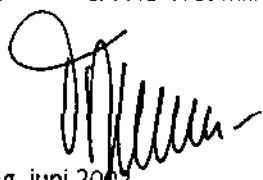


**Richtlijnen voor de
Trajectnota/MER
RW31 Zurich-Harlingen**

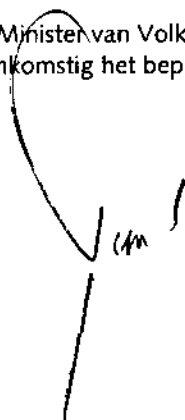
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER RW31 Zurich-Harlingen

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juni 2002

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juni 2002

Inhoudsopgave

.....

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1	PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2	DOEL	3
2.3	BESLUITVORMING.....	3
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
3.1	ALGEMEEN	4
3.2	ALTERNATIEVEN.....	5
3.3	TRAVERSE DOOR HARLINGEN.....	6
4	VERKEER EN VERVOER.....	7
4.1	INLEIDING.....	7
4.2	TE ONDERZOEKEN ASPECTEN	7
5	BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING.....	8
6	MILIEU-EFFECTEN	9
6.1	LUCHT.....	9
6.2	GELUID.....	10
6.3	BODEM EN WATER	10
6.4	FLORA, FAUNA EN ECOLOGIE	11
6.5	LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	11
6.6	EXTERNE VEILIGHEID	12
6.7	SOCIALE ASPECTEN.....	12
6.8	BOUWFASE	12
7	RUIMTEGEBRUIK EN ECONOMIE.....	13
7.1	RUIMTEGEBRUIK.....	13
7.2	ECONOMIE	13
8	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	14
9	LEEMTEN IN INFORMATIE	15
10	EVALUATIEPROGRAMMA.....	16
11	VORM EN PRESENTATIE.....	17
12	SAMENVATTING VAN HET MER	18

1 Inleiding

Op Rijksweg 31 tussen Zurich en Harlingen is het aantal verkeersslachtoffers groot. De weg behoort tot de gevaarlijke rijkswegen in Nederland. De afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat diverse tijdelijke maatregelen genomen om de weg veiliger te maken. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 27 november 2000 in een brief aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland toegezegd een planstudie te doen. Hierin wordt gezocht naar oplossingen om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren.

Voor deze trajectstudie wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat de RW31 Zurich-Harlingen verkeersongevallig is. De risiconormen worden momenteel overschreden. Volgens de regio heeft de verbinding tussen de Westergozone en de rest van het landelijk hoofdwegennet onvoldoende allure. Hierdoor wordt naar mening van de regio de economische potentie van het gebied onvoldoende benut.

Het MER dient deze problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Hiertoe dient in het MER een goede probleemanalyse te worden opgenomen. De volgende aspecten dienen hierin te worden belicht:

- aantal doden en gewonden
- risicocijfers en -normen
- welke groep(en) weggebruikers getroffen worden;
- wat de (mogelijke) oorzaken zijn van de verkeersongevallen (bijvoorbeeld te hoge snelheid, de bocht uitgevlogen, mechanische oorzaken, valwinden, alcoholgebruik);
- omstandigheden bij de ongevallen zoals locatie, seizoen, tijdstip en rijrichting;
- gemiddelde en maximale snelheden en de frequentie van overschrijdingen van de maximumsnelheden;
- de kenmerken van het huidige wegontwerp;
- een kwalitatieve onderbouwing van de economische potentie van het gebied

De probleemanalyse dient het hele RW31 traject Zurich-Midlum in beschouwing te nemen, dus inclusief de traverse door Harlingen.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijk omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet worden aangegeven wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeer- en vervoerbeleid zoals neergelegd in het concept-NVVP, de begroting 2003 en het vigerend beleidskader en de criteria voor stroomwegen in het kader van Duurzaam Veilig.

Naast de hoofddoelstelling op het gebied van verkeersveiligheid dient ook de nevendoelelstelling beschreven te worden, onder andere de mate waarin tegemoet wordt gekomen aan de wensen van de regio voor het verkrijgen van meer allure ten behoeve van de ontwikkeling van de Westergozone.

Doelen moeten zodanig worden beschreven dat ze kunnen dienen voor de afbakening van alternatieven en varianten. Ook moeten alternatieven en varianten op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten.

Het plangebied betreft het gedeelte van de RW31 van het knooppunt Zurich tot de traverse in Harlingen. Onder studiegebied wordt verstaan, dat gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit- en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Met andere woorden, het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. Denk hierbij aan:

- maatregelen gericht op het behoud van de bereikbaarheid voor omwonenden en bedrijven en de veiligheid van de verkeersafwikkeling;
- geluidwerende voorzieningen en bronmaatregelen (stille wegdekken)
- bescherming van waardevolle archeologische gebieden en cultuurhistorische structuren;
- beperking van verstoring van de (geo-)hydrologische relaties;
- het benutten van mogelijkheden om buiten het landbouwgebied specifieke (brak)watermilieus en zout-zoet-watergradiënten te behouden, herstellen of scheppen die de basis leggen voor een verrijking van de gebiedsspecifieke biodiversiteit, bijvoorbeeld door de aanleg van fysieke (ecologische) verbindingen;
- ecologische verbindingen bij kruisingen van watergangen.

3.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven (inclusief flankerende maatregelen) moet in het MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing in de vorm van alternatieven duidelijk moet kunnen worden gelegd.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt:

- Nul-alternatief (autonome ontwikkeling)
- Nul-plus-alternatief (plus huidige tijdelijke maatregelen)
- Verbredingsalternatief 2x1
- Verbredingsalternatief 2x2
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Ten opzichte van de startnotitie is het nul-plus-alternatief met de huidige tijdelijke maatregelen toegevoegd aan de alternatieven. Met betrekking tot het Meest Milieuvriendelijke Alternatief kan gedacht worden aan een alternatief met zo min mogelijk ruimtebeslag.

Tevens wordt gekeken naar de haalbaarheid van een alternatief met een wisseling van het Rijkswegtracé en de parallelweg. De haalbaarheid wordt afgewogen aan het probleemoplossend vermogen, de technische maakbaarheid, de waterhuishouding (wat een belangrijk item is) en maakbaarheid ten aanzien van het beleid (denk hierbij onder andere aan een eventuele ruimtereservering voor dijkverzwaring). Indien blijkt dat dit een haalbaar alternatief is, dan dient dit als volwaardig en reëel alternatief te worden meegenomen.

Als varianten in het wegontwerp dient per alternatief te worden aangegeven:

- een basisprofiel van de weg (inclusief parallelwegen) en het beoogde snelheidsregime op basis van de verkeersfunctie;
- principeoplossingen voor bijzondere situaties, bijvoorbeeld de kruisingen met andere infrastructuur;
- principeoplossingen voor lokale ontsluitingswegen en erfontsluitingen die niet (meer) op de huidige of de nieuwe infrastructuur kunnen aansluiten, de eventuele noodzaak van omrijden en de geschiktheid van beschikbare routes hiervoor;
- de routes voor het langzaam verkeer;
- de eventuele aanleg van verlichting;
- het type en uitvoering van de rijbaanscheiding en de uitvoering van bermen.

Voor onderlinge vergelijking moeten alternatieven op hetzelfde detailniveau worden beschreven.

3.3 Traverse door Harlingen

Het is zeer waarschijnlijk dat het alternatief waartoe uiteindelijk wordt besloten op het zuidelijke deel in een later stadium ook op de traverse door Harlingen zal worden uitgevoerd. Daarom dient ook globaal te worden gekeken naar de milieu- en andere effecten van het doortrekken van de alternatieven naar de traverse.

Daarnaast dient in de uitwerking voor de plannen van het zuidelijk deel te worden aangegeven:

- wat de consequenties zijn van de alternatieven voor de verkeersveiligheid op de traverse
- indien de consequenties negatief zijn, welke maatregelen nodig zijn om op de overgang naar de traverse en op de traverse zelf de verkeersveiligheidsrisico's te reduceren.

4 Verkeer en vervoer

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en doelstelling aan de orde geweest. De uit te werken alternatieven zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In dit hoofdstuk komen de te onderzoeken aspecten op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde.

4.2 Te onderzoeken aspecten

De volgende aspecten dienen te worden onderzocht:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar.
- In (een bijlage bij) de trajectnota/MER dient te worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd.
- Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in:
 - Een inschatting van het aantal verkeersslachtoffers op basis van het huidige aantal, type en locatie van de ongevallen. Op basis hiervan en op basis van het kilometrage 2020 wordt een risicocijfer berekend voor 2020. Dit wordt vergeleken met het landelijke streefrisicocijfer en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling;
 - De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet, de restcapaciteit per alternatief voor 2020;
 - De intensiteit/capaciteit-verhoudingen
 - De herkomst en bestemming van het verkeer op de weg
 - De effecten op het onderliggende wegennet, met name op het gebied van verkeersveiligheid en in relatie tot de lokale bereikbaarheid (het opheffen van de oversteken en de kruising bij Zurich).
 - De bereikbaarheid van Harlingen, de haven van Harlingen en de Westergozone in relatie tot de economische potentie.

5 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2001 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. In het bijzonder geldt dat voor het jaar 2010. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkelingen van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

In de trajectnota/MER dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en de effecten daarvoor. Er dient een gevoeligheidsanalyse te worden uitgevoerd voor de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn. Denk hierbij aan de economische ontwikkeling van de zone tussen Leeuwarden en Harlingen en de eventuele uitbouw van het hoofdwegennet rond Leeuwarden die van invloed kunnen zijn op een meer dan trendmatige toename van verkeer in het algemeen en vrachtverkeer in het bijzonder. De op te stellen prognoses dienen hiermee rekening te houden.

Tijdens de trajectstudie dient er vanuit te worden gegaan dat er in 2020 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel andersoortige verplaatsingen.

6 Milieu-effecten

Per alternatief dienen de milieueffecten van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteiten te worden onderzocht. Voor negatieve effecten die niet kunnen worden voorkomen dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden voorgesteld. Hierbij moet worden uitgegaan van de huidige stand van de techniek.

Aangegeven moet worden of er in of nabij het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals de bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, archeologische vindplaatsen of onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Gezien de nabijheid van de Waddenzee (EHS, Habitat- en Vogelrichtlijngebied), dienen de relevante beschermingsformules te worden doorlopen indien de kans op aantasting aanwezig is. Daarnaast kunnen ook kleinere natuurgebieden buiten de EHS (bijvoorbeeld het Hegewiersterfild) die als zodanig zijn aangewezen in het streekplan of bestemmingsplannen en beschermde soorten onder de werking van de Natuurbeschermingswet vallen.

