

1279-2
36

Startnotitie Rijksweg 31 Leeuwarden



P 1279-02



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat



**Startnotitie
Rijksweg 31
Leeuwarden**

**Voorstel
onderzoeksmethode
en te
onderzoeken
alternatieven
en effecten.**

Leeuwarden, 19 augustus 2002

Inhoud startnotitie

1. <i>Waarom deze studie en doel van de Startnotitie</i>	7	5. <i>Studiegebied en effecten van oplossingen</i>	28
1.1 Aanleiding	7	5.1 Uitgangspunten	28
1.2 Rolverdeling en procedure in kort bestek	7	5.2 Plan- en studiegebied	28
1.3 De functie van de Startnotitie	8	5.3 Te beschrijven effecten	29
1.4 Relatie met andere projecten en studie	9	6. <i>Procedure en planproces</i>	32
1.5 Leeswijzer	10	6.1 De tracéwet en afstemming met ander regelingen	32
2. <i>Beleidskader en uitgangspunten</i>	11	6.2 Stappen in de procedure	32
2.1 Verstedelijking	11	6.3 Hoe kunt u reageren?	35
2.2 Verbinding	14	<i>Verklarende woordenlijst</i>	36
2.3 Bereikbaarheid	15		
2.4 Woon en leefmilieu & natuur en landschap	17		
3. <i>Probleem- en doelstelling</i>	19		
3.1 Probleemstelling	19		
3.2 Doelstelling	19		
4. <i>Referentie-situatie en mogelijke oplossing</i>	20		
4.1 Referentie-situatie	20		
4.2 mogelijke oplossing	22		
4.2.1 Oplossingen gebaseerd op benutting of optimalisatie van het huidige tracé (80km/uur, gelijkvloerse kruisingen)	22		
4.2.2 Tracés met een specifiek doel	23		
4.2.3 Oplossingen op basis van nieuw tracé (100km/uur, ongelijkvloerse kruisingen)	24		
4.3 Overzicht alternatieven	27		

Waarom deze studie en doel van de startnotitie

1.1 Aanleiding

Rijksweg 31 (N31) bij Leeuwarden is om een aantal redenen een weg die door de huidige ligging en inrichting tot knelpunten leidt. Naast de verslechterende bereikbaarheid van Leeuwarden staat de huidige N31 verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad en de regio in de weg.

De ministeries van Verkeer & Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) hebben samen met Provincie Fryslân en de Gemeente Leeuwarden deze problematiek onderkend. De oplossingen die in deze planstudie worden onderzocht moeten leiden tot:

- Ruimte voor de verstedelijking van Leeuwarden; ontwikkelingsmogelijkheden van nieuwe woon-werkgebieden;
- Een goede doorgaande verbinding; bereikbaarheid van de noordelijke economische kernzone (de Westergozone);
- Blijvende bereikbaarheid van Leeuwarden; voldoende capaciteit en goede verdeling van het verkeer.

Medio 2001 zijn er afspraken gemaakt voor het starten van de planstudie. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de financiering van de mogelijke aanleg van de eerste fase van de N31 om Leeuwarden, waarbij de regio een aanzienlijk deel van deze lasten voor haar rekening neemt. Provincie Fryslân en Gemeente Leeuwarden geven daarmee het belang van deze weg aan voor de ontwikkeling van regio en provincie.

