



Structuurversterking
Oppenhuizen en Uitwellingerga
Geluidhinder en veiligheid. Recreatie. Wonen.

Ferienting Doarpsbelang Toppenhuzen en Twellingea



Inhoud

1. Inleiding	03
Leeswijzer	04
2. Situatieschets en historisch perspectief	05
3. Speerpunten	08
3.1. Geluidhinder en veiligheid	08
3.2. Recreatie	09
3.3. Wonen	09
4. Overwegingen bij de speerpunten	10
4.1. Algemeen	10
4.2. Geluidhinder en veiligheid.....	10
4.2.1. Wat ging vooraf	10
4.2.2. Doelstelling afname geluidsniveau	11
4.2.3. Voorstel van maatregelen	12
4.2.4. Startbeslissing; Werk-met-Werk / Meekoppelen	13
4.2.5. Brugvervangning	13
4.2.6. Veiligheid op het water	15
4.2.7. Bescherming van landschap en dorpsaanzicht	15
4.2.8. Grond- en zichtwallen in een groenzone met een glooiend karakter	16
4.2.9. Tunnelwanden en –dak	16
4.2.10. Wegdek	17
4.3. Recreatie	18
4.4. Wonen	21
5. Schetsen	22

1. Inleiding

Doarpsbelang Toppenhuzen en Twellingea heeft in het najaar van 2018 een enquête gehouden naar de geluidhinder van het wegverkeer van de A7. Naar aanleiding van de respons op deze enquête is er een rapport met maatregelen opgesteld en zijn er enkele ambtelijke gesprekken geweest met Rijkswaterstaat, de provincie Fryslân en de gemeente Súdwest-Fryslân.

In deze gesprekken is geadviseerd de geluidhinder in het komende project voor de vervanging van de brug te Uitwellingerga, aan de orde te stellen. Dit project is gebaseerd op de Startbeslissing van november 2018. In deze Startbeslissing wordt o.a. gesproken over het volgen een gebiedsgerichte aanpak, door 'Werk-met-Werk' te verbinden en over het koppelen van kansen. Dit maakt het mogelijk de geluidhinder in een groter kader te plaatsen en aan de orde te stellen in het genoemde project.

Doarpsbelang noemt in deze nota 'Structuurversterking Oppenhuizen en Uitwellingerga' een viertal onderwerpen: Geluidhinder en veiligheid. Recreatie en Wonen. Deze worden met elkaar in verband gebracht en wat Doarpsbelang betreft, gekoppeld aan het project voor de brugvervanging.

We willen inzetten op een bredere structuurversterking van Top & Twel. De nota is een basis om met Rijkswaterstaat, provincie Fryslân, gemeente Súdwest-Fryslân en andere betrokken instanties de mogelijkheden en reikwijdte van een structuurversterking te verkennen en te duiden. Met de structuurversterking willen we een kwaliteitsimpuls aan Top & Twel geven en daarmee een doorontwikkeling bereiken die inwoners en bedrijven de komende decennia een verhoogd perspectief kan bijdragen. De uiteindelijke maatregelen moeten de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid in en rondom de dorpen versterken. We zien met de aanstaande projecten van Rijkswaterstaat een unieke koppelkans om lang gekoesterde wensen om te zetten in concrete resultaten.

Het terugdringen van geluidhinder is van belang om de leefbaarheid voor het wonen en recreëren in de dorpen te vergroten. Wij stellen daarom een gebiedsgerichte aanpak voor met een recreatief en een landschappelijk karakter die tevens een positief effect geeft voor geluidsreductie.

Water speelt in de dorpen Uitwellingerga en Oppenhuizen van oudsher een grote rol. Was vroeger vervoer over water essentieel, tegenwoordig biedt het water rond de dorpen mogelijkheid tot ontspanning en biedt het een basis voor watergebonden bedrijven die direct dan wel indirect verbonden zijn met waterrecreatie. Doarpsbelang wil beide (ontspanning en economische activiteiten) stimuleren, door een sloepenroute, extra ligplaatsen voor de kleinere recreatievaart, wandel- en fietspaden aan te leggen en oudere vaarwegen in ere te herstellen.

Voor het vervangen van de brug in Uitwellingerga geeft Doarpsbelang in de gebiedsgerichte aanpak de voorkeur aan een aquaductvariant en wel aan een extra tunnelbuis tegen de huidige Prinses Margrietunnel aan. Dit aquaduct, c.q. deze (extra) tunnel(buis) is landschappelijk meer verantwoord dan

een brug, zal het dorpsaanzicht en de leefbaarheid in de dorpen verbeteren én zal de veiligheid op het water voor zowel beroeps- als recreatievaart ten goede komen. De verkeersstromen op zowel het land als in het water hebben met deze variant een onbelemmerde doorgang. Voorwaarde is wel dat de geluidhinder wordt teruggebracht naar een aanvaardbaar niveau voor het leefklimaat in beide dorpen.

Behalve het terugdringen van de geluidhinder en het bevorderen van de waterrecreatie krijgt ook het wonen in deze Structuurversterking aandacht. Hiervoor worden voorstellen gedaan passend in de bredere structuurversterking.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2. wordt kort stil gestaan bij de geografische ligging van de dorpen ten opzichte van Sneek, de A7 en het Prinses Margrietkanaal. Deze ligging heeft voordelen maar ook nadelen. Water heeft vanuit een historisch perspectief gezien altijd een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de dorpen.

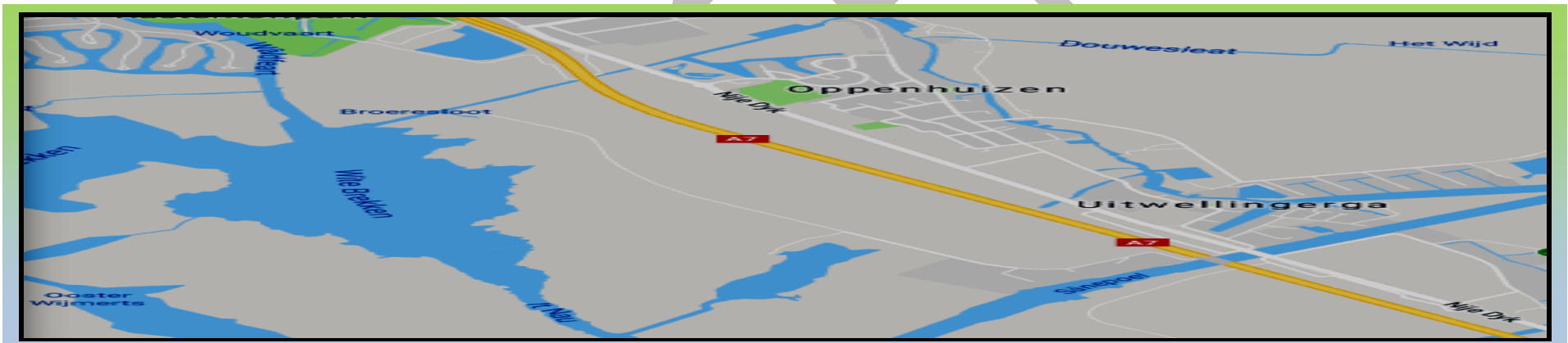
In hoofdstuk 3. geven we een beknopte samenvatting, een puntsgewijze opsomming van speerpunten die Doarpsbelang belangrijk vindt voor de ontwikkeling en de leefbaarheid van de dorpen. In de onderwerpen geluidhinder en veiligheid, recreatie en wonen benoemen wij een aantal speerpunten, waarvoor aandacht wordt gevraagd bij de betrokken overheidsinstanties.

In hoofdstuk 4. worden de onderwerpen en de speerpunten nader uitgewerkt en wordt weergegeven welke motieven hieraan ten grondslag liggen. In het laatste hoofdstuk 5 hebben we een aantal schetsen toegevoegd die een beeld moeten geven van de ontwikkeling van de dorpen, zoals wij deze met de eerdergenoemde speerpunten nastreven.

