



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



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bijlage 1

Standpunt Rijksweg 7 Sneek

Brief Minister van Verkeer en Waterstaat

d.d. 24 april 1998



Aan
De voorzitter van de Eerste Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA 's-Gravenhage

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

24 april 1998

Ons kenmerk

DGP/IB/820733

Onderwerp

Standpunt Rijksweg 7 rondweg Sneek

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geachte voorzitter,

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

1 Inleiding

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

Rijksweg 7 is in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen als een verbinding uit het hoofdwegennet, categorie overige verbindingen hoofdwegennet. Het onderhavige standpunt richt zich op het gedeelte van Rijksweg 7 bij Sneek tussen het dorp Folsigare ten westen van Sneek en de Prinses Margriettunnel in Rijksweg 7 ten oosten van Sneek. Binnen het stedelijk gebied van Sneek is Rijksweg 7 een dubbelbaans wegverbinding met gesloten-verklaring (maximum toegestane snelheid is 80 km/uur). In dit gedeelte van het tracé bevinden zich over een afstand van ongeveer vier kilometer een zevental gelijkvloerse kruispunten voorzien van verkeersregelininstallaties; een beweegbare brug over de vaarweg Geeuw en een gelijkvloerse kruising met de spoorweg Sneek-Stavoren.

Het betreffende gedeelte van Rijksweg 7 bij Sneek heeft een lengte van ongeveer 8 kilometer.

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

Een onderdeel van de uitkomsten van dit beraad betreft de aanleg van een rondweg in Rijksweg 7 bij Sneek, ter verbetering van de (fysieke) bedrijfsomgeving (prioriteit A). Omdat het (doorgaand) verkeer op Rijksweg 7 in Sneek nog door de stad geleid wordt over een binnenstedelijke rondweg werd bij Sneek de aanleg van een nieuwe rijksweg overregeengedaken. Volgens een toenmalige raming vergde dit project een



investering van f 100 miljoen gulden; inclusief BTW en kosten van voorbereiding/toezicht (prijsspeil 1994).

Tijdens het beraad is overeengekomen, dat het project met inachtneming van ruimtelijke en milieuhygiënische procedures zou worden gerealiseerd in het tijdvak 1994-2000, waarbij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de uitvoeringsplicht op zich heeft genomen en waarbij als financiering is vastgesteld:

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

Ten behoeve van de definitieve formele besluitvorming in het kader van de vermelde ruimtelijke en milieuhygiënische procedures heb ik een Tracéwet-procedure gestart, waarin de procedure van de Milieu-effectrapportage is geïntegreerd. Dit heeft geresulteerd in een trajectnota.

Conform de Tracéwet-procedure heeft de trajectnota ter inzage gelegen en hebben de betrokken bestuursorganen en burgers kunnen reageren.

De trajectnota is besproken in het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft geadviseerd over de bruikbaarheid van de trajectnota voor de besluitvorming.

2. Probleemanalyse.

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

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

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

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

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

Als gevolg van de toegenomen congestiekans zal, met name op routes parallel aan Rijksweg 7 bij Sneek, de hoeveelheid sluipverkeer toenemen.

De norm voor congestiekans uit het SVV-II is een maximale congestiekans van 5% in 2010.

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

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



3. Onderzochte alternatieven en varianten.

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

- **NUL- alternatief:** geen infrastructurele aanpassingen aan Rijksweg 7 bij Sneek; wel rekening houden met beleidsmaatregelen conform SVV-II. Er zijn geen kosten aan verbonden.
- **OP- alternatief:** Rijksweg 7 door Sneek blijft bestaan uit 2x2 rijstroken; de ontwerpsnelheid wordt 100 km/uur. Twee wijkaansluitingen op de weg vervallen. Vijf gelijkvloerse kruispunten worden gewijzigd in vier ongelijkvloerse aansluitingen. De brug over de Geeuw krijgt een tweede beweegbaar deel; waardoor de brug minder stagnatie geeft. Kosten bedragen f 75 miljoen gulden.
- **OP-sdg:** Er worden twee nieuwe rijstroken aangelegd aan weerszijden van Rijksweg 7 door Sneek, waardoor het doorgaande verkeer van het stadsverkeer wordt gescheiden. De ontwerpsnelheid wordt 80 km/uur voor het doorgaande verkeer. Er is geen uitwisseling mogelijk tussen het doorgaande verkeer op de beide nieuwe rijstroken en het lokale verkeer. Naast de bestaande brug over de Geeuw worden twee nieuwe bruggen in de nieuwe rijstroken gelegd. Deze bruggen alsmede de bestaande brug daar tussenin krijgen allen een tweede beweegbaar deel. De kosten bedragen f 106 miljoen gulden.
- **OP-ro:** De gemeente legt aan de oostzijde van Sneek het ontbrekende deel van de stadsrondweg aan. Het doorgaande verkeer in oost-west richting wordt hierover in principe geleid (langs de noordkant van de stad). Het doorgaande verkeer in west-oost richting wordt d.m.v. een flyover op de plaats van de huidige zuidelijke rijbaan van Rijksweg 7 door Sneek langs de zuidkant geleid. De bestaande noordelijke rijbaan van Rijksweg 7 door Sneek blijft beschikbaar voor lokaal verkeer in twee rijrichtingen (op 2 rijstroken). De ontwerpsnelheid voor het doorgaand verkeer bedraagt 80 km/uur. Aan beide zijden van de stad blijven de kruispunten gelijkvloers. De brug over de Geeuw wordt aangepast. Op diverse plaatsen langs de stadsrondweg ten oosten en noorden van de stad worden doorgaand- en plaatselijk verkeer fysiek van elkaar gescheiden. De kosten bedragen f 70 miljoen gulden (dit is exclusief de gemeentelijke kosten voor de stadsrondweg Oost).
- **ZOM- alternatief:** Doorgaand verkeer wordt omgeleid via een nieuwe autosnelweg ten zuiden van Sneek. De ontwerpsnelheid bedraagt 120 km/uur. In deze omleiding komt een beweegbare brug over de Geeuw. Tussen de nieuwe Rijksweg 7 ten zuiden van Sneek en het onderliggende wegennet is uitwisseling van verkeer mogelijk d.m.v. drie ongelijkvloerse aansluitingen (ter weerszijden van de stad en ter plaatse van de Lemmerweg). De lengte van het nieuwe tracé bedraagt 8,7 kilometer. Het gedeelte van de bestaande A7 tussen Folgare en Sneek-west wordt verwijderd. De kosten bedragen f 152 miljoen gulden.
- **NOM- alternatief:** Doorgaand verkeer wordt omgeleid via een nieuwe autosnelweg ten noorden van Sneek. In deze omleiding bevindt zich een aquaduct om de Houkesloot te kruisen ten oosten van de stad. De ontwerpsnelheid bedraagt 120 km/uur. Tussen de nieuwe Rijksweg 7 ten noorden van Sneek en het onderliggend wegennet is uitwisseling van verkeer mogelijk d.m.v. vier ongelijkvloerse aansluitingen (ter weerszijden van de stad; bij de Groenedijk ten oosten van de stad en ten noorden bij de weg naar Leeuwarden). De lengte van het nieuwe tracé bedraagt 12,5 kilometer. Diverse ondergeschikte vaarwegen ten oosten, noorden en westen van de stad worden gekruist door een vaste brug. Over de spoorlijn Sneek-Leeuwarden wordt een viadukt gerealiseerd. De kosten bedragen f 412 miljoen gulden.



- **COMBI- alternatief:** De bestaande Rijksweg 7 door Sneek wordt aangepast tussen de aansluiting aan de oostzijde van de stad en de brug over de Geeuw. Vanaf de Geeuw tot aan de A7 ter hoogte van Fols gare komt een nieuwe autosnelweg. Er is sprake van een combinatie van het OP- en ZOM- alternatief. De ontwerpsnelheid bedraagt deels 100 en deels 120 km/uur. In dit alternatief bevindt zich een nieuwe (hogere) brug over de Geeuw voorzien van twee beweegbare gedeelten. Het gedeelte van de bestaande weg tussen de Geeuw en Sneek-west wordt afgewaardeerd; deels mogelijk verwijderd. Het gedeelte van de bestaande A7 tussen Fols gare en Sneek-west wordt verwijderd. Twee wijkaansluitingen alsmede de aansluiting van de weg Sneek-IJlst op Rijksweg 7 door Sneek vervallen. Aan weerszijden van de stad en ter hoogte van het bestaande kruispunt Rijksweg 7/Lemmerweg worden ongelijkvloerse aansluitingen gerealiseerd. De kosten bedragen f 104 miljoen gulden.

4. Standpunt.

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

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

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

Daarbij tekent het OVI nog het volgende aan: Als - gezien de verschillende belangen - alle verantwoordelijke partijen m.b.t. de méérkosten van een aquaduct in de Geeuw bij het COMBI-alternatief, een onderling goed investeringsplaatje kunnen afspreken, dat dán ware te kiezen voor het COMBI-alternatief met een aquaduct onder de Geeuw. De provincie Friesland en de gemeente Sneek hebben te kennen gegeven dat hun voorkeur uitgaat naar het Zuidelijk Omleidingsalternatief (ZOM) met een aquaduct onder de Geeuw.

4.1 Standpunt

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

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

4.2 Overwegingen

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

De hieronder genoemde overwegingen liggen aan mijn keuze ten grondslag:

- Bij het COMBI-alternatief wordt de congestiekans teruggebracht tot 3,5%.
- De toekomstvastheid van het COMBI-alternatief is vrij groot. In 2010 is er nog sprake van een verkeerskundige restcapaciteit van 35%.



- Het COMBI-alternatief is relatief het gunstigst voor de verkeersveiligheid (er van uitgaande dat, na aanleg van het COMBI-alternatief het westelijk gedeelte van de rondweg bij Sneek wordt afgewaardeerd).
- Bij het COMBI-alternatief is er sprake van de laagste belastinggraad van de Geeuwbrug.
- De kosteneffectiviteit is bij het COMBI-alternatief relatief het grootst.
- Bij het COMBI-alternatief is er sprake van een optimale ontsluiting van het bedrijvengebied de Hemmen.

4.3. Financiën.

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

4.4. Omgevingskwaliteit.

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

4.5 Verdere procedure

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

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht,

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

A. Jorritsma-Lebbink



Bijlage 2

**Brief van Rijkswaterstaat directie Noord-
Nederland aan Samenwerkingsverband
Noord-Nederland**

d.d. 29 september 2000

Aan

het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Fryslân
Postbus 20 120
8900 HM LEEUWARDEN

Contactpersoon
F. Nieuwenhuis

Datum 29. SEP. 2000

Ons kenmerk
DNN 2000/6692

Onderwerp
Toelichting versobering MIT projecten.

