

Reactie op Het Werfboek

Met als belangrijkste onderwerp het plan om van de gelijkvloerse spoorlijn in Wolvega een verdiept spoor te maken. Het 'Verdiept Spoorplan' is één van de onderdelen van een aantal ambitieuze plannen van de gemeente Weststellingwerf. In 2007 gepubliceerd in 'Het Werfboek'.

Samenvatting

Het 'verdiept spoorplan' (punt 5 in het Werfboek): geen tunnel, hooguit een open tunnelbak. Aanleg van een waterverbinding tussen de geprojecteerde vaart in de Lindewijk en de Schipsloot. Aanleg van een haventje in de buurt van het station: óf aan de Steensezijde, óf aan de Spooringselzijde. Alternatief zou kunnen zijn: uitdieping van de spoorsloot aan de westelijke zijde van de spoorlijn vanaf de Linde tot aan de Scheene.

Eventueel integratie van het 'verdiept spoorplan' met 'het plan haven Wolvega en verbinding Linde-Schipsloot'.

Heropening van station (halte) Peperga/ De Blesse, in het kader van de realisering van een 'haltetrein' tussen Zwolle en Leeuwarden (directe en indirecte relatie met de punten 1, 2 en 5 van het Werfboek).

De 'Rottige Meenthe, een uitbreiding van Nationaal Park de Weerribben' (punt 1 in het Werfboek): geen aquaduct in de N351.

Inleiding

In deze reactie op het Werfboek van de gemeente Weststellingwerf beperk ik mij hoofdzakelijk tot punt 5, het 'verdiept spoorplan'.

Enkele keren worden opmerkingen gemaakt die ook betrekking hebben op andere punten van het Werfboek.

Tevens wil ik hier een plan presenteren dat ik reeds eerder voor het voetlicht van de gemeente heb gebracht. Dit plan heet: 'Het plan haven in Wolvega en verbinding Linde-Schipsloot'. In 2001 is dit plan geopperd in een brief aan het college van B. & W. als zienswijze op het 'Concept Structuurplan 2000-2015'. Bovendien is er gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens een openbare vergadering van een gemeenteraadcommissie in te spreken over o.a. dit onderwerp. Een kopie van deze brief heb ik als bijlage van mijn reactie op het Werfboek toegevoegd.

Omdat het 'verdiept spoorplan' uit het Werfboek in bepaalde zin op gespannen voet staat met 'het plan haven in Wolvega en verbinding Linde-Schipsloot', wil ik gaarne hier over beide plannen mijn visie geven.

Motivatiepunten in het Werfboek vóór het 'verdiept spoorplan':

1. Oplossing van het fileprobleem en wachttijden voor de spoorwegovergangen.

Het argument in het Werfboek, dat een verdieping van het spoor een oplossing zou bieden voor de lange wachttijden en files die er bestaan voor het verkeer bij beide spoorwegovergangen, is m.i. maar ten dele waar. In de eerste plaats bestaan er in mijn beleving nauwelijks echte files en daardoor ook geen lange wachttijden. Anders zou het enigszins kunnen worden, wanneer er meer treinen zouden rijden. Nu blijkt er een overeenkomst te zijn tussen NS, provincie Friesland en gemeente Leeuwarden, dat met ingang van 1 december 2007 er tussen Wolvega en Leeuwarden 6 extra stoptreinen gaan rijden vv. Deze treinen zullen allicht in Wolvega aankomen en vertrekken tijdens de spitsuren. Dat zijn dus ook de uren dat het op de spoorwegovergangen het drukst is met gemotoriseerd verkeer. De wachttijden voor de noordelijke van beide spoorwegovergangen, die op de Om den Noort ligt, zullen dus toenemen. Over het nut van deze extra treinen wordt verderop een nadere uiteenzetting en mening gegeven.

2. **Oplossing van gevaarlijke situaties bij de gelijkvloerse spoorwegovergangen**
Ik kan mij in zijn algemeenheid zeker goed vinden om, uit het oogpunt van veiligheid, ongelijkvloerse kruisingen met spoorwegen te verkrijgen.
3. **Betere mogelijkheden voor ruimtelijke en functionele koppeling van Wolvega dorp/ centrum en de Oostflank**
Dit argument suggereert dat er tot op heden geen goede functionele koppeling is tussen Wolvega dorp/ centrum en de Oostflank. Men kan zich afvragen, waarom daar, onder de huidige omstandigheden, dan niet beter in is voorzien.
4. **Vermindering van geluidhinder.**
De vermindering van geluidhinder zal ook een punt zijn dat vrijwel zeker een positieve factor is jegens veel inwoners van Wolvega.
5. **Qua kosten zou het ‘verdiept spoorplan’ niet veel duurder zijn dan de investeringen die anders dienen te worden gedaan.** Er wordt dan van uitgegaan dat er enkele andere infrastructurele aanpassingen nodig zijn, zoals o.a. een tunnel voor het verkeer over de ‘Om den Noort’ en een centrale vrije fietsverbinding.

