 9 en 10 zijn de lengteprofielen weergegeven. Op bijgevoegde afbeelding is het totale plan inclusief straatnamen en dergelijke weergegeven.

Verkeersprognoses

In de Trajectnota/het milieu-effectrapport Rijksweg 7 Sneek is de verkeersproblematiek met het voor Sneek ontwikkelde statische verkeersmodel voor de situaties 1990 en 2010 geanalyseerd. De met het verkeersmodel berekende verkeersprognoses zijn ook gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Ten behoeve van de nieuwe studie en het daarop gebaseerde tracébesluit is het verkeersmodel geactualiseerd, zowel voor de basissituatie (2000) als voor de toekomstige situatie (planjaar 2020). Rekening is gehouden met de vigerende ruimtelijke plannen en de daaruit voortkomende socio-economische gegevens. Het geactualiseerde verkeersmodel betreft zowel de avond- als de ochtendspits. Voor het akoestisch onderzoek zijn de modelgegevens nader gedetailleerd ten aanzien van het vrachtverkeer en omgezet naar etmaal- en dag- en nachtperioden. De resultaten van de verkeersmo-

delberekeningen zijn zowel gebruikt voor het in beeld brengen van de verkeersproblematiek als voor het ontwikkelen en toetsen van de maatregelen. Daarbij is specifiek gebruik gemaakt van een voor de Rijksweg 7 ontwikkeld dynamisch verkeersmodel. Daar er opnieuw tellingen zijn uitgevoerd, bestond de mogelijkheid om de in 1997 gedane prognoses te toetsen aan de werkelijke ontwikkelingen. Uit deze toets blijkt dat de feitelijke situatie de toenmalige verwachtingen bevestigt.

Alvorens verder wordt ingegaan op de beschrijving van het ontwerp, worden in de volgende paragraaf de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de TN/MER en het standpunt behandeld.

2.2. Wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van trajectnota/milieu-effectrapport en het standpunt

Het in het standpunt van 24 april 1998 gekozen combinatiealternatief is mede op basis van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (vastgesteld in de brief van de Minister d.d. 27 november 2000), nader uitgewerkt in de nota "Met de A van Alstublieft, Voorstel voor de Aanpassing van de A7 bij Sneek" d.d. november 2002. In het volgende worden de wijzigingen weergegeven.

In het onderstaande overzicht zijn de verschillen tussen het standpunt van de Minister, het versoberingsalternatief conform de brief van de Minister d.d. 29 september 2000 en het combinatiealternatief conform het plan zoals in 2002 is ontwikkeld, weergegeven.

Een vergelijking van het plan waarop het tracébesluit betrekking heeft met het alternatief conform het standpunt levert het volgende beeld op.

In het plan conform het tracébesluit (nieuw plan) scoort het thema verkeer en vervoer beter omdat er sprake is van zowel een verbeterde afwikkeling op de Rijksweg 7 als een verbeterde bereikbaarheid van aanliggende woonwijken en bedrijventerreinen. Ook verbetert de verkeersveiligheid door de aanleg van het aquaduct. De fietsers kunnen gebruik blijven maken van de aanwezige tunnels. Voorts wordt er een tunnel in de hooggelegen Lemmerweg voor het fietsverkeer aangelegd. Per saldo ontstaat er een verbetering voor het fietsverkeer, zowel voor wat betreft de structuur als de kwaliteit.

De aanleg van het aquaduct heeft een beperkt negatieve invloed op bodem en water. Daardoor scoort dit thema in het nieuwe plan enigszins slechter. De negatieve effecten zijn beperkt vanwege het feit dat er gelet op de bodemsituatie nauwelijks verstoring optreedt van de grondwaterstromen.

Het nieuwe plan scoort beter voor het thema lucht, geluid en externe veiligheid. De lage ligging van de

Onderwerp	Standpunt Minister	Versobering conform brief Minister september 2000	Tracébesluit
<i>Ontwerpsnelheid</i>	120/100 km/uur	80 km/uur	80 km/uur
<i>Geluid</i>	Schermen op meerdere locaties	Niet voorzien in schermen	Geen schermen
<i>Fietsverkeer Lemmerweg</i>	Ongelijkvloers	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
<i>Alde Himdyk</i>	Tunnel voor personen-auto's	Afgesloten	Viaduct voor alle verkeer ter plaatse van het aquaduct
<i>Lemmerweg t.h.v. aansluiting Rijksweg 7</i>	Laag	Laag	Hoog
<i>Rijksweg 7 ter plaatse van Lemmerweg</i>	Hoog	Hoog	Laag
<i>Kruising Geeuw</i>	Hooggelegen 2-klapsbrug	Hooggelegen 1-klapsbrug	Aquaduct
<i>Omlegging De Hemmen-A7</i>	Hooggelegen	Hooggelegen	Laaggelegen
<i>Halve aansluiting bedrijventerrein Woudvaart</i>	Niet	Niet	Wel
<i>Directe autoverbinding tussen woonwijken</i>	Geen	Geen	Twee
<i>Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)</i>	Niet	Niet	Wel, aanvullende maatregelen ter voorkoming van vrachtverkeer door de woonwijk Tinga

Thema, conform trajectnota/MER	Combinatiealternatief conform standpunt	Plan tracébesluit
Verkeer en vervoer	0	++
Bodem en water	0	-/0
Lucht, geluid, externe veiligheid	0	+ / ++
Flora, fauna en ecosystemen	0	0 / +
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	0	+
Economie	0	+
Ruimtebeslag, landbouw en recreatie	0	+

Rijksweg 7 en het aquaduct en de toepassing van stil asfalt (met een gelijkwaardig effect als dubbellaags ZOAB) hebben een duidelijk positieve invloed op het geluid.

Het aquaduct maakt het mogelijk de stad Sneek in ecologisch opzicht beter te verbinden met het buitengebied. Langs de Geeuw wordt een ecologische verbinding gerealiseerd. Daarmee scoort het nieuwe plan ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief voor het thema flora, fauna en ecosystemen iets beter.

Het nieuwe plan scoort beter dan het oorspronkelijke alternatief voor het thema landschap, cultuurhistorie en archeologie. Dit vanwege de lage ligging van de Rijksweg 7 en de aanleg van een aquaduct in plaats van een hoge brug.

Het thema economie scoort tengevolge van een verbetering van de reistijd in het nieuwe plan beter dan in het oorspronkelijke alternatief. Deze verbetering wordt vooral gerealiseerd door het aquaduct, waardoor in de zomer niet meer sprake zal zijn van filevorming. Daarnaast is een belangrijke economische sector in Fryslân het toerisme. Door het aquaduct Geeuw als onderdeel van het Fries Merenproject krijgt deze sector een aanzienlijke impuls.

Voor de recreatievaart leidt het aquaduct tot een duidelijke verbetering. Daarmee scoort het thema ruimtebeslag, landbouw en recreatie in het nieuwe plan beter dan in het oorspronkelijke alternatief. Dit wordt versterkt doordat het nieuwe plan ten opzichte van het oorspronkelijke alternatief uitgaat van een krappere tracering en dimensionering en een lage ligging (op maaiveld) zowel ter plaatse van de kruising met de Lemmerweg als bij de omlegging van het bedrijventerrein Hemmen A7, met daardoor een betere score voor het onderdeel ruimtebeslag.

Per saldo zijn de effecten positief.

Mede ten aanzien van de wijzigingen is het plan getoetst conform de Flora- en Faunawet, is een

watertoets uitgevoerd en is archeologisch onderzoek verricht. De resultaten vormen mede de basis voor het tracébesluit.

2.3. Het wegontwerp

In het navolgende wordt in paragraaf 2.3.1 ingegaan op de verkeerskundige onderbouwing van het wegontwerp. Het horizontaal alignement en het verticaal alignement worden achtereenvolgens beschreven in de paragrafen 2.3.2 en 2.3.3.

2.3.1. Verkeerskundige onderbouwing

Deeltraject 1: Trajectdeel Rijksweg 7 (richting Joure)-Woudvaart

De nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van het onderliggende wegennet (Oppenhuizerweg, Stadsrondweg Oost en Lorentzstraat) op Rijksweg 7 is ontworpen om een betere afwikkeling van het verkeer op de Rijksweg 7 te bewerkstelligen. Daarnaast zorgt het ontwerp voor een betere bereikbaarheid van het oostelijk deel van Sneek inclusief het bedrijventerrein Houkesloot. Aan de noordzijde vindt uitwisseling van de Rijksweg 7 met de Oppenhuizerweg, Stadsrondweg Oost en Lorentzstraat plaats via een 2-strooksrotonde. Het ontwerp voorziet tevens in een ontsluiting van het Stadspark, welke aan de zuidzijde via een nieuwe rotonde aansluit op de op- en afritten van de Rijksweg 7. De bestaande fietsroutes langs de Lorentzstraat, Oppenhuizerweg en Stadsrondweg Oost worden via gelijkvloerse fietsoversteken die zijn gelegen direct langs de rotonde, onderling op een zowel sociaal als verkeersveilige manier met elkaar verbonden.

Deeltraject 2: Trajectdeel Woudvaart-Geeuw

Om de verkeersafwikkeling op dit trajectdeel ook in de toekomst te kunnen waarborgen, wordt op dit deel voorzien in een volledige ongelijkvloerse aansluiting ter plaatse van de Lemmerweg in combinatie met een halve aansluiting Akkerwinde. De huidige gelijk-

vloerse aansluitingen ter plaatse van de Molenkrite/Westhemstraat, de Lemmerweg en Akkerwinde komen te vervallen. De Rijksweg 7 wordt over dit deel gereconstrueerd, waarbij de rijstrookbreedte wordt aangepast aan het uitgangspunt van 8.60 m per rijbaan.

Uit analyses is gebleken dat slechts één aansluiting voor dit deel van Sneek op de Rijksweg 7 (via de Lemmerweg), gelet op de onderliggende ontsluitingsstructuur, te kwetsbaar is. Dit zowel ten aanzien van de verkeerscongestie op de Lemmerweg met kans op terugslag op de Rijksweg 7, als bij calamiteiten. Voorts blijft bij één aansluiting via de Lemmerweg het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein Woudvaart door de woonwijk Lemmerweg Oost gaan.

Een volledige aansluiting Akkerwinde is, gelet op de korte afstand tot de aansluiting Lemmerweg, niet mogelijk. Vandaar dat gekozen is voor een halve aansluiting, in combinatie met de zogenaamde Verbindingsweg, gelegen aan de noordzijde van de Rijksweg 7, tussen de volledige aansluiting Lemmerweg en de halve aansluiting Akkerwinde. De halve aansluiting Akkerwinde en de Verbindingsweg zorgen er voor dat de woonwijken Lemmerweg Oost en Duinterpen en het bedrijventerrein Woudvaart zo direct mogelijk op de Rijksweg 7 zijn aangesloten. Dit voorkomt sluipverkeer door de woonwijk Lemmerweg Oost van zowel (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein Woudvaart, als verkeer vanuit Duinterpen richting het centrum van Sneek. Ook blijven de woonwijken Duinterpen en Lemmerweg Oost via een directe autoverbinding (viaduct Akkerwinde) voor het autoverkeer onderling bereikbaar. Het fietsverkeer blijft gebruik maken van de huidige fietstunnel.