Doorkiesnummer
(058) 234 41 30

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Geacht college,

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 2001-2005 zijn de geraamde bedragen voor de projecten Rijksweg 31, Leeuwarden-Drachten en A7, rondweg Sneek verhoogd ten opzichte van het MIT van vorig jaar. Zoals ik u mondeling al meedeelde, heb ik als gevolg van een forse stijging van de projectramingen een aantal versoberingen moeten doorvoeren. Desondanks zijn de projectkosten gestegen ten opzichte van eerdere ramingen. Ik heb u toegezegd een nadere toelichting te geven op de oorzaken en de gevolgen van deze wijzigingen.

Voordat ik inga op de twee specifieke projecten wil ik eerst in algemene zin stilstaan bij de oorzaken van de verhoging van de kostenramingen voor beide projecten. De ontwerpen voor beide projecten zijn ten opzichte van de eerdere ramingen gedetailleerd uitgewerkt. Bovendien zijn er risico-analyses voor de uitvoeringsfase gedaan, waardoor de oorspronkelijke post onvoorzien concreet is ingevuld. Een en ander heeft geleid tot aanzienlijk hogere kostenramingen.

In het MIT 2000-2004 was voor alle projecten nog prijspeil 1998 gehanteerd. In het nieuwe MIT is prijspeil 2000 aangehouden. De prijsindexering over twee jaren is meegenomen.

Het aanmerkelijk hoger uitvallen van de projectkosten is een zeer onaangename tegenvaller. Er is dan ook met veel inzet binnen Rijkswaterstaat gezocht naar een aanvaardbare oplossing om de sterk gestegen kosten terug te brengen naar een binnen het MIT inpasbaar niveau. Daarbij werd het duidelijk dat de hoger uitgevallen kosten voor beide projecten niet zonder versobering konden worden opgevangen binnen het totale programmabudget aanleg rijkswegen.

Ik ben van mening dat de hierna te noemen versoberingen de functie van de wegvakken niet wezenlijk aantasten en acceptabel zijn gelet op de doelstellingen ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast is uiteraard zoveel mogelijk rekening gehouden met de gemaakte bestuurlijke afspraken en de afgesloten overeenkomsten.

De versoberingen per project zijn:

Rijksweg 31, gedeelte Leeuwarden-Drachten

Projectkosten conform MIT 2000-2004	147 mln
Projectkosten na onderstaande versoberingen	225 mln (prijspeil 2000)

Versoberingen:

- Niet verdubbelen van huidig viaduct Hemriksein; hierdoor verschuift start autoweg 2x2 700 meter naar het oosten;
- aanpassen dwarsprofiel in aquaduct Greuns geen 2x2 autosnelwegbreedte (12,50 meter), maar 2x2 autoweg (8,60 meter) en steilere groene taluds voor het aquaduct;
- vervallen van aparte fietspaden op de parallelweg naar en op de te verhogen Fonejachtbrug;
- niet reconstrueren van een flauwe bocht in de noordelijke verbindingsweg (verbindingsweg Groningen-Leeuwarden) van het knooppunt Ureterpvallaat.

A7, rondweg Sneek

Projectkosten conform MIT 2000-2004	108 mln
Projectkosten na onderstaande versoberingen	142 mln (prijspeil 2000)

Versoberingen:

- ontwerpsnelheid over gehele traject 80 km/h met als voornaamste gevolgen:
 - aanpassing horizontaal alignement van het tracé aan de westzijde;
 - aanpassing verticaal alignement bij alle kunstwerken;
 - aanpassing dwarsprofiel ten westen van de Geeuw (8,60 m i.p.v. 12,50 m rijbaanbreedte);
- Geeuwbrug met 1 in plaats van 2 beweegbare klappen;
- vervallen van een deel van de geluidafschermende voorzieningen, namelijk langs de noordzijde van het tracé tussen Geeuw en Woudvaart;
- vervallen van de ongelijkvloerse kruising met de Alde Himdyk;
- geen rekening houden met een eventuele verdubbeling en elektrificatie van de spoorlijn Sneek-Stavoren;
- niet aanbrengen van verlichting;
- een gelijkvloerse in plaats van een ongelijkvloerse fietskruising bij op- en afritten Lemmerweg;
- geen ZOAB deklaag, maar Steen Mastiek Asphalt (SMA);
- kunstwerk Lemmerweg met 2 in plaats van 4 overspanningen.

Voor Rijksweg 31, gedeelte Leeuwarden-Drachten, speelt nog zoals u bekend is, het voornemen om het gehele project uit te doen voeren door private partijen middels een PPS-constructie. De voorbereiding daarvoor zal met kracht worden opgestart. Ik zal mij tot het uiterste inspannen om de realisatie van de wegverdubbeling zo spoedig mogelijk aan te doen vangen. De reconstructie van het knooppunt Ureterpvallaat wordt buiten de PPS-constructie gehouden en zal volgens planning nog dit jaar worden aanbesteed.

Ik hoop u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd en ben uiteraard bereid een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de hoofdingenieur-directeur,

P.  wro1004

ir. J.R. Hoogland



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bijlage 3

Brief Minister van Verkeer en Waterstaat

aan Samenwerkingsverband Noord-

Nederland

d.d. 27 november 2000



Aan
De voorzitter van het
Samenwerkingsverband Noord Nederland,
de heer A.L. ter Beek
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Contactpersoon

-

Doorkiesnummer

-

Datum

27 november 2000

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

DGP/VI/U.00.03768

Uw kenmerk

SNN2000010771

Onderwerp

MIT-projecten NN

Geachte voorzitter,

In afwijking van de brief van 28 september 2000 en in aansluiting op het overleg dat ik op maandag 13 november jl. met U had en de contacten, die vervolgens met de heren Olman en Hoogland hebben plaats gevonden bevestig ik hierbij van mijn kant de volgende voorstellen inzake infrastructurele projecten in Noord Nederland:

Vertrekpunt bij deze afspraken zijn de projectbeschrijvingen en de meerjarencijfers, zoals deze zijn vastgelegd in het MIT-Projectenboek, dat bij de Begroting 2001 naar het Parlement is gezonden, waarbij het gaat om taakstellende rijksbijdragen, alsmede de voorwaarde dat de bij aanvang van het project A7 Sneek nog te betalen regiobijdrage van 25 Mf en de reeds door V&W ontvangen ISP-bijdrage van 25 Mf beschikbaar blijven. Het taakstellend zijn van de rijksbijdrage (exclusief de jaarlijkse indexering) is derhalve bepalend voor de scope van de uit te voeren werken.

Ten opzichte van de daarin opgenomen projectbeschrijvingen stem ik in met het volgende pakket aan wijzigingsvoorstellen:

1. Uitgangspunt is de herschikking van de MIT-middelen ad 142 Mf voor de A7 Zuidelijke omlegging Sneek. Hierdoor ontstaat financiële ruimte voor extra investeringen in de A7 Sneek, N31 Leeuwarden Drachten, N31 Harlingen Zurich en RW 37 Holsloot Duitse grens.
2. A7 rondweg Sneek: Ik zal tot uitbetaling overgaan in de jaren 2011 tot en met 2013, zodat er voor Sneek het volgende kasritme ontstaat:

2009	2010	2011	2012	2013
25	25	30	30	32



Ik stem in met een nadere gezamenlijke studie, waarbij de provincie Fryslân het voortouw neemt, teneinde de uitvoeringswijze van de zuidelijke rondweg Sneek zodanig aan te passen, dat een betere kruising van de Geeuw gewaarborgd is. Ik heb kennis genomen van Uw wens hier een aquaduct te realiseren. Indien uit de studie blijkt, dat dit realiseerbaar is binnen het budget van 142 Mf, dan wel dat de extra benodigde financiering niet ten laste van mijn begroting komt, ben ik bereid een dienovereenkomstig tracebesluit te nemen en te verdedigen. De uitvoering kan dan plaats vinden conform bovenstaande meerjarenreeks, tenzij – buiten bezwaar van de begroting van Verkeer & Waterstaat – voorfinanciering geregeld wordt.

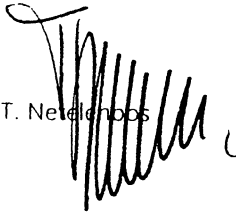
1. N31: Naar en op de te verhogen Fonejachtbrug wordt alsnog een fietspad aangebracht.
2. N31: Harlingen Zurich: Een planstudie voor Harlingen Zurich zal op zo kort mogelijke termijn (januari 2001) gestart worden met de intentie de verkeersveiligheidsproblematiek zo snel mogelijk op te lossen. Bij deze planstudie en de navolgende realisatie zal de traverse Harlingen incl. de kruising met het Van Harinxmakanaal buiten beschouwing blijven. Op grond van de gezamenlijk met de provincie Fryslân, de gemeenten Harlingen en Wûnseradiel en de regiopolitie recent (maart 2000) opgestelde verkeersveiligheidsverkenning mag verwacht worden, dat een 2 x 1 autoweg vanuit het rijksbeleid een adequate oplossing zou kunnen bieden; voor een dergelijke voorziening is daar ca 60 Mf begroot. Ik ben bereid in het MIT deze kosten op te nemen. Als de provincie Fryslân een duurdere uitvoering van deze verbinding wenst (2x2 autoweg), ben ik bereid die uit te voeren als de meerkosten boven een 2x1 autoweg voor rekening van de provincie genomen worden.
3. A/N37: Holsloot Duitse grens: De financieel noodzakelijke versoberingen (o.a. geen verzorgingsplaats Zwarte Meer, geen vluchtstrook en aangepaste kunstwerken) worden zodanig toegepast, dat er een tot autosnelweg uitbreidbare 2 x 2 autoweg ontstaat. In de technische en planologische voorbereiding en grondverwerving zal dan ook de mogelijke uitvoering als autosnelweg direct worden meegenomen. Hiertoe wordt het taakstellend budget voor deze weg verhoogd met 32 Mf.

Het jaar van gereedkomen blijft 2005.