2. Situatieschets en historisch perspectief

Oppenhuizen en Uitwellingerga behoorden kort geleden nog tot de gemeente Wymbritseradiel maar maken sinds 1 januari 2011 deel uit van de gemeente Súdwest-Fryslân. De dorpen liggen aaneengesloten en worden daarom ook wel de tweelingdorpen Top en Twel genoemd. Zij worden vanuit het oorspronkelijk verleden al gekenmerkt door lintbebouwing aan een doorgaande weg die in Uitwellingerga de Sjaerdawei wordt genoemd en in Oppenhuizen overgaat in de Noardein.

De dorpen liggen aan de oostelijke kant van Sneek en worden min of meer omzoomd door het bedrijventerrein 't Ges (Sneek), de snelweg A7 en het Prinses Margrietkanaal. Tussen de snelweg A7 en de dorpen ligt de Nije Dyk (voorheen de oude rijksweg, die tot de dag van vandaag parallel aan de A7 Joure met Sneek v.v. verbindt). De snelweg A7 ligt op zicht- en hoorafstand van beide dorpen. Dit geldt ook voor de brug te Uitwellingerga (Nije Dyk) en de prinses Margrietunnel (aquaduct A7).



Kortom, ging het verkeer vroeger door de dorpen, met de komst van de (oude) rijksweg en met ook het verleggen van het kanaal, is Top & Twel min of meer "links" komen te liggen.



De dorpen hebben zich in het verleden ontwikkeld langs en over het water. It Ges, de Broeresloot, de Leijesleat, Douwesleat vormden destijds de levensaders. Vervoer ging over water. Draaibruggen en ponten vormden de verbindingen van oever tot oever.
De tramlijn Joure – Sneek liep langs de beide dorpen.



In de jaren 70 en 80 werd vooral gestreefd naar rust in de dorpen in plaats van grootschalige recreatie zoals elders in Wymbritseradiel meer tot uitdrukking is gekomen. In de nu voorgestelde Structuurversterking spreken we ook niet van grootschalige recreatie, maar gaat het wel om het beter benutten van het bestaande potentieel door kleinere recreatievaart te stimuleren. Uitbreiden, verbeteren en herstellen van vaarroutes en aanlegplaatsen maken hiervan deel uit en zullen een gunstig effect hebben op bijvoorbeeld de detailhandel in de dorpen.

De A7 en de Prinses Margriettunnel zijn in de jaren '70 aangelegd, een periode waarin ruimtelijke inpassing van de snelweg langs de dorpen (te) weinig aandacht heeft gekregen.

De snelweg is weliswaar wettelijk op voldoende afstand van de dorpsrand aangelegd, maar kent nagenoeg geen inpassing in het landschap. In de loop der jaren is met de toename van snelheid en verkeersintensiteit de A7 meer en meer een storende factor geworden. De A7 en de tunnel beïnvloeden in toenemende mate in zicht én in geluid de leefbaarheid van de dorpen in negatieve zin. De A7 vormt een fysieke barrière in de ontwikkeling van de dorpsrand (geluidcontouren) en in de relatie van de dorpen naar de Brekken.



Aanleg snelweg A7 en Prinses Margriettunnel



Aanleg brug in de oude rijksweg Nije Dyk

Het verleggen van het Prinses Margrietkanaal vond vlak vóór en even ná de oorlogsjaren plaats.

Dit heeft een grote ruimtelijke ingreep in de structuur van de dorpen gebracht. Uitwellingerga ligt sindsdien niet meer *in* de doorgaande route, maar er “naast”.

Het versterken van de vaarverbindingen door de dorpen biedt een stevige kans voor horeca en winkels in de dorpen. Verleggen en creëren van vaarroutes kan daarnaast kansen bieden voor wonen aan water of watergebonden bedrijvigheid.

In Oppenhuizen en Uitwellingerga zijn plm. 100 bedrijven gevestigd, die veelal direct dan wel indirect watergebonden zijn. Ten zuidwesten van Uitwellingerga aan het Prinses Margrietkanaal ligt het bedrijventerrein Brêgefinne.

Beide dorpen vormen met plm. 70 verenigingen een hechte sociaal-maatschappelijke gemeenschap.

3. Speerpunten

In dit hoofdstuk worden de speerpunten die Doarpsbelang in de Structuurversterking voor ogen heeft in de onderwerpen Geluidhinder en verkeersveiligheid, Recreatie en Woningbouw beknopt en puntsgewijs weergegeven. In hoofdstuk 4 worden de speerpunten nader beschreven.

3.1. Geluidhinder en veiligheid

- Het verlagen van de maximum snelheid van 130 km p/h naar 100 – 80 km p/h op het traject A7 Prinses Margriettunnel – Afslag Sneek-Oost. De afname naar 80 km p/h dient in dit traject eerder dan nu het geval is, plaats te vinden
 - Vermindering geluidhinder gekoppeld aan de verkeersveiligheid (afslag Sneek-Oost).
- Aanbrengen van meer geluidsarm asfalt (dubbellaags ZOAB)
- Verbetering van wegdek in tunnel
De voegovergangen in het wegdek van de tunnel behoeven verbetering, zodat er minder geluid van het passerende verkeer tot gevolg heeft.
- Aanpassing van de tunnelwanden (bouwkundig), aanbrengen van akoestische voorzieningen aan de wanden van de Prinses Margriettunnel dan wel voorzien van een geluiddempende zachte bedekking/bepanting.
- Aanleg (glooiende) landschappelijk inpasbare grond- en zichtwallen langs de tunnel en de A7

Brugvervangning:

- Aanleg extra buis tegen de Prinses Margriettunnel¹ voor de vervanging van de brug in Uitwellingerga. (Startbeslissing nov. 2018)
Het tegengaan van geluidhinder wordt door Doarpsbelang gekoppeld aan een veilige en snelle doorstroming op zowel het water (beroeps- en recreatievaart) als op de weg.
 - Aanpassing wegenstructuur in de aansluiting op de Nije Dyk.
 - Verlenging van het dak aan weerszijden van de huidige Prinses Margriettunnel.
Zowel voor het tegengaan van het geluid van het wegverkeer (in de beleving van de inwoners versterkt de korte tunnelbuis het geluid van het wegverkeer) als ook landschappelijk gezien moet de tunnel een minder prominente rol spelen dan nu het geval is.
 - Aanbrengen van groenvoorziening op het tunneldak (eveneens voor recreatieve doeleinden, zie ook Recreatie: Waterovergang A7)

¹ De Prinses Margriettunnel is een verkeerstunnel onder het Prinses Margrietkanaal bij Uitwellingerga. In 1976 werd met de bouw van de tunnel begonnen. De tunnelbuis heeft een lengte van 77 meter, een breedte van 29 meter en een hoogte van 8 meter. De totale lengte met inbegrip van op- en afritten bedraagt 938 meter