Het ‘verdiept spoorplan’ zou **de** oplossing zijn voor al deze problemen. Sterker nog: naast de kostenpost zou er volgens het Werfboek een opbrengstenkant komen: de spoorzone wordt interessant voor ‘hoogwaardige gebiedsontwikkeling’. Men kan zich afvragen waarom dat dan tot op heden niet is gedaan. Kennelijk willen de plannenmakers in de buurt van het station allerlei prachtige bouwwerken laten verrijzen. Ook zonder een verdiept spoor zijn er mogelijkheden om hier mooie gebouwen te plaatsen. Het is maar de vraag of bewoners van dit deel van Wolvega, b.v. aan de Spoorringel, zitten te wachten op ‘mooie gebouwen’. De oppositie tegen het nieuwe gemeentehuis van Weststellingwerf zit velen nog vers in het geheugen.

Bezwaren tegen het ‘verdiept spoorplan’

- A. **Wolvega is een dorp.** Met de aanleg van een tunnel doet het denken aan óf stedelijke allures óf het mijden van natuur- en milieuschade, zoals bij de ondertunneling van de HSL in het Groene Hart en op enkele stukken van de Betuwelijn. Geen van beiden is hier aan de orde: geen stad en geen belangrijke natuurwaarden. Men dient zich dan ook af te vragen of een dergelijk grootschalig infrastructureel project wel past bij een dorp als Wolvega. Mijn mening is dat er gezocht kan worden naar meer hoogwaardige kleinschalige investeringen.
- B. **Gemakkelijkere kruising van weg met spoorlijn zal weer meer verkeer aantrekken.** In het Werfboek wordt aangegeven dat, vanwege de verkeersdrukte in Wolvega en op de N351, er een aanpassing van een ongelijkvloerse kruising dient te komen, daar waar de N351 de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden kruist. Zeker, wanneer in de toekomst de N351 opgewaarderd wordt tot een 100km weg. In het Werfboek worden los van de mogelijkheid van het ‘verdiept spoorplan’ drie mogelijkheden van een tunnel aangegeven. Op zich vind ik het uit veiligheidsoverwegingen een nuttig streven om te komen tot meer ongelijkvloerse kruisingen met spoorlijnen. Van de andere kant is er de ervaringsregel van de laatste decennia: hoe meer wegen je aanlegt en hoe gemakkelijker en sneller de verbinding tussen geografische plaatsen in Nederland wordt voor gemotoriseerd verkeer, hoe meer verkeer er weer extra op de weg komt. Dus, i.p.v. een poging om ook hier in Wolvega allerlei voorzieningen te treffen die de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer als maar bespoedigd zou ik gaarne zoeken naar plannen die juist het aanbod van gemotoriseerd verkeer doen afremmen. Een belangrijk plan voor deze regio, in dit licht gezien, is het plan ‘Haltetrein Zwolle-Leeuwarden’, klik hier, (zie verderop in deze reactie).

C. Goederenvervoer

Vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw is het goederenvervoer per rail in Nederland gedecimeerd. In veel andere landen in Europa is het aandeel van het goederenvervoer per rail ten opzichte van het totale goederenvervoer veel beter op peil gebleven. De laatste jaren zit er in Nederland weer enige lift in. Het is niet ondenkbeeldig dat er in de toekomst weer vraag naar goederenvervoer per rail vanaf station Wolvega zal komen. Dit mede in het licht gezien van de aanleg van de Betuwelijn, die in de toekomst rendement op zal moeten brengen. De vraag naar aan- en afvoer van goederen per rail zal daarmee ook in andere delen van Nederland stijgen. Nu ligt er nog een derde spoor en er zou, met geringe investeringen, weer een mogelijkheid kunnen worden gecreëerd om goederenvervoer vanaf station Wolvega mogelijk te maken. Bij aanleg van een open - dan wel gesloten tunnelbak lijkt die mogelijkheid, denk ik, zo goed als volledig uitgesloten.