De woonwijken Tinga en Lemmerweg West verliezen hun directe aansluiting op de Rijksweg 7. Een ongelijkvloerse aansluiting voor deze woonwijken is, gelet op de beperkt aanwezige ruimte, niet mogelijk. Wel blijven deze wijken onderling direct met elkaar verbonden voor zowel de auto (via het aan te leggen viaduct Molenkrite) als de fiets/voetganger via de huidige fietstunnel.

Ter plaatse van de aansluiting Lemmerweg wordt voor het fietsverkeer de huidige fietstunnel zodanig aangepast dat het fietsverkeer ter plaatse van de Lemmerweg de Rijksweg 7 ongelijkvloers kan blijven kruisen.

Parallel aan de noordzijde van de Rijksweg 7 wordt voor het fietsverkeer tussen de woonwijken Lemmerweg West en Lemmerweg Oost voorzien in een ongelijkvloerse fietskruising met de Lemmerweg. Aan de zuidzijde wordt het verlies van de directe volledige aansluiting van zowel Tinga als Duinterpen op

de Rijksweg 7 gecompenseerd door de aansluiting van deze wijken door middel van een rotonde op de Lemmerweg.

Deeltraject 3: Trajectdeel Geeuw-Rijksweg 7 (richting Bolsward)

Dit trajectdeel bestaat uit een nieuw aan te leggen gedeelte van de Rijksweg 7. Hiervoor is gekozen omdat ten opzichte van een optimaliseringsalternatief via de huidige Rijksweg 7 sprake is van een betere oplossing voor de afwikkeling van het regionale en lokale verkeer. Daarnaast leidt de omgelegde Rijksweg 7 tot een duidelijke afname van het aantal geluidsgehinderden.

Door de aanleg van een nieuwe aansluiting, in combinatie met de aanleg van de State-as, worden het westelijk deel van Sneek, IJlst en het bedrijventerrein Hemmen A7 direct op de Rijksweg 7 aangesloten. De verbinding via de Alde Hemdyk blijft via een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Zuidwesthoekweg mogelijk.

Deeltraject 4: Aquaduct Geeuw

Voor de bouw van de huidige Geeuwbrug is destijds de Geeuw in oostelijke richting opgeschoven. De westelijke loop van de Geeuw is destijds afgesloten. Het Geeuwaquaduct wordt gebouwd in de westelijke loop van de Geeuw, waarmee deze weer wordt geopend. De oostelijke loop wordt afgesloten. Hierdoor ontstaan vanuit waterhuishoudkundig oogpunt geen nadelige gevolgen. Tijdens de bouw zal gedurende de winterperiode de vaarweg niet gebruikt kunnen worden door de scheepvaart. Dit is afgestemd met de betreffende vaarwegbeheerder, de provincie Fryslân. Door de bouw van het aquaduct Geeuw wordt de congestie ten gevolge van de brugopeningen opgelost. Tevens worden de spoorweg Stavoren-Sneek en de Zuidwesthoekweg ongelijkvloers gekruist. De directe aansluiting van de Zuidwesthoekweg komt te vervallen. Een directe aansluiting is op dit punt niet mogelijk gelet op de ligging van het aquaduct en niet wenselijk gelet op de noodzaak tot vermindering van het aantal aansluitingen. Een directe aansluiting is ook niet noodzakelijk omdat door het gekozen ontwerp de ontsluiting van IJlst en het achterland op de Rijksweg 7 (in zowel de richting Bolsward als Joure) wordt verbeterd door de obstakel- en conflictvrije afwikkeling van het verkeer. IJlst en het achterland worden via de route Zuidwesthoekweg-huidige Rijksweg 7-Tingieterstraat, State-as aangesloten op de nieuwe aansluiting Rijksweg 7-State-as.

2.3.2. Horizontaal alignement (verloop van de weg)

Deelproject 1: Trajectdeel Rijksweg 7 (richting Joure)-Woudvaart

Komend vanuit Joure volgt het tracé van de Rijksweg 7 het huidige verloop van de Rijksweg om vervolgens ter hoogte van km 0.350 in westelijke richting af te buigen van het bestaande tracé van Rijksweg 7 en ter hoogte van km 1.100 weer aan te sluiten op het huidige tracé van Rijksweg 7 (Stadsrondweg Zuid) door Sneek. De maximale horizontale verschuiving van de as van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 ten opzichte van de as van het huidige tracé van Rijksweg 7 bedraagt 170 m. Deze verschuiving in zuidelijke richting is noodzakelijk om de noordelijke toe- en afrit van de ongelijkvloerse aansluiting, welke is vormgegeven als halfklaverbladoplossing, in te passen en aan te sluiten op de nieuw aan te leggen rotonde ter plaatse van het kruispunt van de Oppenhuizerweg met de Stadsrondweg Oost. In verband met het in- en uitvoegend verkeer met betrekking tot de relatief dicht bij de oprit van de Stadsrondweg Oost gelegen halve aansluiting Akkerwinde, is een weefvak aan de noordzijde van de Rijksweg 7 Sneek noodzakelijk. Op de Woudvaartbrug is daartoe aanpassing van het aantal rijstroken noodzakelijk, waarbij het huidige fietspad wordt benut als weefvak. Voor het fietsverkeer wordt voorzien in een aparte fietsbrug, direct gelegen langs de noordzijde van de Woudvaartbrug.

Deelproject 2: Trajectdeel Woudvaart-Geeuw

Binnen deelproject 2, tussen de Woudvaart en de Geeuw, volgt het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 grotendeels het huidige tracé van Rijksweg 7 (Stadsrondweg Zuid) door Sneek omdat hier sprake is van een reconstructie van de Stadsrondweg. Circa 200 m ten westen van de kruising met de Molenkrite wijkt het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 in zuidelijke richting af van het bestaande tracé van de Stadsrondweg. Dit met het oog op de realisatie van de aanleg van het aquaduct in de Geeuw, zuidelijk van het huidige tracé van de Stadsrondweg. Ter plaatse van de Akkerwinde wordt voorzien in de aanleg van een halve aansluiting ten behoeve van de ontsluiting van het verkeer vanuit Joure met bestemming Duinterpen/Lemmerweg Oost en vice versa waarbij de toe- en afrit maximaal 175 m uit de wegas van de Rijksweg 7 zijn geprojecteerd. Ter plaatse van de Lemmerweg wordt voorzien in een ongelijkvloerse (haarlemmermeer)aansluiting, in combinatie met een hooggelegen ovatonde. De toe- en afritten zijn door middel van damwanden die gelegen zijn tussen de Rijksweg en de toe- en afritten, compact ontworpen. Tussen de halve aansluiting

Akkerwinde en de Lemmerweg is langs de noordzijde van de Rijksweg 7 de Verbindingsweg gesitueerd. Voor de woonwijken Tinga en Duinterpen wordt voorzien in een nieuwe aansluiting op de Lemmerweg.

Deelproject 3: Trajectdeel Geeuw-Rijksweg 7 (richting Bolsward)

Het derde deelproject bestaat uit een nieuw aan te leggen tracé. In oostelijke richting, ca. 200 m ten oosten van de Alde Himdyk, sluit het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 aan op deelproject 4: het aquaduct in de Geeuw. Het tracé van de Rijksweg 7 passeert het bedrijventerrein Hemmen A7 aan de zuidzijde en loopt vervolgens in noordwestelijke richting, om ter hoogte van het viaduct Fols gare over Rijksweg 7 aan te sluiten op het bestaande tracé van Rijksweg 7. Ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein en Sneek West, wordt ten westen van het bedrijventerrein een haarlemmermeeraansluiting in het tracé van de Rijksweg 7 opgenomen, in het hierna volgende aansluiting Hemmen A7 genoemd. Ten behoeve van de ontsluiting van aansluiting Hemmen A7 op het onderliggend weggennet, wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe uitvalsweg (State-as), welke haaks op het tracé van de Rijksweg 7 wordt geprojecteerd en die vervolgens aan de westzijde van het bedrijventerrein in noordoostelijke richting loopt en aansluiting vindt op het bestaande tracé van Rijksweg 7 richting Sneek. Het huidige tracé van de Rijksweg 7, gelegen tussen het punt waar de nieuwe Rijksweg 7 ter plaatse van Fols gare aansluit op de huidige Rijksweg 7 en het punt waar de State-as aansluit op de huidige Rijksweg 7, vervalt als Rijksweg. De gemeente Sneek onderzoekt in hoeverre dit te vervallen deel van de huidige Rijksweg 7 kan worden opgenomen in de wegenstructuur van het bedrijventerrein Hemmen A7.

Deelproject 4: Aquaduct Geeuw

De weg ligt zuidwestelijk van de huidige rondweg. De bestaande brug over de Geeuw wordt hierbij vermeden. Met een horizontale boog buigt de weg verder af van de huidige rondweg om zuidelijk het bedrijventerrein Hemmen A7 te passeren. Ter plaatse van de Zuidwesthoekweg is de weg circa 90 m verschoven ten opzichte van de huidige rondweg. De horizontale bogen zijn gebaseerd op een ontwerp-snelheid van 80 km/uur. De bestaande brug over de Geeuw komt te vervallen. De ligging van de Geeuw wordt gewijzigd in die zin dat weer teruggedaan wordt naar de oude ligging van de Geeuw, voordat de brug gerealiseerd werd, ongeveer 150 m westelijk van de huidige ligging. De ligging van de Rijksweg 7 Sneek ter plaatse van de spoorbaan

Sneek-Stavoren is diep genoeg om deze spoorbaan (ongehinderd) te kruisen. De kruising van de Zuidwesthoekweg met de Stadsrondweg wordt heringericht tot een T-aansluiting waarbij de tak die de Geeuw kruist komt te vervallen. De fietstunnel die de Stadsrondweg kruist komt eveneens te vervallen. Fietzers kunnen de weg kruisen middels een fietspad dat naast de waterbak van aquaduct Geeuw gelegen is. De Alde Himdyk wordt omgelegd in de richting van de spoorlijn en kruist met een viaduct de open bak van het aquaduct Geeuw.

2.3.3. Verticaal alignement (verloop van de weg)

Deelproject 1: Trajectdeel Rijksweg 7 (richting Joure)-Woudvaart

Over de lengte waar het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 in horizontale zin het huidige tracé van de Rijksweg volgt, volgt het verticaal alignement van de Rijksweg 7 het huidige lengteprofiel van de Rijksweg. Vanaf het moment waarop het tracé van de Rijksweg 7 in westelijke richting afbuigt van het huidig tracé van de Rijksweg, wint het verticaal alignement van de Rijksweg 7 hoogte om de ontsluitingsweg ten behoeve van de oostelijke aansluiting hoog te kruisen, rekening houdend met de vereiste doorrijhoogte, de verkanting in de rijbanen, de dikte van de asfaltconstructie en de constructiehoogte van het viaduct. Ter hoogte van de kruising met de ontsluitingsweg ten behoeve van de oostelijke aansluiting, ligt de as van de Rijksweg 7 ca. 7,10 m boven maaiveldniveau. Westelijk van de kruising met voornoemde ontsluitingsweg, daalt het verticaal alignement van de Rijksweg 7 licht naar een ligging conform het huidige lengteprofiel van de Rijksweg 7 (Stadsrondweg Zuid) door Sneek.