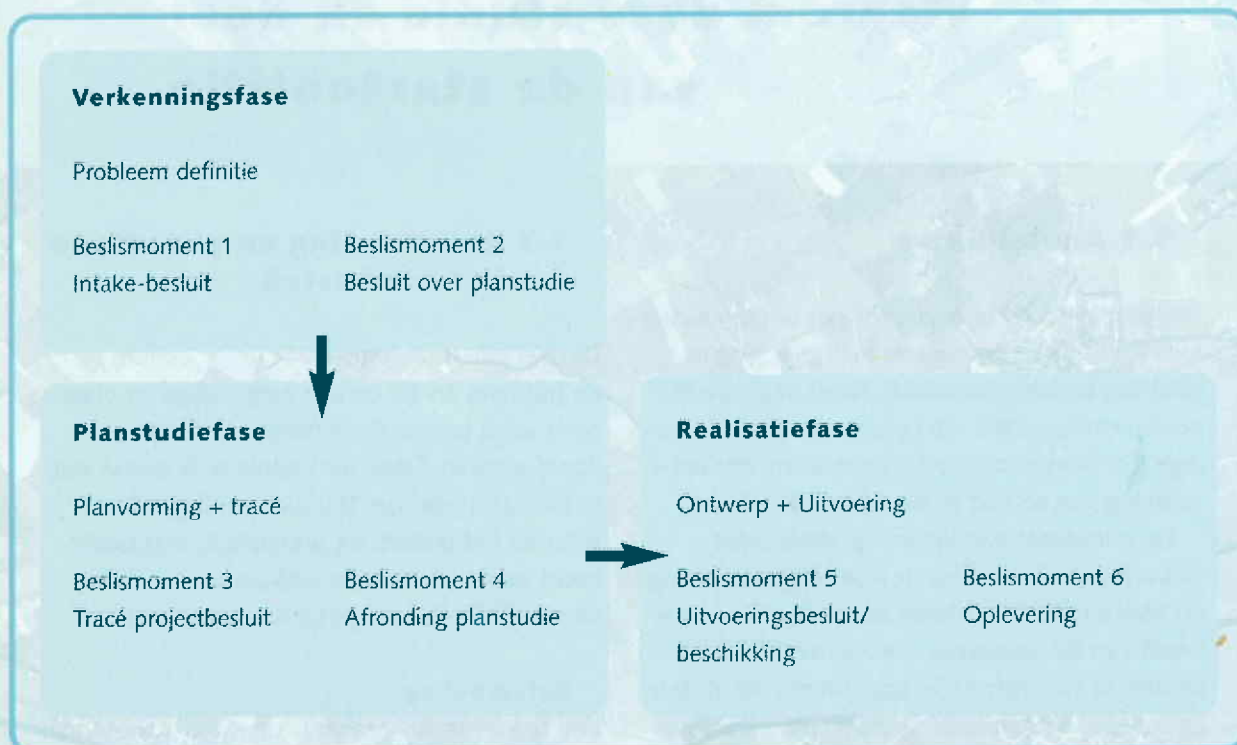
1.2 Rolverdeling en procedure in kort bestek

Deze studie is onderdeel van de procedure van de tracéwet en zal op een zorgvuldige en objectieve wijze binnen de wettelijke kaders uitgevoerd worden. Deze startnotitie is de eerste stap in de planstudiefase. De Startnotitie geeft aan waarom het onderzoek plaatsvindt, wat onderzocht zal worden en op welke aspecten de verschillende oplossingen worden getoetst.

Rolverdeling

Om te komen tot een structurele verbetering van Rijksweg 31 is een zorgvuldige afweging van mogelijke oplossingen noodzakelijk. Het gaat om een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. Daarom wordt de procedure van de Tracéwet (zie figuur 1) gevolgd, waarin onder meer een planstudie wordt uitgevoerd. De Minister van V&W neemt uiteindelijk samen met de Minister van VROM een besluit over de eventuele aanpassing van Rijksweg 31. Deze ministers hebben in de procedure de rol van bevoegd gezag.

Met de Minister van Verkeer en Waterstaat is afgesproken dat de regio, Provincie Fryslân en de Gemeente Leeuwarden, het voortouw neemt bij deze planstudie. De regierol ligt bij de Gemeente Leeuwarden. De regionale directie Noord Nederland van Rijkswaterstaat is officieel de initiatiefnemer van de uit te voeren planstudie. De ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM zijn bevoegd gezag en zullen in opdracht van de Ministers er op toezien dat de gevolgde procedure en de resultaten voldoen aan de wettelijk gestelde eisen.



Figuur 1: fasen en beslismomenten in de Tracéwet

Planstudie procedure

De totale planstudie bestaat uit drie stappen met drie rapporten en op ieder van deze rapporten zijn inspraak- of beroepsmogelijkheden. Dit is schematisch weergegeven in figuur 2.