6.1 Lucht

Voor het aspect lucht dient aan twee onderwerpen aandacht te worden besteed: totale luchtmissies en lokale en regionale luchtkwaliteit concentraties. Er behoeft geen aandacht te worden besteed aan geurhinder.

Voor het onderwerp totale emissies dient te worden aangegeven wat de bijdrage is (toe- of afname) van de totale emissies voor de stoffen CO₂, NO_x, SO₂ en VOS (Vluchtige Organische Stoffen). Beschrijving hiervan dient plaats te vinden in relatie tot de landelijke doelstellingen uit het NMP.

Het alternatief dat naar verwachting de meeste luchtproblemen oplevert dient te worden onderzocht. Indien uit dit onderzoek blijkt dat voor dit alternatief geen problemen worden verwacht, kan voor de overige alternatieven eenzelfde conclusie worden getrokken.

Voor het onderwerp lokale en regionale luchtkwaliteit dient het volgende te worden beschreven:

- de concentraties luchtverontreiniging voor SO₂, NO₂ en fijn stof (EU/99/30); benzeen en CO (EU/00/69); Benzo(a)pyreen;
- de verandering (toe- of afname) van luchtkwaliteit concentraties voor SO₂, NO₂ en fijn stof (EU/99/30); benzeen en CO (EU/00/69); Benzo(a)pyreen;
- waar normoverschrijding plaatsvindt én tevens bebouwingsconcentraties aanwezig zijn en voor deze knelpunten de normoverschrijdingsafstand tot de weg aangeven. Waar mogelijk wordt daarbij een nadere detaillering gemaakt voor potentiële woning- en kantoorlocaties. Met name het oppervlak binnen de contour bepaald door de grenswaarde van 40 microgram stikstofdioxide/m³ dient kwantitatief te worden bepaald. Daarnaast dient te worden aangegeven het aantal inwoners dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt. Voor de normen dient te worden uitgegaan van de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit (Staatsblad 2001, no. 269, 11 juni 2001).

6.2 Geluid

Bij de effecten op het geluidsniveau dienen met name de effecten in beeld gebracht te worden op de woonbebouwing langs de weg (Zurich), losstaande woningen en de woonbebouwing in Harlingen indien van toepassing.

6.2.1 *Het geluidsbelaste oppervlakte*

Door middel van contouren en hectaren dient het geluidsbelaste oppervlakte ten gevolge van het wegverkeer in kaart te worden gebracht. Hieronder vallen ook de gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie. Allereerst dient het referentieniveau (de bestaande situatie) te worden bepaald en daarna dienen, in geval van het wegverkeer, in stappen van 5 dB(A) de contouren van 50 tot 70 dB(A) te worden weergegeven. Indien er sprake is van een specifieke status, zoals stiltegebieden en gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dienen de contouren vanaf 40 dB(A) te worden weergegeven. Verder dient ter indicatie een beeld te worden gegeven van het geluidsverloop op een aantal representatieve punten langs het studietraject.

6.2.2 *Geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen*

Er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in bestaande en nieuwe functies.

6.2.3 *Geluidsbeperkende maatregelen*

De alternatieven moeten met elkaar worden vergeleken met betrekking tot geluidsbeperkende maatregelen.

6.2.4 *Aansluitende weg- en baanvakken*

In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename of -afname op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie.

6.2.5 *Grenswaarde*

Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde wordt overschreden.

6.2.6 *Aandachtspunten*

- In het MER dient gedetailleerde informatie te worden gegeven over de geluidsbelastingen tijdens dag-, avond- en nachtperiode, alsmede piekniveaus en etmaalwaarden. Het is de ambitie dat de akoestische kwaliteit in EHS-gebieden in 2010 niet is verslechterd ten opzichte van de huidige situatie.
- Voor de aanpak aan de bron geldt voor wegverkeer dat de best toepasbare en beproefde technologie wordt gebruikt.

6.3 Bodem en water

Voor de beschrijving van het abiotisch milieu en het bepalen van de invloed van de ingrepen op abiotische milieu, op biotische patronen en processen en op landbouwkundig gebruik moeten aan de volgende aspecten voor bodem en water minimaal aandacht worden besteed:

- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding

Conform het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^e eeuw' dient binnen het kader van het MER een watertoets te worden

uitgevoerd, waarbij getoetst wordt aan de effecten op veiligheid, wateroverlast en verdroging. Voor die situaties waar verdroging en/of zoute kwel optreedt als gevolg van verbreding of vergraving van de aardebaan dient aandacht te worden besteed aan de effecten.

Het MER dient met name de veranderingen in brakke, binnendijkse kwelzones en de effecten van de afwatering van de Rijksweg op het naburige natuurmonument Hegewiersterfild te beschouwen.

6.4 Flora, fauna en ecologie

In het MER moeten die habitats, doelsoorten en overige soorten met een natuurbeschermingsstatus in beschouwing worden genomen die voorkomen in het studiegebied (inclusief natuurgebieden als de Waddenzee en het Hegewiersterfild en de 'inlaag' Zuricheroordpolder), die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit. Indien deze habitats en soorten voorkomen in het studiegebied, maar niet door de voorgenomen activiteit worden beïnvloed, moet het MER dit aantonen.

Hierbij dient te worden aangegeven:

- het voorkomen in het studiegebied van de habitats en van de populaties (naast aanwezigheid ook verspreiding, grootte en dichtheid) en de kwaliteit en functie van het habitat voor de soorten;
- het belang/bijdrage van populaties voor de nationale populatie;
- de verwachte verandering in de kwaliteit van het habitat en van de aanwezige stand van populaties door genoemde milieugevolgen zowel met als zonder mitigatie / natuurcompensatie en / of andere natuurbevorderende maatregelen.

Voor mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het huidige kwaliteitsniveau (rekening houdend met de uitvoering van vigerende plannen) als uitgangspunt dient. Indien sprake is van aanpassing van aanwezige compenserende maatregelen dan vormt dit een integraal onderdeel van de alternatieven.

6.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten:

- Cultuurhistorie alleen bij verbreding, vergraving van de aardebaan of (tijdelijke) grondwaterstandsverlaging. Hieronder vallen historische geografie, historische bouwkunde en archeologie. Denk hierbij aan de Pingjumer Gulden Halsband, kreken, terpen en het kloosterterrein.
- Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie, geomorfologie en bodem. Denk hierbij aan de oude woongrond ten zuiden van Harlingen en de archeologische vindplaatsen langs het tracé.
- Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Aan landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te worden geschonken, waarbij wordt gerefereerd aan het huidige kwaliteitsniveau.
- Ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg.

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de nota Belvédère, provinciale karteringen en de gegevens van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Het in beeld brengen van effecten op bijzondere aardkundige waarden kan geschieden met behulp van de geomorfologische kaart van Nederland en gebiedskennis (GEA-objecten vallen hier vanzelf onder). Voor de effectbeoordeling geldt dat een deskundigenoordeel dient te worden toegepast nadat een globale inventarisatie van mogelijke 'knelpunten' heeft plaatsgevonden.

Voor landschappelijk waardevolle gebieden wordt verwezen naar de gebieden uit de Nota Landschap en provinciale karteringen. Voor effectbeschrijving met betrekking tot landschappelijk waardevolle gebieden dient, na het uitvoeren van een inventarisatie van landschappelijk waardevolle gebieden en locaties waar inpassing tot knelpunten kan leiden, deskundigenoordeel te worden toegepast.

6.6 Externe Veiligheid

Externe veiligheid betreft de risico's van de vervoerssystemen voor de omgeving. Per alternatief dient aandacht te worden besteed aan het individueel risico en het groepsrisico, waarbij rekening dient te worden gehouden met eventuele wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst.

6.6.1 Plaatsgebonden risico (individueel risico)

- (verandering in de) ligging van het plaatsgebonden risicocontour voor de niveaus van 10^{-5} en 10^{-6} per jaar;
- toetsing aan de grenswaarden (10^{-5} en 10^{-6}) voor het plaatsgebonden risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens;

6.6.2 Groepsrisico

- weergave van groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
- in geval van 'knelpunten' met betrekking tot het groepsrisico het groepsrisico per km bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

6.7 Sociale aspecten

In deze studie kan het mogelijk opheffen van kruisingen en oversteken van belangrijke invloed zijn op de sociale aspecten. In het MER dienen de gevolgen voor de sociale aspecten, zoals de bereikbaarheid van dorpswinkels en de geïsoleerdheid van woningen aan de orde te komen.

6.8 Bouwfase

Bij alle te beschrijven effecten dient de vraag te worden gesteld of ze tevens in de bouwfase optreden. Indien dit het geval is dient het MER hiervan melding te maken.

7 Ruimtegebruik en economie

7.1 Ruimtegebruik

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) worden beschreven in de vorm van het ruimtebeslag van de alternatieven. Er dient nagegaan te worden wat de vervoerskundige gevolgen zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in bestaande streek- en bestemmingsplannen, mede in relatie tot de huidige configuratie van toe- en afritten.

7.2 Economie

In het MER dienen in ieder geval de directe economische effecten te worden beschreven en indien relevant ook de indirecte economische effecten. De indirecte economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg.

8 Vergelijking van de alternatieven

De milieu-effecten van de alternatieven moeten zoveel als mogelijk onderling worden vergeleken. Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling te worden betrokken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- o in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel;
- o in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten belangrijk zijn dan wel een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd;
- o de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

9 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [dwz. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

Het MER moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

11 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

12 Samenvatting van het MER

Artikel 7, 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

Antwoorden op adviezen van de wettelijke adviseurs

Volgnummer: 01		Afzender: Het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân Postbus 36 8900 AA Leeuwarden	
Kenmerk: WF2002/1164			
Gedateerd: 1 -3-02			
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. De adviseur geeft aan dat volgens het Rijksbeleid, zoals verwoord in de 3^e Kustnota en de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening, ruimte gereserveerd dient te worden ten behoeve van toekomstige dijkverzwaringen i.v.m. zeespiegelstijging en toename van golfbelasting op de primaire waterkering. De adviseur stelt voor te handelen conform genoemd Rijksbeleid.		In de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening (Vijno) is sprake van een reserveringsruimte voor een mogelijke toekomstige dijkverzwaring. Langs dit deel van RW31 wordt aan het instellen van een reserveringsruimte gedacht. Nieuwbouw cq. nieuwe infrastructuur binnen deze reserveringsruimte is dan niet meer mogelijk. Afgezien van het feit dat de Vijno nog niet is vastgesteld, heeft deze ontwikkeling wel de aandacht in dit project. Inmiddels is er overleg met het Wetterskip en de provincie Fryslân geweest, en is de volgende afweging gemaakt. Momenteel is nog onbekend of, wanneer en in welke mate dijkverzwaring aan de orde is. Binnenkort wordt hierover ook geen duidelijkheid verwacht. Daarnaast is er nog enige ruimte tussen de huidige teen van de dijk en de N31, die beperkte verzwaring mogelijk maakt. Gezien bovenstaande redenering wordt, na overleg met het Wetterskip en de provincie Fryslân, bij dit project geen rekening gehouden met dijkverzwaring.	
2. De adviseur stelt voor om, t.b.v. het plaatselijke watersysteem, specifieke aandacht te besteden aan de biotopen van vooral de loodrechte waterverbindingen op de weg		Hiervan is kennis genomen en het advies zal worden meegenomen in de studie.	