Circa 100 m ten oosten van de Woudvaart sluit het verticaal alignement van de Rijksweg 7 weer aan op het huidig lengteprofiel van de Rijksweg en volgt deze tot het einde van het deelproject, ca. 5 m ten westen van de brug over de Woudvaart.

Deelproject 2: Trajectdeel Woudvaart-Geeuw

Tussen de kruising met de Woudvaart en de Geeuw volgt het verticaal alignement van de Rijksweg 7 zo goed mogelijk het huidige lengteprofiel van de Rijksweg 7 (Stadsrondweg Zuid) door Sneek. Circa 300 m ten westen van de kruising met de Molenkrite wijkt het verticaal alignement van de Rijksweg 7 af van het huidige verticale verloop van de Rijksweg om af te dalen naar een verdiepte ligging ten behoeve van een ongelijkvloerse kruising middels een aquaduct ter plaatse van de nieuwe loop van de Geeuw.

De gelijkvloerse kruispunten van de Rijksweg 7 met respectievelijk de Akkerwinde, Lemmerweg en de Molenkrite komen te vervallen en worden vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen, c.q. kruisingen.

Deelproject 3: Trajectdeel Geeuw-Rijksweg 7 (richting Bolsward)

Komende uit het aquaduct wordt, in verband met de noodzakelijke waterkering ten behoeve van het aquaduct, het verticaal alignement van de Rijksweg 7 tot maximaal 1,40m⁺ N.A.P. omhoog gebracht.

Vervolgens daalt het verticaal alignement van de Rijksweg 7 tot een ligging van ca. 1,00 m boven maaiveld. Vervolgens wordt het verticaal alignement van de Rijksweg 7 (vanaf de Alde Himdyk) tot ca. 100 m voor de aansluiting van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 op het bestaande tracé van Rijksweg 7 richting Bolsward, op een hoogte van 1,00 m boven maaiveld gesitueerd om tenslotte aan te sluiten op de hoogteligging van het huidige tracé van Rijksweg 7.

Het verticaal alignement van de State-as wordt ter plaatse van de kruising met de Rijksweg 7 ca. 6,60 m boven maaiveldniveau gesitueerd om te voldoen aan de benodigde doorrijhoogte. Na de kruising van de Rijksweg 7 daalt het verticaal alignement van de State-as naar een ligging van ca. 0,40 m boven maaiveld om ter plaatse van de aansluiting van het tracé op het bestaande tracé van de Rijksweg in horizontale zin, aan te sluiten op de hoogteligging van de Rijksweg aldaar. De hoogteligging van de toe- en afritten van aansluiting Hemmen A7 zijn gebaseerd op de hoogteligging van de rijbanen van de Rijksweg 7, respectievelijk de hoogteligging van de ontsluitingsweg.

Deelproject 4: Aquaduct Geeuw

In verticale zin komt de weg van de enigszins verhoogd gelegen oprit van de huidige brug over de Geeuw en daalt om onder de nieuwe ligging van de Geeuw, die overeenkomt met de ligging vóór de aanleg van de huidige brug, het diepste punt te bereiken op 8 m onder N.A.P. Vervolgens gaat de weg omhoog. Deze ligt dan evenwel nog diep genoeg om de Zuidwesthoekweg en vervolgens de spoorlijn Sneek-Stavoren onderlangs te kruisen. De Zuidwesthoekweg en de Alde Himdyk worden eveneens met een viaduct over de aquaductbak gevoerd. De weg (Rijksweg 7) komt vervolgens weer op maaiveld, op N.A.P. +1,0 m. De verticale bogen zijn gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.

2.4. Waterhuishouding

De bevindingen ten aanzien van de waterhuishouding zijn gebaseerd op de uitgevoerde watertoets. Op basis van de watertoets is geconcludeerd dat er geen bijzondere voorzieningen noodzakelijk zijn. Het wegontwerp van de Rijksweg 7, met daarin opgenomen de toekomstige waterhuishoudkundige situatie, is besproken met de waterbeheerders (Wetterskip Fryslân en Wetterskip Marne-Middelsee). Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat (o.a. verantwoordelijk voor beheer van berm, talud en randsloot) en de gemeente Sneek.

2.5. Kabels en leidingen

Over het hele traject van de maatregelen aan Rijksweg 7 moeten kabels en leidingen verlegd c.q. aangepast worden. Hierbij moet gedacht worden aan zowel onder- als bovengrondse leidingen voor elektriciteit, water en gas en aan eventuele andere kabel- en buisleidingen. Met de kabel- en leidingbeheerders worden afspraken gemaakt over verleggingsplannen. In de realisatiefase wordt dit verder uitgewerkt.

2.6. Ruimtebeslag/te amoveren woningen

Het ruimtebeslag van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek is op de kaarten, behorende bij het tracébesluit aangegeven. Ten behoeve van de realisatie van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek dienen woningen te worden geamoveerd. Deze opstallen zijn in het besluit aangegeven. De te amoveren woningen langs de Quirijn de Blaustraat, Simonisstraat en Pieter Sikkestraat maken onderdeel uit van bouwblokken, waarvan de eigenaar heeft aangegeven dat volledige sloop van de betreffende bouwblokken noodzakelijk is. Met de bewoners is hierover overleg gevoerd. Met alle betrokkenen (bewoners/eigenaren en huurdersverenigingen) zijn afspraken gemaakt over een reële oplossingsrichting voor herhuisvesting (zie bijlage 4a, volgnummer 14).

2.7. Archeologie

Bij een inventariserend archeologisch onderzoek op basis van grondboringen zijn sporen van een nederzetting uit de late IJzertijd aangetroffen in het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 ter hoogte van het bedrijventerrein Hemmen A7. In de realisatiefase wordt door opgraving met deze archeologische plek rekening gehouden.



3. Geluidhinder



3.1. Geluidhindersituatie en de procedure

Bepalende factoren bij het ontstaan van geluidhinder zijn de verkeersintensiteit, de rijsnelheid, de soort wegverharding, de hoogte van de weg en de afstand van het object tot de weg.

De Wet geluidhinder (Wgh) definieert, afhankelijk van het aantal rijstroken en ligging in stedelijk en in buitenstedelijk gebied, een geluidszone langs wegen waarbinnen de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet.

Bij reconstructie is de wegsituatie na reconstructie bepalend voor de breedte van de geluidszone. Voor de te reconstrueren en nieuw aan te leggen gedeelten van de Rijksweg 7 bedraagt de breedte 400 m aan beide zijden van de weg. De te reconstrueren en nieuw aan te leggen aansluitende gemeentelijke en provinciale wegen liggen formeel gezien in stedelijk gebied. De geluidszone van deze wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken, 350 of 200 m. Op de wegen binnen de woonwijken geldt een maximumsnelheid van 30 km per uur. Deze wegen zijn niet zoneringsplichtig en behoeven derhalve niet te worden onderzocht.

De Wet geluidhinder geeft grenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing. In de onderhavige situatie zijn uitsluitend grenswaarden van woningen en onderwijsinstellingen relevant. Er zijn geen andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de betreffende geluidszones aanwezig.

Het streven is erop gericht de voorkeursgrenswaarde niet te overschrijden. Als om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard de afscherming de overschrijding niet of onvoldoende wegneemt, kunnen hoogst toelaatbare waarden (= hogere waarden) worden vastgesteld.

De procedure van de Wet geluidhinder is in bijlage 6 beschreven.

Op het tracébesluit zijn de afdelingen 2A en 5 van hoofdstuk VI Wet geluidhinder van toepassing. De onderhavige situatie valt grotendeels onder de afdeling 2A, *De aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet*, van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM stellen gezamenlijk de hogere grenswaarden in het tracébesluit vast. Bij de wetwijziging van 6 september 2001 is onder andere deze afdeling 2A van hoofdstuk VI Wgh aan de Wet geluidhinder toegevoegd.

De minirotonde in de Lemmerweg ten behoeve van de ontsluiting van de wijken Duinterp en Tinga is onderdeel van het tracébesluit. Vanwege het feit dat deze minirotonde buiten de voor de Rijksweg 7 geldende 400 m geluidszone valt, is voor dit weggedeelte de afdeling 2A, *De aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet*, van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder niet van toepassing. Er dient in dit geval te worden uitgegaan van de bepalingen in de afdeling 3, *Bestaande situaties* en in de afdeling 4, *Reconstructies*, van hoofdstuk VI van de Wet geluid-

hinder. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen sprake is van reconstructie overeenkomstig de Wet geluidhinder. In dat geval is ook geen sprake van hogere waarden.

Conform het gestelde in artikel 87d Wgh is voor alle woningen binnen de zones van de te wijzigen of te verbreden wegen de geluidsbelasting in 1986 berekend. Voor de woningen, die in 1986 een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) (bestaande situaties=sanering) ondervonden en waarvoor nog niet eerder met toepassing van artikel 90 lid 2 Wgh door de Minister van VROM een hogere waarde is vastgesteld, is de voorkeursgrenswaarde op grond van artikel 87g lid 1 Wgh 50 dB(A). Voor deze woningen kunnen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM een hogere waarde vaststellen tot ten hoogste 70 dB(A).

Op grond van artikel 87g lid 5 Wgh kan onder bepaalde voorwaarden een toelaatbare waarde hoger dan 70 dB(A) worden vastgesteld. Opgemerkt wordt, dat voor de wetwijziging van 6 september 2001 bij projecten waarvoor tracéwetprocedures gevolgd werden, de voorkeursgrenswaarde in bestaande situaties 55 dB(A) bedroeg.

Voor de woningen waarvoor met toepassing van artikel 90 lid 2 Wgh (sanering) wel eerder hogere waarden door de Minister van VROM zijn vastgesteld, is de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- a. de heersende waarde of
- b. de eerder vastgestelde waarde.

Hierbij moet worden vermeld dat op grond van artikel 87g lid 4 Wgh een maximale verhoging van 5 dB(A) is toegestaan en dat de waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

Op grond van artikel 87f Wgh is voor de woningen binnen de zones, waarvoor in 1986 de geluidsbelasting 55 dB(A) of lager was of die nog niet bestonden, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- a. de heersende waarde of
- b. de eerder vastgestelde waarde.

Hierbij moet worden vermeld dat op grond van artikel 87f lid 3 Wgh een maximale verhoging van 5 dB(A) is toegestaan en dat de waarde 60 dB(A) (buitenstedelijk of vanwege een hoofdweg) respectievelijk 65 dB(A) (binnenstedelijk) niet te boven mag gaan.