- D. **De treinreiziger, die ook nog eens wat van de omgeving wil zien**, zal het niet leuk vinden om op heel veel plaatsen in het land beneden het maaiveld te gaan rijden. Een open tunnelbak lijkt, wat dat betreft, nog enigszins acceptabel. De aanleg hiervan is in uitvoering in Almelo (**open tunnelbak**) en plannen hiervoor bestaan in Dieren (**afgeschoten: niet de spoorlijn maar de autoweg is in een gesloten tunnelbak gerealiseerd**). Gesloten tunnels, met station, vinden we in Nederland in Best (N.-B.) en onder Schiphol. **Ook intussen in Delft gerealiseerd**. Een gesloten tunnelbak, met een ondergronds station Wolvega, is voor de treinreiziger, in mijn beleving, geen optie om vrolijk van te worden. In het Werfboek wordt gesuggereerd dat ‘de overkapping van het perron een fluitje van een cent is’. Het is in het Werfboek niet duidelijk of de plannenmakers streven naar een gesloten of een open tunnelbak.
- E. **Er zou berekend kunnen worden hoeveel energie het kost**, wanneer elke trein de diepte in gaat en daarna weer omhoog komt. Daar staat tegenover dat er geen beveiligde spoorwegovergangen meer nodig zijn, waarmee energie uitgespaard wordt.

Er zou een goede afweging dienen te worden gemaakt m.b.t. de voor- en nadelen van het ‘verdiept spoorplan’.

Alternatief plan, waterwegverbinding tussen Linde en Schipsloot plus jachthaven

Om het dorp Wolvega in de buurt van het NS-station toch wat meer aanzien te geven zou het interessant zijn om de mogelijkheden te onderzoeken of hier in de buurt een jachthaventje kan worden aangelegd, waarmee Wolvega het elan van een Fries watersportdorp zal verkrijgen. De bedoeling is dan om de nieuw aan te leggen vaart in de Lindewijk, die vanaf de Linde tot vlak achter de Sint Franciscusschool loopt, te verbinden met de Schipsloot.

Een aantal voordelen op divers terrein zou hierbij kunnen worden gerealiseerd:

- a. Wolvega komt te liggen aan een doorgaande waterwegroute, halverwege de Linde en de Tjonger.
- b. Wolvega zou het elan van een Fries watersportdorp kunnen krijgen.
- c. Op een nader te bepalen plaats, niet ver van het centrum van Wolvega, zou een leuk, toeristisch aantrekkelijk jachthaventje kunnen worden gerealiseerd: òf in de Lindewijk, òf in de buurt van het station.
- d. 's Winters bij de Sterrit hoeven geen bussen meer te worden ingezet om de schaatsers te vervoeren van en naar de Blesbrug of van en naar het ijsclubgebouw te Nijelamer. (Krijgen we nog wel dikwijls de mogelijkheid om de Sterrit te schaatsen i.v.m. de voorspelde klimaatverandering?).
- e. Een eventueel nieuw op te richten roeivereniging (evenals een eventuele kanovereniging) zou bij kunnen dragen aan het elan van Wolvega als

‘watersportdorp’. Ondergetekende heeft plannen hiertoe en is bekend met de roeisport in zijn algemeenheid. Zie in dit verband een andere brief van ondergetekende, dd. 27 juni 2007 met als onderwerp: ‘plan tot oprichting van een roeivereniging in Wolvega’.

Overwegingen bij uitvoering van ‘Het plan haven in Wolvega en verbinding Linde-Schipsloot’ en relatie met het ‘verdiept spoorplan’.