3.2. Recreatie

- Een uitbreiding van de vaarroute voor de kleinere recreatievaart (sloepen, kano's e.d.) waarmee de Leijenpoel en de Brekken vanuit t Ges (achter de dorpskernen) over de A7, afzonderlijk van het Prinses Margrietkanaal kunnen worden bereikt, door:
 - de aanleg van een vaarroute vanaf Leijesleat aan de noordzijde langs de A7 – aanbrengen van een waterovergang op de tunnel A7 – aanleg vaarverbinding aan de zuidzijde A7 naar Leijepoel.
óf
 - de aanleg van een vaarroute vanaf de Oosterbrugsloot richting A7 - aanbrengen van een waterovergang op de A7 – aanleg vaarverbinding aan de zuidzijde van de A7 naar de Leijepoel.
- Opwaardering van het riviertje t Ges achter de dorpskernen.
 - Plaatsing van de (private) draaibruggen op de gemeentelijke monumentenlijst.
 - Herstel van de draaibruggen.
 - Aanleg kleine passantenhaven (6-8 ligplaatsen) naast de brug aan de Eastwei.
Een dergelijke sloepenhaven stimuleert een bezoek van passanten aan de dorpen met de daar aanwezige detailhandel.
- De aanleg van wandel- en fietspaden langs de dorpen en in het buitengebied.
 - De aanleg van een verhard wandelpad waar voorheen de tramlijn liep Oppenhuizen en Uitwellingerga.
 - Plaatsing van de landhoofden/bruggenhoofden op de gemeentelijke monumentenlijst.
 - Herstel van de landhoofden/bruggenhoofden aan de Broeresloot en het Stobberak.
 - Overleg met Fryske Marren om een wandeltraject “Trambaan” Sneek – Joure te realiseren.
 - De aanleg van onverharde wandelpaden/laarzenpaden in poldergebieden, zoals langs de vroegere Douwesleat.
- Aanleg van een glooiende groenvoorziening met wandelpaden op de afgegraven brugtaluds aan het Prinses Margrietkanaal.
- Onderzoek naar de ontwikkeling van een landschappelijke recreatieve zone vanaf het Burgemeester Rasterhofpark in Sneek en Broeresloot via de percelen grasland tussen de A7 en de Nije Dyk naar het Prinses Margrietkanaal.

3.3. Wonen

- Studie naar de mogelijkheden om in de woningbehoefte van beide dorpen te voorzien door middel van inbreiding.
 - Onderzoek woningbehoefte Oppenhuizen en Uitwellingerga voor starters en zelfstandig wonenden ouderen.
 - Welke objecten en/of percelen komen in aanmerking voor genoemde doelgroepen.

4. Overwegingen bij de speerpunten

4.1. Algemeen

Zoals gezegd staan we in deze Structuurversterking stil bij een aantal onderwerpen, t.w.: Geluidhinder en veiligheid. Recreatie en Woningbouw. Deze zijn belangrijk voor de ontwikkeling en de leefbaarheid van beide dorpen.

In de Startbeslissing van november 2018, die betrekking heeft op de vervanging van de brug te Uitwellingerga, wordt gesproken over “Werk-met-Werk” en over “Meekoppelen”. Hiervan uitgaande is Doarpsbelang van mening dat het efficiënt is sommige projecten op het gebied van geluidhinder, recreatie en woningbouw niet separaat maar juist in relatie met het “brugproject” in een breed perspectief te ontwikkelen. Mogelijk dat ook het groot-onderhoud aan de A7 onderdeel kan worden van een integrale aanpak.

De provincie Fryslân heeft met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt voor de vervanging van de bruggen over het Prinses Margrietkanaal een gebiedsgerichte aanpak te hanteren. Deze aanpak biedt voor Top & Twel mogelijkheden. In deze Structuurversterking doen wij voorstellen om de A7 beter landschappelijk en ruimtelijk in te passen: een gebiedsgericht landschapsherstel. Met deze inpassing willen we bevorderen dat de geluidsbelasting en de beleving daarvan reduceert. Tegelijkertijd willen we met de inpassing van deze “landschapswond” van de A7, de vroegere waterstructuren herstellen. De oost-west vaarverbindingen met de dorpen waren vroeger van groot economisch belang. Herstel van die oorspronkelijke verbindingen kan een recreatieve en economische impuls geven.

4.2. Geluidhinder en veiligheid

4.2.1. Wat ging vooraf

Met een zuid-zuidwestelijke wind, die zich in ons klimaat overwegend voordoet, ondervinden de inwoners van Oppenhuizen en Uitwellingerga, geluidsoverlast van het wegverkeer van de A7 en in mindere mate van de Nije Dyk. In een enquête (najaar 2018: respons 64,3%) hebben 82% van de inwoners van beide dorpen aangegeven de geluidhinder hinderlijk tot zeer storend te ervaren. Doarpsbelang heeft een rapport opgesteld waarin de geluidsoverlast ter sprake is gebracht en waarin voorstellen voor maatregelen zijn gedaan om de geluidhinder terug te dringen. Dit rapport is in december 2018 aan alle direct en indirect betrokken bestuurlijke overheid instanties toegestuurd. De volgende maatregelen zijn in het rapport voorgesteld:

- het terugbrengen van de maximum snelheid van 130 km. naar 80-100 km. per uur;
- het aanbrengen van grondwallen langs de A7 met extra aandacht voor de tunnelbak van de Prinses Margrietunnel;

- het aanbrengen van meer geluidsarm asfalt op het wegdek van de A7;
- het aanbrengen van akoestische maatregelen in de Prinses Margrietunnel.

Naar aanleiding van het rapport hebben er enkele constructieve gesprekken met ambtelijke vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat Noord-Nederland (wegbeheerder van de A7), met de provincie Fryslân en de gemeente Súdwest-Fryslân plaatsgevonden. Zij begrijpen de overlast en de beleving hiervan, maar zijn op basis van de uitkomst van een landelijke geluidmeetmethode wettelijk niet verplicht maatregelen te treffen. Desondanks is in het overleg gewezen op het komende project voor de vervanging van de brug te Uitwellingerga (MIRT:Startbeslissing) met het advies om deze problematiek rond geluidhinder in de procedure van dit project aan de orde te stellen.

Dit advies hebben wij ter harte genomen. Vanuit het vervangen van de brug over het Prinses Margrietkanaal en mogelijk met het groot onderhoud aan de A7, stelt Doarpsbelang daarom in deze Structuurversterking voor om in overleg met Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en andere betrokken instanties op het gebied van water- en landschapsbeheer, alsmede met private personen, een “gebiedsgerichte” aanpak te realiseren. Met een herinrichting van het gebied tussen de dorpen en A7 kunnen negatieve effecten van de A7 gereduceerd worden. ‘Uit het zicht’ is grotendeels ook ‘uit het hart’. Met zicht- en grondwallen in een groen waterrijke landschapinrichting creëren wij een (recreatie)gebied met natuurwaarden en met een gebiedseigen inrichting en natte vegetatietypen die passen in ons laagveenlandschap. Met deze inrichting zal geluidreductie als een bijkomend maar door de inwoners van Top en Twel ozo verwelkomend positief effect worden ontvangen. Bovendien voorkomen we met deze gebiedsgerichte aanpak eventuele onwenselijke precedentes naar andere dorpen.

Naast de voorgestelde herinrichting met positieve uitwerking op geluid en zicht, blijven wij de eerder voorgestelde maatregelen bij de bron wel handhaven.

4.2.2. Doelstelling afname geluidsniveau

Voor het welzijn en de gezondheid van de inwoners, voor de bevordering van de recreatie (recreëren op, om en in het water doe je nu eenmaal buiten in de natuur), is zoals gezegd de geluidhinder van het wegverkeer op de A7 een hinderlijke tot zeer storende factor.

Het huidige geluidsniveau is gebaseerd op een landelijke rekenmethode uitmondend in een geluidproductieplafond en dus niet op een feitelijke meting op locatie. Het is belangrijk het huidige niveau (geluidproductieplafond) van geluidhinder² met tenminste 5 tot 10 decibel terug te dringen. Met deze afname zullen de inwoners qua beleving de helft minder geluid ervaren ten opzichte van het huidige geluidsniveau.

² Zie voor de geluidsbelasting A7 ter hoogte van Oppenhuizen en Uitwellingerga het Geluidregister (Rijkswaterstaat)
Volgens een WHO-rapport uit 2018 kan geluid boven de 45-55 decibel op de lange termijn gezondheidsproblemen geven.