Op grond van artikel 87e Wgh is voor de woningen binnen de zones van nieuw aan te leggen weggedeelten, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting 50 dB(A). Hogere geluidsbelastingen zijn mogelijk mits deze de waarde van 60 dB(A) (buitenstedelijk of van-

wege een hoofdweg) respectievelijk 65 dB(A) (binnenstedelijk) niet te boven gaan.

Daar waar de term geluidsbelasting wordt gehanteerd, is hierin de aftrek in het kader van artikel 103 van de Wet geluidhinder verdisconteerd. Deze aftrek is gestoeld op de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van typekeuringen. In paragraaf 2.6 van het rapport "Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Rijksweg 7 Sneek" is deze aftrek nader onderbouwd. Dit rapport is als bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd.

De cumulatie van geluid bij de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, staat vermeld in paragraaf 6.3 van de eerder genoemde akoestische rapportage (bijlage 7).

Voor de woningen Pinksterbloem 56 tot en met 114 zijn door de gemeente Sneek voorafgaand aan de bouw hoogst toelaatbare geluidsbelastingen ten gevolge van de Stadsrondweg aangevraagd met toepassing van artikel 83 van de Wet geluidhinder. Op 31 oktober 1994 zijn de aangevraagde waarden door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân vastgesteld bij besluit RM/94-62264/B2.

In de eerder genoemde akoestische rapportage (bijlage 7) zijn de voorkeursgrenswaarden voor alle woningen vermeld.

Binnen de zone van het te reconstrueren deel van Rijksweg 7 bevindt zich een aantal woonschepen aan de Johan Willem Frisostraat en de Selfhelpweg. Deze woonschepen gelden als niet-geluidsgevoelige bestemmingen. In paragraaf 5.2.1 van de eerder genoemde akoestische rapportage (bijlage 7) wordt ingegaan op de verandering in de geluidsbelasting van deze woonschepen. Ten opzichte van de huidige situatie blijkt een verbetering op te treden. Behalve deze woonschepen bevinden zich binnen de zones van de nieuw aan te leggen en te reconstrueren weggedeelten geen relevante niet-geluidsgevoelige bestemmingen.

3.2. Uitgangspunten/motivatie

Het akoestisch onderzoek heeft als uitgangspunt de situatie één jaar voor en tien jaar na de verwachte reconstructie/aanpassing, te weten 2003 en 2020. Het eerste planjaar, de situatie één jaar voor reconstructie/aanpassing, dient ter bepaling van de grenswaarde voor de reconstructie/aanpassing. De

grenswaarde is de waarde van 2003 of een eerder vastgestelde waarde indien deze lager is. Het tweede planjaar dient ter bepaling van de geluidsbelasting tien jaar na afronding van de reconstructie/aanpassing. Behalve de invloed van de aan te leggen en te wijzigen hoofdwegen, is ook de invloed van het lokale wegensysteem in het onderzoek meegenomen. Bovendien is in het kader van sanering de invloed van de hoofdwegen en onderliggende aan te passen wegen in 1986 beschouwd.

De verkeersgegevens voor het jaar 1986 zijn bepaald aan de hand van uitgevoerde tellingen. De verkeersgegevens voor het jaar 2003 zijn met behulp van de getelde verkeersgegevens van 1999 geëxtrapoleerd naar 2003. Op basis van de etmaalintensiteiten uit het geactualiseerde en geoptimaliseerde verkeersmodel voor Sneek en de voertuigcategorieverdeling van 1999 en de voorspelling naar 2003 is een prognose voor de voertuigcategorieverdeling in 2020 opgesteld.

Voor alle wegvakken van de Rijksweg 7, de State-as, de nieuwe Verbindingsweg tussen de Lemmerweg en de halve aansluiting Akkerwinde, is voor de berekeningen ten behoeve van woningen de nachtperiode maatgevend voor de geluidsbelasting in de beschouwde planjaren. Voor de wegvakken van de Lemmerweg en de Zuidwesthoekweg/Kanaalstraat ten noorden van Rijksweg 7 was in 1986 en 2003 de dagperiode maatgevend. In 2020 is ook voor deze wegvakken de nachtperiode maatgevend voor de geluidsbelasting. Voor scholen zijn de waarden van de dagperiode per definitie bepalend voor de geluidsbelasting. Voor de verkeersgegevens in detail wordt verder verwezen naar de eerder genoemde akoestische rapportage (bijlage 7).

Met uitzondering van de onderzochte Rijksweg 7, Lemmerweg, Zuidwesthoekweg/Kanaalstraat, State-as en nieuwe Verbindingsweg tussen de Lemmerweg en de halve aansluiting Akkerwinde zijn de overige wegen binnen het onderzoeksgebied niet zoneringsplichtig of bevinden zich binnen de zones van deze wegen, voor zover deze samenvallen met de zone van Rijksweg 7, geen geluidsgevoelige bestemmingen.

De geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren Zuidwesthoekweg/Kanaalstraat op geluidsgevoelige bestemmingen neemt in beperkte mate toe. De toename is echter dermate gering dat geen sprake is van aanpassing. De geluidsbelasting vanwege de nieuw aan te leggen State-as en de Verbindingsweg tussen de Lemmerweg en de halve aansluiting Akkerwinde voldoet op alle woningen aan de voorkeursgrens-

waarde van 50 dB(A). Vanwege de Rijksweg 7 en de Lemmerweg worden in totaal voor 37 woningen hoogst toelaatbare waarden vastgesteld.

De uitgangspunten voor het beperken van de geluidsbelasting op de omgeving zijn als volgt:

- De primaire inzet is gericht op bronbestrijding. Door het beperken van de maximum snelheid en door het toepassen van geluidsreducerende wegdekken zal de geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren wegen over het algemeen licht afnemen en is er geen noodzaak voor het plaatsen van afschermende voorzieningen.
- Uit stedenbouwkundig oogpunt zijn hoge schermen niet acceptabel. Schermen kunnen de barrièrebeleving van de Rijksweg 7 versterken. Om aan alle voorkeursgrenswaarden te voldoen, zouden schermen met een hoogte tot 7 m noodzakelijk zijn. Ter plaatse van de Pier Heemstrastraat, waar door het amoveren van woningen een te ontwikkelen gebied is ontstaan, zouden schermen eventuele zichtlocaties voor bedrijven of kantoren op voorhand onmogelijk kunnen maken.

Niet af te schermen locaties

Als gevolg van de uitgangspunten zal de voorkeursgrenswaarde op een aantal waarneempunten worden overschreden. Afgezien van stedenbouwkundige aspecten zijn de benodigde afschermingen financieel veelal ondoelmatig.

Voor de afweging van de financiële haalbaarheid van schermen bij het regime sanering is aansluiting gezocht bij de financiële norm en toetsbedragen zoals deze in het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998 en de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï (WBB formulier) zijn aangegeven. Als beoordelingsjaar is 2003 gehanteerd. Bij de regimes aanpassing en nieuw is uitgegaan van een normbedrag van € 23.000,- per woning. Voor saneringssituaties is uitgegaan van een streefwaarde van 50 dB(A). In aanpassingssituaties is uitgegaan van het streven naar het tenietdoen van de aanpassing.

- Ten zuiden van de Rijksweg 7, km 1.200-1.300 bevinden zich de woningen Pinksterbloem 56 tot en met 70 even, 112 en 114. Ten gevolge van de vigerende hoogst toelaatbare geluidsbelastingen, die aanzienlijk lager zijn dan de actuele geluidsbelastingen, neemt de geluidsbelasting op deze woningen formeel toe. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 gevel-

belastingen van 55 tot 59 dB(A) zullen optreden bij een afname van 2 tot 4 dB(A) ten opzichte van 2003. Uitgaande van maximale schermkosten van € 23.000,— per aanpassingswoning bedragen de gezamenlijke maximale schermkosten voor deze 9 woningen, € 207.000,—. De afmetingen van het benodigde absorberende scherm bedragen 185 x 1,5 m. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn aangezien ten behoeve van het scherm de Woudvaartbrug plaatselijk zou moeten worden verbreed. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld.

- Ten zuiden van de Rijksweg 7, km 2.100 bevinden zich de woningen Duizendblad 38 en 40. Deze woningen ondervonden in 1986 op verdiepingsniveau reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 op de bovenverdiepingen gevelbelastingen van 60 dB(A) zullen optreden bij een afname van 3 dB(A) ten opzichte van 2003. De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï bedragen, uitgaande van 2 categorie 2 woningen, € 31.770,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 240 x 7 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het “Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï” van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm dan € 460.416,— inclusief een toeslag van 9% voor het verbreden van het talud. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld.
- Ten noorden van de Rijksweg 7, km 2.100-2.200 bevinden zich de woningen Pier Heemstrastraat 53 tot en met 61 oneven. Ten gevolge van het amoveren van woningen aan onder andere de Van Schouwborgstraat, die een afschermende functie voor de woningen vervulden, neemt de geluidsbelasting op deze woningen toe. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 gevelbelastingen van 53 tot 54 dB(A) zullen optreden bij een toename van 2 tot 3 dB(A) ten opzichte van 2003. Uitgaande van maximale schermkosten van € 23.000,— per aanpassingswoning bedragen de gezamenlijke maximale schermkosten voor deze 5 woningen, € 115.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid zou afscherming aanvaardbaar zijn want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen lager zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 190 x 1 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het “Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï” van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 76.419,90 inclusief een toeslag van 9% voor het verbreden van het talud. Voor het te ontwikkelen gebied ter plaatse, zouden schermen eventuele zichtlocaties voor bedrijven of kantoren op voorhand onmogelijk kunnen maken. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld. Voor eventuele geluidsgevoelige nieuwbouw zullen bij bestemmingsplanvaststelling in een separate hogere waarden procedure schermen moeten worden overwogen.
- Ten noorden van de Rijksweg 7, km 2.500 bevinden zich de woningen Hommertsstraat 16 tot en met 28 even. Deze woningen ondervonden in 1986 op verdiepingsniveau reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 op de bovenverdiepingen gevelbelastingen van 59 dB(A) zullen optreden bij een afname van 3 tot 4 dB(A) ten opzichte van 2003. De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï bedragen, uitgaande van 7 categorie 2 woningen, € 111.195,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 310 x 6 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het “Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï” van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 473.060,—. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld.
- Ten noorden van de Rijksweg 7, km 3.500 bevinden zich de woningen Partuurstraat 81 en 100. Deze woningen ondervonden in 1986 op verdiepingsniveau reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 op de bovenverdiepingen gevelbelastingen van 60 dB(A) zullen optreden bij een afname van 2 dB(A) ten opzichte van 2003. De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï bedragen, uitgaande van 2 categorie 2 woningen, € 31.770,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedra-

gen 220 x 4 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het "Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï" van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 232.760,—. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld.