Ik verzoek U mij maandag een reactie op deze voorstellen te doen toekomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Nelders


AFSCHRIFT



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bijlage 4a

Inspraakreacties en commentaar

op het OTB

Volgnummer: 1		Afzender: Bewoners Hommertsstraat 16 t/m 28 J.L. Blaauw Hommertsstraat 26 8608 CW SNEEK	
Kenmerk:			
Gedateerd: 21-4-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 In voorliggend Ontwerp-tracébesluit staan tegenstrijdigheden met betrekking tot ondermeer het geluidsscherm ter hoogte van de Hommertsstraat 16 t/m 28. Het betreffende geluidsscherm wordt door de bewoners niet gewenst; dit is bekend bij Rijkswaterstaat.		In het plan is geen geluidsscherm geprojecteerd ter plaatse. Aan de wens van de bewoners wordt tegemoetgekomen.	
2 In het voorliggende Ontwerp-tracébesluit wordt in de passage over vervoer gevaarlijke stoffen geen aandacht besteed aan de aanvoer van gevaarlijke stoffen over de Lemmerweg-west richting het benzine station, noch aan de bereikbaarheid door hulpdiensten.		Op zich is aanvoer van brandstof door de wijk geen probleem i.k.v. vervoer gevaarlijke stoffen. Het betreffende benzine verkooppunt verkoopt geen LPG. De bevoorrading van het garagebedrijf door de wijk zal in geringe mate voor extra overlast in de wijk zorgen. De bereikbaarheid van de wijk door hulpdiensten vormt geen probleem. De gehele wijk Lemmerweg west is binnen de daarvoor geldende tijdslimieten bereikbaar voor de hulpdiensten.	
Volgnummer: 2		Afzender: Langhout & Wiarda Mr. A. Wiarda Postbus 11 8440 AA HEERENVEEN Namens: vof Europatuin Sneek, Zonnedaauw 1 SNEEK	
Kenmerk: 04-1055-001-isp			
Gedateerd: 6-5-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 In voorliggende stukken is op kaart 3, ter plaatse van Europatuin Sneek, de aangegeven ondergrond niet juist. Dit geeft een vertekend beeld van de situatie.		Dit is correct, maar heeft verder geen invloed op het voorliggende plan.	
2 Door realisatie van voorliggende plannen zal de bereikbaarheid van Europatuin Sneek afnemen; de afslag Akkerwinde kan namelijk niet meer gebruikt worden door verkeer vanuit de richting Bolsward en Hommerts waardoor potentiële klanten moeten omrijden. Gevreesd wordt voor omzetverlies.		Vanuit de genoemde richtingen is de ontsluiting nog steeds adequaat. Via de verbindingsweg Lemmerweg oost is Europatuin ook vanuit de westzijde nog steeds goed bereikbaar. Mede om aan het probleem van de ontsluiting van Europatuin en garage Ozinga tegemoet te komen, is ter plaatse een halve aansluiting geprojecteerd.	
3 Uit voorliggende stukken blijkt niet in hoeverre met belangen van Europatuin Sneek rekening is gehouden. Dit is strijdig is met artikel 3:2 van de Awb.		Zie ook voorgaande punt. Een medewerker van de gemeente Sneek heeft namens het projectbureau Rijksweg 7 Sneek hierover verschillende malen overleg gevoerd met het betreffende bedrijf.	
4 De plannen van de gemeente Sneek - het aanleggen van waterpartijen langs Rijksweg 7 - staan niet op de kaarten vermeld. Deze plannen hebben mogelijke consequenties voor Europatuin Sneek.		Deze waterpartijen maken niet onderdeel uit van het voorliggende plan, maar van het plan waterstad van de gemeente Sneek. De gemeente Sneek wil dit plan gelijktijdig ontwikkelen. De gemeente Sneek zal hierover te zijner tijd een bestemmingsplanprocedure starten.	

Volgnummer: 3 Kenmerk: 04-3032-001-isp Gedateerd: 10-5-2004	Afzender: Langhout & Wiarda Mr. E. Wiarda Postbus 11 8440 AA HEERENVEEN Namens: Automobielbedrijf Ozinga BV, Akkerwinde 1 SNEEK
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Door realisatie van voorliggende plannen zal de bereikbaarheid van Automobielbedrijf Ozinga BV afnemen; de afslag Akkerwinde kan namelijk niet meer gebruikt worden door verkeer vanuit de richting Bolsward en Hommerts waardoor potentiële klanten moeten omrijden. Gevreesd wordt voor omzetverlies.	Zie antwoord bij de reactie van Europatuin punt 2
2 Van de huidige zichtlocatie van het bedrijf zal, als gevolg van realisatie van een viaduct ter plaatse, geen sprake meer zijn. De waarde van het pand zal aanzienlijk afnemen.	Mocht er sprake zijn van enige schade, dan kan een beroep worden gedaan op art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (1999).
3 Door realisatie van het viaduct vervalt de bestaande afslag richting Automobielbedrijf Ozinga, waardoor verkeer via het verkeersonveilige kruispunt Zilverschoon/ Akkerwinde moet rijden. Vrachtverkeer - ter bevoorrading van het bedrijf - kan, als gevolg van de plannen, op het terrein zelf niet meer draaien. Dit betekent dat zij achteruit moeten rijden richting ditzelfde kruispunt.	De gemeente Sneek heeft mede namens de projectorganisatie Rijksweg 7 Sneek gesprekken gevoerd met garage Ozinga. In deze gesprekken is aangegeven dat de situatie rond de bevoorrading nader bekeken zal worden op het moment dat de planvorming rond de A7 zeker is. Eventuele aanpassing van de situatie zal plaatsvinden in combinatie met de aanpassing van de kruising Bacchante/Akkerwinde. Hier wordt een rotonde aangelegd door de gemeente Sneek.
4 Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient het bedrijf te allen tijde bereikbaar te blijven.	Er wordt t.b.v. de uitvoering een verkeersbeheersingsplan opgesteld. In dit plan worden de randvoorwaarden m.b.t. bereikbaarheid tijdens de uitvoering vastgelegd. Met alle belanghebbenden zal dit plan besproken worden. In principe zal de bereikbaarheid van bedrijven langs de weg daarbij een randvoorwaarde zijn.
5 Uit voorliggende stukken blijkt niet in hoeverre met belangen van Automobielbedrijf Ozinga rekening is gehouden. Dit is strijdig is met artikel 3:2 van de Awb.	Zie hiervoor het antwoord op de reactie van Europatuin (reactienummer 2), punt 3.
6 De plannen van de gemeente Sneek - het aanleggen van waterpartijen langs Rijksweg 7 - staan niet op de kaarten vermeld. Deze plannen hebben mogelijke consequenties voor Automobielbedrijf Ozinga.	Zie hiervoor het antwoord op de reactie van Europatuin (reactienummer 2), punt 4.

Volgnummer: 4		Afzender: H. de Haan Alde Himdyk 26 8601 JZ SNEEK	
Kenmerk:			
Gedateerd: 14-5-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Is verheugd dat de Alde Himdyk, vermeld in de Nota Belvedere, in de voorliggende plannen wordt omgeleid over het aquaduct van de nieuwe Rijksweg 7.		Hiervan wordt kennisgenomen	
2 Realisatie van voorliggende plannen betekent een ernstige aantasting van het woon- en leefgenot voor de bewoners aan de Alde Himdyk 26; de nieuwe Rijksweg 7 zal namelijk op korte afstand tussen Bedrijventerrein De Hemmen en het pand aan de Alde Himdyk 26 komen te liggen.		Met de heer De Haan vindt overleg plaats over zijn situatie. In principe is overeenstemming over de wijze waarop e.e.a. moet worden opgelost. In het plan zijn deze zaken verwerkt. De vertaling van planschade en de daarbij behorende grondruil bevindt zich op dit moment in de onderhandelingsfase. De gemeente Sneek heeft hierin het initiatief.	
3 Er dienen maatregelen te worden getroffen om ruim onder de geldende geluidswaarden ten aanzien van het pand aan de Alde Himdyk 26 uit te komen.		Zie punt 2	
4 Meent in aanmerking te komen voor een planschade regeling. Realisatie van voorliggende plannen zal namelijk, naast veel ongemak en ongerief, tot gevolg hebben dat het pand aan de Alde Himdyk in waarde verminderd.		Zie punt 2	
5 Verzoekt om compensatie in de vorm van grond, omdat de nieuwe Rijksweg 7 deels over het perceel Alde Himdyk 26 zal lopen. Hierover zijn nog geen concrete voorstellen van de gemeente Sneek ontvangen.		Zie punt 2	
6 Stemt niet in met voorliggende plannen zolang geen overeenstemming is bereikt over de laatste drie punten.		Zie punt 2	
Volgnummer: 5		Afzender: P. Westerhof Koningsspil 28 8608 ZL SNEEK	
Kenmerk:			
Gedateerd: 18-5-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Pleit voor het afkeuren van voorliggend Ontwerp-tracébesluit. De negatieve gevolgen voor de inwoners van de zuidelijke wijken van Sneek op het gebied van bereikbaarheid, en leefbaarheid wegen niet op tegen de doelstelling van de plannen: verbetering van de doorstroming, zeker niet gezien de aangegeven kosten van het project.		In de trajectnota / MER is nut en noodzaak van de verbetering onderbouwd. De minister heeft daarbij een afweging gemaakt in kosten en baten. De provincie Fryslân en de gemeente Sneek bevestigen dit belang door de bereidheid substantieel bij te dragen aan de ombouw van de Rijksweg. De bereikbaarheid van de wijken aan de zuidkant van Sneek verbetert aanzienlijk in het voorliggende plan. Op dit moment hebben de wijken slechts één met verkeerslichten geregelde kruising op de Rijksweg. Congestie op de rijksweg maakt de wijken onbereikbaar, ook voor hulpdiensten. In de nieuwe situatie zijn de wijken via twee verbindingen bereikbaar.	
2 Constateert, na kennisname van de voorliggende uitwerking van het COMBI-alternatief, dat het Nul-alternatief een betere oplossing is, om de volgende redenen:		Zie voorgaande punt	