Volgnummer: 02 Kenmerk: Gedateerd: 6 -3-02	Afzender: Bond van Friese Vogelbeschermings Wachten T.a.v. dhr. H. Boon De Tureluur 16 8862 LD Harlingen
Kernpunt(en) van het advies: De adviseur beveelt aan te kiezen voor het nul-alternatief. De adviseur is van mening dat de weg momenteel veilig genoeg is. Ook de mogelijkheid van een weg met 2 rijstroken, gescheiden door een verhoogde middenberm vindt de adviseur een geschikte oplossing om de veiligheid verder te verbeteren. De adviseur verwerpt de mogelijkheid van een 2x2 autoweg i.v.m. een te grote aantasting van natuurwaarden. Ook vanuit het veiligheidsstandpunt vindt de adviseur dit een onnodige optie.	Reactie van Bevoegd Gezag: Hiervan is kennis genomen. Een uitgebreid verkeersveiligheidsonderzoek in de Trajectnota/MER zal inzicht geven in welk alternatief de meest verkeersveilige oplossing is. Van elk alternatief zal in kaart worden gebracht welke effecten verwacht mogen worden op o.a. aantasting van natuurwaarden, zoals dit in de Startnotitie is aangegeven. De Trajectnota/MER geeft daarmee inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit.

Volgnummer:	03	Afzender:	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noord Postbus 30032 9700 RM Groningen
Kenmerk:	02-1212/DB/MR		
Gedateerd:	20 -2-02		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Adviseur geeft aan dat naast de mogelijke externe werking van de PKB Waddenzee, ook de Vogel- en Habitatrichtlijn, de EHS en Natuurbeschermingswet meegenomen dient te worden beschouwd in de Trajectnota/MER		Advies wordt overgenomen.	
2. Adviseur geeft aan dat niet de eventuele verstoring van <i>waardevolle</i> soorten, maar van <i>voorkomende</i> soorten bestudeerd moet worden		Advies wordt overgenomen.	

Antwoorden op de inspraakreacties

Volgnummer: 1		Afzender: H. Geveke Tjerk Hiddes de Vriesstraat 66 8861 GZ HARLINGEN	
Kenmerk:			
Gedateerd: 6-2-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker geeft aan het jammer te vinden dat er geen autosnelweg komt; van de Afsluitdijk kom je van een weg van 120 km/u op een 100 km/u weg. Dit kan leiden tot onverantwoord inhalen, dit gebeurt nu ook regelmatig op het nieuwe gedeelte weg van Wâldwei naar Drachten. Een paar miljoen extra zal de pret niet drukken, want één van de belangrijkste punten is dat er dan een vluchtstrook is, die de verkeersveiligheid beslist ten goede komt. Inspreker merkt op "In het noorden moet er bezuinigd worden en moet het smal, in het westen moet het breed, mag het voor Friesland ook eens wat meer zijn?"		Hiervan is kennis genomen. De huidige en verwachte verkeersintensiteiten rechtvaardigen een ombouw naar autosnelweg niet. Op het gebied van veiligheid is de meerwaarde naar verhouding gering. Een ombouw naar autosnelweg claimt een meer dan noodzakelijk ruimtebeslag. Ook de investeringskosten zullen onevenredig hoog zijn. Met andere woorden, de ombouw naar een autosnelweg is geen kosteneffectieve maatregel. In de Trajectnota/MER zal onderzocht worden op welke wijze een verkeersveilige overgang van een autosnelweg naar autoweg vormgegeven moet/kan worden.	

Volgnummer: 2 Kenmerk: Gedateerd: 6-2-02	Afzender: S.K. Wielenga De Spiker 28 8861 VC HARLINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker merkt op dat zoon is ontsnapt aan de dood, doordat zijn auto tegen een passerende vrachtwagen werd aangezogen, waardoor auto aan bestuurderskant totaal werd vernield. Volgens spreker is een belangrijke oorzaak van de verkeersonveiligheid op het zuidelijke deel, de situering van de weg vrijwel tegen de dijk en de valwinden; gezien het feit dat de wind meestal uit westelijke richting waait komen de valwinden haaks over de N31, vooral bij sterkere wind is het verraderlijk. Richting Zurich is het oppassen om niet tegen de tegenliggers geblazen te worden en richting Harlingen om niet tegen tegenliggers te worden gezogen. Spreker verzoekt om de vaak sterke wind en de niet al te brede weg als mogelijke oorzaak mee te nemen in onderzoek. 2. Andere mogelijke oorzaken voor de verkeersonveiligheid zijn volgens de inspreker: - er wordt ondanks het inhaalverbod en doorgetrokken streep nog steeds ingehaald - het verdwijnen van de uitrijstrook op het kruispunt Kimswerderhoek. Dit is de verkeersveiligheid niet ten goede gekomen - de rijbaanbreedte van de N31 is te smal. Met name vrachtwagens raken regelmatig naast de weg. Als je vervolgens de weg weer opdraait geeft dit bijzonder gevaarlijke situaties 3. Spreker geeft aan dat er minimaal een 2x1 autoweg moet komen, met twee door een middenberm gescheiden rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen, waarbij de rijstroken breder moeten worden dan de huidige.	Hiervan is kennis genomen en de aanrijding wordt betreurd. Het aspect van de "wind" in relatie tot de smalle rijbaan wordt meegenomen in de probleemanalyse van de Trajectnota/MER. Hiervan is kennis genomen. Een beschouwing van de huidige (tijdelijke) maatregelen en het huidige ontwerp van de weg zijn onderdeel van de probleemanalyse in de Trajectnota/MER. Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt een probleemanalyse verricht die resulteert in uitgangspunten voor een verkeersveilige oplossing.

Volgnummer: 3		Afzender: T. Hoekstra Ald Mar 11 8751 TA ZURICH	
Kenmerk:			
Gedateerd: 13-2-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker vraagt zich af wat er met de oversteek Aldmar - Zurich gaat gebeuren. Als het verkeer door het tunneltje moet, dan ligt daar volgens de inspreker het gevaar voor levens. Ook wordt gevraagd of de busstop op dezelfde plaats blijft.		Hiervan is kennis genomen. De (verkeersveiligheids) effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormt een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Indien nodig worden alternatieve oplossingen voorgesteld. Of en waar openbaarvervoervoorzieningen geplaatst worden, is een onderdeel van de Trajectnota/MER	

Volgnummer: 4 Kenmerk: Gedateerd: 13-2-02	Afzender: H. Krauss Strandweg 6 8749 TG PINGJUM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Bewoners en landbouwbedrijven die thans van de te sluiten overgangen gebruik maken, maken zich i.v.m. de veiligheid grote zorgen over de toestanden die zullen ontstaan wanneer zij gebruik moeten gaan maken van andere wegen, zoals o.a. Strandweg, Kleinhuisterweg, De Blokken, Tolheksterleane. Welke maatregelen zullen door Rijkswaterstaat en de gemeente Wûnseradiel gerealiseerd worden, voordat met de afsluitingen wordt begonnen c.q. worden de Strandweg en andere genoemde wegen eerst verbeterd voordat met de afsluitingen begonnen wordt? Situatie van Strandweg is nu als volgt: - twee personenauto's, laat staan landbouwvoertuigen, kunnen elkaar niet passeren, vanwege de breedte van de weg - er zijn geen uitwijkmogelijkheden - de sloten zijn direct naast de weg gelegen 2. Belangrijk punt voor de bewoners van de Strandweg: snelle bereikbaarheid van artsen, ambulance, brandweer en politie. Verwezen wordt naar een incident met aanhanger, waardoor de Strandweg gehele dag was afgesloten. 3. De reden van de geplaatste verkeersheuvel ter hoogte van Strandweg 1 is niet duidelijk; bewoners van de Strandweg berijden deze weg uiterst rustig en met lage snelheid, omdat ze zich terdege bewust zijn van het zware verkeer dat ineens uit de uitrit kan komen, onbekenden laten het wel uit hun hoofd om op een weg als de Strandweg hard te rijden. De verkeersheuvel is alleen te nemen door voertuigen volledig tot stilstand te brengen en dan voorzichtig over de heuvel te rijden, vaak schuurt de onderkant van het voertuig daarbij over de verkeersheuvel. Gevraagd wordt tot wie men zich moet wenden, indien er door deze verkeersheuvel schade aan de voertuigen ontstaat. 4. Het is algemeen bekend dat het vrachtvervoer en dus ook het landbouwvervoer steeds zwaarder wordt; het plaatsen van verkeersborden met daarop:	Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Veiligheid en bereikbaarheid van bedrijven en percelen is onderdeel van deze analyse. Als besloten wordt tot realisatie van een alternatief wordt de uitvoer van eventuele aanpassingen aan het onderliggend wegennet en het afsluiten van oversteken afgestemd. Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Veiligheid en bereikbaarheid van bedrijven en percelen is onderdeel van deze analyse. Hiervan is kennis genomen. De genoemde verkeersheuvel ter hoogte van Strandweg 1 is geplaatst op een gemeentelijke weg. Voor vragen/opmerkingen ten aanzien van deze situatie wordt verwezen naar de wegbeheerder. In dit geval de gemeente Wûnseradiel. Hiervan is kennis genomen. De suggesties van de inspreker worden meegenomen in de verdere uitwerking van de alternatieven.

daarop:

- gesloten voor voertuigen waarvan de aslast hoger is dan op het bord is aan gegeven of;
 - gesloten voor voertuigen of samenstellen van voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven,
- belemmert landbouwbedrijven, tijd kost geld, dus kleinere voertuigen is geen optie.

Volgnummer: 5		Afzender: Gastransport Services E.H. Boer Postbus 19 9700 MA GRONINGEN	
Kenmerk: AIB 02.B.040			
Gedateerd: 15-2-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. In het aangegeven studiegebied is een tweetal regionale gastransportleidingen gelegen. De ombouw van Rijksweg 31 is ten gunste van het transport over de weg en mag niet ten koste gaan van de gelijkwaardige vierde transportmodaliteit, het transport per buisleiding. Het bevoegd gezag wordt verzocht bij vaststelling van de richtlijnen voor het milieueffectrapport bepalingen op te nemen, waardoor bij de keuze van de maatregelen de belangen van Gastransport Servies worden meegenomen.		Hiervan is kennis genomen. Met de belangen c.q. fysieke ligging wordt in de Trajectnota/MER en in de latere fasen van de planstudie rekening gehouden.	