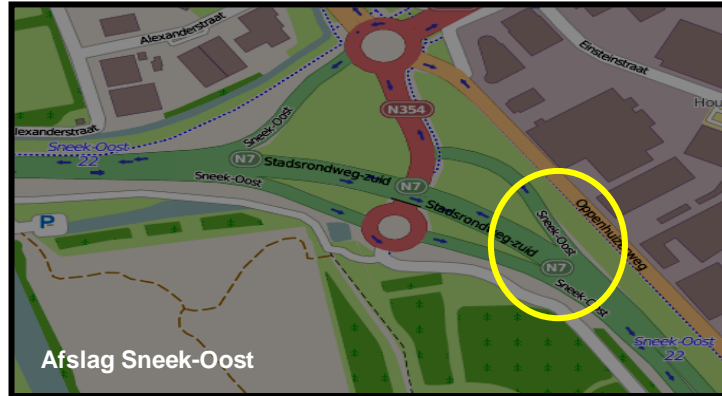
4.2.3. Voorstel van maatregelen

Om tenminste 5 - 10 decibel geluidsreductie te realiseren, blijft Doarpsbelang vasthouden aan de voorgestelde maatregelen.

Bij het terugdringen van de maximumsnelheid willen wij aan de eerdergenoemde argumenten in ons rapport van december 2018, toevoegen:

- Het gebrek aan verkeersveiligheid bij de afslag Sneek Oost.

In 2019 is vastgesteld dat bij het uitvoegen van het wegverkeer bij de afslag Sneek-Oost er een gevaarlijke verkeerssituatie ontstaat.



De uitvoegstrook is te kort voor het afslaand verkeer. Door de snelheid ter hoogte van de Prinses Margriettunnel naar 100 km. per uur en vervolgens eerder dan nu het geval is naar 80 km. per uur terug te brengen, anticipeert men op deze gevaarlijke verkeerssituatie.

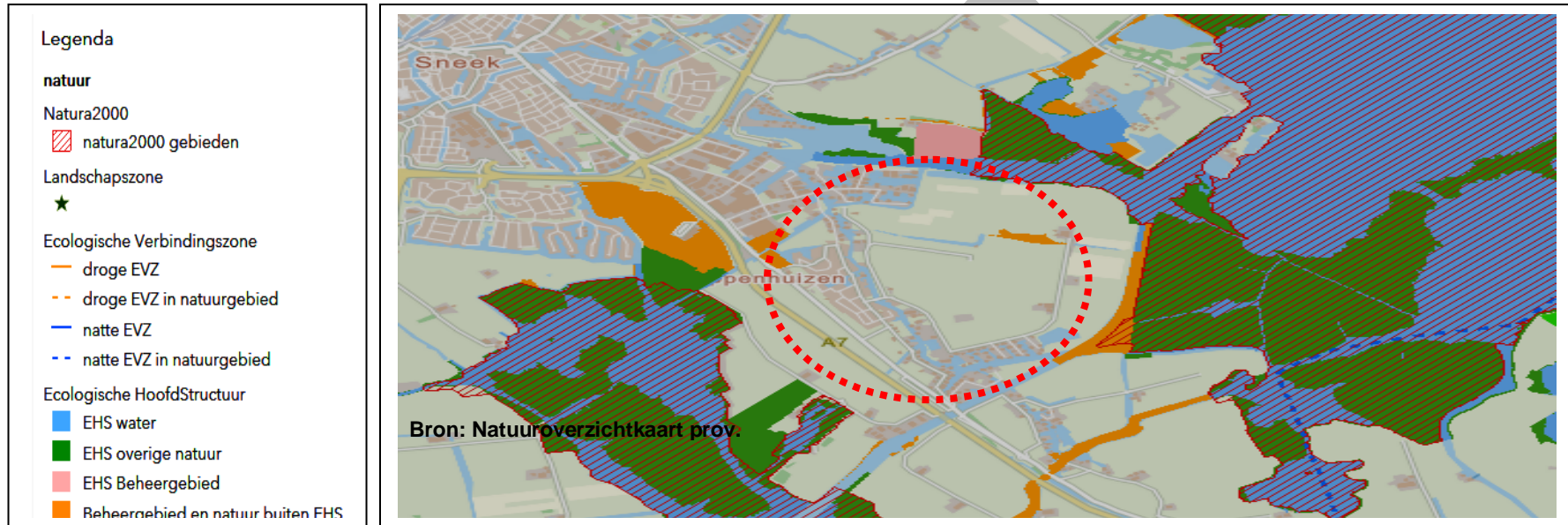
Het neveneffect van deze snelheidsbeperking is dat er eveneens een geluidsreductie gerealiseerd zal worden. Het mes snijdt dus aan twee kanten. Hoewel geluidsoverlast elders in de gemeente in de nabijheid van de A7/N7 zich ook zal voordoen, blijft Doarpsbelang van mening dat de gemeentelijke en provinciale politiek dit niet als argument kan gebruiken om dan maar niets te doen vanwege eventuele precedentwerking.

Het welzijn en de gezondheid van de inwoners van Oppenhuizen en Uitwellingerga maar ook die van andere dorpen is te belangrijk om zich hiervoor niet in te zetten. Zie ook volgend aandachtspunt !

Ten tijde van het opstellen van deze nota heeft de regering aangekondigd de maximumsnelheid op korte termijn tijdens de daguren (06.00 uur – 19.00 uur) van 120 en 130 km per uur terug te brengen naar 100 km per uur. Hoewel we met deze maatregel op de goede weg zijn, hebben inwoners van Oppenhuizen en Uitwellingerga in de enquête van november 2018 aangegeven ook 's nachts hinder te ondervinden van het geluid van de wegverkeer van de A7. Kortom de maatregel komt tegemoet, maar neemt nog niet alle hinder weg. De vraag is ook of vanuit overheidswege voldoende gecontroleerd en opgetreden wordt op het harder rijden van 100 km per uur. Automatische snelheidscontrole is dan onvermijdelijk.

- Natura 2000: Oppenhuizen en Uitwellingerga liggen met de A7 ingesloten tussen twee Natura 2000 gebieden t.w.: de Witte en Zwarte Brekken en het Sneeker Meergebied. Deze gebieden vormen een natuurlijke eenheid. In en rond het open water komt een grote oppervlakte boezemland en zomerpolder voor. Voorts bestaat het gebied uit een complex van open water, graslanden en rietlanden. Centraal in de Brekken liggen drie grote eilanden: de Krite, Deeklân en Lange Warren.

In de winter is dit gebied een belangrijke rustplaats voor ganzen en diverse soorten steltlopers. Behoud van dit natuurlandschap is gebaat bij een verlaging van de snelheid van het wegverkeer van de A7.



4.2.4. Startbeslissing: Werk-met-Werk / Meekoppelen

De brug in Uitwellingerga dient in de uitwerking van de Startbeslissing vóór 2026 te worden vervangen. Eerder is in de ambtelijke gesprekken met Rijkswaterstaat, provincie en gemeente geadviseerd de geluidhinder in dit “brugproject” onder de aandacht te brengen. De gedachte hierbij is dat in de uitvoering van dit “brugproject”, verwante projecten kunnen meeliften. In de Startbeslissing wordt dit aangeduid met de termen “Werk-met-Werk” en “Meekoppelen”. Zodoende worden onnodige kosten vermeden. Provincie stuurt hiermee op een gebiedsgerichte aanpak. Wij willen die aanpak graag zo breed mogelijk zien.

4.2.5. Brugvervangning

De beweegbare basculebrug in Uitwellingerga over het Prinses Margrietkanaal dateert van 1939 en is gezien de levensduur aan vervanging toe. De brug lag vroeger in de snelweg en is daarom geschikt voor zwaar vrachtverkeer (klasse 60). De functie van snelweg is echter achterhaald door de parallel gelegen snelweg A7, die in de jaren zeventig met de prinses Margrietunnel is aangelegd.