- de bestaande rechtstreekse ontsluiting op de Rijksweg 7 van Tinga en Duintepen, alsook de bestaande rechtstreekse aansluiting voor verkeer uit de richting IJlst, verdwijnen (deels). Dit zal leiden tot een enorme verkeerstoename op de Koningsspil en de aansluiting - rotonde - op de Lemmerweg. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor de bewoners rondom deze rotonde en voor de bereikbaarheid; - de voorliggende oplossingen voor de diverse ontsluitingen - halve of geen aansluitingen op de Rijksweg 7 - zouden zijn gedaan uit ruimtegebrek. Echter ook voor deze oplossingen is er niet voldoende ruimte beschikbaar, zonder aanvullende maatregelen; - voorliggende plannen leiden tot sloop van meer dan 80 huurwoningen uit de sociale sector, welke niet elders in Sneek aangeboden kunnen worden.	Ten aanzien van het punt verkeerstoename op de Koningsspil wordt verwezen naar het antwoord op de reactie van de heer van de Veer (namens de bewoners van de Koningsspil, reactienummer 10). Het voorgestelde plan wordt gerealiseerd binnen de op de dictumkaarten (zie Kaartenbijlage) aangegeven ruimte. Meer aansluitingen (onder andere bij Tinga) zijn niet gewenst en overigens technisch niet haalbaar. Het aantal aansluitingen op een Rijksweg dient beperkt te zijn. Ten aanzien van de sloop van de woningen wordt verwezen naar het antwoord op de reactie van het wijkplatform Lemmerweg oost (reactienummer 14).
Volgnummer: 6 Kenmerk: Gedateerd: 26-5-2004	Afzender: L. Hagting Koperslagersstraat 8 8601 WL SNEEK
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Vreest dat door realisatie van voorliggende plannen het woongenot voor de bewoners van de (bedrijfs)woning Koperslagersstraat 8 te Sneek, ernstig zal worden aangetast; het vrije uitzicht wordt belemmerd en de geluidsoverlast zal oplopen tot 52 dB(A).	Ten aanzien van de geluidhinder is de Wet geluidhinder van toepassing.
2 Zal schadevergoeding vragen voor het verminderde woongenot, wanneer huidige plannen definitief worden vastgesteld.	Mocht er sprake zijn van enige schade, dan kan een beroep worden gedaan op art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (1999).
Volgnummer: 7 Kenmerk: Gedateerd: 26-5-2004	Afzender: H&M Houtbewerkingsmachines L. Hagting Koperslagersstraat 8 8601 WL SNEEK
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Vreest dat door realisatie van voorliggende plannen, het bedrijfspand aan de Koperslagersstraat 6 te Sneek, aanzienlijk in waarde zal dalen. het vrije uitzicht wordt belemmerd en de geluidsoverlast zal oplopen tot 52 dB(A).	Zie antwoord op reactienummer 6
2 Zal schadevergoeding vragen voor de waardevermindering van het bedrijfspand, wanneer huidige plannen definitief worden vastgesteld.	Mocht er sprake zijn van enige schade, dan kan een beroep worden gedaan op art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (1999).
Volgnummer: 8	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak- punt namens

Kenmerk:	
Gedateerd: 26-5-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Realisatie van voorliggende plannen zal leiden tot ernstige geluidsoverlast aan de Koperslagersstraat 9; in eerste instantie als gevolg van de werkzaamheden en na ingebruikname als gevolg van het verkeer. Het pand aan de Koperslagersstraat 9 zal hierdoor in waarde verminderen.	Mocht er sprake zijn van enige schade, dan kan een beroep worden gedaan op art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (1999).
Volgnummer: 9	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak- punt namens
Kenmerk:	
Gedateerd: 26-5-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Er dient nog eens kritisch gekeken te worden naar de nut en noodzaak. De voordelen van voorliggende plannen - minder overlast voor wijkbewoners, betere doorstroming en minder kans op files - wegen namelijk niet op tegen de nadelen die realisatie met zich mee zullen brengen. Deze nadelen zijn ondermeer: - vernietiging van een belangrijk biotoop voor weidevogels (polder ter hoogte van Folsgare); - scheiding van de woonwijken Tinga en Lemmerweg West; - toename van de verkeer in de wijken Tinga en Duinterp en op de Lemmerweg; - sloop van 80 huurwoningen waardoor de sociale woninghuursector nog meer onder druk komt te staan; - (mee)voor financiering door de toch al in een krappe financiële positie verkerende gemeente Sneek; - mogelijke verkeersproblemen bij Joure als gevolg van een betere doorstroming bij Sneek.	Zie antwoord op reactienummer 5, punt 1.
Volgnummer: 10	Afzender: J. van der Veer Koningsspil 30 8608 ZL SNEEK
Kenmerk:	
Gedateerd: 26-5-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Heeft bezwaar tegen het voornemen om de Koningsspil te gebruiken als ontsluitingsweg voor de wijk Tinga. Bewoners van de Koningsspil worden hierdoor onevenredig zwaar getroffen; van een straat met alleen bestemmingsverkeer verandert het in één van de drukker straten van Sneek.	Tinga zal in de toekomst twee ontsluitingen kennen. De ontsluiting op de Lemmerweg zal de hoofdontsluiting worden. Conform vigerend bestemmingsplan is de gemeente Sneek gerechtigd de Koningsspil door te trekken naar de Lemmerweg. Het extra verkeer waar dit toe leidt vraagt om een herinrichting van de Koningsspil. Deze herinrichting zal uitgevoerd worden door de gemeente Sneek.
2 Verzoekt het alternatief (tekening bijgevoegd) van de bewoners van de Koningsspil te heroverwegen, namelijk het leggen van de ontsluitingsweg door het	In combinatie met de visie op de totale ruimtelijke structuur van het gebied aan weerszijden van de Lemmerweg en het sportpark Tinga is vooralsnog naar voren gekomen dat het niet wenselijk

sportpark Tinga (het argument dat het sportpark niet in tweeën mag worden gedeeld, geldt niet omdat dit al het geval is door het fiets- en wandelpad van Tinga naar Duintepen). Dit alternatief is veiliger, geluidsarmer en goedkoper.	is om een nieuwe verbinding over het sportterrein aan te leggen. De gemeente Sneek heeft e.e.a. zowel mondeling als per brief uitgelegd aan de bewoners van de Koningsspil. De reacties zijn bij de gemeente Sneek bekend en de gemeente beraadt zich momenteel op het betreffende plan.
3 Verzoekt om overleg op korte termijn.	De gemeente Sneek neemt hiertoe initiatief
Volgnummer: 11 Kenmerk: Gedateerd: 26-5-2004	Afzender: Piet Tuinstra Pinksterbloem 64 8607 DZ SNEEK
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Heeft bezwaar (mede namens bewoners Pinksterbloem 56, 58, 60, 62, (64), 66, 68, 70, 112, 114) tegen de verhoging met 1,5 dB(A) van de vigerende hogere waarden van de woningen.	Voor de woningen aan de Pinksterbloem is de Wet geluidhinder van toepassing. Het voorliggende plan verzorgt een vermindering van de geluidbelasting in 2020 ten opzichte van de situatie in 2003 van 3 – 4 dB(A). Dit betekent t.o.v. de huidige situatie meer dan een halvering van het geluidniveau. Mede vanwege de situatie bij de Pinksterbloem is gekozen voor de toepassing van een dubbellaags ZOAB of een andere deklaag met een gelijkwaardige geluidreductie. Investeren in geluidschermen hier is een te grote investering gezien het probleem.
2 Het is reëel dat de overheid zich houdt aan de gemaakte afspraken en maatregelen moet treffen om ervoor te zorgen dat de verhoging van de geluidsbelasting beneden de 1,5 dB(A) zal blijven, bijvoorbeeld door het aanbrengen van dikker dubbel glas of schermen.	De Wet geluidhinder wordt toegepast. Dit betekent dat voor o.a. de betreffende woningen een procedure hogere waarde zal worden gestart. Als onderdeel van deze procedure zal worden onderzocht of aan de betreffende woningen maatregelen moeten worden verricht.

Volgnummer: 12	Afzender: Feriening Doarpsbelang "Top en Twel" P.H. Bouwhuis Noardein 18 A 8625 TJ OPPENHUIZEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 26-5-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Stemt in met het voorliggende Ontwerp-tracébesluit; de doorstroming op Rijksweg 7 zal na uitvoering van de plannen beter en veiliger verlopen. De rechtstreekse aansluiting van de Lorentzstraat op de Stadsrondweg Oost is een grote verbetering voor de dorpen Toppenhúzen en Twellegea.	Hiervan wordt kennisgenomen.
Volgnummer: 13	Afzender: Groenewegen Brink & Vlessing Advocaten en Notarissen J. Nijenhuis Postbus 612 8440 AP HEERENVEEN Namens: P. Suierveld en mevrouw J. Suierveld-Heida, Alde Himdyk 101 SNEEK
Kenmerk: 18224.j	
Gedateerd: 26-5-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Kan zich niet vinden in het gekozen COMBI-alternatief, dit is al in 1997 schriftelijk aangegeven. Uit voorliggende stukken blijkt (kaart 5, deelproject 4) dat niet alleen Rijksweg 7 langs het perceel aan de Alde Himdyk 101 gaat lopen - met alle nadelen van dien - maar ook dat het bedrijf in een uithoek komt te liggen. Het bedrijf wordt daardoor slecht bereikbaar en moeilijk vindbaar, hetgeen zal leiden tot economische schade.	Zie antwoord op reactienummer 5, punt 1 Mocht er sprake zijn van enige schade, dan kan een beroep worden gedaan op art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (1999). De gemeente Sneek en de projectorganisatie zijn in overleg met de familie Suierveld over de situatie. De bedoeling is om samen tot een oplossing te komen, waarmee in een keer alle problemen worden opgelost.
2 De nu voorziene 'lus' om Rijksweg 7 heen is niet nodig. Een beter alternatief is beschikbaar, namelijk een ontsluitingsweg vanaf de Alde Himdyk in westelijke richting, aansluitend op de voorziene op- en afritten van en naar Bedrijventerrein 'De Hemmen'. Hierdoor zullen ondermeer de bewoners aan de Alde Himdyk 101 minder nadelige gevolgen ondervinden van het gekozen tracé.	In overleg met omwonenden (zo ook met de heer en mevr. Suierveld) is gekozen voor de voorliggende oplossing. Er is niet gekozen voor een oplossing via de aansluiting Sneek west. Dit betekent enerzijds een grote omweg. De bereikbaarheid van percelen aan de Alde Himdyk zal daardoor aanzienlijk verslechteren. Anderzijds zal dit leiden tot sluipverkeer via de Alde Himdyk naar IJlst.