Volgnummer: 6 Kenmerk: Gedateerd: 19-2-02	Afzender: H. Bloemhof De Bazuin 6 8862 RH HARLINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker geeft aan de voorkeur te hebben voor een 2x2 autoweg, zoals van Wâldwei naar Drachten; dit biedt de mogelijkheid tot een snellere doorstroming, omdat vrachtauto's ingehaald kunnen worden. Nadeel is dat er tussen Harlingen en Midlum slechts twee rijstroken zullen zijn; deze 'flessenhals' is dan duidelijk afwijkend qua inrichting en snelheid, daarom zal hier veel aandacht moeten worden besteed aan waarschuwing voor dit afwijkende baanvak. 2. Als uit onderzoek blijkt dat een 2x1 autoweg de veiligste variant is, omdat dit dwingt tot 80 km/u en beter aansluit op het ca. 3 km. lange baanvak tussen Harlingen en Midlum dan geeft inspreker hier de voorkeur aan. 3. Inspreker hoopt dat voor beide varianten de geluidsbelasting op de woonwijk Byniastate zal worden aangepakt; m.n. bij zuidelijke, zuidwestelijke, noordwestelijke en westelijke wind is de overlast hinderlijk, mede omdat de zeedijk het geluid als het ware terugkaatst. Gehoopt wordt op de aanleg van een geluidswal langs de oostelijke berm van N31 tot aan Kimswerderhoek of tenminste tot aan de huidige bosschages; uiteraard zal er dan sprake moeten zijn van een brede en dichte beplanting, misschien is de combinatie van een kleine geluidswal met bosschages ook een alternatief. Tevens rekent spreker erop dat er ZOAB of fluisterasfalt gebruikt gaat worden. 4. Inspreker doet navraag over hoe op langere termijn, als ook het resterende stuk N31 wordt aangepakt, de afrit van de westelijke zijde naar het centrum van Harlingen wordt aangelegd. Gaat deze afrit door de wijk Byniastate snijden, over het deel waar nu een speelterrein is/wordt gecreëerd. inspreker hoopt dat er een veilige en fraaie afrit, met onderdoorgang voor fietsers wordt ontworpen	Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit. In de Trajectnota/MER wordt onderzocht of het verkeersveiliger maken van het zuidelijk deel niet leidt tot verhoging van de problematiek op de zogenaamde Traverse door Harlingen. Het ontwikkelen van een verkeersveilige overgang van het zuidelijke deel naar de traverse is ook een onderwerp van de Trajectnota/MER Hiervan is kennis genomen. Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt onderzocht of, en welke, geluidswerende voorzieningen nodig zijn. In het vervolg van de procedure worden deze mogelijke maatregelen in detail uitgewerkt. Hiervan is kennis genomen. Echter, zoals in de startnotitie is duidelijk gemaakt, is de traverse door Harlingen is momenteel geen onderwerp van studie. Er kan dan ook geen antwoord worden gegeven op de vraag hoe eventueel op termijn diverse aspecten op de traverse worden aangepakt.

Volgnummer: 7 Kenmerk: Gedateerd: 19-2-02	Afzender: Plaatselijk Belang Zurich N. de Jong Schoolstraat 2 8751 TG ZURICH
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker geeft aan in de startnotitie te missen; de toekomstvisie dat de verkeersintensiviteit de komende jaren aanzienlijk zal toenemen vanwege de volgende projecten; - realisatie Wâldwei - Realisatie zuidwest tangent om Leeuwarden - de Westergo zone - Uitbreiding haven Harlingen - Uitbreiding industriegebied Harlingen 2. Voorkeur voor 2x2 autoweg, omdat deze beter aansluit op de reeds bestaande autosnelweg en omdat doorstroming en onderhoud naar mening van inspreker beter gewaarborgd zal zijn. 3. Mening over diverse kruisingen: - <i>Kimswerderlaan</i>; het voorstel om deze kruising om te bouwen tot een volledig ongelijkvloerse wordt zeer wenselijk gevonden - <i>Dijksterburen en 't Strand</i>; bij het vervallen van deze beide kruisingen zullen er aanpassingen moeten plaatsvinden op of aan het onderliggende wegennet, omdat na het vervallen van deze kruisingen er extra verkeersbelasting gaat plaatsvinden van agrarisch en ander zwaar verkeer. Hiermee worden niet alleen tractoren en machinerieën, maar ook vrachtwagencombinaties voor toelevering en of afhalen van agrarische producten bedoeld. Deze wegen zijn veelal niet berekend op grotere en zwaardere verkeersstromen en dienen daarom aangepast te worden. - <i>Kruising bij Zurich</i>; in de Startnotitie staat: "Wat hiervoor in de plaats komt wordt in de Trajectnota/MER onderzocht". Hierop vooruitlopend wil inspreker het volgende onder de aandacht brengen: 1. Bedrijven in Zurich en net daarbuiten zijn voor toelevering en afhalen van producten afhankelijk van de kruising bij Zurich	Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt, bij het opstellen van de verkeersprognoses, rekening gehouden met genoemde ontwikkelingen. Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit. Een van de onderzoeksaspecten in de Trajectnota/MER is in welke mate de alternatieven door werk-in-uitvoering, onderhoud of calamiteiten afgesloten moet worden. Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Verkeersveiligheid van weggebruikers in het gebied en bereikbaarheid van bedrijven, woningen en percelen voor vrachtwagens is onderdeel van deze analyse. Voor de mogelijke negatieve effecten voor de inwoners van Zurich is contact geweest met Rijkswaterstaat. De genoemde zaken zullen met een vertegenwoordiging uit het dorp Zurich e.o. vroegtijdig worden besproken. Er zal gezamenlijk worden gekeken naar de omvang van de problematiek en de mogelijke oplossingen hiervoor.

2. Ambulance, brandweer en politie zullen ook na het verdwijnen van de kruising, ter hoogte van Zurich, op een snelle manier aan beide zijden van Rijksweg 31 moeten kunnen komen. 3. bevolking van Zurich, Aldmar en de Gooijemerweg is afhankelijk van toeleveringsbedrijven zoals bakker, melkboer en groenteboer. 4. Kinderen van lagere school wordt per taxibus van Zurich naar Pingjum vervoerd 5. Kinderen van voortgezet onderwijs en ouderen maken veel gebruik van busdienst	
4. Sinds de nieuwe wet geluidsbelasting van 1 maart 1993, vallen de vele woningen in Zurich binnen de norm van 50 dB gevelbelasting, deze norm wordt momenteel ver overschreden vanwege het verkeerslawaaï van de N31. Ook in het uitbreidingsplan van Zurich geldt deze norm. Ondanks het feit dat Zurich sinds 1997 een 'derde orde' dorp is geworden, heeft het dorp zwaarwegende argumenten het uitbreidingsplan voor Zurich te behouden. Gevraagd wordt om met deze problematiek, voor zowel bewoners van Zurich als van Ald Mar, rekening te houden eventueel door het plaatsen van een geluidsscherm.	Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt onderzocht of, en welke geluidswerende voorzieningen nodig zijn. In het vervolg van de procedure worden deze mogelijke maatregelen in detail uitgewerkt.

Volgnummer: 8 Kenmerk: Gedateerd: 25-2-02	Afzender: J. de Jonge Ald Mar 22 8751 TA ZURICH
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker wil aantal punten omtrent bereikbaarheid onder de aandacht brengen: - Als de kruising bij Zurich verdwijnt, betekent dat de inspreker meer geïsoleerd raakt. - De bereikbaarheid naar inspreker wordt slechter, omdat de binnenwegen momenteel slecht zijn, ze zijn te smal en leveren gevaar op bij het passeren van tegemoet komend verkeer - De bereikbaarheid naar het dorp verandert, gevraagd wordt hoe de bushalte bereikbaar blijft. Komt er een loopbrug of een tunnel? - Nadelen loopbrug; bij harde wind zal het moeilijk zijn erover heen te lopen m.n. voor mensen in invalidenwagentje of mensen die slecht ter been zijn. Wordt hier rekening mee gehouden? - Bestaande tunnel; als mensen via dit tunneltje naar het dorp moeten, moet het aangepast worden. Het is een smal tunneltje en als voetgangers, fietsers en automobilisten hier gebruik van moeten maken, wordt het er niet veiliger op. Bovendien is het overzicht erg slecht. - Wordt er een oplossing gezocht voor de winkelwagen, bakker etc. die aan de deur komen, via het tunneltje kunnen ze niet? - Wordt er rekening gehouden met de bereikbaarheid van ambulance etc. 2. Inspreker vraagt zich af: - Of ze bij verbreding van de weg met meer geluid te maken krijgen. Geeft aan geen geluidswal te willen en vraagt of de huizen extra geïsoleerd worden; - Of er gekeken wordt naar de eventuele waardevermindering van hun woning; - Of ze vanwege de toenemende verkeersdoorstroom last krijgen van uitlaatgassen; - Hoe de situatie gaat worden, omdat voor 2005 het riool aangepast moet worden en er dus een investering moet plaatsvinden. Is het mogelijk voor de bewoners die het riool moeten aanpassen, dat ze hier uitstel voor krijgen, zolang de beslissing met de weg nog niet duidelijk is?	Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Verkeersveiligheid van weggebruikers in het gebied en bereikbaarheid van bedrijven, woningen en percelen is onderdeel van deze analyse. Voor de mogelijke negatieve effecten voor de inspreker is contact geweest met Rijkswaterstaat. De genoemde zaken zullen met een vertegenwoordiging uit het dorp Zurich vroegtijdig worden besproken. Er zal gezamenlijk worden gekeken naar de omvang van de problematiek en de mogelijke oplossingen hiervoor. Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt onderzocht of, en welke geluidswerende en andere voorzieningen nodig zijn om aan de wettelijke normen te voldoen. Met betrekking tot eventuele waardevermindering van woningen kunnen insprekers een beroep doen op bestaande regelingen (art. 49 Wet op de Ruimtelijke Ordening en de regeling Nadeelcompensatie, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1999). Inspreker moeten hiervoor zelf het initiatief nemen. Ook wordt onderzocht welke gevolgen verwacht mogen worden op het gebied van de luchtkwaliteit en of hiervoor eventuele maatregelen moeten worden getroffen. De luchtkwaliteit zal ten alle tijden moeten voldoen aan geldende de EU-normen.