In de Startbeslissing (hoofdstuk 3.2. Oplossingsrichtingen) worden vier opties genoemd voor de brugvervanging, t.w.: géén brug, een aquaduct, een beweegbare brug, een vaste brug met bypass voor staande mastroute

De optie “Geen brug” impliceert dat het huidige verkeer in de verbinding Sneek – Joure v.v. andere wegen moet gaan zoeken. Voor het verkeer dat van de snelweg gebruik mag maken, ligt het gebruik van de A7 dan voor de hand. Echter, naast het bestemmingsverkeer voor beide dorpen, maken ook wandelaars, fietsers (schoolgaande jeugd), landbouwverkeer, hulpdiensten, busvervoer gebruik van deze route (Aldewei/Nije Dyk, de oude rijksweg) en dus van de brug over het Prinses Margrietkanaal. Het is een onderzoek waard na te gaan welke alternatieve verbinding tussen beide oevers vereist is om deze passanten (of een deel daarvan) van dienst te blijven zijn.

In geval van een vaste brug met een grotere overspanning is het niet duidelijk of deze vaste brug ook verhoogd dient te worden. Hoewel de Startbeslissing zich hierover niet expliciet uitspreekt, is in gesprekken aangegeven dat men ten behoeve van de doorvaart van binnenvaartschepen³ aan tenminste 2 meter verhoging denkt. Indien dit inderdaad het geval is, zullen ook de taluds moeten worden verhoogd. Dit komt het dorpsaanzicht en de aanblik van de brug en taluds vanuit de dorpen niet ten goede.

Voor de aanleg van een brug met een bypass (met een afzonderlijke beweegbare brug voor de staande mastroute) zal het Prinses Margrietkanaal wellicht moeten worden verbreed. Bovendien wordt de aanleg van een bypass voor de staande mastroute bemoeilijkt door de directe aanwezigheid van de Prinses Margrietunnel die door de bypass gekruist zal moeten worden. Een bypass is geen garantie voor meer veiligheid op het water en zal een naar alle waarschijnlijkheid leiden tot extra kosten voor de aanleg en de procedure alleen maar verhogen.

Vanuit de dorpen geven wij de voorkeur aan de optie voor een aquaduct en wel voor de aanleg van een extra tunnelbuis naast de Prinses Margrietunnel. Met deze variant vindt er een optimale doorstroming van beroeps- en recreatievaart plaats (die in de Startbeslissing aan elkaar gelijk gesteld zijn) én ondervindt het wegverkeer tevens geen belemmering. Voor fietsers en wandelaars dient in de buis een verhoogd fietspad te worden aangelegd.

Een extra tunnelbuis vraagt wellicht om een grotere investering voor de aanleg dan een brugvariant, maar er mag worden aangenomen dat deze in een exploitatieduur van 60 – 70 jaar weer wordt terugverdiend. Bovendien zijn bruggen storingsgevoeliger, waardoor gevaarlijke situaties te land en te water kunnen ontstaan. De afstandsbediening van deze bruggen vraagt een zeer hoog kwaliteitskader (en dus kosten) voor het borgen van de veiligheid.

³ (CEMT-klasse Va : gelijk aan een groot Rijnschip van 110 m’ lang, 11.4 m’breed en een diepgang van tenminste 3.50m’)

Met een verbrede Prinses Margriettunnel spelen deze aspecten niet. Het is de optimale kruising van weg en vaarweg en dus een optimale veilige situatie voor beide verkeersstromen.

Voorwaarde is wel dat met de huidige techniek eventuele geluidhinder van het wegverkeer tot een minimum wordt beperkt. Het zal geen 'betonnen klankbak' moeten worden zoals de huidige Prinses Margriettunnel.

De bovenstaande voorkeur is te vergelijken met de situatie m.b.t. het aquaduct in Grou, waar naast het snelverkeer tevens een ventweg voor lokaal verkeer is opgenomen.



4.2.6. Veiligheid op het water

Voor de veiligheid op het water zal een extra aquaduct een onbelemmerde doorvaart op het druk bevaren Prinses Margrietkanaal van zowel beroepsvaart als de recreatievaart mogelijk maken. Het komt de veiligheid op het water niet ten goede als stekende zeiljachten voor een gesloten brug moeten wachten terwijl de beroepsvaart "ongehinderd" kan doorvaren. Om maar niet te spreken van een situatie waarbij binnenvaartschepen ter plekke van de brug elkaar passeren, terwijl zeiljachten voor de brug liggen te wachten.

4.2.7. Bescherming van landschap en dorpsaanzicht.

De brug in Uitwellingerga dateert van 1939. In de landschappelijke omgeving tussen het Sneekermeer en de Brekken (een omgeving die in de zomer veelvuldig wordt bezocht door recreanten te land en te water) dient een brug die vergelijkbaar is met de huidige brug te Uitwellingerga te worden vermeden.

De huidige brug ligt zeer dicht op de dorpen. En al zou een nieuwe met de huidige vergelijkbare brug iets worden verplaatst richting de Prinses Margriettunnel dan nog is er sprake van een te geringe afstand naar de dorpen en blijft de brug in negatieve zin een beeldbepalend element in het landschaps- en dorpsaanzicht.

Vanuit dit standpunt verdient een aquaduct meer de voorkeur. Doarpsbelang is van mening dat deze aquaductvariant (Optie in Startbeslissing) in alle facetten diepgaand onderzocht dient te worden.

4.2.8. Grond- en zichtwallen in een groenzone met een glooiend karakter

Indien een extra tunnelbuis aan de Prinses Margrietunnel wordt aangelegd, kan de vrijkomende grond en de grond van de huidige brugtaluds aangewend worden voor de aanleg van landschappelijke glooiende zicht- en grondwallen direct grenzend aan de tunnel (met bijbehorende tunnelbakken). Met deze maatregel wordt de geluidsoverlast van de Prinses Margrietunnel (een zéér ernstige bron van geluidhinder) teruggedrongen. Bovendien ontnemen de grondwallen met een glooiend karakter het zicht op de snelweg. Desondanks wordt ook waarde gehecht aan zichtlijnen van de dorpsranden naar de Brekken en verder. Landschappelijke inpassing zal tegelijk ruimte moeten bieden voor de belangrijkste zichtlijnen. Beide belangen zijn verenigbaar in een goed uitgewerkt plan en hoeven ondanks hun tegenstrijdigheid niet belemmerend te zijn.

Vanuit recreatief oogpunt kunnen de vrijgekomen percelen grond (de afgegraven taluds) intensief beplant worden, zodat een groenzone vanaf de Leijesleat aan beide zijden van het Prinses Margrietkanaal tot aan het Stobberak kan worden gecreëerd. Ook deze intensieve groenzone zal een verdere afname van geluidhinder tot gevolg hebben. Ook kunnen we ons voorstellen dat deze groene zone landschappelijk en ruimtelijk aansluit op het Rasterhofpark bij Sneek, zodat er een langgerekt aaneengesloten groengebied ontstaat waar natuurschappelijke en recreatieve waarden hand in hand gaan.

De herinrichting zal verder waterrijk kunnen worden ingevuld, er ontstaan kansen om met onder meer It Fryske Gea, Wetterskip Fryslân een plus te realiseren voor waterhuishouding, flora en fauna. Met deze herinrichting willen we in het gebied ook meer ruimte bieden voor wandelen, fietsen en het beleven van natuurwaarden.

4.2.9. Tunnelwanden en -dak

Teneinde het geluid van het wegverkeer verder omlaag te brengen, dient onderzocht te worden of de wanden van de huidige Prinses Margrietunnel van geluidabsorberend materiaal kunnen worden voorzien, zoals bij recent gebouwde aquaducten (bijv.: het Esscheraquaduct bij Leeuwarden) reeds is toegepast. Wellicht kan dit materiaal vanuit een thema op een creatieve wijze worden aangebracht, zodat de saaie grijze tunnelbak tot het verleden behoort.

Een andere optie is de wanden te voorzien van zacht natuurlijk materiaal als dekkende beplanting/begroeiing, waardoor het geluid meer geabsorbeerd wordt.