Volgnummer: 14		Afzender: Wijkplatform Lemmerweg-Oost H. Raap Gajus Nautastraat 11 8607 AP SNEEK	
Kenmerk:			
Gedateerd: 26-5-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Pleit voor bouw van nieuwe woningen, bij voorkeur huurwoningen onder de huursubsidiegrens, in de wijk Lemmerweg-Oost, voordat de huidige 82 woningen aldaar worden gesloopt. Hierdoor zal de krapte op deze woningmarkt enigszins beperkt blijven.		De gemeente Sneek is momenteel bezig met de planvorming rond het zuidelijk deel van Lemmerweg Oost, daar waar de woningen gesloopt worden. De gemeente is voornemens om in dit gebied ook vervangende nieuwbouw te plegen. Dit wordt verder uitgedetailleerd, in november/december 2004 verwacht de gemeente Sneek hierover te besluiten. Dan bestaat duidelijkheid over de verdeling huur/koop en de hoogte van de huren. De gemeente Sneek is hierover in gesprek met het wijkplatform en woningcorporaties.	
2 Pleit voor het beperkt houden van leegstand van de te slopen woningen - door deze weer snel (tijdelijk) te verhuren - om het woongenot van de achterblijvers in de wijk te garanderen.		De situatie rond de sloop van de woningen en de verhuisregeling is in handen van de gemeente Sneek in nauw overleg met de woningcorporaties en wijkplatform. Er is overeenstemming bereikt over de aanpak. Deze moet vertaald worden in een sociaal statuut.	
3 De huidige bestrating en bebouwing in de wijk is niet berekend op het zware vrachtverkeer dat het sloopafval van de woningen moet afvoeren. Hiervoor dient een oplossing gezocht te worden.		Er wordt t.b.v. de uitvoering een verkeersbeheersingsplan opgesteld. Daarin wordt een oplossing aangedragen voor het afwikkelen van het (zware) verkeer. Uitgangspunt hierbij is dat het bouwverkeer buiten de wijk om wordt afgewikkeld en dus geen overlast veroorzaakt aan de bestrating en bebouwing.	
4 De verbindingsweg tussen de wijk en bedrijventerrein Woudvaart dient zo dicht mogelijk tegen Rijksweg 7 aangelegd te worden.		In het voorliggende plan is met deze wens rekening gehouden.	
5 Betrokken bewoners en het wijkplatform dienen op de hoogte gehouden te worden van de voortgang van het project.		Evenals in de afgelopen periode, zal het wijkplatform actief bij de plandetailering worden betrokken.	
Volgnummer: 15		Afzender: SRK Rechtsbijstand C. mr. Lubben Postbus 3020 2700 LA ZOETERMEER Namens: D.D. Kooijstra, Lemmerweg 63, 8608 JL SNEEK	
Kenmerk:			
Gedateerd: 26-5-2004			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Heeft bezwaar tegen voorliggende plannen. Deze plannen, alsook de plannen voor de atletiekbaan, leiden tot veel verkeers- en geluidsoverlast. Dit zal negatieve gevolgen hebben voor de woon- en leefomgeving, alsook voor de waarde van de woning aan de Lemmerweg 63 te Sneek. Deze schade zal gecompenseerd moeten worden.		In de huidige situatie ligt perceel Lemmerweg 63 aan een 80 km/uur weg. Autonoom zou de het verkeer op de Lemmerweg ook al fors groeien. In de nieuwe situatie gaat de snelheid ter hoogte van het perceel terug naar 50 km/uur. Tevens zal de gemeente een deklaag toepassen van Zeer Stil Asfalt. Hierdoor zal het geluidniveau in 2020 aanzienlijk lager zijn dan in de situatie 2003. Het voorliggende plan betekent dus een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Mocht er sprake zijn van enige schade, dan kan een beroep worden gedaan op art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening of de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (1999).	
2 In voorliggende stukken wordt aangegeven dat het		De Wet geluidhinder wordt toegepast. Hierin is een regeling	

benodigde geluidsscherm, voor het tenietdoen van de saneringssituatie aan de Lemmerweg, niet wenselijk wordt geacht. Wanneer de plannen doorgang zullen vinden dient zowel voor de geluidsbelasting binnen als buiten de woning aan de Lemmerweg 63 een oplossing te worden aangedragen.	opgenomen om in termen van kosten/baten te berekenen of afscherming verantwoord is. In de situatie van Lemmerweg 63 leidt dit tot toepassing van de procedure hogere waarde (incl. een onderzoek naar de binnenwaarde).
3 Is bereid tot het voeren van overleg.	Het projectbureau Rijksweg 7 Sneek zal contact met de betreffende inspreker opnemen om samen met de gemeente Sneek over de situatie te praten.
Volgnummer: 16	Afzender: H. de Jager Zeskanter 45 8608 ZN SNEEK
Kenmerk:	
Gedateerd: 1-6-2004	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wijst erop dat in voorliggende plannen een rotonde is voorzien vlakbij bebouwing in Tinga. Dit zal tot gevolg hebben dat omwonenden hinder zullen ondervinden van het (vracht)verkeer. Deze rotonde zou 100 meter naar het noorden verplaatst moeten worden, waar weinig bebouwing is. Op die locatie kunnen ook de verbindingswegen op een juiste manier gerealiseerd worden.	Zie het antwoord op de reactie van de heer van de Veer (reactienummer 10).



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bijlage 4b

Adviezen en commentaar op het OTB

Volgnummer: 1		Afzender: Gemeente Wymbritseradiel	
Kenmerk:			
Gedateerd: 3 juni '04			
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Aandacht wordt gevraagd voor de ontsluiting van IJlst via de Tingieterstraat richting de rijksweg en verzoekt om in het Tracébesluit dit onderwerp explicieter te beschrijven en het bijbehorende kaartmateriaal hierop aan te passen.		In het Tracébesluit zal geen aanvulling worden opgenomen t.a.v. de bewegwijzering. In de uitwerking van het besluit zal in nauw overleg met de betrokken overheden, een bewegwijzeringsplan gemaakt.	
Volgnummer: 2		Afzender: Provincie Fryslân, Gemeente Sneek en Gemeente Wymbritseradiel	
Kenmerk:			
Gedateerd:			
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Partijen kunnen zich vinden in het plan voor de Rijksweg 7 bij Sneek. De samenwerking heeft geleid tot het door de lagere overheden gewenste eindresultaat. Zij verzoeken de minister om zo snel mogelijk tot besluitvorming te komen, opdat de verdere uitvoering nog in 2005 ter hand kan worden genomen.		Hiervan wordt kennis genomen.	



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bijlage 5

Ontwerp Infrastructuur

Ontwerp infrastructuur

De in het besluit onderscheiden vier deelprojecten van de maatregelen Rijksweg 7 Sneek zijn ontworpen op basis van de volgende uitgangspunten/randvoorwaarden.

Algemeen

- het tracé van de Rijksweg 7 is ontworpen als dubbelbaans autoweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/h met ongelijkvloerse kruisingen, c.q. aansluitingen met, respectievelijk op de onderliggende infrastructuur;
- het onderliggend weggennet heeft in principe een ontwerpsnelheid van 50 km/h. Uitzondering hierop vormt de State-as; deze is gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 80 km/h;
- in verband met het zoveel mogelijk beperken van het ruimtebeslag van de ongelijkvloerse aansluitingen, worden de toe- en afritten van de ongelijkvloerse aansluitingen in principe gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 50 km/h;
- de lengtes van de in- en uitvoegstroken langs de Rijksweg 7 zijn gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 90 km/h zoals weergegeven in het “Handboek Wegontwerp Stroomwegen”. Daar waar het vanwege inpassingsproblemen niet mogelijk is de lengte van de in- en uitvoegstroken te baseren op een ontwerpsnelheid van 90 km/h, wordt de lengte van de in- en uitvoegstroken gedimensioneerd op basis van een ontwerpsnelheid van 70 km/h. Dit in verband met het ontbreken van de maatvoering van in- en uitvoegstroken bij een ontwerpsnelheid van 80 km/h;
- in verband met ARBO-eisen voor werk in uitvoeringsituaties na aanleg is de standaard verharding van de hoofdrijbanen van de dubbelbaans autoweg gedimensioneerd op een breedte van 8,60 m met rijstroken van 3,25 m. Uitgangspunt hierbij is dat in verband met de hoeveelheid verkeer bij werk in uitvoering in ieder geval een 2-1 systeem gehanteerd kan worden. Ook bij de dimensionering van de in- en uitvoegstroken en de weefstroken is wat betreft de verhardingsbreedte de ARBO uitgangspunt geweest;
- ter plaatse van de ongelijkvloerse kruisingen met de onderliggende weginfrastructuur wordt een doorrijhoogte van 4,60 meter gehanteerd;
- tussen de bovenzijde van het laagste punt van de verharding en de grondwaterspiegel is een drooglegging noodzakelijk van minimaal 1,25 meter;
- voor de afwatering is voorzien in de aanleg van watergangen. Waar dit gezien de situatie niet mogelijk is, wordt de afwatering geregeld via riolering;
- daar waar de afwatering naar de middenberm van de Rijksweg 7 plaats vindt, wordt in de middenberm 0,50 meter ruimte gereserveerd voor het plaatsen van een gootconstructie ten behoeve van de opvang en afvoer van hemelwater. Waar sprake is van afwatering richting de middenberm, bedraagt de middenbermbreedte tussen de binnenkanten van de kantstrepen in principe 3,25 m;
- er wordt naar gestreefd de breedte van de zijbermen te dimensioneren op basis van de bij de ontwerpsnelheid van de weg voorgeschreven obstakelvrije zone. Waar dit niet mogelijk is, wordt geleiderail toegepast;
- in principe worden standaard Rijkswaterstaat-taluds toegepast; dit houdt in taluds met, gerekend vanaf de teen van het talud, hellingen van respectievelijk 1:3 (tot een hoogte van 2 meter boven maaiveld) en 1:2 tot de kruin. Waar sprake is van beperkte ruimte zijn taluds met een helling van 1:2 toegepast;
- ten aanzien van de toegepaste onderhoudsbermen is als uitgangspunt gehanteerd de totale breedte van het dwarsprofiel zoveel mogelijk te beperken. Daar waar watergangen noodzakelijk zijn, wordt er naar gestreefd onderhoudsbermen met een breedte van 5 m toe te passen. Is dit wegens ruimtebeslag niet mogelijk of wenselijk, dan is de breedte van 5 m bespreekbaar. In principe wordt er bij het ontwerp uitgegaan van het bieden van onderhoudsmogelijkheden;
- de in twee richtingen bereden fietspaden zijn ontworpen met een breedte van 3 m, overeenkomstig de huidige breedte van de in twee richtingen bereden fietspaden in Sneek.