- Ten zuiden van de Rijksweg 7, km 2.800 bevindt zich de woning Monnikmolen 38. Deze woning ondervond in 1986 op verdiepniveau reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 op de bovenverdiepingen een gevelbelasting van 59 dB(A) zal optreden bij een afname van 3 dB(A) ten opzichte van 2003. De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï bedragen, uitgaande van 1 categorie 2 woning, € 15.885,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 480 x 6 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het "Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï" van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 732.480,—. Derhalve dient voor de bovengenoemde woning een hoogst toelaatbare waarde te worden vastgesteld.
- Ten zuiden van het nieuw aan te leggen tracédeel van de Rijksweg 7, km 3.800-3.900 bevinden zich de woningen Alde Himdyk 101 en 26. Ten gevolge van de wegaanleg ondervinden deze woningen in 2020 hoge gevelbelastingen. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 gevelbelastingen van 56 tot 60 dB(A) zullen optreden. Uitgaande van maximale schermkosten van € 23.000,— per nieuwe situatie woning bedragen de gezamenlijke maximale schermkosten voor deze 2 woningen, € 46.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 420 x 6 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het "Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï" van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 640.920,—. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld.
- Ten noorden van het nieuw aan te leggen tracédeel van de Rijksweg 7, km 3.800-4.200 bevinden zich de woningen Koperslagersstraat 3, 6, 9, 10 en 11, Schoenmakersstraat 12 en Alde Himdyk 20. Ten gevolge van de wegaanleg ondervinden deze woningen in 2020 hoge gevelbelastingen. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 gevelbelastingen van 51 tot 59 dB(A) zullen optreden. De woning Koperslagersstraat 3, die in 2020 een gevelbelasting van 64 dB(A) zou gaan ondervinden, wordt geamoveerd. Uitgaande van maximale schermkosten van € 23.000,— per nieuwe situatie woning bedragen de gezamenlijke maximale schermkosten voor deze 6 woningen, € 138.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 480 x 6 m. Op basis van een extrapolatie van bijlage IV van het "Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï" van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 732.480,—. Derhalve dienen voor de bovengenoemde woningen, met uitzondering van de te amoveren woning Koperslagersstraat 3, hoogst toelaatbare waarden te worden vastgesteld.
- Ten westen van de Lemmerweg (N354), km 0.480 bevindt zich de woning Lemmerweg 63. Deze woning ondervond in 1986 reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit de resultaten van de berekeningen blijkt, dat in de situatie 2020 op de bovenverdieping een gevelbelasting van 57 dB(A) zal optreden bij een afname van 6 dB(A) ten opzichte van 2003. De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï bedragen, uitgaande van 1 categorie 2 woning, € 15.885,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. De afmetingen van het benodigde scherm bedragen 160 x 2,5 m. Op basis van een interpolatie van bijlage IV van het "Uitvoeringsbesluit Sanering Verkeerslawaaï" van december 2001 bedragen de kosten voor een dergelijk absorberend scherm € 109.680,—. Derhalve dient voor de bovengenoemde woning een hoogst toelaatbare waarde te worden vastgesteld.

3.3. Overschrijding grenswaarden

In totaal zullen bij 34 woningen na realisatie de grenswaarden in 2020 worden overschreden. Van geen van deze 34 woningen zijn reeds eerder door de Minister van VROM met toepassing van artikel 90 van de Wet geluidhinder hoogst toelaatbare

waarden vastgesteld.

Bij 12 woningen betreft het de situatie, dat op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger was dan 55 dB(A) en er nog geen waarden zijn vastgesteld met toepassing van artikel 90 van de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is de grenswaarde 50 dB(A). De vast te stellen waarden zijn bij alle woningen lager dan de huidige waarden, doch blijven hoger dan 50 dB(A).

Bij 13 woningen zal de geluidsbelasting op de gevel in 2020 hoger zijn dan de huidige waarde (regimes aanpassing of nieuwe situatie).

Bij 9 woningen zal de geluidsbelasting op de gevel in 2020 hoger zijn dan de vigerende hoogst toelaatbare waarde. De vigerende waarden zijn vastgesteld met toepassing van artikel 83 van de Wet geluidhinder.

Afscherming zodanig dat aan de voorkeursgrenswaarden zal worden voldaan, stuit op stedenbouwkundig/landschappelijke, verkeerskundige en financiële bezwaren.

In artikel 111a Wgh is bepaald dat de gemeenteraad voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten, waarvoor hogere waarden in het kader van een tracé-wetprocedure zijn vastgesteld, maatregelen dient te treffen met betrekking tot de geluidswering van de gevels van die woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Deze maatregelen dienen te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woningen en andere geluidsgevoelige objecten bij gesloten ramen, in geval van geluidsbelasting vanwege wegen, een bepaalde waarde niet te boven mag gaan. Waar nodig zullen hiertoe bouwakoestische voorzieningen worden aangebracht.

Onderzoeken aan het binnenniveau van de geluidsgevoelige ruimten zullen hierover nog uitsluitsel moeten geven. Deze onderzoeken zullen op kosten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de gemeente Sneek worden verricht. Mocht het binnenniveau boven de wettelijk toegestane grenswaarde komen, dan zullen op kosten van het Ministerie van V en W bouwakoestische voorzieningen worden aangebracht. Als aard van maatregelen kan worden gedacht aan o.a. kierdichting, extra gevel- en dakisolatie, dikker glas, geluidsgedempte ventilatievoorzieningen etc.

4.

Landschaps- en compensatie- plan



4.1. Inleiding

Bij de realisatie van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek worden maatregelen getroffen om te komen tot een goede inpassing in het (stedelijk) landschap. De maatregelen zijn gebaseerd op de in het kader van het tracébesluit en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Hemmen A7 opgestelde landschapsplan ("Landschaps- en compensatieplan Rijksweg 7 Sneek", oktober 2003). Bij de maatregelen wordt rekening gehouden met de eisen vanuit verkeersveiligheid, het leveren van een verantwoord beeld van de weg in het landschap en met de beleving van het (stedelijk) landschap door de weggebruiker. Ook worden maatregelen getroffen om eventuele nadelige effecten van de realisatie van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek voor natuur en landschap weg te nemen of te verminderen (compensatie en mitigatie). Uitgangspunt daarbij is de regelgeving uit onder andere de Tracéwet, de Beleidsregel Natuurcompensatie en het structuurschema Groene Ruimte. De maatregelen die worden genomen in het kader van de landschappelijke inpassing zijn weergegeven op de kaarten 1 t/m 8, behorende bij dit tracébesluit.

4.2. Landschappelijke inpassing

De ambitie

De ambitie van het landschapsplan is Sneek als herkenbare identiteit aan de Rijksweg 7 te leggen. Sneek neemt in het lint van de Rijksweg 7 een unieke positie in omdat de weg de stad letterlijk doorsnijdt en niet

zoals op vele andere plaatsen aan de Rijksweg 7 slechts door en langs bedrijventerreinen loopt. Hierdoor krijgt Sneek de kans zich vanaf de Rijksweg 7 als stad te presenteren. Gezien de huidige hektiek van kruispunten en functies langs de Rijksweg 7 wordt in de landschapsvisie gestreefd het beeld te versimpelen tot een eenduidig en rustig beeld. Daarom is er gekozen voor twee basis profielen over het gehele wegvak.

Het groene profiel

Vanuit het westen komend kent de Rijksweg 7 een groen en ingetogen autonoom profiel. De terughoudende opstelling van de Rijksweg 7 kenmerkt zich hier tot aan het aquaduct Geeuw door een minder dominante aanwezigheid van bedrijven met uitzondering van enkele zichtlocaties. De stad en haar bedrijven zijn tussen de bomen door zichtbaar. Ten oosten van de Woudvaart kent de Rijksweg 7 opnieuw een autonoom en groen profiel dat vergelijkbaar is met de Rijksweg 7 ten westen van de Geeuw.

De aansluitingen op de ringweg en de entrees van de stad krijgen hierbij extra aandacht in de vormgeving. Het westelijk trajectgedeelte tot aan de aansluiting State-as heeft een brede, groene middenberm, met een bolvormige verhoging. Vanaf de aansluiting State-as tot aan het aquaduct Geeuw gaat het om een smalle middenberm met een middenbermbeveiliging die groen wordt ingevuld met bijvoorbeeld klimop. Ten oosten van de Woudvaart is weer sprake van een smalle groene middenberm met een middenbermbeveiliging, vervolgens ten oosten van de aansluiting Stadsrondweg Oost weer overgaand in een brede, groene middenberm, met een bolvormige verhoging.

Ook de zijbermen worden groen ontwikkeld waarbij wordt aangesloten bij de aanliggende identiteiten zoals bijvoorbeeld het Stadsparkbos, het toekomstig bedrijventerrein Hemmen A7 of het open landschap.

Het stedelijke profiel

Tussen de Geeuw en de Woudvaart presenteert Sneek zich nadrukkelijk aan de reiziger met een stedelijk profiel. De stad laat zich aan weerszijden van een verschillende kant zien. Aan de zuidzijde door middel van gekoppelde parkstroken, aan de noordzijde presenteert Sneek zich met een stedelijke laan. De drie 'bruggen' die de wijken aan weerszijde van de Rijksweg 7 met elkaar verbinden vormen een beeldmerk voor de stad. De bruggen staan symbool voor Sneek als watersportstad bij uitstek en zullen in de vormgeving en het materiaalgebruik als eenheid herkenbaar zijn.

Het stedelijk profiel kenmerkt zich door een smal profiel met een betonnen barrière in de middenberm. Hierdoor kent de Rijksweg 7 een minimaal extra ruimtebeslag en behoudt de stad de ruimte voor de stedeling. De automobilisten hebben vrij zicht aan weerszijde op de stad Sneek.

Met de drie belangrijkste ingrediënten van het stedelijk profiel, de laan, het park en de bruggen, draagt de Rijksweg 7 op een belangrijke manier bij aan de ontwikkeling van Sneek.

Uitwerking

Hieronder wordt het landschapsplan per onderdeel nader beschreven waarbij het nieuwe tracé wordt gevolgd van west naar oost.

Entree westzijde (Folsgare)

Komend vanuit de richting Bolsward wordt de snelheid afgebouwd naar 100km/u. Deze plek wordt in het landschapsplan gemarkeerd door vanaf hier de brede, vlakke, groene middenberm te voorzien van een bolvormige verhoging van 70 cm hoog met een duidelijk begin en een continue breedte van 8 m. Op dit punt vervallen de vluchtstroken wat een optische versmalling tot gevolg heeft. De 80 km/u snelheid wordt bereikt bij het inzetten van de bocht, waarbij het tracé van de huidige Rijksweg 7 wordt verlaten. Dit wordt in de buitenbocht gemarkeerd door een dijklichaam van circa 1,25 m hoog (ten opzichte van de kant van de wegverharding).