De Prinses Margrietunnel heeft een vrij korte tunnelbuis met het gevolg dat het geluid van het wegverkeer in de tunnel duidelijk in de dorpen hoorbaar is. Onderzocht dient te worden of het verlengen van het tunneldak, waardoor er een langere gesloten tunnelbuis ontstaat het geluid beter vasthoudt. Op het eventueel aan te brengen tunneldak, kan grond- en groenvoorziening worden aangebracht, waardoor de tunnel ook meer landschappelijk inpasbaar is.

4.2.10. Wegdek

Hoewel Rijkswaterstaat in haar beantwoording op het rapport van december 2018 heeft aangegeven wettelijk niet verplicht is om het huidige wegdek van stiller asfalt te voorzien, blijft Doarpsbelang aan dit verzoek vasthouden. Het aanbrengen van stiller asfalt zoals dubbellaags ZOAB wordt landelijk steeds meer als een generieke bronmaatregel gezien om geluidhinder tegen te gaan. In de komende onderhoudsperiode van de A7 (2021–2028: traject langs Oppenhuizen en Uitwellingerga) zal Doarpsbelang daarom hierop aandacht blijven vestigen. Wellicht is het mogelijk het onderhoud aan de snelweg in deze gebiedsgerichte aanpak mee te nemen.

Een optie die nog niet ter sprake is gekomen en nader onderzoek vraagt, is de aanleg van een verdiepte A7. In hoeverre is het mogelijk om de A7 vanaf de Prinses Margriettunnel tot aan Sneek en v.v. verdiept aan te leggen, zodat er geen zicht meer is op het wegverkeer maar wel vrij uitzicht over het Friese landschap. De vraag is of deze optie haalbaar is en welke geluidreductie hiermee bereikt kan worden.

Van het verdiept aanleggen van snelwegen waar natuur- en landelijke gebieden worden doorsneden, is landelijk al ervaring opgedaan. Zo is bijvoorbeeld de A4 tussen Vlaardingen en Delft verdiept aangelegd om het natuurgebied Midden-Delfland te sparen.

4.3. Recreatie

Door de gunstige ligging ten opzichte van het Prinses Margrietkanaal, het Sneekermeer en de Brekken is waterrecreatie naast ontspanning ook een belangrijke economische activiteit in beide dorpen. Dit varieert van het verhuren van appartementen, ligplaatsen, kruisers, sloepen, open zeilboten tot het bouwen, stallen en onderhouden van motor- en zeiljachten. Doarpsbelang wil zowel de ontspanning als deze economische activiteiten behouden en bevorderen.

In de uitwerking van het bovenstaande willen wij de kleinere recreatievaart, zoals sloepvaren en kanovaren in combinatie met de beleving van de Friese natuur, extra aandacht geven.

Momenteel kan de kleinere recreatievaart in Oppenhuizen en Uitwellingerga gebruik maken van de Oosterbrugsloot, 't Ges (achter de dorpen langs) naar de Broeresloot en v.v.. Wij willen deze vaarroute verder uitbreiden, waarbij de kleinere recreatievaart geen gebruik hoeft te maken van het druk bevaren Prinses Margrietkanaal. Het streven is een afzonderlijke vaarverbinding over de A7 richting de Leienpoel en de Brekken te realiseren.

Het vervangen van de brug te Uitwellingerga biedt kans om in dit plangebied een kruising met de A7 te realiseren. Daarmee kan de oost-west verbinding weer hersteld worden. De barrière van de A7 kan voor deze vaarverbinding weer geslecht worden!

Met het herstel van de aangegeven vaarverbinding ontstaat vervolgens de kans om de vaarroute achter de dorpen langs een kwalitatieve impuls te geven. Niet meer 'achter' de dorpen langs, maar 'door' de dorpen varen. We willen de vele sloepen en recreanten meer belevingswaarde geven door de route waar nodig op te knappen, historische (private) draaibruggen te herstellen én door voorzieningen op en aan de wal te realiseren.

De karakteristieke draaibruggen waren vroeger noodzakelijk voor de oeververbinding. Restauratie en een onderhoudsplan door de monumentenstichting Súdwest Fryslân zou een goede zaak zijn. Ook een beschermde status door aanwijzing als gemeentelijk monument en opname in de monumentenlijst helpt voor het behoud van deze voor onze waterdorpen zo beeldbepalende kunstwerken.





Afkelandsedijk 14

Jaarlijks komen er vele sloepen achter de dorpen langs. Door de aanleg van een kleine passantenhaven (voor ongeveer zes tot acht algemeen te gebruiken ligplaatsen) naast de brug die vanuit de dorpskern toegang geeft tot de Eastwei, (zie onderstaand afbeelding) is het mogelijk aan te leggen en de dorpen met de daar aanwezige supermarkt, slagerij, etc. op loopafstand te bezoeken.



Brug Eastwei

Dit gaat ook op voor enkele voor algemeen gebruik aan te leggen ligplaatsen in de Leijesleat, van waaruit de plaatselijk horeca in Uitwellingerga kan worden bezocht. Dit brengt de watersport weer 'in de dorpen' in plaats van louter voorbijgaand.

De recreanten moeten uitgenodigd worden om niet door te varen maar om 'aan wal te komen' en Top & Twel te bezoeken; horeca en winkels profiteren zo veel meer van de recreatievaart en de unieke ligging tussen de Friese meren.

Het gaat om een bredere versterking van de recreatieve waarde van de vaarroute achter de dorpen langs: niet alleen passeren, maar kansen vergroten voor besteding aan de wal. De beperkte algemene gemeentelijke aanlegplaats in Uitwellingerga biedt hiertoe onvoldoende mogelijkheden.

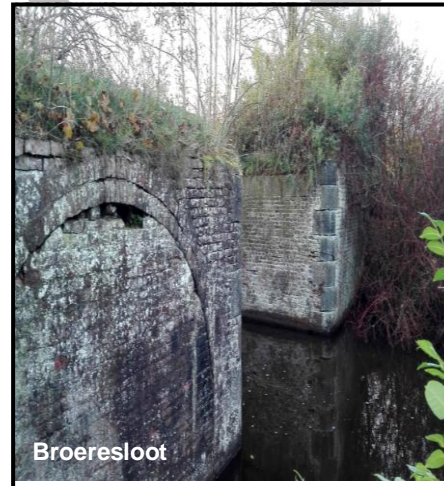
Met een brede herstructurering van de zones rondom de A7 ontstaan tevens koppelkansen met de langgekoesterde wens om nieuwe mogelijkheden voor wandel- / fietsroutes te creëren. In de beide polders naast de dorpen liggen koppelkansen op zowel recreatief vlak als in beleving van de groene natuurwaarden in de polder. Er kunnen 'rondjes' gemaakt worden die tevens aansluiten bij natuurwaarden van de Brekken en de polders. Bovendien behoort een koppeling naar het Rasterhofpark in Sneek tot een mogelijkheid. Eigenlijk kan het gehele Rasterhofpark 'doorgetrokken' worden naar de zuidzijde richting Top & Twel. Er kan ingezet worden op een doorgaande groene recreatieve zone langs beide zijden van de A7.

Momenteel maken wandelaars in het wandeltraject Sneek – Joure v.v. gebruik van het fietspad langs de Nije Dyk en Aldewei (de oude rijksweg) Op dit traject is ook een afzonderlijke wandelroute denkbaar die terugvoert naar de tramlijn Sneek – Joure. Langs de Nije Dijk zou de 'Trambaan' als wandelpad in ere kunnen worden hersteld. Voor de aanleg van voetgangersbruggen kan gebruik worden gemaakt van oude nog aanwezige landhoofden (Broeresloot en Stobberak). Het is van belang dat deze getuigen van het verleden meer aandacht krijgen, hersteld worden en weer functioneel ingezet worden. Ook hier is aanwijzing als gemeentelijk monument en opname op de monumentenlijst aan te bevelen. Deze tramweg zou als wandelpad in samenwerking met de gemeente Fryske Marren grotendeels in ere hersteld kunnen worden.

