

University of Groningen

De ratio voor de randweg Heeg

Sijtsma, F.J.

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2006

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Sijtsma, F. J. (2006). De ratio voor de randweg Heeg. s.n.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

De ratio voor de randweg Heeg

Drs. F.J. Sijtsma

Groningen, 2006

WD 2006-1

Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde RUG
Onderzoeksbureau en stageloket

Coördinatoren: drs. E. Kamphuis en drs. Frans J. Sijtsma
Secretariaat: Henk Janssen
Opdrachtgever: Stichting Van Ommenpolder

Adres:
Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde
Postbus 800
9700 AV Groningen
Tel. 050-363 3754 / 7182 / 3810
e-mail: ebwinkel@rug.nl
internet: <http://www.rug.nl/wewi/eb>

De ratio voor de randweg Heeg

Op verzoek van de Stichting Van Ommenpolder heeft de Wetenschapswinkel Economie en Bedrijfskunde van de Rijksuniversiteit Groningen zich verdiept in de besluitvorming (tot dusver) over de randweg Heeg. De Stichting had met name gevraagd het onderzoek onder de bevolking en het verkeerskundig onderzoek tegen het licht te houden.

De Wetenschapswinkel heeft een kort verkennend onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek behelsde voornamelijk het bestuderen van aangeleverde geschreven stukken, gekoppeld aan de ruimtelijk-economische expertise van de winkel.

Na bestudering van de stukken heeft de wetenschapswinkel de volgende zaken geconstateerd:

Ten aanzien van het verkeerskundig onderzoek:

Cruciale informatie over herkomst en routes verkeer ontbreekt.

Het verkeerskundig onderzoek was een goede eerste start. Gaandeweg het besluitvormingsproces en de verdere meningsvorming zijn er echter belangrijke vragen gerezen die maken dat het een onvoldoende basis is voor besluitvorming. Naast de erg summiere aanduiding van de aard van de verkeersoverlast blijkt (enig) aanvullend onderzoek naar de herkomst van verkeersstromen noodzakelijk. Met name de verwarring en onhelderheid over ‘doorgaand verkeer’ (bestaat dergelijk verkeer eigenlijk wel in betekenisvolle omvang) onacceptabel. Immers, voor het beoordelen van de verschillende alternatieven is niet zo zeer van belang of een auto uit Gaastmeer komt of er naar toe gaat, cruciaal is of die auto (regelmatig) in Heeg stopt om er een boodschap te doen, een pizza te halen etc. Hetzelfde geldt voor verkeer afkomstig uit de omgeving Harinxmastrjitte/De Syl: maakt men al dan niet (regelmatig) gebruik – door de gekozen route – van de middenstand in de Harinxmastrjitte/De Syl – dat moet doorslaggevend zijn voor het beoordelen van de wenselijkheid van een verkeersstroom. De verkeersoverlast moet in samenhang met die wenselijkheid worden gezien.

Ten aanzien van het onderzoek onder de bevolking

De waarde van de enquête is beperkt.

Het onderzoek onder de bevolking was een prima initiatief, en ze is technisch goed uitgevoerd. Door het gebrek aan cruciale informatie (zie hierboven en hierna) – is de uiteindelijke waarde van de enquête beperkt.

De insteek van de enquête is te ‘verkeerskundig’ geweest. Het realiseren van nieuwe infrastructuur is echter een ontwikkelingskans voor het dorp Heeg; een kans die het dorp ruimtelijk-economisch zou moeten versterken. In het geval van Heeg betekent dit niet

dat de belangrijkste vraag is op wat voor wijze de - hoe dan ook beperkte - 'verkeersoverlast' buiten de deur kan worden gehouden. Het gaat om het vinden van alternatieven die het dorp – en wellicht de regio – ruimtelijke en economisch het meeste perspectief bieden. Op de economische gevolgen van de varianten bood de enquête echter geen enkel zicht.

Daarnaast heeft de enquête qua zeggingskracht nog de volgende tekortkomingen. Bij twee varianten die in de enquête aan de orde kwamen – de zogenaamde lange en korte omleiding – worden bovenlokale natuurwaarden (EHS) aangetast. Om voor een oordeel over de mate van aantasting van deze waarden enkel bij lokale bewoners te rade te gaan, heeft weinig zin.