Coupure Alde Himdyk

De Alde Himdyk wordt als cultuurhistorisch element van waarde doorsneden door de nieuwe Rijksweg 7. Door deze doorsnijding als een coupure in de dijk vorm te geven, wordt de Alde Himdyk als element benadrukt. De coupure in de dijk wordt letterlijk

genomen door de dijk aan weerszijde van de Rijksweg 7 te voorzien van een harde beëindiging in de vorm van een keermuur. Daarbij kan gedacht worden aan een beëindiging in de vorm van een gemetselde muur van rode bakstenen. In de realisatiefase wordt dit nader uitgewerkt. De keermuur krijgt een overhoogte van zo'n 80 cm om het einde van de weg duidelijk te maken. De Alde Himdyk wordt als lokale ontsluitingsweg gebruikt. De smalle weg (4,5 m) wordt met een T-aansluiting vanaf de dijk langs de Rijksweg 7 tot het aquaduct omgeleid en daar verbonden.

Ter hoogte van de boerderij ten westen van de Alde Himdyk zal evenwijdig aan de Rijksweg 7 ten zuiden van de bermsloot een 1,25 m hoog dijklichaam inclusief beplanting worden aangelegd ter inpassing van de boerderij. Het precieze ontwerp van deze inpassing zal in overleg met de bewoners ontwikkeld worden.

Aquaduct Geeuw

Het aquaduct Geeuw vormt in de reeks van de Rijksweg 7 een bijzonder element met een eigen kwaliteit. Om de nadruk op het aquaduct te vestigen, worden groene taluds toegepast. Binnen het landschapsplan ligt het aquaduct op de grens van het groene en het smallere stedelijke profiel. De keuze voor het profiel ter hoogte van het aquaduct is afhankelijk van het nog op te stellen verlichtingsplan. Indien blijkt dat er hier middenbermverlichting noodzakelijk is, zal ter hoogte van de Alde Himdykcoupure de middenbarri re van het stadsprofiel haar intrede doen. Indien dit niet noodzakelijk blijkt zal de groene middengeleider tot aan de onderdoorgang onder het spoor doorlopen. Door materiaalkeuze van het kunstwerk zal worden benadrukt dat onder het water door gereden wordt.

Stadsprofiel

Sneek presenteert zich tussen de Geeuw en de Woudvaart aan de Rijksweg 7. Aan de zuidzijde door middel van een parkzone en aan de noordzijde met een laan. Zowel de laan als het deel van de parkstrook tot aan de verbrede waterpartijen (bermsloten) zullen in het kader van de inpassing van de Rijksweg 7 in het stedelijk weefsel van Sneek aangelegd worden.

- Parkzone zuidzijde

In het landschapsplan wordt een doorlopende parkstrook voorgesteld die het Stadspark in het oosten verbindt met het eiland in de Geeuw, dat zich gedeeltelijk tot Stadspark gaat ontwikkelen. De ontwikkeling van de Rijksweg 7 maakt het mogelijk de groenstroken langs de Rijksweg 7 te ontwikkelen tot een doorlopend park.

In het kader van de Rijksweg 7 worden bestaande waterstructuren gekoppeld en uitgebreid als beeld-drager langs de Rijksweg 7. Verschillende waterpartijen zullen verbreed worden en fungeren als bermsloot van de Rijksweg 7. Waar het water breder is, raakt het aan de wijk.

Langs de waterpartij wordt een doorgaande wandel- en fietsroute aangelegd die de verschillende zuidelijke wijken onderling verbindt. De langzaam verkeersroute loopt vanaf het Stadspark tot aan het nieuwe park-eiland in de Geeuw.

De restanten van de Abelen rijen worden tussen de kunstwerken in de parkzone opgenomen. De ontwikkeling van het park valt niet onder het project Rijksweg 7 Sneek, maar zal door de gemeente Sneek worden opgepakt.

- Als laan uitgevoerde verbindingsweg
Ook aan de noordzijde is er vrij zicht op de stad. De overgang tussen Rijksweg 7 en de wijken Lemmerweg Oost en West wordt gevormd door de als laan uitgevoerde verbindingsweg. Het gaat om een fraai vormgegeven ontsluitingsweg met een dubbele bomenrij en aangrenzende stedelijke functies en woningen. In verband met het kappen van de bestaande Abelen, zal deze laan in zijn geheel worden ingeplant met een duurzame boomsoort. Hoewel niet alle Abelen gekapt hoeven worden voor de verbreding en kunstwerken van de Rijksweg 7, vormen de resterende clusters bomen geen structuur meer. De bomen zijn bovendien op een voor Abelen kaprijpe leeftijd. Daarom worden alle Abelen vervangen. De nieuwe verbindingsweg vormt een noodzakelijke schakel tussen de Rijksweg 7 en de ontsluitingsstructuur van zowel de woonwijken Lemmerweg Oost en Duinterpen als het bedrijventerrein Woudvaart. Consequentie is dat enkele huizenblokken moeten worden geamoveerd. Dit leidt tot een herstructureringsopgave voor dit deel van de wijk Lemmerweg Oost.

Als visueel element loopt de verbindingsweg in de wijk Lemmerweg West door, in de vorm van een fietspad met laanbeplanting.

Op meer plekken is in de woonwijk Lemmerweg Oost langs de Rijksweg 7 ruimte voor nieuwbouw, dit door sloop van enkele schoolgebouwen. Hierdoor krijgt Sneek extra mogelijkheden om zich op de Rijksweg 7 te kunnen richten. Dit vormt eveneens een onderdeel van de herstructureringsopgave.

De verbindingsweg, inclusief de te amoveren woningen en de aanplant van bomen langs de verbindingsweg, zijn onderdeel van het project Rijksweg 7 Sneek. De herstructureringsopgave valt buiten het project Rijksweg 7 Sneek. Dit zal door de gemeente Sneek ter hand worden genomen.

Specifiek in het stadsprofiel van de Rijksweg 7 wordt een meerwaarde voor de stad bereikt. Immers de nieuwbouw met een laan zorgt voor een impuls voor de leefbaarheid in de wijken Lemmerweg Oost en West, met het park wordt een groot recreatief uitloopegebied gerealiseerd en de 'bruggen' zullen ook door de Snekers als beeldmerk en oriëntatiepunt worden ervaren.

Knooppunt Sneek Oost

Voor het knooppunt Sneek Oost, dat voor een belangrijk deel op taluds ligt, wordt een duidelijk verschil gemaakt in de vormgeving van de noord- en zuidzijde waarbij het talud zich als één element om het knooppunt vouwt. De noord- en stadskant krijgen een lang en flauw talud met strak geschoren gras. De weg naar het viaduct is hierin een scherpe doorsnijding. De driehoek die wordt ingesloten door de open afrit aan de noordzijde steekt als een plateau uit het talud en begeleidt de automobilisten de stad in en uit.

De zuidzijde van het knooppunt kent ook taluds die worden opgerekt over de beschikbare ruimte tussen de (snel)wegen en opritten. Deze taluds worden tot onderdeel van het Stadspark gerekend en daarom beplant met vergelijkbare boomsoorten als in het Stadspark. De op- en afrit wegen lopen als het ware door het park.

Alle doorsnijdingen in de taluds zullen op een eenduidige wijze worden uitgevoerd.

In de glooiende helling aan de zijde van de Lorentzstraat is ruimte voor een voorziening, waarbij de gedachte uitgaat naar een verkooppunt van benzine, welke ontsloten is van de Lorentzstraat. In het kader van het bestemmingsplan wordt dit door de gemeente Sneek concreet uitgewerkt.

Entree oostzijde

Komend vanuit de richting Joure wordt de snelheid afgebouwd naar 100 km/u. Deze plek wordt in het landschapsplan gemarkeerd door vanaf hier de groene middenberm te voorzien van bolvormige verhoging van 70 cm hoog met een duidelijke begin, die zich later weer versmalt. Ook vervallen op dit punt de vluchtstroken. Dit heeft een optische versmalling tot gevolg.

De 80 km/u snelheid wordt bereikt bij het begin van de uitvoegstrook naar Sneek die samenvalt met de echte entree van Sneek. Ook begint hier een scherpe bocht. De bocht wordt begeleid aan de noordzijde door een laag talud (0,50 m). De automobilist rijdt naar het talud toe en wordt vervolgens als het ware de bocht ingeleid. In het verlengde van de zichtlijn is plaats voor een 'stadsmarkering' bijvoorbeeld in de vorm van een kunstwerk of gebouw.

Verlichting

Zowel vanuit de uitgangspunten van het landschapsplan als vanuit de ambitie de natuurwaarden langs de Rijksweg 7 zo weinig mogelijk aan te tasten, wordt in het landschapsplan uitgegaan van een minimale verlichting. Binnen de daarvoor geldende richtlijnen vindt in de realisatiefase uitwerking plaats.

Beeldkwaliteitplan kunstwerken

In het kader van het landschapsplan zijn uitgangspunten voor een beeldkwaliteitplan opgesteld voor de kunstwerken in de Rijksweg 7. Dit vormt het uitgangspunt voor het uitwerken van de technische ontwerpen in de realisatiefase. Hierbij zijn drie niveaus van belang.

- Er is sprake van een opbouw in de kunstwerken die de visie van het landschapsplan volgt. Het uitgangspunt voor de kunstwerken aan de rand van stad bij de entrees is een landschappelijke inpassing, groen en terughoudend vormgegeven. Het uitgangspunt voor de kunstwerken in de stad is een uitbundige en opvallende vormgeving. Ze vormen een beeldmerk voor de stad. De rotonde bij de Lemmerweg vormt daarin het hoogtepunt.
- Voor het ontwerp van de bruggen en viaducten wordt een vergelijkbare ontwerpfilosofie aangehouden die gebaseerd is op een lichte, open en ontspannen vormgeving, waarbij 'bogen' het uitgangspunt vormen.
- Alle kunstwerken kennen een vergelijkbare detaillering en materiaalgebruik waardoor als het ware een familie van kunstwerken ontstaat.

Uitwerking vindt plaats in de realisatiefase.

4.3. Mitigatie en compensatie

Realisatie van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek en het landschapsplan hebben effecten op de natuurwaarden van het gebied. Om nadelige effecten voor natuur weg te nemen of te verminderen, worden maatregelen voor mitigatie en compensatie getroffen. Uitgangspunt hierbij is de wet- en regelgeving uit onder andere de Tracéwet, Beleidsregel Natuurcompensatie, het Structuurschema Groene Ruimte, de Flora- en Faunawet, Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

De huidige natuurwaarden zijn beschreven in het ten behoeve van het tracébesluit opgestelde "Landschaps- en compensatieplan Rijksweg 7 Sneek". Deze vormen de basis voor onderstaande maatregelen voor mitigatie en compensatie.

Onderscheid wordt gemaakt in Bos- en Natuurcompensatie. Boscompensatie voorziet in de compen-

satie van de te vellen beplantingen die onder de Boswet vallen. Natuurcompensatie is erop gericht verloren gegane natuurwaarden te compenseren. Het gaat hier om natuurwaarden die in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR, 1993) zijn aangegeven en natuurwaarden die zijn beschermd op basis van de Flora- en Faunawet, Natuurbeschermingswet, Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn.