In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de Tracéwet en de te volgen procedure.

1.3 De functie van de Startnotitie

De ministers stellen vast welke informatie nodig is om tot een zorgvuldig besluit te komen. Deze startnotitie is het voorstel voor de wijze waarop de regio de planstudie wil gaan uitvoeren. Het is ook een uitnodiging aan alle belangstellenden en betrokkenen om hierover mee te denken en zo nodig een reactie te geven. Op basis van deze startnotitie en de inspraak hierop stellen de ministers de richtlijnen voor de trajectnota/MER (de tweede stap in de planstu-

diefase) vast. De richtlijnen geven in feite de inhoudsopgave van de trajectnota/MER aan.

De eerste ronde van inspraak, overleg en advisering begint direct na de publicatie van de startnotitie en duurt vier weken. In deze ronde

Start-notitiefase	Startnotitie Inspraak/advies Richtlijnen
Trajectnota/MER-fase	Trajectnota/MER Inspraak/advies
(Ontwerp-) Tracé-besluitfase	Standpunt Ontwerp-tracébesluit Inspraak Tracébesluit Beroep

Figuur 2: schematische weergave planstudiefase

kunt u aangeven welke onderwerpen volgens u onderzocht moeten worden voor de trajectnota/MER. In deze ronde gaat het dus nog niet over de vraag welk tracébesluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Dat is pas aan de orde in de inspraakronde na afronding van de trajectnota/MER.

Inspraakreacties moeten binnen vier weken schriftelijk worden ingediend. In hoofdstuk 6 staat omschreven hoe en waar dat moet.

Tijdens de inspraaktermijn zal een aantal inspraakavonden georganiseerd worden om de inhoud van de startnotitie en het verloop van de verdere procedure toe te lichten. Plaats en tijdstip van deze bijeenkomsten zijn vermeld in de advertentie met de bekendmaking van deze startnotitie.

1.4 Relatie met andere projecten en studies

De huidige N31 ligt binnen het toekomstige verstedelijkingsgebied van Leeuwarden.

De belangrijkste relaties tussen de planstudie

N31 om Leeuwarden en andere projecten liggen derhalve bij de uitbreidingsgebieden ten zuidwesten van Leeuwarden. De plannen voor woon- en werkgebied Leeuwarden Zuid, Bedrijfsgebied Newtonpark en de toekomstige uitbreidingen Zvettepark, Terminal en Bussinesspark hebben daarom een directe relatie met deze planstudie. In de planstudie zal ook de relatie met de MER-studies van Leeuwarden Zuid (reeds afgerond) en van de Noord-Westtangent (nog in ontwikkeling) onderzocht worden.

Aan deze startnotitie zijn meerdere verkennende studies voorafgegaan. De resultaten hiervan zijn gebundeld in de Verkenningsbundel Rijksweg 31 Leeuwarden (2001). Deze verkenningenstudie is uitgevoerd om te kunnen beoordelen of zich op Rijksweg 31 om Leeuwarden daadwerkelijk knelpunten voor (gaan) doen, of er een oplossing mogelijk is en of er zicht op financiering is. Al deze vragen zijn positief beantwoord. Om die reden is de planstudie opgestart. Deze resultaten vormen voor een belangrijk deel de informatieve basis van deze startnotitie.



1.5 Leeswijzer

Deze startnotitie is verder als volgt opgebouwd:

- **Hoofdstuk 2** gaat over het kader en de uitgangspunten voor de planstudie. Hierin worden de relevante hoofdlijnen van het overheidsbeleid geschetst en vertaald naar provinciaal en gemeentelijk beleid. De eruit voortkomende knelpunten worden vermeld.
- **Hoofdstuk 3** omschrijft op de probleemstelling en de doelstelling van de planstudie.

- Effecten in verband met verkeer en vervoer;
- Effecten in verband met de ruimtelijk-economische ontwikkeling;
- Economische effecten
- Effecten op het woon- en leefmilieu;
- Effecten op bodem en water;
- Effecten op de levende natuur;
- Effecten op het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie;
- Effecten op duurzaamheid.