Deelproject 1

Aanleg van een “kortsluiting” van het tracé van de Rijksweg 7 tussen de huidige Rijksweg vanuit Joure en de huidige Rijksweg door Sneek (Stadsrondweg Zuid) en de aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting ten behoeve van de verkeersuitwisseling tussen de Rijksweg 7 en het onderliggend wegnnet:

- ter hoogte van de aansluitingen van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 op de huidige Rijksweg, wordt het bestaande dwarsprofiel van de Rijksweg gehanteerd. Vervolgens versmalt het dwarsprofiel van de Rijksweg 7 zich tot het standaard dwarsprofiel voor de Rijksweg 7 bestaande uit 2 rijbanen van 8,60 m breed en een smalle middenberm;
- de middenberm van de Rijksweg 7 wordt in principe gebaseerd op een breedte, gelijk aan de bestaande breedte van de middenberm van de Stadsrondweg Zuid op de Woudvaartbrug;
- in verband met het plaatsen van een (verbrede) barrièr in de middenberm van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7, wordt de middenberm ter plaatse van de horizontale boogstraal in het tracé iets verbreed in verband met de noodzakelijke (stop)zichtafstand. De middenberm van de Rijksweg 7 varieert van 12,70 m tussen de binnenkanten kantstrepen ter plaatse van de aansluiting op de huidige Rijksweg tot 3,60 m ter plaatse van de horizontale boogstraal in het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 tot 3,50 m ter plaatse van de Woudvaartbrug;
- de zijbermen van de Rijksweg 7 worden gebaseerd op een obstakelvrije zone van 6,00 m, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 5,00 m;
- de ongelijkvloerse aansluiting wordt vormgegeven als een combinatie van een haarlemmermeer-oplossing (toe- en afrit zuidzijde Rijksweg 7) en een halfklaverblad-oplossing (toe- en afrit noordzijde Rijksweg 7);
- de verhardingsbreedte van de toe- en afritten bedraagt in principe 4,75 meter. Over het gedeelte waar de noordelijke toerit van de oostelijke aansluiting uit twee rijstroken bestaat, bedraagt de verhardingsbreedte 8,15 meter;
- de zijbermen van de toe- en afritten zijn gebaseerd op een obstakelvrije zone van 4,50 meter, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 3,75 m;
- de verhardingsbreedte van de ontsluitingsweg ten behoeve van de ontsluiting van de ongelijkvloerse aansluiting is gelijk aan de bestaande verhardingsbreedte van de Stadsrondweg Oost en bedraagt 8,30 meter;
- de bermbreedte langs de ontsluitingsweg ten behoeve van de ontsluiting van de ongelijkvloerse aansluiting bedraagt 2,00 m, gelijk aan de bermbreedtes langs de Stadsrondweg Oost;
- het huidige kruispunt van de Stadsrondweg Zuid met het bestaande tracé van de Rijksweg wordt omgebouwd tot een tweestrooks rotonde waarvan de buitenstraal varieert van 29 tot 33,5 meter. De verhardingsbreedte van de rotonde bedraagt 9,00 meter;
- de Oppenhuizerweg, de Stadsrondweg Oost, de Lorentzstraat en de ontsluitingsweg ten behoeve van de ontsluiting van de oostelijke aansluiting worden, naast de noordelijke toe- en afrit van de ongelijkvloerse aansluiting, allen aangesloten op genoemde tweestrooksrotonde. De Oppenhuizerweg en de Stadsrondweg Oost blijven in principe gehandhaafd waarbij opgemerkt dient te worden dat de verkeersgeleider op de Oppenhuizerweg met 20 meter wordt ingekort en de verkeersgeleider op de Stadsrondweg Oost over een lengte van circa 100 meter met 6,85 meter wordt uitgebreid;
- aan het einde van de zuidelijke afrit, c.q. het begin van de zuidelijke toerit is een enkelstrooks rotonde gesitueerd. De buitenstraal van de rotonde bedraagt 25 meter; de rijbaanbreedte op de rotonde bedraagt 5,50 meter. Bij de dimensionering van de rotonde is rekening gehouden met de mogelijkheid de rotonde in de toekomst aan de binnenzijde uit te breiden naar een tweestrooks rotonde;
- ten behoeve van de kruising van de uitvalsweg ten behoeve van de ontsluiting van de ongelijkvloerse aansluiting is in de Rijksweg 7 een viaduct gesitueerd. De overspanning van het viaduct bedraagt 28,30 meter; de breedte van het viaduct bedraagt 26,40 meter.

Deelproject 2

Reconstructie van de bestaande rijbanen van de Rijksweg door Sneek (Stadsrondweg Zuid) en de aanleg van ongelijkvloerse aansluitingen nabij de Akkerwinde en de Lemmerweg en de realisatie

van een ongelijkvloerse kruising van de Molenkrite met de Rijksweg 7 en de aanleg van de Verbindingsweg Lemmerweg Oost tussen de Akkerwinde en de Lemmerweg:

- binnen deelproject 2 wordt het huidige dwarsprofiel van de Rijksweg aangepast tot het standaard dwarsprofiel van de Rijksweg 7, bestaande uit twee rijbanen van elk 8,60 m. Ter plaatse van de in- en uitvoegstroken, c.q. weefstroken ten behoeve van de aanleg van de ongelijkvloerse aansluitingen wordt een verhardingsbreedte voor de rijbanen van de Rijksweg 7 van 11,90 m toegepast;
- de middenberm van de Rijksweg 7 wordt tussen de binnenkanten van de kantstrepen 2,75 m breed en wordt voorzien van een betonnen barri r, waarin lichtmasten worden geïntegreerd;
- de zijbermen van de Rijksweg 7 worden gebaseerd op een obstakelvrije zone van 6,00 m, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 5,00 m;
- de huidige, middels een verkeersregelininstallatie geregelde, gelijkvloerse kruispunten van de Stadsrondweg Zuid met de Akkerwinde, Lemmerweg en de Molenkrite komen te vervallen;
- ter plaatse van de Akkerwinde wordt een halve aansluiting gerealiseerd ten behoeve van de verkeersuitwisseling vanuit Joure met bestemming Sneek en vice versa;
- de Akkerwinde wordt omhoog gebracht om de Rijksweg 7 ongelijkvloers te kruisen en met circa 150 meter verlengd in noordelijke richting. Op het punt waar het lengteprofiel van de Akkerwinde weer het maaiveldniveau bereikt, sluit het verlengde tracé van de Akkerwinde aan op de nieuw aan te leggen Verbindingsweg "Lemmerweg Oost". De noordelijke afrit van de halve aansluiting sluit haaks aan op genoemde Verbindingsweg;
- het huidige fietspad aan de noordzijde van de Rijksweg 7 loopt parallel aan het tracé van de afrit mee in noordelijke richting om vervolgens ter hoogte van de aansluiting van de afrit op de Verbindingsweg Lemmerweg Oost de afrit te kruisen en parallel aan de Verbindingsweg Lemmerweg Oost verder in westelijke richting te lopen. Het huidige fietspad dat de Rijksweg 7 middels een fietstunnel aan de oostzijde van de Akkerwinde ongelijkvloers kruist, wordt in noordelijke richting verlengd en tussen de aansluitingen van de Akkerwinde en de afrit van de halve aansluiting op de Verbindingsweg Lemmerweg Oost aangesloten op het fietspad dat parallel loopt aan de Verbindingsweg Lemmerweg Oost;
- de verhardingsbreedte van de toe- en afrit van de halve aansluiting Akkerwinde bedraagt 4,75 meter. De zijbermen van de toe- en afrit van de halve aansluiting Akkerwinde zijn gebaseerd op een obstakelvrije zone van 4,50 meter, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 3,75 m;
- de verhardingsbreedte van de Akkerwinde bedraagt 6,30 meter. Voor de bermbreedte langs de Akkerwinde is 2,25 meter aangehouden;
- het hoogteverschil tussen het verloop van de Akkerwinde en het maaiveld wordt gekeerd middels damwanden in verband met de beperkte beschikbare ruimte. Daar waar het hoogteverschil tussen maaiveld en de Akkerwinde kleiner is dan een meter, wordt het hoogteverschil overwonnen middels een talud;
- ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising van de Akkerwinde met de Rijksweg 7 is in de Akkerwinde een viaduct gesitueerd. De overspanning van het viaduct bedraagt 32,70 meter; de breedte van het viaduct bedraagt 10,40 meter;
- tussen de halve aansluiting Akkerwinde en de Lemmerweg wordt aan de noordzijde van de Rijksweg 7 de Verbindingsweg Lemmerweg Oost gesitueerd;
- deze Verbindingsweg voorziet in de verkeersbeweging vanaf de halve aansluiting Akkerwinde richting de Lemmerweg en vice versa. De Verbindingsweg Lemmerweg Oost zal tevens een ontsluitingsfunctie krijgen voor het bedrijventerrein Woudvaart. Circa 200 meter ten noorden van de Rijksweg 7, op het punt waar het in oostelijke richting verlegde tracé van de Lemmerweg weer op maaiveldniveau is gesitueerd, sluit de Verbindingsweg Lemmerweg Oost middels een T-aansluiting aan op de Lemmerweg;
- de huidige fietsroute tussen de Akkerwinde en de Lemmerweg (over de Van Schouwenburgstraat) kan niet worden gehandhaafd. Om deze fietsroute in stand te houden wordt een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van de ontsluitingsweg Lemmerweg Oost gesitueerd. Dit fietspad wordt gebundeld met de ontsluitingsweg Lemmerweg Oost tot circa 100 meter ten oosten van de Lemmerweg. Vervolgens wijkt het tracé van het

fietspad af van het tracé van de ontsluitingsweg Lemmerweg Oost om vervolgens het verhoogde tracé van de Lemmerweg ongelijkvloers te kruisen en aan de westzijde van de Lemmerweg aan te sluiten op de bestaande fietsinfrastructuur;