3. Voorkeur voor 2x2 autoweg, vanwege een snellere verkeersdoorstroom.	De vraag t.a.v. de riolering moet in principe beantwoord worden door de gemeente Wûnseradiel. Rijkswaterstaat heeft dit aspect inmiddels onder de aandacht gebracht bij de gemeente Wûnseradiel Hiervan is kennis genomen.
---	--

Volgnummer: 9		Afzender: T. Hoekstra v.d. Duim Ald Mar 11 8751 TA ZURICH	
Kenmerk:			
Gedateerd: 25-2-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker wil volgende punten onder de aandacht brengen: - Bereikbaarheid van Aldmar naar Zurich, inspreker geeft voorkeur aan voor een loop- of fietsbrug over rijksweg; - Oversteek Aldmar is volgens inspreker goed, omdat er een aparte fiets- en loopoversteek is; - Vraagt naar bereikbaarheid naar Aldmar voor melkboer, groenteboer, ambulance; - vraagt of de bestaande weg van Aldmar naar Zurich blijft, - geeft aan dat het tunneltje te laag en te smal is en te snel naar beneden loopt - en dat bovendien het zicht slecht is; - Wil dat bushaltes blijven en bussen blijven rijden. 2. Mocht er tot een geluidswand besloten worden, dan geeft inspreker voorkeur aan doorzichtige wand. 3. Nu de rijksweg door snelheidsbeperking een 80 km/u weg is geworden en er een doorlopende witte streep is, is de weg naar mening van de inspreker een stuk veiliger geworden. Doordat er te snel gereden en ingehaald werd, ontstonden de ongelukken volgens de inspreker.		Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Verkeersveiligheid van weggebruikers in het gebied en bereikbaarheid van bedrijven, woningen en percelen is onderdeel van deze analyse. Voor de mogelijke negatieve effecten voor de inspreker is contact geweest met Rijkswaterstaat. De genoemde zaken zullen met een vertegenwoordiging uit het dorp Zurich vroegtijdig worden besproken. Er zal gezamenlijk worden gekeken naar de omvang van de problematiek en de mogelijke oplossingen hiervoor. Of en waar openbaarvervoervoorzieningen worden geplaatst, is studieonderdeel in de Trajectnota/MER. Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt onderzocht of, en welke, geluidswerende voorzieningen nodig zijn. In de Trajectnota/MER zullen de effecten van de genoemde maatregelen worden bestudeerd.	

Volgnummer: 10		Afzender: S. Bruinsma Grote Buren 2 8749 GE PINGJUM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 28-2-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker vraagt zich af of het niet wenselijk is één of meer oversteken te maken bijvoorbeeld in de vorm van een tunneltje.		De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. De bereikbaarheid van bedrijven, woningen en percelen is onderdeel van deze analyse. Indien noodzakelijk worden extra maatregelen genomen om de negatieve effecten weg te nemen.	
2. Inspreker geeft aan dat zijn bedrijf midden in het tracé ligt en vraagt zich af hoe dit probleem opgelost kan worden.		Hiervan is kennis genomen. Er is inmiddels hierover contact geweest met Rijkswaterstaat. In Trajectnota/MER komt hier meer duidelijkheid over. Zodra hier meer duidelijkheid over is verkregen, zal Rijkswaterstaat contact opnemen om informatie te verstrekken omtrent eventuele aankoop c.q. schadevergoeding.	

Volgnummer: 11 Kenmerk: Gedateerd: 28-2-02	Afzender: H.M. Gillissen Bosboom Toussaintstraat 54 8861 GL HARLINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Naast de doelstelling het verminderen van het aantal doden en gewonden, moet het beschermen van het milieu boven economische ontwikkelingen staan; dus aan de noordzijde van het studiegebied, het gebied met natuurwaarde, moet boven alles geen nadelige gevolgen ondervinden. 2. Inspreker vindt dat het accent moet komen te liggen op het voorkomen/ afnemen van rijongevallen. Meer aandacht voor aanbrengen van vluchtstroken en niet voor verdubbeling van rijbanen. Daarnaast moet er worden voorkomen dat tegenliggend verkeer bij elkaar op de rijbaan kan komen; middenberm met geleiderail is daarvoor een goede optie. 3. Inspreker wijst op andere, wellicht goedkopere, optie voor het afscheiden van rijbanen, gebruikt in Zeeuws Vlaanderen; de rijbanen tussen Groede en Sluis zijn over een groot traject afgescheiden door een soort afgevlakte trottoirband. Op deze trottoirband zitten kattenogen en aan beide zijden van de band zijn ook duidelijk doorgetrokken strepen gezet. Deze optie zou ook gebruikt kunnen worden voor de traverse. Een voordeel van deze optie, naast een waarschijnlijke besparing van kosten, is visuele openheid naar het landschap; bij een geleiderail zal dat visuele aspect een stuk 'benauwender' werken.	Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – nemen een besluit op basis van een integrale afweging, waaronder verkeersveiligheid, milieu en economie. Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER zal een uitgebreide probleemanalyse plaats vinden, op basis waarvan duidelijk moet worden aan welke eisen de oplossingsrichtingen moeten voldoen. Genoemde aspecten zijn onderdeel van deze analyse. Hiervan is kennis genomen. Bij de uitwerking van het gekozen alternatief (de OTB-fase) zullen met dergelijke ontwerpaspecten rekening worden gehouden. Daarbij wordt ook gekeken welke oplossingen elders zijn gebruikt en wat daarvan de ervaringen zijn. De traverse is echter geen onderdeel van de studie.

Volgnummer: 12	Afzender: Gemeente Wûnseradiel Drs. H. Zwart Postbus 2 8748 ZL WITMARSUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 28-2-02	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Opheffen van de oversteken Dijksterburen, 't Strand, en kruising bij Zurich zullen grote gevolgen hebben voor het aansluitende wegennet. Op dit moment is onvoldoende duidelijk welke consequenties dit met zich mee zal brengen, noodzakelijk wordt geacht dat de rapportage DHV van 5 juni 2000 wordt geactualiseerd. De consequenties en oplossingen hiervan dienen vervolgens deel uit te maken van de trajectnota/MER. Kosten van aanpassingen van het achterliggende wegennet dienen volledig voor rekening van het Rijk te komen. Achterliggende wegennet dient eerst worden aangepast, alvorens aan Rijksweg 31 begonnen kan worden. 2. Aanpassing van kruising Kimswerderlaan naar een ongelijkvloerse kruising wordt toegejuicht. Met een doorkijk naar de gevolgen van de traverse Harlingen wordt een toename van de verkeersintensiteit en -belasting op het traject Harlingerweg - Kimswerderlaan verwacht. Verwacht wordt dat de consequenties ook tot uitdrukking zullen komen in de eerder genoemde actualisering van de Rapportage DHV. 3. Aanpassing van Rijksweg 31 zal consequenties hebben voor de bereikbaarheid en bedrijfsvoering van een groot aantal bedrijven binnen gemeente Wûnseradiel; in een aantal gevallen lijkt bedrijfsverplaatsing niet uitgesloten, binnen de Trajectnota/MER zal hier expliciet aandacht aan geschonken moeten worden. 4. In de toekomst wordt een verkeerstoename verwacht, onder meer vanwege: - ontwikkelingen van het industriegebied en de haven van Harlingen - Westergo-zone - realisatie Wâldwei - realisatie zuidwest tangent Leeuwarden De hieruit voortvloeiende milieu en veiligheidsaspecten, inclusief de maatregelen,	Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Veiligheid en bereikbaarheid van bedrijven en percelen is onderdeel van deze analyse. Als besloten wordt tot realisatie van een alternatief wordt de uitvoer van eventuele aanpassingen aan het onderliggend wegennet en het afsluiten van oversteken afgestemd. Verkeersveiligheid is een belang van alle overheden voor alle burgers. Aanvullende maatregelen om het onderliggende wegennet voldoende te laten functioneren als gevolg van het afsluiten van de oversteken worden in overleg met de betrokken overheden uitgevoerd. Hiervan is kennis genomen. De gevolgen zullen worden onderzocht in de Trajectnota/MER. Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Daarnaast zal geanticipeerd worden op eventuele aankoop van gronden, bedrijfsverplaatsing of schadeloosstelling. Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – nemen een besluit op basis van een integrale afweging, waaronder milieu en verkeersveiligheid.

dienen in de trajectnota/MER duidelijk tot uitdrukking te komen.	
--	--

Volgnummer: 13 Kenmerk: U2002-270/AMZ Gedateerd: 4-3-02	Afzender: Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek drs. A. Mennens-van Zeist Postbus 1600 3800 BP AMERSFOORT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In het rijksbeleid t.a.v. de zorg voor archeologische monumenten wordt duurzaam behoud van het archeologisch bodemarchief nagestreefd. Waar duurzaam behoud niet mogelijk is, wordt gestreefd de in het bodemarchief aanwezige informatie daaruit te onttrekken door opgraving. Opgraven of anderszins vernietigen van archeologische waarden dient zoveel mogelijk voorkomen en/of vermeden te worden. Indien behoud niet mogelijk is dient bij uitvoering van de plannen rekening gehouden te worden met kosten verbonden aan het opgraven van archeologische waarden.	Hiervan is kennis genomen. Met relevant rijksbeleid wordt rekening gehouden.
2. Inspreker wijst erop dat naast het genoemde in hoofdstuk 8 (pag. 28), van belang is dat behalve de 'landschappelijke inpassing' ook de archeologische waarden binnen het toekomstige tracé worden meegewogen bij de verdere besluitvorming.	De archeologische waarden worden meegenomen in de Trajectnota/MER en bij de verdere uitwerking. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit.
3. In of vlak langs het studiegebied ligt een aantal archeologisch waardevolle terreinen zoals opgenomen op de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE). Het gaat hierbij om terpen, een kloosterterrein en een dijkrestant. Daarnaast zijn er verschillende archeologische vindplaatsen bekend uit of dicht langs het huidige tracé. Het noordelijke deel van het tracé doorkruist een gebied dat op de bodemkaart is aangegeven als oude woongrond, gedacht wordt aan de restanten van een terp. Als onderdeel van de FAMKE is een archeologische verwachtingskaart gemaakt, waarop archeologische verwachten voor o.a. het studiegebied staan aangegeven.	Bij de inventarisatie van archeologische waardevolle terreinen zal dankbaar gebruik worden gemaakt van FAMKE. Rijkswaterstaat neemt contact op om de gegevens uit deze kaart te benutten.