Voormalig tramstation
Uitwellingerga van de
Nederlandsche Tramweg-
Maatschappij. Dit station lag aan
de lijn van Leeuwarden naar
Joure, Lemmer en Heerenveen.

De aanbesteding voor het leggen
van de aardebaan en het maken
van de kunstwerken was in 1885
gegund aan de laagste
inschrijver voor fl.105.000,- .

In 1886 werd de lijn geopend.
Het reizigers- en goederen -
vervoer op deze lijn is in 1947
gestaakt.



4.4. Wonen

De ontwikkeling van woningbouw in de dorpen van Súdwest-Fryslân is een voortdurend terugkerend onderwerp tussen Doarpsbelang en de gemeente. In opdracht van de gemeente is door een onafhankelijk bureau nog niet zo lang geleden een onderzoek gedaan naar de woningbehoefte. In april van dit jaar wijdde TopenTwelonline een artikel aan dit onderzoek/onderwerp, dat als volgt kan worden samengevat:

“Dorpen in Súdwest-Fryslân vrezzen voor de leefbaarheid en leegloop op het platteland als het woningbouwbeleid van de gemeente niet verandert. Volgens de gemeente is het moeilijk om inverteerders te vinden die buiten Sneek willen bouwen. Echter onderzoek wijst uit dat er in de dorpen wel degelijk behoefte is aan woningbouw. Dit gaat ook op voor Oppenhuizen en Uitwellingerga, waar al jarenlang sprake is van een woningkrapte. Jongeren verhuizen daardoor noodgedwongen naar Sneek of elders. Hiervoor is ook in de raadscommissie DSO aandacht gevraagd. De wethouder erkent deze problematiek, maar kan woningbouwers niet dwingen in de dorpen te bouwen. Raadsfracties vinden dat er op het punt van woningbehoefte er meer aandacht moet zijn voor de leefbaarheid in de dorpen”.

Het woningonderzoek heeft uitgewezen dat jongeren vanuit de dorpen veelal naar Sneek verhuizen, omdat nu eenmaal investeringen in de woningbouw in de dorpen van Súdwest-Fryslân achterblijven en meer gericht is op de stad Sneek. Laat onverlet dat er dus wel degelijk een woningbehoefte in Oppenhuizen en Uitwellingerga aanwezig is.

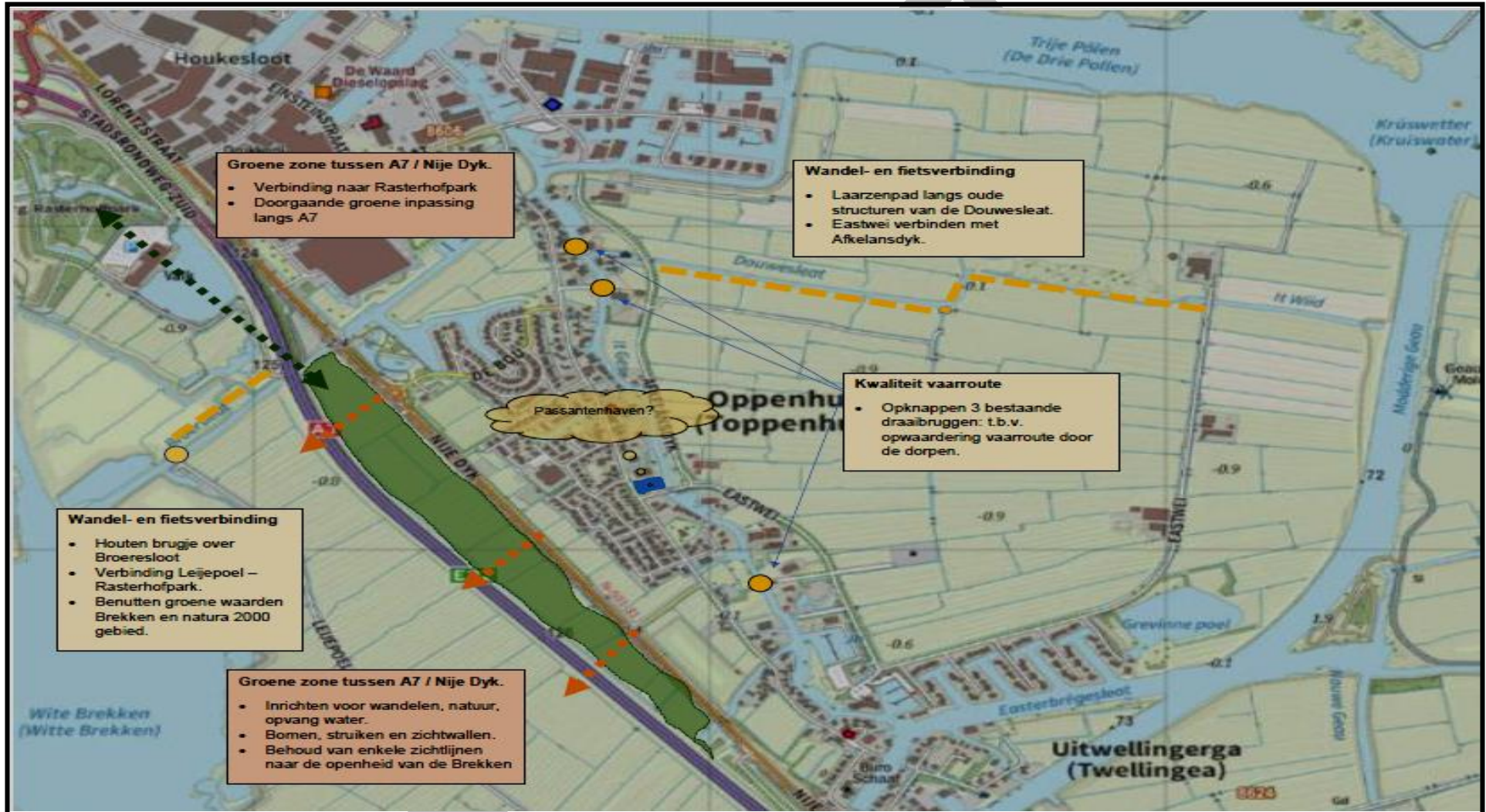
Met een verbeterde landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de A7 kan een hoogwaardiger woningbouw gerealiseerd worden. Vanuit het perspectief dat er minder hinder van de A7 is (geluid en zicht).