Ook bij de afruil (bij sommige alternatieven) van verkeer over Oudega (i.p.v. door Heeg) speelt een dergelijk probleem: kan men dat enkel aan inwoners van Heeg vragen of ligt het in de rede om dan ook Oudega erbij te betrekken?

Concluderend, kunnen we ten aanzien van de enquête zeggen dat het vrij gemakkelijk is om stemmen te tellen, maar dat het voor een goed besluitvormingsproces echter belangrijker is om eerst te werken aan goed genoeg geïnformeerde meningen – en dan pas te stemmen; over de échte vragen.

Dit brengt ons op enig algemeen commentaar vanuit een ruimtelijk-economische perspectief **De plannen voor de lange omleiding zijn een risico voor de economische positie van de Heger middenstand.**

Er is vrijwel geen zicht op de economische gevolgen van de verschillende alternatieven (terwijl dit beslist erg eenvoudig te onderzoeken is, c.q. was geweest). Met name de positie van de middenstand in de Harinxmastrjitte en de Syl is volstrekt onhelder.

Voor zover deze middenstand enkel afhankelijk zou zijn van (watersport) toerisme en recreatie zou men prima alle verkeer zoveel mogelijk uit het dorp kunnen weren. Weliswaar blijft dan economisch de sterke fluctuatie met het seizoen een probleem, maar á la.

Voor zover de middenstand echter drijft op bestedingen van de lokale bevolking is een goede lokale bereikbaarheid – gemakkelijk dichtbij parkeren bij voorkeur op de route die men toch al neemt voor bijvoorbeeld woon-werk verkeer - cruciaal. Het is juist die gemakkelijke laagdrempelige bereikbaarheid die de middenstand in Heeg een voordeel kan geven boven de concurrentie in (zeg) Sneek. In dat licht is het juist erg wenselijk om verkeer zoveel mogelijk door het dorp – langs de middenstand – te blijven leiden¹.

¹ En tegelijkertijd uiteraard de gezellige, kleinschalige atmosfeer te behouden c.q. te versterken.

Omdat een belangrijk deel van de middenstand in de Harinxmastrjitte en de Syl twee pijlers heeft (zowel toeristen/recreanten als lokale bewoners) zijn de kansen beslist niet denkbeeldig dat de economische impact van de lange omleiding negatief zal zijn, omdat de omzet vanuit de lokale bevolking zal dalen.

Is een korte éénrichtingsring niet ook een goed alternatief?

Tot dusver zijn in de besluitvorming drie alternatieven betrokken: de Nul plus variant, de lange omleiding en de korte omleiding of by-pass. Een blik op de kaart – met in het achterhoofd het zoeken naar alternatieven die 1) zoveel mogelijk het verkeer in het centrum houden en 2) de doorstroming verbeteren en 3) bij voorkeur geen EHS aantasten - leert echter dat er wellicht nog een vierde oplossing is: een korte **éénrichtingsring** in het centrum.

Deze éénrichtingsring zou:

- -De doorstroming verbeteren (omdat de ring erg kort is kan ze volledig éénrichting zijn)
- -Meer lange termijn ontwikkelingskansen bieden voor middenstand in het centrum (door behoud van het verkeer, maar ook o.a. op het terrein van de St. Jozef school)
- -Meer parkeermogelijkheden geven (o.a. op het terrein van de St. Jozef school)
- -Het centrum compact houden

De éénrichtingsring zou gerealiseerd kunnen worden over het terrein van de St. Jozef school (volgens onze informatie staat het pand te koop en moet het pand hoe dan ook gesloopt worden). Op dat punt in de Harinxmastrjitte is nu ook al een kruispunt omdat van de ander kant de Pharshoeke daar aansluit op de Harinxmastrjitte. Vanaf dat kruispunt zou dan nu een doorsteek gemaakt kunnen worden – over het water - naar de Tsjerkesleatswei en dan naar de Skatting (de rijrichting zou overigens andersom moeten zijn). Over het water zou mogelijk ‘vrijwel rechtstreeks’ kunnen worden aangesloten op de aftakking van de Tsjerkesleatswei of de aansluiting zou meer langs de passantenhaven kunnen leiden.