- de verhardingsbreedte van de Verbindingsweg Lemmerweg Oost bedraagt 6,50 meter; de bermbreedte tussen het in twee richtingen bereden, vrijliggend fietspad met een verhardingsbreedte van 3,00 meter en de Verbindingsweg Lemmerweg Oost bedraagt 1,00 meter. Vanaf de aansluiting van het verlengde fietspad vanuit de bestaande fietstunnel onder de Rijksweg 7 door tot de aansluiting van het fietspad op de bestaande fietsinfrastructuur ten westen van de Lemmerweg, is aan de zuidzijde van het fietspad een voetpad met een breedte van 2,00 meter gesitueerd;
- ter plaatse van de Lemmerweg wordt voorzien in de aanleg van een complete haarlemmer-meeraansluiting;
- de Lemmerweg kruist de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 bovenlangs, waarbij de Lemmerweg over een lengte van 80 meter circa 20 meter in oostelijke richting wordt verschoven ten opzichte van het huidige tracé om de huidige fietstunnel ten westen van de Lemmerweg, onder de Rijksweg 7 door, te handhaven. Ten zuiden, respectievelijk ten noorden van de genoemde 80 meter buigt het tracé weer terug naar de huidige ligging van de Lemmerweg;
- de verhardingsbreedte van de Lemmerweg bedraagt voor het 1x2 profiel 7,20 meter; over het gedeelte waar de Lemmerweg vanwege de situering van een middengeleider en in- en uitvoegstroken ten behoeve van de “by-passes” (voor het rechtsafslaand verkeer) uit 2x2 rijstroken bestaat, bedraagt de verhardingsbreedte per rijbaan 7,40 meter. De breedte van de middengeleider bedraagt in principe 3,00 meter;
- de bermen van de Lemmerweg zijn gebaseerd op een obstakelvrije zone van 4,50 meter, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 4,05 m;
- in verband met de beperkte beschikbare ruimte zijn de toe- en afritten op een minimale afstand aan weerszijden van de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 gesitueerd. Het hoogteverschil tussen de hoofdrijbanen en de toe- en afritten wordt opgevangen middels een damwand. De afstand tussen de assen van de toe- en afritten en de kanten verharding van de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 bedraagt 5,20 meter. Dit is een minimale afstand, rekening houdend met het plaatsen van een geleiderailconstructie op 1,00 meter (objectafstandsmarge) uit de as van de toe-, c.q. afrit, de breedte van de geleiderail van 0,80 meter, een uitbuigingsruimte voor de geleiderail van 1,00 meter, het plaatsen van een damwand van 0,60 meter; vervolgens is naast de verharding van de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 nog rekening gehouden met het plaatsen van een geleiderailconstructie van 0,80 meter en een uitbuigingsruimte voor de geleiderailconstructie van 1,00 meter;
- de verhardingsbreedte van de toe- en afritten bedraagt in principe 4,75 meter. Daar waar op de toe- en afritten opstelstroken of invoegstroken zijn gesitueerd, bedraagt de verhardingsbreedte 8,30 meter;
- de bermen aan de linkerzijde van de verharding van de toe- en afritten zijn gebaseerd op het plaatsen van een geleiderailconstructie en hebben een breedte van 2,05 meter (gemeten vanuit kant verharding links). De bermen aan de rechterzijde van de verharding van de toe- en afritten zijn gebaseerd op een obstakelvrije zone van 4,50 meter. Ter hoogte van de in-, c.q. uitvoegstroken op de toe-, respectievelijk afritten worden de bermen aan de rechterzijde van de verharding gebaseerd op het plaatsen van een geleiderailconstructie en hebben een breedte van 2,05 meter (gemeten vanuit de kant verharding rechts);
- aan de rechterzijde van de toe- en afritten wordt het hoogteverschil tussen het lengteprofiel van de toe- en afritten en het maaiveld opgevangen middels een talud. In verband met het zoveel mogelijk beperken van het ruimtebeslag van de oplossing, is in het ontwerp van de toe- en afritten een talud van 1:2 toegepast met onderhoudsbermen van 3 tot 5 meter waar aan de teen van het talud een watergang is gesitueerd;
- de toe- en afritten sluiten aan op de hooggelegen Lemmerweg, welke de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 bovenlangs kruist. De kruispuntvorm van de toe- en afritten met de Lemmerweg is vormgegeven middels een ovatonde met by-passes voor de verkeersbewegingen van de afritten richting “Lemmerweg Noord” en “Lemmerweg Zuid” en vanuit “Lemmerweg Noord” en

“Lemmerweg Zuid” de toeritten op. Ten behoeve van deze verkeersbewegingen zijn op de toe- en afritten in-, respectievelijk uitvoegstroken gesitueerd. De lengte van de invoegstroken bedraagt 115 meter, waarbij het rechte gedeelte 80 meter bedraagt. De lengtes van de uitvoegstroken op de afritten zijn gebaseerd op de maximaal geconstateerde wachtrij in de avondspits. De lengte van de uitvoegstrook op de oostelijke afrit is gebaseerd op een wachtrij van 70 meter; de lengte van de uitvoegstrook op de westelijke afrit is gebaseerd op een wachtrij van 90 meter. Genoemde lengtes betreffen afstanden op de afritten, gemeten vanaf het punt waar de uitvoegstrook zijn volledige breedte heeft bereikt tot aan de haaietanden aan het einde van de afritten;

- de ovatonde wordt zodanig gesitueerd, dat de as van de in oostelijke richting verschoven Lemmerweg ter plaatse van de kruising met de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 in het hart van de ovatonde komt te liggen. De in de ovatonde toegepaste binnenstralen bedragen 20 meter; de tussen de stralen toegepaste rechtstanden hebben een lengte van 22,30 meter, vrijwel gelijk aan de overspanning van de viaducten in de ovatonde over de Rijksweg 7;
- de verhardingsbreedte van de ovatonde is in principe gebaseerd op één rijstrook en bedraagt 5,25 meter. Ter plaatse van de by-passes vanaf de afritten is ten behoeve van het verkeer dat de ovatonde wil verlaten, een ‘extra rijstrook’ voorzien. Ter plaatse van de ‘extra rijstrook’ varieert de verhardingsbreedte van de ovatonde van 5,25 meter tot 10,70 meter;
- de by-passes zijn zodanig ontworpen dat de afstand tussen de verhardingen van de by-passes en de ovatonde minimaal 0,50 meter bedraagt. De in de by-passes toegepaste boogstralen variëren van 50 meter tot 59 meter. De verhardingsbreedte van de by-passes bedraagt in principe 4 meter, echter in verband met de noodzakelijke bochtverbreding van minimaal 0,80 meter, varieert de verhardingsbreedte enigszins (van minimaal 4 tot maximaal 5 meter);
- de viaducten in de ovatonde over de Rijksweg 7 hebben een overspanning van 21,70 meter en een breedte van 9,10 meter;
- de overkluizingen in de westelijke toe- en afrit van aansluiting Lemmerweg over de bestaande fietstunnel onder de Rijksweg 7 door, hebben een overspanning van 14,80 meter, respectievelijk 17,90 meter; de breedte van beide overkluizingen bedraagt 9,50 meter;
- ter plaatse van de Molenkrite wordt een ongelijkvloerse kruising met de hoofdrijbanen van de Rijksweg 7 gerealiseerd;
- hierbij is er geen verkeersuitwisseling mogelijk tussen de Rijksweg 7 en de Molenkrite;
- de verhardingsbreedte van de Molenkrite bedraagt 6,30 m;
- voor de bermbreedte langs de Molenkrite is 2,25 m naast de verharding aangehouden;
- het hoogteverschil tussen het verloop van de Molenkrite en het maaiveld wordt gekeerd middels damwanden in verband met de beperkte beschikbare ruimte. Daar waar het hoogteverschil tussen maaiveld en de Molenkrite kleiner is dan een meter, wordt het hoogteverschil overwonnen middels een talud;
- ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising van de Molenkrite met de Rijksweg 7 is in de Molenkrite een viaduct gesitueerd. De overspanning van het viaduct bedraagt 31,10 meter; de breedte van het viaduct bedraagt 10,40 meter;
- het huidige fietspad aan de noordzijde van de Rijksweg 7 wordt onder het viaduct in de Molenkrite doorgeleid en ten westen van de Molenkrite aangesloten op het huidige tracé van het fietspad;
- ter hoogte van de Koningsspil wordt op de Lemmerweg voorzien in de aanleg van een rotonde behoeve van de ontsluiting van de woonwijken Tinga en Duinterpén;
- de buitenstraal van de rotonde bedraagt 20 meter;
- de rijbaanbreedte op de rotonde bedraagt 5,50 meter;
- het overrijdbare gedeelte heeft een breedte van 1,75 meter;
- de in de huidige situatie aan de westzijde van de Lemmerweg aanwezige parallelvoorziening wordt ter hoogte van de rotonde omgebogen, waarbij rekening is gehouden met een afstand van 5 meter tussen de verharding van de rotonde en de verharding van de parallelvoorziening.

Deelproject 3

Aanleg van een geheel nieuw tracé voor de Rijksweg 7 inclusief de realisatie van een

ongelijkvloerse aansluiting nabij het bedrijventerrein de Hemmen-A7 en de aanleg van een uitvalsweg ten behoeve van de westelijke ontsluiting van Sneek:

- vanaf de kruising met de Geeuw tot het einde van het puntstuk ten behoeve van de westelijke toerit van aansluiting de Hemmen-A7 wordt een middenberm toegepast van 2,75 m tussen de binnenkanten van de kantstrepen. Over de lengte van de invoegstrook ten behoeve van de westelijke toerit van aansluiting de Hemmen-A7, verbreedt de middenberm van de Rijksweg 7 zich tot 12 m tussen de binnenkanten van de kantstrepen, gelijk aan twee maal de obstakelvrije zone bij een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Vervolgens blijft de bermbreedte van 12 meter gehandhaafd tot de aansluiting van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7 op het huidige tracé van de Rijksweg richting Bolsward ter hoogte van het viaduct Fols gare;
- vanaf de kruising met de Geeuw tot het einde van de invoegstrook ten behoeve van de westelijke toerit van aansluiting Sneek West wordt in de middenberm van de Rijksweg 7 een geleiderailconstructie geplaatst;
- ten gevolge van de aanleg van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7, wordt de Alde Himdyk omgelegd parallel aan de noord- en zuidzijde van het nieuwe tracé van de Rijksweg 7, waarbij de ongelijkvloerse kruising met de Rijksweg 7 wordt gerealiseerd ter plaatse van de bakconstructie ten behoeve van het aquaduct, even ten westen van de spoorlijn Sneek-Stavoren;
- de zijbermen van de Rijksweg 7 worden gebaseerd op een obstakelvrije zone van 6,00 m, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 5,00 m;
- de zijbermen van de toe- en afritten zijn gebaseerd op een obstakelvrije zone van 4,50 meter, wat neerkomt op een bermbreedte naast de verharding van 3,75 m;
- de verhardingsbreedte van State-as bedraagt 8,90 m waar sprake is van een enkele rijloper en bedraagt 4,00 m per rijbaan waar sprake is van gescheiden rijbanen;
- de middenbermbreedte tussen de gescheiden rijbanen bedraagt 4,00 m. De zijbermen langs de State-as zijn gebaseerd op een obstakelvrije zone van 4,50 m, wat neerkomt op een bermbreedte van 4,05 m naast de verharding;
- daar waar taluds komen, is tussen onderkant talud en insteek sloot een onderhoudsberm, variërend van 3,00 m tot 5,00 m aangehouden;
- de enkelstrooks rotonde ter plaatse van de kruising van de uitvalsweg met de Tingietersstraat heeft een buitenstraal van 27 m. Bij de dimensionering van de enkelstrooks rotonde is rekening gehouden met de mogelijkheid de rotonde in de toekomst om te bouwen tot een tweestrooks “turbo-rotonde”;
- de verhardingsbreedte van de Alde Himdyk bedraagt 4,50 meter; de bermen aan weerszijden van de Alde Himdyk hebben een breedte van 1,50 meter;
- het viaduct in de State-as over de Rijksweg 7 heeft een overspanning van 22,80 meter; de breedte van het viaduct bedraagt 12,30 meter.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Bijlage 6