- **Haventje aan Spoorsingelzijde of aan Steense-zijde**

Waar zou zo’n haventje moeten komen? De mooiste plek voor het dorp Wolvega zal waarschijnlijk zijn zo centraal mogelijk, dus in de buurt van het NS-station. Er zal dienen te worden uitgezocht aan welke kant van het spoor, Spoorsingelzijde of Steense-zijde, de meest geschikte locatie van zo’n haventje zal zijn. Afhankelijk daarvan zal er of zuidelijk van de ‘Lycklama-spoorwegovergang’, of noordelijk van de ‘Om de Noort-spoorwegovergang’ een doorgang voor de vaart onder het spoor dienen te worden aangelegd. Op enkele plaatsen zal er krap ruimte zijn voor een vaart langs bestaande gebouwen. Bij situering van een haventje aan de ‘Steense-zijde’ zal een schuurtje op perceel Lycklamaweg 2 weg moeten en er zal krap ruimte zijn bij een hal van caravanhandel van der Veen aan de Om den Noort. Bij situering van een haventje aan de Spoorsingelzijde van het station zal er te krap ruimte zijn voor de vaart bij supermarkt Lidl, bij de Welkoop en bij Friesland Food. Voor dit laatste obstakel zou een oplossing kunnen zijn indien het derde door NS niet meer gebruikte spoor, dat hier ter plekke ligt, zou worden opgeheven of naar de andere zijde van de doorgaande spoorlijnen zou worden verplaatst.
- **Kruising van verbindingsvaart met wegen en spoorlijn**

Waarschijnlijk is het zo dat op de beide plaatsen, waar de verbindingsvaart langs de spoorlijn onder de beide wegen, Lycklamaweg en Om den Noort, door zal lopen, er geen ophaalbruggen nodig zijn, omdat beide wegen bij de spoorwegovergangen hoog genoeg liggen om met vaste bruggen te kunnen volstaan. Dit zou meteen 2 belangrijke voordelen geven. Ten eerste zullen er dan geen extra wachttijden ontstaan voor het verkeer indien boten ter plaatse door deze vaart passeren. Ten tweede zal de doorvaarthoogte niet van dien aard zijn dat voor grotere kajuitjachten hier doorvaart kan worden geboden. Dit laatste is m.i. ook niet de bedoeling: het geheel van deze vaart en een haventje dicht bij het centrum van Wolvega blijven daardoor juist kleinschalig, passend bij het dorp Wolvega.
- **‘Verdiept spoorplan’ volgens het Werfboek versus ‘Het plan haven Wolvega en verbinding Linde-Schipsloot’.**

Zou er toch draagvlak zijn voor ‘het verdiept spoorplan’, dan zou men kunnen zoeken naar een combinatie van beide plannen. De onderdoorgang van de verbindingsvaart onder het spoor door kan een bottleneck zijn. Immers de locatie waar de vaart onder het spoor door zal gaan, dient te liggen buiten het traject, waar het spoor wordt verdiept. De afstanden vanaf het station Wolvega, waar vandaan het spoor dieper zal komen te liggen, zullen zowel in noordelijke als in zuidelijke richting aanzienlijk zijn. In het Werfboek wordt gesteld dat het verdiepte spoor 1km lang op minstens 5m diepte zal komen te liggen. Verder loopt het spoor in beide richtingen over 400m weer naar normale hoogte. Dus bijna 2km lang kan de wateronderdoorgang niet onder het spoor door. Indien een haventje zou worden aangelegd aan de Steense-zijde van het station, dan zal de vaart door uitdieping van de spoorsloot aan de oostzijde van de spoorlijn door kunnen lopen in noordelijke richting tot aan de Scheene en hier, op de plaats waar nu een duiker onder het spoor door gaat, kan een vaste spoorbrug worden aangelegd. Indien het haventje aan de Spoorsingelzijde wordt aangelegd zal de

onderdoorgang van het spoor aan het zuidelijke einde van het volkstuincomplex dienen te komen, omdat in noordelijke richting het spoor vanaf daar verdiept zal komen te lopen. Dit betekent dat het verbindingswater naar de reeds geprojecteerde vaart naar de Linde veel zuidelijker dient te komen dan vlak achter de Sint Franciscusschool en de R.K.-kerk.

➤ **Uitdieping spoorloot**

Een ander alternatief zou nog zijn, indien men geen gebruik zou willen maken van de geplande vaart van de Linde tot achter de Sint Franciscusschool. Men zou dan vanaf de Linde de westelijke spoorloot geheel kunnen uitdiepen tot aan de Scheene. Er zou dan geen onderdoorgang onder het spoor door hoeven te komen. Het haventje zou dan in ieder geval in de buurt van het station aan de westelijke zijde van het verdiepte spoor dienen te worden aangelegd.

