

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Reconstructie N31 Zurich - Harlingen

16 september 2003

1227-97

ISBN 90-421-1225-5
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

1. INLEIDING

De directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat wil Rijksweg 31 (N31) tussen Zurich en Harlingen aanpassen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Voor een besluit op grond van de Tracéwet wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Bij brief van 27 juni 2003¹ heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat mede namens het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 26 juni 2003 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁴, zoals vastgesteld op 1 juli 2002;
- op eventuele onjuistheden⁵;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁶.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit – in dit geval het tracébesluit.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁷, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.10

⁷ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. Er ligt een heldere probleemomschrijving en duidelijk omschreven alternatieven. Er is een uitstekende analyse van de verkeersveiligheid gegeven. Ook de effecten op het onderliggend wegennet zijn helder geformuleerd. Het MER is een overzichtelijk document met een heldere structuur.

3. AANDACHTSPUNTEN

3.1 Verminderde bereikbaarheid Zurich

Het MER maakt duidelijk dat, na aanpassing van het traject Zurich – Harlingen en de opheffing van kruisingen, de bereikbaarheid van Zurich voor hulpdiensten, hoog landbouwverkeer en rijdende winkelvoorzieningen afneemt.

Het vermeldt dat deze verminderde bereikbaarheid kan worden gecompenseerd door een nieuwe tunnel of een nieuw viaduct ten zuiden van Zurich aan te leggen. Als zo'n tunnel of viaduct wenselijk wordt geacht, zo stelt het MER, dan zal die in de OTB-fase moeten worden uitgewerkt. Het MER bevat geen varianten voor zo'n tunnel of viaduct; evenmin vermeldt het de milieueffecten van zulke varianten. Omdat vlakbij een poldertje ligt met zilt grasland (al markant aanwezig op historische kaarten) en omdat Zurich op een terp ligt, is de kans op schade aan natuur en milieu niet alleen theoretisch.

De Commissie heeft overwogen dat de noodzaak van zo'n tunnel of viaduct ter discussie staat⁸. De mogelijke extra milieueffecten hebben geen invloed op de vergelijking van het 2x1-, het 2x2- en het meest milieuvriendelijke alternatief.

De Commissie adviseert om in de vervolg-besluitvorming (OTB-fase) bij afwegingen over wenselijkheid en vormgeving van een tunnel- of viaductoplossing:

- na te gaan of deze het beste ter vervanging van, dan wel in aanvulling op het huidige tunneltje kan functioneren;
- de gevolgen na te gaan voor het gebruik van, en de verkeersveiligheid op, het onderliggende wegennet in en om Zurich;
- de effecten te betrekken op de grondwaterstroming en de eventuele gevolgen van grondwaterstromingsveranderingen voor de natuur en natuurontwikkelingsmogelijkheden (vooral bij een nieuwe tunnel);
- de effecten te betrekken op het landschapsbeeld (vooral bij een viaduct);
- de effecten te betrekken op de bodem en mogelijke archeologische resten (bij beide).

⁸ Veel insprekers dringen aan op compensatie van de verminderde bereikbaarheid van Zurich. De Commissie heeft van het Directoraat-Generaal Personenvervoer en van de regionale directie van Rijkswaterstaat begrepen dat er gesprekken met “de regio” komen om te bespreken of een nieuwe tunnel of viaduct werkelijk nodig en haalbaar is, en welke oplossing de voorkeur verdient, ook op grond van milieuoverwegingen..

3.2 2x2-alternatief en de traverse Harlingen

Het MER vermeldt de mogelijkheid van een latere ombouw van de 2x1-traverse dóór Harlingen tot 2x2. Een uitwerking van deze mogelijkheid valt echter buiten het bestek van deze studie. Dit betekent dat bij de keuze van een 2x2-alternatief voor het traject Zurich – Harlingen een overgang van 2x2 naar 2x1 in het zuiden van Harlingen komt te liggen.

De Commissie adviseert om, als er een voorkeur bestaat voor een 2x2-alternatief voor Zurich – Harlingen, bij de verdere besluitvorming aandacht te besteden aan de veiligheid en de vormgeving van de overgang van 2x2 (tussen Zurich en Harlingen) naar 2x1 (op de traverse Harlingen).