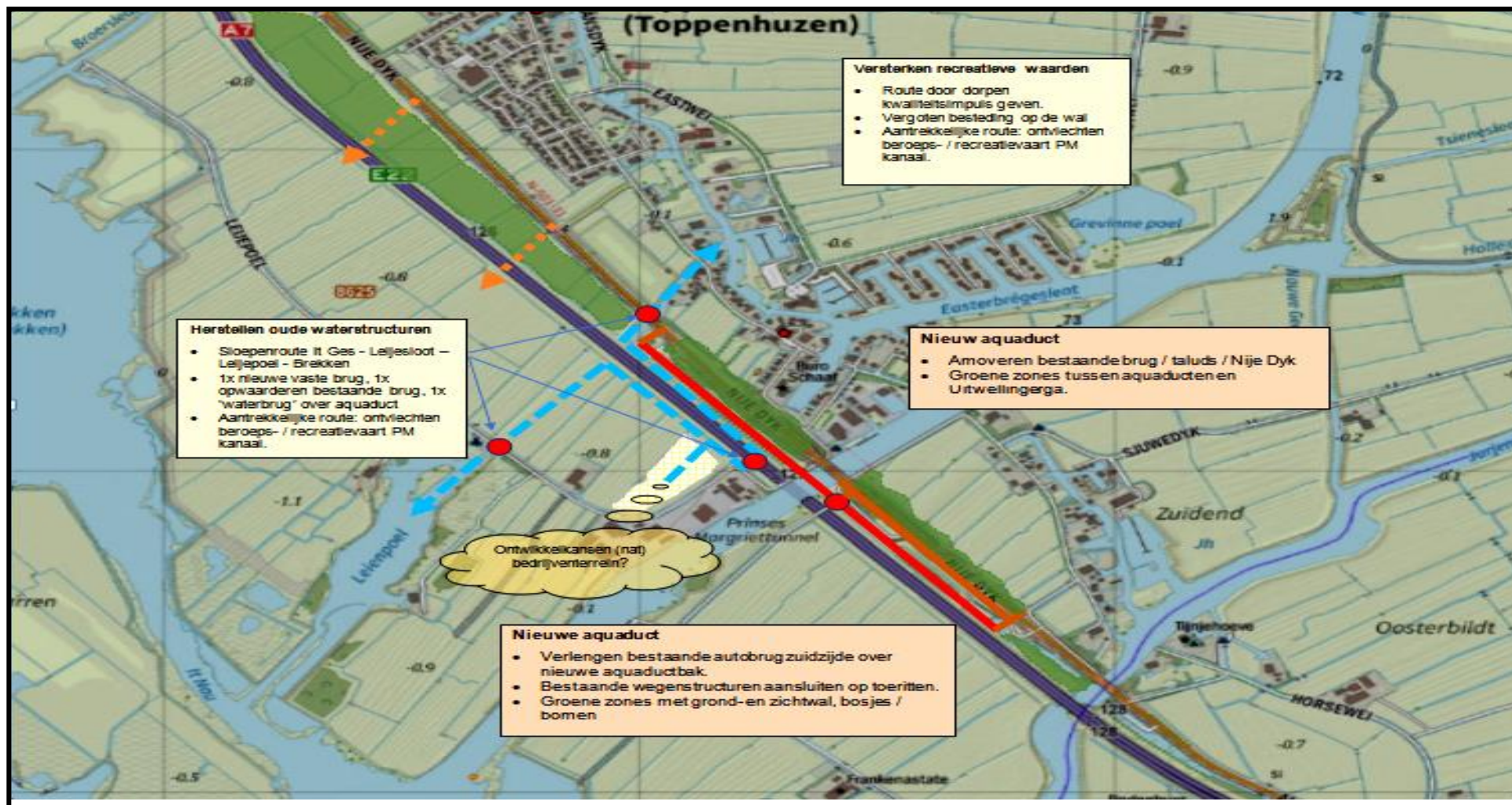
Doarpsbelang is daarom van mening dat het woningcontingent van de gemeente Súdwest-Fryslân ruimte moet bieden om woningbouw in Oppenhuizen en Uitwellingerga mogelijk te maken.

Voor het realiseren van woningbouw richt Doarpsbelang zich op woningbouw door zogenaamde ‘Inbreiding’. Het is een onderzoek waard of bestaande gebouwen aangewend kunnen worden voor ouderen die langer in de dorpen zelfstandig willen blijven wonen, dan wel voor starters die moeizaam toegang vinden tot de woningmarkt. In dit onderzoek kunnen ook daarvoor in aanmerking komende bedrijven worden betrokken die vanuit de dorpen verplaatst zouden kunnen worden naar het bedrijventerrein Brêgefinne aan de zuidzijde van de A7. De vrijkomende percelen kunnen dan voor woningbouw in aanmerking komen.

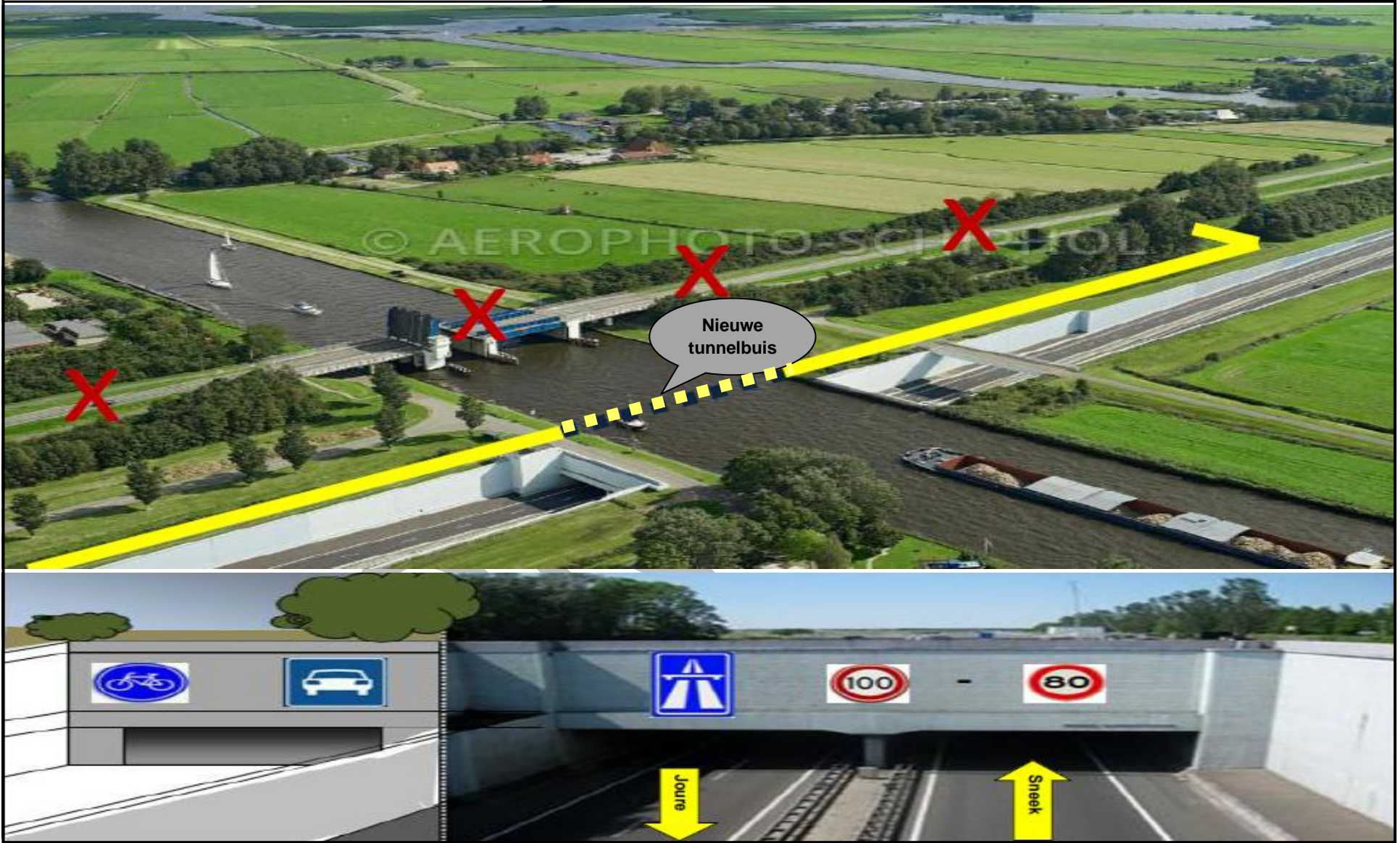
Behalve dat met de bedoelde inbreiding de woningbouw in de dorpskernen is gebaat, kan het verplaatsen van daarvoor in aanmerking komende bedrijven ook tot een opwaardering en versterking van het bedrijventerrein Brêgefinne leiden en nog meer dan nu het geval is in het teken staan van verdere ontwikkeling van de (kleinere) waterrecreatie. Zie ook de gedachte uitbreiding en vaarverbinding in de schetsen op de volgende pagina’s.

5. Schetsen





Vervanging huidige brug door aanleg extra tunnelbuis tegen de Prinses Margrietunnel aan



Impressie inrichting afgegraven taluds met een sloepenroute (keuze), grondwal, beplanting, wandelpaden, etc.



Aanleg groene zone op percelen grasland tussen A7 en Nije Dyk.
Aansluiting verlegde Nije Dyk op de oude Nije Dyk en de Verbindingsweg.