Het is onduidelijk waarom dit alternatief tot dusver niet in de planvorming is overwogen.

Een voorzet voor een betere afweging

Op basis van het bovenstaande willen wij in de rest van deze notitie een eerste poging doen om de voorliggende keuzes helderder te maken.

Ten opzichte van de eerdere stukken zijn de belangrijkste nieuwe elementen:

- het centraal stellen van ruimtelijk-economische gevolgen (i.p.v. enkel verkeersoverlast).
- het expliciet benoemen van twee besluitvormings/afwegingsniveaus: Heeg en Fryslân (i.p.v. enkel Heeg) die in combinatie beschouwd moeten worden.
- Het meenemen van een extra alternatief: de éénrichtingsring.

Onderstaande tabellen tonen een eerste inschatting van de effecten van de vier verschillende alternatieven/varianten op de twee niveaus (Heeg en Fryslân). Hoewel de empirische invulling/onderbouwing van de tabellen slechts verkennend is, worden al wel twee belangrijke contouren zichtbaren.

1. De lange omleiding heeft vooral nadelen ten opzichte van de korte by-pass. Om toch de keus voor de lange omleiding te rechtvaardigen zouden de extra nadelen ten aanzien van de natuurschade en de extra economische risico's op moeten wegen tegen het kleine voordelige verschil in verkeersoverlast (een overlast die zoals hierboven gezegd tot dusver gebrekkig gemeten is – en daarom ook niet in onderstaande tabel staat weergegeven).
2. Het nieuwe alternatief van de éénrichtingsring lijkt in potentie dermate gunstig dat in ieder geval nader technisch onderzoek naar de mogelijkheden zou moeten worden verricht.

Afweging op het niveau (kern van) Heeg*			
	Economische impact (locale bevolking gebaseerd)	Economische impact (toerisme gebaseerd)	Saldo van economische impacts (bij 50%-50% verdeling afhankelijkheid)
Nul +	0	+	+
Korte by-pass**	- 0 +	++	+ ++ +++
Lange omleiding	--	++	0
Korte eenrichtingsring	+	+	++

*Op dit niveau is de natuur – EHS – eigenlijk niet van belang. De verkeersoverlast gegevens zou men in samenhang met de economische impact gegevens moeten beschouwen. De beschikbare gegevens zijn echter niet toereikend omdat ze niet op werkelijk beleefde overlast gebaseerd zijn, en voor een inschatting 'van achter het bureau' zijn de verschillen te klein.

**De economische impact van de korte by-pass kan voor wat betreft het lokale bevolking gebaseerde deel verschillend uitpakken. Hier is zonder nader onderzoek weinig van te zeggen.

Afweging op het niveau Fryslân*		
	Economische impact**	Natuur (EHS)
Nul +	+	0
Korte by-pass	++	-
Lange omleiding	++	--
Korte eenrichtingsring	+	0
	++	

* Op dit niveau is uiteraard de impact op de EHS natuur wel van belang. Verkeersoverlast speelt hier geen rol van betekenis.

** Bestedingen van mensen uit Heeg komen altijd wel ergens in Fryslân terecht – of dat in Sneek of Heeg is maakt op dit niveau geen verschil. Winst op niveau Fryslân ontstaat met name als de meer unieke recreatie/toerisme kansen of de 'woonkansen' van Heeg worden benut. Door het weren van verkeer uit het centrum zijn hiervoor meer kansen (zo is aangenomen; overigens conform de plannen tot dusver)

Bronnen

- 1 Beschikking Vrijstelling EX. 19.2 WRO Randweg Heeg – 28 maart 2006

- 2 Reactienota inzake
 - zienswijzen m.b.t. ontwerp bestemmingsplan “Heeg Randweg”
 - zienswijzen Vrijstelling EX. 19, lid 2 WRO m.b.t. het realiseren van een randweg westelijk van Heeg. Ijlst 28 maart 2006

- 3 Verkeersonderzoek Heeg – Omgeving Harinxmastrjitte/De Syl. BugelHajema 10 september 2003

- 4 Enquête verkeerssituatie Heeg door Plaatselijk Belang Heeg / Resultaten Enquête

- 5 Notitie Tracékeuze Randweg Heeg – Gemeente Wymbritseradiel