Volgnummer: 14		Afzender: L.M.B. D. Kuipers T. Boschma Steenlaan 3 8751 TB ZURICH
Kenmerk:		
Gedateerd: 4-3-02		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Insprekers zijn van mening dat bij het vervallen van het kruispunt Aldmar- Zurich, hun bedrijf wordt afgesloten van hun klanten, die met hun 'langzaam' landbouwverkeer dan te ver moeten omrijden. Het concurrerende collega-bedrijf is dan veel beter bereikbaar, dat zal veel klanten kosten als er geen goede oplossing wordt gevonden. Een oplossing zou zijn; verdieping en verbreding fietstunnel Zurich - Gooyemerweg, zodat deze geschikt wordt voor landbouwverkeer.		Hiervan is kennis genomen en genoemde problematiek is bekend. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen en het oplossen van de dan ontstane problemen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Veiligheid en bereikbaarheid van bedrijven en percelen is onderdeel van deze analyse.

Volgnummer: 15		Afzender: Vereniging Dorpsbelang Arum A. Hoekstra - v.d. Ploeg Monnikeweg 9 8822 VA ARUM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 4-3-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker is van mening dat de weg Arum-Kimswerd - Zurich een aansluiting moet krijgen op de N31. Als dit niet gebeurt zal het verkeer uit de omgeving dat van de N31 gebruik wil maken, naar Harlingen of Zurich moeten rijden over wegen die niet berekend zijn op dit meerdere en zwaardere verkeer.		Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Zoals in de Startnotitie is aangekondigd, is het uitgangspunt de huidige aansluiting van de Kimswerderlaan op de N31 intact te houden en ongelijkvloers te maken.	

Volgnummer: 16 Kenmerk: 112/02-GB Gedateerd: 4-3-02	Afzender: Sinnema Adviesgroep BV H.F. Sinnema Postbus 9 9040 AA BERLIKUM FR Namens: Kieftenburg Pingjum b.v., Kieftenburg Pingjum b.v., Strandweg 2 A, 8749 TG PINGJUM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In de studie dient aandacht geschonken te worden aan de logistieke functie van de lokaal gevestigde bedrijven. Hierbij dient een relatie gelegd te worden met de wenselijke aansluiting op de vernieuwde rijksweg. Inspreker spreekt voorkeur uit voor een aansluiting nabij Zurich, omdat andere aansluitingen simpelweg niet te bereiken zijn. 2. Inspreker vraagt zich hoe de in de studie genoemde voorkeurskruising bij Kimsward zich verhoudt tot het in de Startnotitie aangegeven gebied met natuurwaarde, in bezit van Natuurmonumenten	Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Veiligheid en bereikbaarheid van bedrijven en percelen is onderdeel van deze analyse. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit op basis van een integrale afweging. Voor de Kimswarderlaan is de ombouw naar een ongelijkvloerse aansluiting voorzien. De effecten op het natuurgebied wordt in de Trajectnota/MER in beeld gebracht

Volgnummer: 16 Kenmerk: Gedateerd: 14-3-02	Afzender: Aannemingsbedrijf & Handelonderneming Eelke Kloosterman E. Kloosterman Klein Huisterweg 5 8749 TV PINGJUM Namens: Kieftenburg Pingjum b.v., Kieftenburg Pingjum b.v., Strandweg 2 A, 8749 TG PINGJUM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In de studie dient aandacht geschonken te worden aan de logistieke functie van de lokaal gevestigde bedrijven. Hierbij dient een relatie gelegd te worden met de wenselijke aansluiting op de vernieuwde rijksweg. Inspreker spreekt voorkeur uit voor een aansluiting nabij Zurich, omdat andere aansluitingen simpelweg niet te bereiken zijn. 2. Inspreker vraagt zich hoe de in de studie genoemde voorkeurskruising bij Kimsword zich verhoudt tot het in de Startnotitie aangegeven gebied met natuurwaarde, in bezit van Natuurmonumenten	Hiervan is kennis genomen. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Veiligheid en bereikbaarheid van bedrijven en percelen is onderdeel van deze analyse. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit op basis van een integrale afweging. Voor de Kimsworderlaan is de ombouw naar een ongelijkvloerse aansluiting voorzien. De effecten op het natuurgebied wordt in de Trajectnota/MER in beeld gebracht

Volgnummer: 17	Afzender: Vereniging Natuurmonumenten Dommerholt, H.J. Postbus 9955 1243 ZS S GRAVELAND
Kenmerk:	
Gedateerd: 5-3-02	
Kerpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Gevraagd wordt om aandacht voor effecten die denkbare aanpassingen van Rijksweg 31 op natuur en landschap hebben op de terreinen in het bezit van Vereniging Natuurmonumenten en op de verdere omgeving. Verzoekt voldoende onderzoek te doen naar de effecten en er zorg voor te dragen dat bij planontwikkeling ook mogelijke maatregelen genomen worden, waardoor eventuele effecten door nog te treffen maatregelen een positieve uitwerking krijgen, in mitigerende of compenserende zin. 2. Om de effecten in beeld te brengen is het van belang om te weten in hoeverre de veranderingen invloed zullen hebben op de directe omgeving. Te denken valt hierbij aan: - extra grondoppervlak dat nodig zal zijn; - extra hoogte bij ongelijkvloerse kruisingen; - extra uitstraling van geluid en verlichting. 3. Naast verbetering van Rijksweg 31 wordt ook gedacht aan verzwaring van de zeedijk; in hoeverre wordt daar nu al rekening mee gehouden? 4. De beschrijving van de effecten is te algemeen; aandacht wordt gevraagd voor: - <i>Landschap</i>: het tracé loopt langs de kust door een gebied waarin de ontstaansgeschiedenis nog in het veld wordt gekenmerkt door openheid, een	Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit. Afhankelijk van de effecten op natuur en milieu, voert Rijkswaterstaat noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen uit. Voor aanvullende maatregelen die de waarde van het gebied verder versterken kan Rijkswaterstaat niets toezeggen, maar Rijkswaterstaat stelt zich constructief op bij verdere kansen en mogelijkheden die passen binnen dit project. Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. De genoemde aspecten worden in de Trajectnota/MER beschreven. In de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening (Vijno) is sprake van een reserveringsruimte voor een mogelijke toekomstige dijkverzwaring. Langs dit deel van RW31 wordt aan het instellen van een reserveringsruimte gedacht. Nieuwbouw cq. nieuwe infrastructuur binnen deze reserveringsruimte is dan niet meer mogelijk. Afgezien van het feit dat de Vijno nog niet is vastgesteld, heeft deze ontwikkeling wel de aandacht in dit project. Inmiddels is er overleg met het Wetterskip en de provincie Fryslân geweest, en is de volgende afweging gemaakt. Momenteel is nog onbekend of, wanneer en in welke mate dijkverzwaring aan de orde is. Binnenkort wordt hierover ook geen duidelijkheid verwacht. Daarnaast is er nog enige ruimte tussen de huidige teen van de dijk en de N31, die beperkte verzwaring mogelijk maakt. Gezien bovenstaande redenering wordt, na overleg met het Wetterskip en de provincie Fryslân, bij dit project geen rekening gehouden met dijkverzwaring. In de Startnotitie wordt het voornemen bekend gemaakt en worden mogelijke alternatieven en te onderzoeken effecten kort geschetst. In de Trajectnota/MER worden zaken als landschap en natuur meer uitvoerig beschreven en worden de effecten van alternatieven integraal in beeld

in het veld wordt gekenmerkt door openheid, een slenkenpatroon en een kleilandschap met veel reliëf. Naast openheid is sprake van een specifiek cultuurhistorisch patroon met als hoogtepunt de 'Pingjumer Gouden Halsband'. Bermbeplantingen langs het tracé, zoals plaatselijk is aangebracht hoort hier niet in. Overigens hebben ook kassenbouw en windmolens een sterk verstorend effect. Gepleit wordt om de gaafheid en de belevingswaarde van het landschap in zijn geheel te bezien.

- *Natuur*: het tracé ligt in een zone die ornithologisch van groot belang is. Door de ligging direct langs de kust is er een belangrijke relatie tussen het wad en het binnendijkse. Vogels broeden, rusten en schuilen binnendijks, terwijl ze voor een belangrijk deel ook buitendijks foerageren. Daarnaast ligt het in de trekroute van veel vogels die de Friese kustzone volgen, veel vogels blijven hier voor langere of kortere periode. Kan er in beeld gebracht worden in hoeverre er thans sprake is van vogelslachtoffers langs Rijksweg 31? Ook botanisch is er duidelijk samenhang tussen buitendijks en binnendijks. Het zoute en het brakke karakter zijn hier van belang, onderzocht zou kunnen worden hoe dit karakter versterkt kan worden, door b.v. zoute kwel beter bereikbaar te maken of door misschien wel een openverbinding met buitendijks te maken.

- *Natuurgebieden*: er zijn een tweetal gebieden in de directe omgeving te noemen waarvan de kwaliteiten nader in beeld gebracht dienen te worden:

- Het Hegewiersterfjild: het gebied tussen Rijksweg 31, Harlingen-Zuid, de Bolswardervaart en Kimswerderlaan, in bezit van Natuurmonumenten; recent zijn hier nog gronden aan toegevoegd, waarvoor natuurontwikkelingsplannen bestaan.

- Een cluster van terreintjes direct ten zuiden van Zurich: gelegen tussen de huidige Rijksweg 31 en de zeedijk, een klein poldertje in particulier bezit en de Zuricherpolder in bezit van Wetterskip Fryslân. Beide terreinen hebben actuele en potentiële natuurwaarden, ze zouden met gericht beheer nog interessanter kunnen worden voor de natuur.

5. In samenhang met de planontwikkeling zouden andere knelpunten en wensen direct ingevuld kunnen worden. Voor Hegewiersterfjild betreft dit:

a. Ontsluiting en versnippering; het natuurgebied wordt thans doorsneden door de Harlingerweg; onderzocht zou kunnen worden of deze ontsluiting ook via de parallelweg langs Rijksweg 31 zou kunnen, dan wel via een nieuw tracé aan

gebracht. De genoemde zaken krijgen aandacht in de Trajectnota/MER. De stichting Natuurmonumenten wordt benaderd voor relevante informatie die bij haar bekend/beschikbaar is.

De aanleiding van de studie is de grote mate van verkeersonveiligheid. De planstudie is erop gericht zo snel mogelijk met de ombouw van de weg te beginnen, om zodoende zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen.