Compensatie (Boswet/Richtlijnen Rijkswaterstaat/Natuurbeschermingswet)

Bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de Rijksweg 7 worden op twee plekken bomen gekapt die op basis van de Boswet gecompenseerd moeten worden. Dit betreft het Stadsparkbos en het bosgebied in het bedrijventerrein Hemmen A7 ten gevolge van de aanleg van de State-as. Voor de laanbomen (Abelen) langs de Rijksweg 7 geldt dat deze niet in het kader van de Boswet hoeven te worden gecompenseerd maar wel in het kader van de richtlijnen van Rijkswaterstaat.

Stadsparkbos

Voor de aansluiting Houkesloot wordt 5,5 hectare gekapt in het Stadsparkbos. In het kader van de Boswet zal de 5,5 hectare elders gecompenseerd moeten worden. Gezien de leeftijd van het bos en de bosbodem (<25 jaar) dient 1,5 keer het oppervlak gecompenseerd te worden, volgens provinciale normen. Dit betekent dat 8,25 hectare compensatie gerealiseerd moet worden. Naast de 5,5 hectare verdwenen bos dat direct gecompenseerd zal moeten worden, zal de nieuwe weg een verstorend effect hebben op het overgebleven bos, dat dientengevolge eveneens voor compensatie in aanmerking komt in het kader van de Natuurbeschermingswet. Uitgaande van 35.000 voertuigen per etmaal met een maximum snelheid van 80 km/uur zal aan de zuidzijde van de op 4,5 m hoogte gelegen Rijksweg 7 een strook van 190 m over een lengte van 300 m verstoord worden. Volgens 'de methode Reijnen' (Methode voor het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties, dhr. Reijnen, RWS 1992) zal 35% hiervan gecompenseerd moeten worden, wat een oppervlakte van 1,5 hectare inhoudt.

De totale compensatie bedraagt dus 9,75 hectare, waarvan 8,25 hectare in het kader van de Boswet en 1,5 hectare in het kader van de Natuurbeschermingswet.

De State-as

Voor de aanleg van de State-as wordt een bosgebied gekapt van circa 0,8 hectare. Aan de westzijde blijft een deel over van 0,3 hectare. Hier geldt eveneens dat 50% extra compensatie nodig is vanwege de

ouderdom van het bos (<25 jaar), zodat 1,7 hectare gecompenseerd dient te worden.

Boscompensatie mogelijkheden

Voor de compensatie van in totaal 11,5 ha (9,75 + 1,7 ha) is een aantal zoekgebieden:

- het bos rond de Epemastate, duurzaam uitbreiden richting Sneek;
- tussen Fols gare en de uitbreiding van het bedrijventerrein Hemmen A7;
- aan de noordzijde van Sneek ter hoogte van de Franekervaart;
- het ruilverkavelingsgebied in Wymbritseradiel.

Mocht onverhoopt de compensatie niet in deze zoekgebieden kunnen worden gerealiseerd, dan zal worden bekeken of de compensatie elders kan worden uitgevoerd. Mocht dit niet lukken dan wordt geld in het Groenfonds gestort waaruit elders natuurprojecten kunnen worden gerealiseerd.

Compensatie Richtlijnen Rijkswaterstaat

De beplanting langs de Rijksweg 7 bestaat uit één tot drie rijen Abelen. Door de verbreding en aanleg van op- en afritten en het aquaduct zullen deze groten-deels verdwijnen. Aan de zuidzijde kunnen de restanten opgaan in het parkgebied. Aan de noordzijde worden, gezien de ambitie van de aanleg van een laan, ook de resterende bomen gekapt.

Voor het kappen van Abelen (een populierensoort) bestaat geen herplantplicht volgens de Boswet. De Richtlijnen van Rijkswaterstaat schrijven echter wel compensatie voor. Omdat de Abelen momenteel als duidelijke structuurdrager van de Stadsrondweg gewaardeerd worden, voorziet het landschapsplan ter compensatie van deze Abelen aan de noordzijde van de Rijksweg 7 in een laan met duurzame boombeplanting en aan de zuidzijde in een parkstrook met ruimte voor nieuwe groepen bomen en solitair.

Natuurcompensatie

In het kader van het verminderen van de barrièrewerking ter plaatse van actuele of potentiële verbindingszones dienen - gelet op artikel 11, vierde lid, van de Tracéwet – mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen. Op basis van de Flora- en Faunawet en Europese Vogel- en Habitatrichtlijn dienen de effecten van de realisatie van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek op beschermde flora en fauna in kaart gebracht te worden.

Door uitvoering van de werkzaamheden worden geen onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) doorsneden. In het gebied waar de huidige ringweg wordt verbreed tot de Rijksweg 7 zijn geen beschermde natuurwaarden aangetroffen, waarvoor

mitigatie of compensatie aan de orde is. Het ecologisch onderzoek Stadspark (Altenburg & Wymenga, ecologisch onderzoek, Veenwouden, 10 juni 2003) onderschrijft dit.

In het kader van de Flora- en Faunawet is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Het betreft onderzoek zowel voor het nieuwe bedrijventerrein Hemmen A7 als de omlegging van de Rijksweg 7 Sneek. De omgelegde Rijksweg 7 Sneek vormt als het ware de begrenzing van het plangebied Hemmen A7. Uit dit onderzoek is samengevat het volgende naar voren gekomen.

-Algemeen

Het plangebied bestaat vrijwel geheel uit kruidenrijke en gangbare agrarische graslanden. Het omvat poldergraslanden die deels nog veel reliëf kennen en die niet zijn gescheurd of geëgaliseerd. In en rond het plangebied zijn alleen algemene soorten vaatplanten aangetroffen. Opvallend in de sloten met een laag peil is de aanwezigheid van veel Heen- en Aarvederkruid, hetgeen wijst op een licht brakke invloed in de sloten.

-Ecologische kwaliteit

De belangrijkste ecologische kwaliteiten van het plangebied (en omgeving) hebben betrekking op de functie als broedgebied voor kritische weidevogels, waaronder Grutto, Tureluur en Veldleeuwerik. Met name het hoge aantal Grutto's is van belang. Voorts herbergen de sloten hoge dichtheden algemene vissen en amfibieën, waarvan de laatste beschermd worden door de Flora- en Faunawet. Het schaarse Vetje komt tevens in het gebied voor. Deze is niet opgenomen in de Flora- en Faunawet.

-Effecten

Door de geplande inrichting van het gebied en de rondweg verdwijnt de weidevogelbiotoop (circa 130 hectare), naast het feit dat de uitstralende werking van de rondweg (geluid en zicht) voor een vermindering van het aantal weidevogels zorgt in een zone van enkele honderden meters ten zuiden van de rondweg. Daarmee zijn enkele tientallen paren Grutto's (40-50) gemoeid en daarnaast de Rode Lijstsoort Tureluur (10-20 paar). Het belangrijkste ecologisch effect van de plannen betreft derhalve het verdwijnen van open weidevogelbiotoop en de daarin voorkomende waarden.

Inrichting van het gebied leidt tot het verdwijnen van foerageergebied voor Lepelaar en Visdief. Hoewel beide soorten ruimschoots alternatieve foerageergebieden vinden in de omgeving, springt het plangebied er uit door de hoge voedselrijkdom. De functie als foerageergebied voor steltlopers als Goudplevier en Kemphaan is gering.

Bij de inrichting verdwijnt een groot aantal van de huidige sloten met de daaraan gekoppelde waarden: Het Vetje, hoge dichtheden vissen en amfibieën. Door de afgraving verdwijnt ook een aantal sloten, waarin het zeldzame en landelijk afnemende Vetje leeft.

-Beoordeling

Uit een toetsing aan de regelgeving blijkt het volgende.

Eventuele inrichting van het plangebied lijkt niet strijdig te zijn met de Vogelrichtlijn, omdat geen sprake is van significant negatieve effecten in het kader van deze regelgeving en er geen of slechts een geringe relatie is met de speciale beschermingszone "Witte en Zwarte Brekken en Oudhof".

In het kader van het bestemmingsplan Hemmen A7 wordt nog nader ecologisch onderzoek verricht naar de functie van een deel van dit plangebied als foerageergebied voor ganzen (met name de Kleine Rietgans).

Eveneens is de inrichting niet strijdig met de Habitatrichtlijn, omdat geen sprake is van significant negatieve effecten in het kader van deze regelgeving. Er komen geen habitatrichtlijngebieden voor in de naaste omgeving, noch zijn in het plangebied bijlage IV-soorten aanwezig. Door vleermuizen wordt het open plangebied slechts in beperkte mate als foerageergebied gebruikt.

Voor de Flora- en Faunawet is ontheffing nodig, die moet worden aangevraagd bij het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, omdat er verschillende beschermde soorten aanwezig zijn. Naar verwachting zal die ontheffing verleend worden omdat er geen schaarse en zeldzame soorten voorkomen die in de Flora- en Faunawet staan (het Vetje wordt in die zin niet beschermd), maar vooral algemene soorten. Ten aanzien van de broedende weidevogels kan geen ontheffing worden verleend.

Hiervoor geldt dat in alle gevallen buiten het broedseizoen moet worden gewerkt. De herinrichting zelf en het verdwijnen van het weidevogelbiotoop is niet strijdig met de Flora- en Faunawet.

-Conclusie

De geplande inrichting van het bedrijventerrein Hemmen A7 en de aanleg van de omlegging van de Rijksweg 7 Sneek leiden tot een fors ecologisch effect door het verdwijnen van het weidevogelbiotoop met een aanzienlijke populatie weidevogels, in het bijzonder van de Rode Lijstsoorten Grutto en Tureluur. Deze waarden zijn evenwel niet beschermd in de Flora- en Faunawet waar het gaat om de bescherming van de leefgebieden (habitats). Wel vallen alle in Nederland voorkomende broedvogels onder deze wet. Dit bete-

kent dat er ontheffing moet worden aangevraagd bij het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij voor het uitvoeren van die werkzaamheden die hierop een negatieve invloed hebben. Eventuele compensatie van deze waarden is afhankelijk van beleid van provincie en gemeente(n) dienaangaande. Specifiek voor de aanleg van de omlegging van de Rijksweg 7 Sneek levert dit geen conflicten op met de vigerende regelgeving ten aanzien van natuur en landschap.

In het kader van het bestemmingsplan Hemmen A7 wordt nog nader ecologisch onderzoek verricht naar de mogelijke functie van een deel van dit plangebied als foerageergebied voor ganzen (met name de Kleine Rietgans); op basis daarvan wordt bepaald of er in het kader van het bestemmingsplan Hemmen A7 sprake is van compensatieplicht.