➤ **Verkeerstunnel in de ‘Om den Noort’**

In het Werfboek wordt gesuggereerd, dat, wanneer het ‘verdiept spoorplan’ niet zou worden uitgevoerd, er een tunnel onder het spoor door dient te worden aangelegd. Het moge duidelijk zijn dat dit niet mogelijk is op een plek waar ook de verbindingsvaart Linde-Tjonger langs het spoor loopt. De diepte van zo’n tunnel zou dan nog veel dieper dienen te worden aangelegd, dan wanneer de tunnel alleen onder de spoorlijn door zal gaan. In de situatieschets in het Werfboek zou van de drie mogelijke opties van een spoorwegviaduct alleen optie 3 in dit verband uitkomst bieden: omleiding van de N351 om industrieterrein Schipsloot. Het Werfboek geeft zelf al aan, dat dit geen gelukkige optie is. Ondergetekende is ook tegen deze optie, omdat het weer een overschrijding betekent van de harde grenzen, waarbinnen de gemeente Weststellingwerf haar ruimtelijke doelstellingen wil verwezenlijken; zie Structuurplan 2000-2015.

Andere aspecten van het spoor in Weststellingwerf

• **Meer treinen in en door Wolvega**

Hierboven is onder motivatiepunt nr. 1 vóór het ‘verdiept spoorplan’ van het Werfboek vermeld, dat m.i.v. 1 december 2007 er 6 extra stoptreinen komen tussen Wolvega en Leeuwarden vv. Volgens mij is het erg onlogisch dat er vanuit Wolvega alleen in de richting Leeuwarden extra stoptreinen bij komen. Dit lijkt op een wangedrochtcompromis. Wat was er aan de hand? M.i.v. de nieuwe NS-dienstregeling, per 1 december 2006, wilde NS alle treinen vanuit Zwolle naar Leeuwarden vv. als stoptrein verder laten rijden. Verzet hiertegen van stad en provincie Friesland heeft tot dit wangedrocht van een compromis geleid; waarschijnlijk zijn er in Wolvega veel meer reizigers die belang zouden hebben bij een frequentere stoptreinverbinding in zuidelijke richting dan in noordelijke richting. Een betere oplossing voor het aanlokken van automobilisten om vaker de trein te nemen is het volgende plan.

• **Haltetrein Zwolle-Leeuwarden: ‘Haltetrein Zwolle-Leeuwarden’.** In het verleden lagen er aan deze spoorlijn 2 stations binnen de gemeente Weststellingwerf: station Wolvega en station Peperga/ De Blesse. Om binnen de gemeente Weststellingwerf te trachten echt iets zinvol te bereiken op het gebied van railvervoer, zou onderzoek gedaan kunnen worden naar de mogelijkheden om bij Peperga/ De Blesse weer een halte te krijgen. In ieder geval zou dit een positieve werking hebben op het aantrekken van meer reizigers per trein dan dat het pompeuze project van een verdiept spoor door de bebouwde kom van Wolvega zou kunnen doen.

Het ligt niet voor de hand dat de stoptrein tussen Zwolle en Leeuwarden vv. er in De Blesse een nieuwe halte bij zal krijgen. Wel zijn er geluiden om op het traject tussen

Zwolle en Meppel in de plaats Staphorst een nieuwe halte te creëren. Het ligt dus meer in de rede om een halte in De Blesse onderdeel te laten zijn van een uitgebreider plan. Namelijk een halte-netwerk van Zwolle naar Groningen en Leeuwarden, overeenkomstig 'De Zoetermeerlijn', die ook een soort van tramfunctie heeft. Voor een globale uitwerking wordt hier alleen op het traject Zwolle-Leeuwarden nader ingegaan. Belangrijke vraag hierbij is allicht: is er op dit traject voldoende ruimte om naast de intercity's en stoptreinen ook nog, b.v. één maal per uur, een 'halte-trein', met een tramfunctie in beide richtingen te laten lopen. Op het traject van Meppel naar Leeuwarden zal naar alle waarschijnlijkheid wel voldoende ruimte zijn. Echter tussen Zwolle en Meppel zou het wel eens erg druk kunnen worden, omdat hier zowel de treinen naar Groningen als die naar Leeuwarden passeren. Bovendien loopt er op het traject Zwolle-Groningen vv. nog één extra stoptrein per uur in vergelijking met het traject Zwolle-Leeuwarden. Om meer ruimte op het spoor tussen Zwolle en Meppel te creëren zou kunnen worden overwogen om het station Meppel weer als splitsings- en koppelingsstation te laten fungeren m.b.t de stoptreinen van en naar Groningen en Leeuwarden. Tot ergens in de jaren '80 was niet Zwolle maar Meppel het station waar werd gekoppeld en gesplitst.

Tussen Zwolle en Leeuwarden zou een halte-trein b.v. de volgende stations en haltes aan kunnen doen. Klik hier: *Zwolle-Leeuwarden hoofddocument* '.