Voor aanvullende maatregelen die de waarde van het gebied verder versterken kan Rijkswaterstaat niets toezeggen, maar Rijkswaterstaat stelt zich constructief op

31 zou kunnen, dan wel via een nieuw tracé aan de oostkant van het natuurgebied; over de Kluurdaweg langs de Bolswardervaart. Daarmee ontstaat een veel krachtiger natuurgebied, een deel van het natuurgebied moet nog ingericht worden en er moet ook nog vorm gegeven worden aan de ontsluiting voor het publiek. De recreatieve waarde van het gebied kan dan groeien, gezien de ligging direct tegen de stad, kan dit een extra impuls geven aan de woonomgeving. Er is nog een insteekweg met parkeergelegenheid nodig naar een geplande vogeluitkijkhut, b.v. vanaf de zuidwestkant. Het is wenselijk om de verdere inrichting in samenhang met de tracékeuze en de planuitwerking mee te nemen.

b. De plaatskeuze van nog aan te leggen openwaterpartijen vraagt ook afstemming met de plannen voor Rijksweg 31.

c. De waterhuishouding is niet optimaal te noemen het gebied wordt doorsneden door een zoetwaterleiding, die de functie heeft omliggende landbouwgebieden door te spoelen om de verzilting tegen te gaan. Centraal staat een gemaal die dit water moet wegpompen; een andere oplossing hiervoor is gewenst. Ook de afwatering van de rijksweg kan effecten op deze situatie hebben. De waterhuishouding dient daarom in samenhang te worden gezien, de effecten op de ruime omgeving zouden moeten worden onderzocht.

bij verdere kansen en mogelijkheden die passen binnen de kaders van dit project.

Volgnummer: 18 Kenmerk: Gedateerd: 5-3-02	Afzender: Vereniging voor Dorpsbelangen te Kimsward A. Hettinga-Yedema Greate Pierwei 2 8821 LW KIMSWERD
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Het vervallen van één of meerdere op- en afritten in de gemeente Harlingen heeft ernstige consequenties voor de Kimswarderlaan, de situatie rondom Carpe Diem en de Harlingerweg: - Drastische verkeerstoename; enige toegangsmogelijkheid bewoners Harlinger Oosterparkwijk wordt afrit Kimswarderhoek. Meeste bewoners Oosterparkwijk rijden hierlangs op en neer naar hun werk. Bovendien zal ook het vrachtverkeer, dat aan de zuidzijde van het Harinxmakanaal moet zijn, van deze route gebruik moeten gaan maken; Kimswarderlaan is in huidige toestand op deze toename niet berekend. Bijkomende factor is consequenties voor bewoners betreffende veiligheid en milieu. - Situatie splitsing Kimswarderlaan- Harlingerweg; deze zal vanwege verkeerstechnische overwegingen ontoereikend zijn. De op de voorlichtingsavond geschetste mogelijkheid van een rotonde, heeft directe consequenties voor omwonenden. Afgevraagd wordt of het mogelijk is om een plaatselijke wegomlegging te realiseren. - N.a.v. verkeerstoename op de Harlingerweg zullen er capaciteitsproblemen ontstaan; de huidige weg is te smal voor het te verwachten verkeersaanbod	Hiervan is kennis genomen. Zoals in de Startnotitie aangekondigd heeft de planstudie expliciet geen betrekking op de traverse. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen zoals aangekondigd in de Startnotitie vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER

Volgnummer: 19 Kenmerk: Gedateerd: 5-3-02	Afzender: Vereniging Onderzoek Flora en Fauna I. Silva Postbus 506 6700 AM WAGENINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Vereniging Onderzoek Flora en Fauna is de overkoepelende organisatie van dertien organisaties (PGO's) die het voorkomen en verspreiden van planten en dieren in Nederland inventariseren. Uit databestanden van de PGO's blijkt dat er in het studiegebied belangrijke natuurwaarden aanwezig zijn. Aangedrongen wordt om binnen de Milieueffectrapportage gegevens over voorkomende soorten serieus te mee te wegen; voor sommige soorten kunnen mogelijk mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden. a. Uit 7 van de 9 kilometerhokken zijn gedetailleerde verspreidingsgegevens bekend. Er komen 21 aandachtsoorten voor, waarvan 3 beschermd volgens de natuurbeschermingswet en 13 op de Rode Lijst. De meeste van deze soorten zijn echter buitendijks langs de Waddenkust gevonden; de voorgenomen ingrepen zullen hierop weinig invloed hebben. Op het voorkomen van planten in bermen en sloten langs het huidige of nieuwe tracé is wel invloed te verwachten; hiermee kan in aanleg en beheer rekening worden gehouden. b. Het gebied is slecht onderzocht op het voorkomen van paddestoelen. Er zijn 42 waarnemingen; in totaal 40 soorten. In één van de kilometerhokken zijn 2 Rode Lijstsoorten aangetroffen, deze kunnen duiden op de aanwezigheid van waardevol schaalgrasland; verder onderzoek is gewenst. c. Het gebied vrij slecht onderzocht op libellen en sprinkhanen. Er zijn 19 waarnemingen; één soort libel en 3 sprinkhaansoorten, welke allen niet beschermd zijn of op Rode Lijst voorkomen. d. Het gebied is goed onderzocht op dagvlinders. Er zijn 186 waarnemingen; allen algemene soorten vooral van belang voor bloemrijke berm. e. In het gebied bevinden zich 3 vogelsoorten van Rode Lijst en één soort uit de vogelrichtlijn. f. In het gebied bevindt zich ten minste één zoogdiersoort die wettelijk beschermd is, volgens de Natuurbeschermingswet.	Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven en de effecten op natuur en milieu. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit. Afhankelijk van de effecten op natuur en milieu, voert Rijkswaterstaat noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen uit Rijkswaterstaat zal bij het opstellen van de Milieueffectrapportage (mede) gebruik maken van de informatie die bij het VOFF bekend is.

Volgnummer: 20 Kenmerk: Gedateerd: 5-3-02	Afzender: C.A. Hooijbergh De Bazuin 4 8862 RH HARLINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker wil dat niet alleen het gedeelte Zurich - Harlingen in beschouwing wordt genomen, maar dat naar het gehele traject Zurich - Midlum wordt gekeken. Gezien de investeringen die zullen worden gedaan voor de reconstructie Zurich - Harlingen Zuid is het moeilijk voor te stellen dat wanneer het gedeelte Harlingen Zuid - Midlum in aanmerking komt, nog een ander tracé dan het bestaande zal worden gevolgd. Nadeel van het bestaande tracé is dat het Harlingen in tweeën deelt. Volgens de Startnotitie is ongeveer 84% doorgaand en 16% bestemmingsverkeer; het lijkt inspreker voor de hand liggend dat bij een dergelijk hoog percentage doorgaand verkeer, een studie wordt verricht naar de mogelijkheid van een rondweg aan de oostzijde van Harlingen. In het verleden is hier wel sprake van geweest, maar inspreker weet niet of hiervoor een studie is verricht en wat de resultaten hiervan zijn	Hiervan is kennis genomen. De aanleiding van de studie is de grote mate van verkeersonveiligheid. De planstudie is erop gericht zo snel mogelijk met de ombouw van de weg te beginnen, om zodoende zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen. Argumenten om nu alleen het zuidelijke deel aan te pakken zijn: • De verkeersonveiligheid op het zuidelijke deel is ernstiger dan op de traverse. Hier valt 85% van alle slachtoffers, waaronder alle 19 verkeersdoden. • Het zuidelijk deel is technisch gezien eenvoudig en relatief goedkoop aan te leggen, waardoor een ombouw van het zuidelijk deel kosteneffectiever is dan het ombouwen van de traverse. • Het is een acuut en bestaand probleem. Dit betekent dat er snel een oplossing moet komen. Een onderzoek voor het gehele traject maakt de studie ingewikkelder en langduriger. Bedoeld wordt de mogelijke verdere uitbreiding van het havengebied van Harlingen, de opwaardering van het Van Harinxmakanaal en een mogelijke aanpassing van het Tjerk Hiddes sluizencomplex. Van genoemde ontwikkelingen is het momenteel onzeker wat precies gaat plaatsvinden. Het zal extra (studie)tijd vergen om daar antwoord op krijgen. Tijdens deze planstudie wordt een alternatief gekozen en uitgewerkt waarvan vastgesteld is dat hetzelfde ontwerp eventueel op termijn ook gerealiseerd kan worden op de traverse.

Volgnummer: 21 Kenmerk: Gedateerd: 5-3-02	Afzender: G. Hiemstra De Standvastigheid 58 8862 RT HARLINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Woonwijk Bynia State kent onvoldoende afscherming ter verandering van de toegang tot N31; vanuit de woonwijk is de snelweg vrij te betreden. Carpoolers en kinderen lopen door het naast de snelweg gelegen weiland naar de snelweg de hekken langs de snelweg zijn vanwege onvoldoende onderhoud versleten. Inspreker acht het vanzelfsprekend dat brede sloot woonwijk van snelweg scheidt. 2. Rijksweg N31 kent geen afscherming naar de woonwijk voor wat betreft het zicht, ter voorkoming van mogelijke afleiding van weggebruikers. Inspreker geeft aan dat naarmate er meer werd gebouwd in de wijk Bynia State de verkeersongelukken toenamen; een verband tussen de ontwikkeling van de woonwijk en de toename van het aantal ongevallen wordt vermoed. Inspreker geeft aan dat veel van de ongevallen ter hoogte van zijn woning plaatsvonden en dat de slachtoffers vaak aangaven even afgeleid te zijn geweest, mogelijk door een blik naar de woonwijk of naar spelende kinderen langs de weg. De weg vereist alle concentratie, met elke afleiding raakt men buiten de smalle autoweg. Mogelijke oplossing; aarden wal begroeit met bomen.	Hiervan is kennis genomen. Bij het uitwerken van het gekozen alternatief, zal hier in de uitwerkingsfase (de OTB-fase) aandacht aan worden geschonken. Hiervan is kennis genomen. In de Trajectnota/MER wordt in de probleemanalyse met deze aspecten rekening gehouden.