Algemeen zijn de volgende mitigerende maatregelen uitgangspunt voor het inrichtingsplan en zijn deze voorstellen terug te vinden in het landschapsplan:

- De nieuwe bermen en oevers van de verbrede Rijksweg 7 worden ten zuiden van de Rijksweg 7 op natuurlijke wijze ingericht en beheerd;
- Zo weinig mogelijk verlichting van de weg om verstoring door lichtuitstraling te voorkomen;
- Geen geïsoleerde waterpartijen vanwege waterkwaliteit en uitwisseling van flora en fauna;
- Oevers van de Geeuw passeerbaar maken voor fauna en inrichten (flora) als ecologische corridor of weidevogelgebied;
- Geen verlaging van de grondwaterstand in te behouden of te ontwikkelen groengebieden en weidevogelgebied;
- Bij uitvoering van werkzaamheden rekening houden met rust-, broed- en overwinterseizoenen van fauna.

4.4. Overige milieu-aspecten

Luchtkwaliteit

In 1996 is binnen de EU de richtlijn 96/62/EG vastgesteld inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (de kaderrichtlijn). Deze kaderrichtlijn is in de Nederlandse wet geïmplementeerd door middel van de Wet van de Minister van VROM (26 maart 1996) tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet inzake de luchtverontreiniging en het Besluit uitvoering EU-kaderrichtlijn. Een aantal dochterrichtlijnen voor verschillende luchtverontreinigende stoffen zal uit deze kaderrichtlijn voortvloeien. De eerste dochterrichtlijn 1999/30/EG is op 22 april 1999 door de Raad van de Europese Unie vastgesteld. In deze dochterrichtlijn zijn onder andere grenswaarden

voor stikstofoxiden opgenomen. Doorvertaling voor Nederland heeft plaatsgevonden in een Algemene Maatregel van Bestuur, vallend onder de Wet Milieubeheer (van kracht per juli 2001). De nieuwe EU-grenswaarde voor stikstofdioxide is gedefinieerd als een jaargemiddelde in een kalenderjaar en bedraagt 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ten behoeve van de TN/MER zijn berekeningen uitgevoerd met betrekking tot de luchtkwaliteit. Uit berekeningen van de NO_2 -concentraties is gebleken dat de door de overheid voor dit aspect vastgestelde grenswaarde in verblijfsgebieden niet wordt overschreden. Gezien de aard van de maatregelen zal dit ook gelden voor de op basis van dit tracébesluit uit te voeren maatregelen Rijksweg 7 Sneek.

Sinds 19 juli 2001 is een nieuw Besluit luchtkwaliteit van kracht. Voortvloeiend uit dit besluit heeft de provincie Fryslân aan TNO gevraagd een onderzoek te verrichten naar de luchtkwaliteit in de provincie. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat in de gemeente Sneek en omgeving zich geen problemen met betrekking tot luchtkwaliteit voordoen. In het kader van het TB Rijksweg 7 Sneek is rekening gehouden met de uitkomsten van voornoemd TNO-onderzoek. Het TNO-onderzoek laat namelijk zien dat op basis van conservatieve aannames, binnen zeer ruime marges, geen overschrijdingen worden verwacht van de onderzochte stoffen. Op basis van deze conclusies is vervolgens geconstateerd dat er voor de situatie ter plaatse van de rijksweg geen sprake is van overschrijdingen van de gestelde grenswaarden, zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit.

De voorgenomen aanpassing heeft vervolgens in vergelijking tot de autonome ontwikkeling een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Immers:

- er wordt uitgegaan van een wettelijke maximum snelheid van 80 km/uur.
- verkeerslichten, een beweegbare brug en een gelijkvloerse spoorkruising verdwijnen, waardoor congestie verdwijnt en optrekkend en afremmend verkeer zich alleen nog op de zijwegen en op- en afritten voordoet.

Aanvullend op deze beide onderzoeken is een aanvullend onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit voor het tracébesluit. Daarbij is onderzocht of er zones zijn waarbinnen de concentraties van de luchtverontreinigde stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden en zo ja, het aantal woningen en/of andere gevoelige bestemmingen binnen deze zones. Voor NO_2 dient uiterlijk in 2010 aan de vastgestelde grenswaarde te worden voldaan. Voor PM_{10} is het jaartal voor het voldoen aan de grenswaarde vastgesteld op 2005.

Onderzoek en effecten

Aanvullend op beide onderzoeken is een analyse uitgevoerd naar de luchtkwaliteit langs de rijksweg 7 bij Sneek. In de onderstaande tabellen zijn de resultaten samengevat.

Uit deze analyse blijkt:

- Tussen 2003 en 2010 zal de luchtkwaliteit, ondanks de toename van het verkeer, duidelijk verbeteren. De verbetering is het gevolg van de voortdurende aanscherping van de Europese eisen die gesteld zijn aan de emissies van voertuigen (zowel personen-

Resultaat analyse NO_2 op minimale afstand van de wegrand				
	Jaargemiddelde concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		Aantal overschrijdingen per jaar van de uurgemiddelde grenswaarde (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	Rw 7 Woudvaart	Rw 7 Monnikmolen	Rw 7 Woudvaart	Rw 7 Monnikmolen
2003	39	34	0	0
2010 autonoom	28	22	0	0
2010 na ombouw	22	19	0	0
Grenswaarde	40	40	18	18

Resultaat analyse PM_{10} op de minimale afstand van de wegrand				
	Jaargemiddelde concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		Aantal overschrijdingen per jaar van de 24-uurgemiddelde grenswaarde (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	Rw 7 Woudvaart	Rw 7 Monnikmolen	Rw 7 Woudvaart	Rw 7 Monnikmolen
2003	40	37	83	67
2010 autonoom	32	30	39	29
2010 na ombouw	29	29	25	22
Grenswaarde	40	40	35	35

als vrachtauto's). Voorts blijkt de ombouw van de Rijksweg ten opzichte van de autonome ontwikkeling nog tot een extra positief effect op de luchtkwaliteit te leiden. Dit effect is het gevolg van een betere doorstroming van het verkeer;

- Er doen zich zowel in de huidige als in de toekomstige (autonoom en na ombouw) situatie naar verwachting geen overschrijdingen voor van de in het Besluit luchtkwaliteit genoemde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentraties NO_2 en fijn stof (PM_{10});
- Er doen zich zowel in de huidige als de toekomstige situatie (autonoom en na ombouw) geen overschrijdingen voor van de grenswaarde van het uurgemiddelde NO_2 van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarmee voldoet deze rijksweg aan de norm van maximaal 18 overschrijdingen per jaar;
- Het aantal maal per jaar dat de 24-uurgemiddelde grenswaarde PM_{10} ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt overschreden, ligt na de ombouw ruim onder de in het Besluit luchtkwaliteit genoemde norm van maximaal 35 overschrijdingen per jaar.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Ten behoeve van de trajectnota/MER zijn berekeningen uitgevoerd met betrekking tot de externe veiligheid. Daarbij is gebleken dat de door de overheid voor dit aspect vastgestelde grenswaarde niet wordt overschreden. Gezien de aard van de maatregelen zal dit ook gelden voor de op basis van dit tracébesluit uit te voeren maatregelen Rijksweg 7 Sneek.

Ten aanzien van het ontwerp van het aquaduct geldt dat door de geringe afmeting van het gesloten gedeelte van het aquaduct (<80 m) er geen risico's ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verwachten zijn.

Duurzaam bouwen

Behalve de hiervoor genoemde mitigerende en compenserende maatregelen wordt nog een aantal, meer algemene maatregelen getroffen, die de negatieve effecten op milieu van de realisatie van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek verminderen. Deze maatregelen staan beschreven in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW. Zowel in de fase van het opstellen van het tracébesluit, maar vooral in de realisatiefase zal gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden om door toepassen van dit instrument de milieubelasting te verminderen.



Besluitvormings-procedure



De besluitvormingsprocedure met betrekking tot het tracé van een hoofdweg, zoals de Rijksweg 7 Sneek, is vastgelegd in de Tracéwet. Deze procedure is aangegeven in figuur 1. Thans verkeert de procedure in de fase waarin het voorkeurstracé van de verantwoordelijke Ministers is uitgewerkt tot tracébesluit.

Dit tracébesluit wordt toegezonden aan de beide Kamers der Staten-Generaal, de Provincie Fryslân, de Gemeente Sneek, de Gemeente Wymbritseradiel en Wetterskip Fryslân.

Binnen een week na de toezending aan de betrokken overheden wordt het tracébesluit ter inzage gelegd in het provinciehuis te Leeuwarden, in de gemeentehuizen van Sneek en Wymbritseradiel, de openbare bibliotheken van Sneek en IJlst, de dorpshuizen van Oppenhuizen en Folsgare, het informatiecentrum A7 te Sneek, het kantoor van Wetterskip Fryslân te Leeuwarden en Sneek en in het kantoor van Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland te Leeuwarden.

De mogelijkheid bestaat voor belanghebbenden om binnen zes weken na de bekendmaking van het tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, Den Haag, o.v.v. TB rijksweg 7 Sneek.

Gemeenten moeten binnen één jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden het bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit vaststellen of herzien. Tot dat moment geldt het tracébesluit als voorbereidingsbesluit c.q. als vrijstelling van het bestemmingsplan.

Vertaald voor de Rijksweg 7 Sneek zijn de data en besismomenten in het navolgende schematisch weergegeven.

Figuur 1:
Besluitvormingsprocedure conform Tracéwet

Bekendmaking en ter inzage legging startnotitie	maart 1995
Inspraak; advies Commissie m.e.r./wettelijke adviseurs	20 januari 1998
Vaststelling richtlijnen door bevoegd gezag (Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM)	5 februari 1996
Opstellen trajectnota/milieu-effectrapport Bestuurlijk overleg Aanvaarding door bevoegd gezag	februari 1996-oktober 1997
Bekendmaking en ter inzage legging trajectnota/milieu-effectrapport Voorlichting, inspraak, hoorzittingen Advies door wettelijke adviseurs Toetsingsadvies Commissie-m.e.r. Advies door betrokken overheden/waterschappen	7 oktober t/m 2 december 1997
Standpuntbepaling Minister van Verkeer en Waterstaat en VROM met betrekking tot voorkeustracé,	24 april 1998
Versobering Overleg en afspraken Rijk-regio	29 september 2000 27 november 2000
Nota Voorstel voor de Aanpassing van de Rijksweg 7 bij Sneek	november 2002
Bekendmaking en ter inzage legging Nota Voorstel voor de Aanpassing van de Rijksweg 7 bij Sneek Voorlichting, inspraak, hoorzittingen	november-december 2002
Vaststellen ontwerp-tracébesluit (OTB)	27 februari 2004
Toezending OTB aan betrokken overheden, inspecties en aan de gebruikers van woningen e.d. waarvoor een hogere toelaatbare geluidswaarde wordt vastgesteld Bekendmaking en ter inzage legging OTB Inspraak Standpuntbepaling betrokken overheden/waterschappen	april 2004 25 maart en 29 maart 29 maart t/m 24 mei juni 2004
Vaststelling tracébesluit door bevoegd gezag en toezending aan de Staten-Generaal en aan de betrokken overheden; ter inzage legging tracébesluit	oktober 2004 27 oktober - 7 december 2004
Termijn voor het instellen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State	27 oktober - 7 december 2004