Zwolle (bestaand station), Zwolle Oost (kruising N35), Zwolle Helmhurst (bij conjunctie met de spoorlijn naar Emmen), Vecht (bij kruising N340), Nieuwleusen (bij kruising N758), De Lichtmis (bij kruising met N377), Staphorst, Meppel Zuid, Meppel Centraal (bestaand station), Meppel Noord, Nijeveen, Havelterberg, Steenwijk Kallenkote, Steenwijk Centraal (bestaand station), De Witte Paarden, Willemsoord, De Blesse/ Peperga, Wolvega (bestaand station), Heerenveen Thialf (bestaande halte, alleen bij de grotere schaatsevenementen in functie), Heerenveen, Heerenveen Centraal (bestaand station), Vegelinsoord/ Haskerdijken, Akkrum (bestaand station), Grouw-Irnsom (bestaand station), Roordahuizum/ Idaard, Wytgaard/ Wirdum, Leeuwarden (bestaand station).

- **Oproep aan College van B. & W. van Weststellingwerf**

M.b.t. dit plan zou ik dan ook het College van B. & W. van Weststellingwerf op willen roepen om in contact te treden met andere partijen om zich sterk te maken voor heropening van de halte Peperga/ De Blesse in het kader van een haltetrein tussen Zwolle en Leeuwarden vv. en voor het terugdraaien van het besluit tot invoering van extra stoptreinen tussen Leeuwarden en Wolvega vv. Andere partijen zullen o.a. zijn: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, N.S., provincies en andere gemeenten.

- **Relatie van 'Het plan haltetrein Zwolle-Leeuwarden' met andere items uit het Werfboek**

Indien de exploitatie van een haltetrein tussen Zwolle en Leeuwarden vv. zou worden geconcretiseerd, zou, bij heropening van station Peperga/ De Blesse, indirect ook bijgedragen worden aan de punten 1 en 2 van Het Werfboek. Immers deze punten trachten in brede zin bij te dragen aan een bevordering van de natuur en de recreatie in Weststellingwerf. Kleinere stations en haltes zijn, meer nog dan een groter station als Wolvega, voor veel recreatieve wandelaars en fietsers het begin- en/ of eindpunt voor een dagtocht. Vooral de aantrekkelijkheid van dit gebied voor dagtochten zou sterk worden verbeterd indien er in dorpen als Witte Paarden, Willemsoord en Peperga/ De Blesse een halte zou komen voor een haltetrein die met een bepaalde frequentie zou stoppen.

Rottige Meenthe

Tot slot nog een opmerking over punt 1 van het Werfboek. Er wordt gesproken over de aanleg van een aquaduct onder de Helomavaart in de Pieter Stuyvesantweg, als deel van de N351. Argumenten vóór, volgens het Werfboek. Opheffen van onderlinge hinder van weg- en vaarverkeer plus realisering van een robuuste ecologische verbindingzone in de vorm van twee moerasstroken.

Argumenten tégen, volgens ondergetekende. In de eerste plaats hetzelfde argument als onder bezwaren tegen het ‘verdiept spoor’, punt B, n.l. de ervaringsregel: hoe meer wegen je aanlegt en hoe gemakkelijker en sneller de verbinding tussen geografische plaatsen in Nederland wordt voor gemotoriseerd verkeer, hoe meer verkeer er weer extra op de weg komt.

Bovendien is het maar hooguit twee en een halve maand per jaar zo dat er met enige regelmaat wachttijden zijn voor de Helomabrug in de huidige situatie. In de tweede plaats, indien het in de toekomst noodzakelijk zal worden geacht om ecologische moerasstroken aan te leggen tussen de noordelijke en zuidelijke helft van de Rottige Meenthe, dan zijn er ook andere mogelijkheden. B.v. door onder de Helomabrug aan beide kanten van de vaart een moerasstrook van een aantal meters te realiseren. Hetzelfde zou kunnen, daar waar de Scheene onder de Pieter Stuyvesantweg doorloopt. Deze brug ligt echter wel veel lager t.o.v. het waterniveau. Men bedenke echter, dat wanneer, zoals in het Werfboek wordt geopperd, men ook een ecologische verbinding richting Brandemeer wil creëren, er bij de Oldelaamsterbrug/ Munnekeburen ook een dergelijke voorziening dient te worden aangelegd. Hierover vermeld het Werfboek niets.