Volgnummer: 22 Kenmerk: ALB/NA/th/02058 Gedateerd: 14-3-02	Afzender: ANWB, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond N.W. Aarsbergen Postbus 93200 2509 BA S GRAVENHAGE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Het achterwege laten van de autosnelwegvariant wordt ongelukkige keuze ervaren; - in verbinding Amsterdam - Leeuwarden is traject Harlingen- Zurich enige ontbrekende schakel in het autosnelwegennet, uit oogpunt van continuïteit is er dus het nodige te zeggen voor de Autosnelwegvariant - vanwege continuïteit en het beter verbinden van economische kernzones is er naast autosnelwegvariant één voor de hand liggend alternatief: de autowegvariant; in de Startnotitie wordt gesuggereerd dat kwaliteit van autoweg en autosnelwegvariant variant vergelijkbaar is, als dit ertoe leidt dat autosnelwegvariant uit verdere procedure blijft, heeft inspreker daartegen uit verkeersveiligheidsredenen grote bezwaren 2. Uit ervaring met de N11 (Alphen aan den Rijn - Leiden) is bekend dat voorgestelde ontwerp voor een autowegvariant voor veel mensen niet erg duidelijk is. Er bestaat de indruk dat het een autosnelweg betreft, vanwege ongelijkvloerse kruisingen, middenbermbeveiliging, 2x2 stroken, en (iets wat voor de doorsneeautomobilist lijkt op) vluchtstroken. Uit schades aan de geleiderail, te hoge gemiddelde en uitvoeg snelheid, sporen in de berm etc. is af te leiden dat het rijgedrag niet in overeenstemming is met het ontwerp van een 100km weg, maar met dat van een 120km weg	Hiervan is kennis genomen. In de startnotitie is aangegeven dat deze studie een verkeersveiligheidsprobleem gaat oplossen. En niet een (verwacht) bereikbaarheidsprobleem. Vanuit dat oogpunt is er geen primaire behoefte aan capaciteitsuitbreiding. Op basis een verkennende studie naar mogelijke oplossingen voor deze verkeersveiligheidsproblematiek is inzicht verkregen in de kosteneffectiviteit van mogelijke maatregelen. De genoemde studie heeft duidelijk gemaakt dat een ombouw naar een autosnelweg geen kosteneffectieve maatregel is. Een ombouw naar een 2x1 autoweg lijkt het meest kosteneffectief. Ook rechtvaardigt de huidige en verwachte intensiteit de ombouw naar een autosnelweg niet. Tot slot claimt een autosnelweg aanzienlijk meer ruimtebeslag dan de autowegvarianten. Hiervan is kennis genomen. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt een besluit. In de Trajectnota/MER zal gebruik worden gemaakt van de ervaringen met vergelijkbare autowegen elders in Nederland.

Volgnummer: 23 Kenmerk: Gedateerd: 14-3-02	Afzender: A.I. Bouma Spaarlan 1 8821 MG KIMSWERD
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In de startnotitie wordt niet ingegaan op de afsluitingen aan de noordkant van Zurich en de overgangen 't Strand en Dijksterburen. Zurich komt hierdoor geïsoleerd te liggen van het oostelijk achterland, wat betreft lokaal vracht- en landbouwverkeer. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk consequenties voor bushalte, SRV- wagen, vuilnisauto, mechanisatiebedrijf, en de bereikbaarheid van alarmdiensten. Mogelijke oplossing vergroting tunnel bij Zurich. 2. Ter compensatie voor het vervallen van de overgangen voor voetgangers en fietsers, zou de verbinding tussen Zurich en Kimsward -bestaande pad tussen Kleinhuiserweg en hoek Riegweg/ de Blokken- gelegen oostelijk langs rijksweg 31, door verharding kunnen worden geoptimaliseerd. Dit aangevuld met de aanleg van een pad vanaf Dijksterburen, langs de oude molen De Eendracht, naar de Dijksterbuurtserlaan, zou tevens een opsteker zijn op het gebied van recreatie en toerisme. 3. Autosnelweg wordt niet in overweging genomen worden, omdat dit alternatief te kostbaar zou zijn en te veel ruimte zou opslokken. Deze motivatie is erg kort door de bocht en niet geheel juist; er zijn meerdere argumenten aan te voeren om het gehele tracé tot en met Midlum om te bouwen tot autosnelweg. - Het Tracé is een stukje 'missing link' tussen de snelwegen A31 en A7 in de verbinding Leeuwarden - Afsluitdijk, niet te vergelijken met de genoemde autoweg bij Drachten. - In het verleden is het altijd de bedoeling geweest om gehele traject Zurich- Leeuwarden om te bouwen tot autosnelweg; de ruimte is er dus wel degelijk - Hoewel het huidige verkeersaanbod momenteel niet meteen een autosnelweg rechtvaardigt, moet de toekomst niet uit het oog verloren worden, daar waar het gaat om gestage toename veerbootpassagiers naar Waddeneilanden, consequenties van de op handen zijnde veerbootterminal naar de Willemskade in Harlingen en uitbreiding van Harlinger haven en industrieterreinen.	De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Verkeersveiligheid van weggebruikers in het gebied en bereikbaarheid van bedrijven, woningen en percelen voor vrachtwagens is onderdeel van deze analyse. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Suggestie van de inspreker wordt bij de verdere uitwerking meegenomen. Van genoemde argumenten is kennis genomen. In de startnotitie is aangegeven dat deze studie een verkeersveiligheidsprobleem gaat oplossen. En niet een (verwacht) bereikbaarheidsprobleem. Vanuit dat oogpunt is er geen primaire behoefte aan capaciteitsuitbreiding. Op basis een verkennende studie naar mogelijke oplossingen voor deze verkeersveiligheidsproblematiek is inzicht verkregen in de kosteneffectiviteit van mogelijke maatregelen. De genoemde studie duidelijk gemaakt dat een ombouw naar een autosnelweg geen kosteneffectieve maatregel is. De ombouw naar een 2x1 autoweg lijkt het meest kosteneffectief. Ook rechtvaardigt de huidige en de verwachte intensiteit (rekening houden met genoemde ontwikkeling) de ombouw naar een autosnelweg niet. Ook claimt een autosnelweg aanzienlijk meer ruimtebeslag dan de autowegvarianten. Daarmee wordt bedoeld dat onnodige aantasting van het bestaande landschap en bijbehorende milieuaspecten zal plaatsvinden. In de Trajectnota/MER zal worden onderzocht welke economische effecten van de diverse alternatieven te verwachten zijn.

- Een autosnelweg zou mooie impuls zijn voor Westergozone; bedoeld om regionale economische achterstand in te lopen
- Vanuit provinciaal oogpunt is een volledige autosnelwegverbinding Randstad - Leeuwarden economisch gezien van vitaal belang.
- Als autoweg blijft heeft doorgaand verkeer nog steeds met snelheidsverandering te maken, wat niet wenselijk is uit het oogpunt van veiligheid; de aanleiding van de startnotitie.
- Als veiligheid het belangrijkste aspect is in deze kwestie, kan geld geen probleem zijn. In het verleden zijn meerdere malen voor dit project gereserveerde gelden naar andere projecten gegaan, dan is het nu zeker mogelijk dat het eens andersom gaat. Desnoods zijn er altijd nog de aan het noorden beloofde Langman-gelden.

Volgnummer: 24		Afzender: Dorpsbelang Pingjum N. Giliam Nesserlaan 2 8749 TC PINGJUM	
Kenmerk:			
Gedateerd: 14-3-02			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Indien er bij Zurich geen op- en afrit komt, worden problemen voorzien op de wegen in en rond het dorp Pingjum, m.n. vanwege het vrachtverkeer voor de firma Kieftenburg. Zij worden genoodzaakt om via Witmarsum te rijden, wat vooral op de Mulierlaan, tussen Pingjum en Witmarsum voor levensgevaarlijke situaties kan leiden, vooral voor fietsverkeer en schoolgaande kinderen.		Hiervan is kennis genomen. De suggesties van de inspreker worden meegenomen in de verdere uitwerking van de alternatieven.	
2. Als de overgang bij de Strandweg wordt gesloten zitten de daar gelegen akkerbouwbedrijven óp slot', omdat er praktisch geen vrachtverkeer mogelijk is over de smalle Strandweg. Mogelijke oplossing; verbreding van de weg.		Hiervan is kennis genomen.. De effecten van het afsluiten van oversteken en kruisingen vormen een belangrijk onderdeel van de Trajectnota/MER. Verkeersveiligheid van weggebruikers in het gebied en bereikbaarheid van bedrijven, woningen en percelen voor vrachtwagens is onderdeel van deze analyse. De suggesties van de inspreker worden meegenomen in de verdere uitwerking van de alternatieven.	

Volgnummer: 25 Kenmerk: Gedateerd: 14-3-02	Afzender: J. v.d. Kooi Stinsenwei 25 8571 RH HARICH
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Inspreker is het niet helemaal eens dat het een onveilige weg betreft: - helaas zijn er bij één ongeval toevallig meerdere personen omgekomen; - tussen 1990-2000 redelijk vaak traject gereden; 7 minuten vaart minderen tussen twee snelwegen is niet leuk, maar waar praten we over? Vele weggebruikers lijken er wel problemen mee te hebben, je moet dus attent zijn op onverantwoorde inhaalmanoeuvres; - tijdelijke maatregelen: snelheidsbeperkingen en inhaalbeperkingen zijn al hele verbetering; - te gek voor woorden dat vanwege het steeds a-socialer wordende rijgedrag 10 miljoen Euro uitgetrokken moet worden voor een stuk weg van 10 km. N.a.v. plannen 4-baans weg heeft inspreker hierop al jaren geleden bij B&W gereageerd. 2. Kennelijk is het niet bedoeling dat er naar niet genoemde alternatieven wordt gekeken, inspreker wil toch suggesties naar voren brengen: a. niet alleen in Friesland maar ook in Groningen en Drenthe zijn diverse, tamelijk smalle 2-baanswegen met onverharde berm, een toch wel verkeersonveilige situatie b. komend vanuit Harlingen en rijdend op de parallelweg is het niet eenvoudig om (links) rechts in te voegen naar Zurich. Vergroting van het kruispunt met meer ruimte voor afslaand en invoegend verkeer zou de doorstroming kunnen bevorderen (zie schets). Gevraagd wordt of het mogelijk is om het verkeer op de parallelweg rechtdoor te laten rijden en voorbij het tankstation in te laten voegen, met de mogelijkheid om ook het tankstation vanaf die weg te bereiken. c. Invoegen voor de brug, komend vanaf de lager gelegen oprit vanuit Harlingen wordt bemoeilijkt doordat de begroeiing het zicht belemmert op het doorgaande verkeer dat voorrang heeft. 3. Alternatief 2x1 autoweg, zoals tussen Emmeloord en Ens is een goed en veilig alternatief. Betreurd wordt echter dat dergelijk alternatief nodig is, omdat steeds meer automobilisten lak hebben aan verkeersregels.	Niet eens met deze constatering: er vielen in zes jaar 19 doden en 27 gewonden en daarmee is deze weg een van de onveiligste in Nederland. In de Trajectnota/MER wordt het probleem verder uitgediept en wordt aangegeven in welke mate de alternatieven de verkeersveiligheid verbeteren. In deze beschouwing wordt ook gekeken of de bestaande 80kmh en inhaalverbod voldoende oplossend vermogen hebben. Daarnaast geeft de Trajectnota/MER inzicht in de voor- en nadelen van de te onderzoeken alternatieven integraal onderzocht. Het bevoegd gezag – de ministers van V&W en VROM – neemt op basis hiervan een besluit. Hiervan is kennis genomen. De suggesties van de inspreker worden meegenomen in de verdere uitwerking van de alternatieven. Hiervan is kennis genomen. In aanvulling hierop leidt een Duurzaam Veilige inrichting van de weg 'automatisch' tot een beter gedrag op de weg en is handhaving door de politie minder vaak nodig. Het is echter niet uit te sluiten dat er automobilisten zullen zijn zich niet aan de verkeersregels houden.