Procedure Wet Geluidhinder

Doel van de Wet geluidhinder

Het doel van de Wet geluidhinder (Wgh) is het beperken van geluidhinder. Dit kan worden bereikt door bestaande geluidhinder te verminderen en het ontstaan van nieuwe geluidhinder te voorkomen. De vermindering van bestaande geluidhinder wordt bereikt door sanering en voorkoming van nieuwe geluidhinder wordt bereikt door nieuwe ontwikkelingen te binden aan wettelijk vastgestelde normen.

Zonering

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. In principe zijn alle wegen zoneringsplichtig behalve:

- wegen die deel uitmaken van een woonerf (art. 74.2a Wgh);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/h geldt (art. 74.2b Wgh);
- wegen waarvoor uit een door de gemeente vastgestelde geluidsniveaukaart blijkt, dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt (art. 74.3 Wgh).

De breedte van de geluidszone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (binnenstedelijk of buitenstedelijk). De betreffende zonebreedtes zijn onderstaand weergegeven.

Aantal rijstroken	zonebreedte stedelijk gebied (m)	zonebreedte buitenstedelijk gebied (m)
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Bepalen geluidsbelasting

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de etmaalwaarde bepaald. De etmaalwaarde is de hoogste waarde van de geluidsbelasting in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB(A) of de geluidsbelasting in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur). In afwijking hiervan geldt voor onderwijsinstellingen en medische dagverblijven de waarde van de dagperiode als de etmaalwaarde.

Uitgaande van de vermindering van de geluidsproductie van motorvoertuigen mag bij het vaststellen van de geluidsbelasting ingevolge artikel 103 Wgh en het daaraan ten grondslag liggende artikel 3 van de “Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer” van 27 maart 2002, LMV 2002 025825, Stcrt. 62, houdende Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 een aftrek worden toegepast van:

- 2 dB(A) voor wegen waarvan de representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB(A) voor overige wegen.
- In 1986 bedroeg deze aftrek voor alle wegen 5 dB(A).

De aftrek is toegepast op de berekeningsresultaten.

Toepassing Wet geluidhinder

Op het tracébesluit zijn de afdelingen 2A en 5 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder van toepassing.

Aanleg van een nieuwe weg

Bij aanleg van nieuwe wegen is de voorkeursgrenswaarde binnen de zone van de aan te leggen wegen 50 dB(A). Als peiljaar wordt 10 jaar na gereedkomen van de werkzaamheden beschouwd. Dit betekent dat ook de verkeersgroei over die jaren moet worden meegenomen. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde moeten, indien het om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard niet of niet voldoende mogelijk is de overschrijding weg te nemen, hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden vastgesteld in het tracébesluit. Deze waarden mogen niet hoger zijn dan in onderstaande tabel bij grenswaarden is aangegeven.

Aanpassing van een hoofdweg

Een aanpassing van een weg is als volgt gedefinieerd: een aanpassing met betrekking tot een aanwezige weg die leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die weg van 2 dB(A) of meer. Als peiljaar wordt 10 jaar na gereedkomen van de aanpassing beschouwd. Dit betekent dat naast de gevolgen vanwege de wijzigingen aan de weg ook de verkeersgroei over die jaren wordt meegenomen.

Bij een wijziging of verbreding van een hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, moet de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen na de wijziging worden getoetst aan de grenswaarde. De toename van de geluidsbelasting wordt bepaald ten opzichte van de grenswaarde dat wil zeggen in voorliggende situaties de heersende waarde of de eerder vastgestelde hogere ten hoogst toelaatbare waarde. Indien de toename 2 dB(A) of meer is, is er sprake van aanpassing van een weg.

In principe moet de toename worden weggelaten. Indien het om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard niet of niet voldoende mogelijk is de toename weg te nemen, moeten hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden vastgesteld in het tracébesluit. Deze waarden mogen niet hoger zijn dan in onderstaande tabel bij grenswaarden is aangegeven.

Grenswaarden

In de navolgende tabel zijn de grenswaarden en de maximale verhoging van deze waarden bij aanleg/aanpassing van een **hoofdweg** weergegeven. Vaststelling van hoogst toelaatbare waarden geschiedt door de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat gezamenlijk in het tracébesluit.

Situatie woning ¹⁾	Grenswaarde	Hoogst toelaatbaar	Waarden binnen de woning
Aanleg van een nieuwe weg	50 dB(A)	60 B(A) doch 65 dB(A) in stedelijk gebied	35 dB(A)
Geluidsbelasting in 1986 > 55 dB(A) en geen waarden vastgesteld (sanering = bestaande situatie)	50 dB(A)	70 dB(A) of hoger (art. 87g lid 5)	45 dB(A)
Geluidsbelasting in 1986 > 55 dB(A) en wel waarden vastgesteld (sanering = bestaande situatie)	Laagste waarde van • heersende waarde of • eerder vastgestelde	grenswaarde + 5 dB(A) doch maximaal 70 dB(A)	45 dB(A)
Geluidsbelasting in 1986 ≤ 55 dB(A) en wel of geen waarden vast gesteld	Laagste waarde van • heersende waarde of • eerder vastgestelde	grenswaarde + 5 dB(A) doch maximaal 60 dB(A) in buitenstedelijk gebied of 65 dB(A) in stedelijk gebied	35 dB(A)

1) aanwezige of in aanbouw zijnde woningen

Reconstructie van een weg (Lemmerweg)

Een gedeelte van de reconstructiewerken aan de Lemmerweg valt buiten de 400 m geluidszone van de Rijksweg 7. Formeel gezien valt dit weggedeelte daardoor ten aanzien van de akoestiek buiten het tracébesluit en is 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 geluidhinder. In de Wet geluidhinder is reconstructie van een weg als volgt gedefinieerd: "één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege die weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd". De toename van de geluidsbelasting wordt bepaald ten opzichte van de grenswaarde dat wil zeggen in voorliggende situaties de heersende waarde of de eerder vastgestelde hogere ten hoogst toelaatbare waarde.

Het reconstructieonderzoek wordt uitgevoerd met als peiljaar 10 jaar na gereedkomen van de reconstructie. Dit betekent dat naast de gevolgen vanwege de wijzigingen aan de weg ook de verkeersgroei over die jaren wordt meegenomen.

In principe moet de toename bij reconstructie worden weggenomen. Indien het om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard niet mogelijk is de toename weg te nemen, kunnen Gedeputeerde Staten hogere ten hoogst toelaatbare waarden vaststellen.

In onderstaande tabel staan de grenswaarden en de maximale verhoging van deze waarden bij aanleg/reconstructie van een weg die buiten het tracébesluit valt. Vaststelling van hoogst toelaatbare waarden geschiedt door de minister van VROM (sanering = bestaande situatie) en/of college van Gedeputeerde Staten (aanleg of reconstructie).

Situatie woning ¹⁾	Grenswaarde	Hoogst toelaatbaar	Waarden in de woning
Aanleg van een nieuwe weg	50 dB(A)	60 dB(A) doch 65 dB(A) in stedelijk gebied	35 dB(A)
geluidsbelasting in 1986 > 55 dB(A) en geen waarden vastgesteld (sanering = bestaande situatie)	55 dB(A)	grenswaarde + 5 dB(A) ²⁾ doch maximaal 70 dB(A) of hoger (art 90 lid 4)	45 dB(A)
geluidsbelasting in 1986 > 55 dB(A) en wel waarden vastgesteld (sanering = bestaande situatie)	Laagste waarde van • heersende waarde of • eerder vastgestelde	grenswaarde + 5 dB(A) ²⁾ doch maximaal 70 dB(A)	45 dB(A)
geluidsbelasting in 1986 ≤ 55 dB(A) en wel of geen waarden vast gesteld	Laagste waarde van • heersende waarde of • eerder vastgestelde	grenswaarde + 5 dB(A) ²⁾ doch maximaal 60 dB(A) in buitenstedelijk gebied of 65 dB(A) in stedelijk gebied	35 dB(A)

1) aanwezige of in aanbouw zijnde woningen

2) De toename mag meer dan 5 dB(A) bedragen indien elders de geluidsbelasting ten minste evenveel afneemt op ten minste evenveel woningen en de wegaanlegger heeft verklaard, dat financiële middelen beschikbaar worden gesteld ter uitvoering van sanerings- en gevelmaatregelen voordat de reconstructie is voltooid.

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat de grenswaarde in bestaande situaties bij tracéwetprocedures [50 dB(A)], 5 dB(A) lager is dan bij de akoestische procedures buiten de Tracéwet [55 dB(A)]. Tevens is bij toenames groter dan 5 dB(A) uitwisseling met woningen, waarvan de geluidsbelasting ten minste evenveel afneemt, bij tracéwetprocedures niet van toepassing.



Bijlage 7

Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Rijksweg 7 Sneek

Het betreft het rapport "Akoestisch onderzoek reconstructies
en wegaanleg Rijksweg 7 Sneek"

(Noordelijk Akoestisch Adviesbureau, 2003).

Deze bijlage is een afzonderlijk rapport, maar maakt wel integraal
onderdeel uit van het Tracébesluit Rijksweg 7 Sneek