- **Hoofdstuk 4** beschrijft de gebieden waarbinnen naar oplossingen kan worden gezocht. Binnen dit gebied wordt een aantal mogelijke oplossingen (alternatieven) gepresenteerd. In dit hoofdstuk wordt daarnaast ingegaan op de manier waarop de referentiesituatie in beeld zal worden gebracht.
- **Hoofdstuk 5** betreft het voorstel voor de beschrijving van de effecten van de te onderzoeken oplossingen. Het gaat globaal om:

Daarnaast wordt in dit hoofdstuk een korte karakteristiek van het plangebied en het studiegebied gegeven.

- **Hoofdstuk 6** bevat een overzicht van de procedure van de Tracéwet, met de te volgen stappen en de planning ervan in de tijd. Ook andere aspecten van het planproces komen aan de orde.

Aan het einde van de startnotitie is een verklarende woordenlijst opgenomen.

Beleidskader en uitgangspunten

In de opgave waar de regio voor staat zijn drie thema's te onderscheiden:

- **Het realiseren van de verstedelijkingsopgave;**
- **Goede verbindingen tussen de economische kernzones;**
- **Blijvende bereikbaarheid van de stad Leeuwarden.**

De Gemeente Leeuwarden, Provincie Fryslân en de overige overheden die onderdeel uitmaken van de Westergozone hebben het initiatief genomen om deze opgave te realiseren. Eén van de knelpunten die op alle thema's invloed heeft is de huidige Rijksweg 31.

In dit hoofdstuk is per thema aangegeven wat het beleid is, wat de huidige situatie is en welke ontwikkelingen tot 2020 zijn voorzien. Daarbij is aangegeven waar het knelpunt van de Rijksweg 31 en de opgave voor Leeuwarden en de regio uit bestaat. Dit is ook gedaan voor het aspect woon- en leefmilieu en landschap & natuur.

2.1 Verstedelijking

beleid

In het Noorden is in de ruimtelijk-economische visie "Kompass voor het Noorden" afgesproken dat de vier grote steden prioriteit hebben.

In Groningen, Assen, Emmen en Leeuwarden ligt, mede op basis van deze visie, de grote verstedelijkingsopgave voor het noorden. Deze steden moeten gezamenlijk de ontwikkeling in het noorden dragen. Achtergrond van het verstedelijken bij de bestaande steden, en niet verspreid bij kleinere kernen, is om daarmee bestaande natuur- en landschapswaarden zoveel mogelijk te behouden.

De verstedelijkingsopgave is door het Rijk vertaald in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Voor deze studie is het kabinetsstandpunt over de vijfde nota (PKB Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening deel 3) dan ook uitgangspunt.



In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening heeft het Rijk in ruimtelijk-economisch en sociaal opzicht een belangrijke functie toegekend aan Leeuwarden. Als tweede hoofdstad van het Noorden zal Leeuwarden financieel-economisch en ruimtelijk-instrumenteel op gelijke voet worden behandeld als de hoofdsteden in het natio-

Voorbeelden hiervan zijn het Streekplan 2004 en de Stadsvisie Leeuwarden. Concrete afspraken over de verstedelijking zijn recentelijk met het Rijk vastgelegd in de intentieovereenkomst "Verstedelijking Fryslân en Leeuwarden". Ook in het huidige streekplan is reeds een verstedelijkingsopgave voor Leeuwarden opgenomen.



naal stedelijk netwerk Groningen-Assen. In de Vijfde Nota is voor Friesland aan de twee economische kernzones, de Westergozone (inclusief Leeuwarden) en de A7-zone (Sneek – Heerenveen – Drachten), de regionale netwerkstatus toegekend. Voortvloeiend uit deze status van Leeuwarden en in samenhang met het Grote Stedenbeleid ligt er een aanzienlijke verstedelijkingsopgave voor de stad.

In zowel het provinciaal- als het gemeentelijk beleid zal deze status verder worden uitgewerkt.

huidige situatie

In relatie tot het aantal inwoners (circa 90.000) is de werkgelegenheid in Leeuwarden groot. Het aantal banen groeit op dit moment sterk en heeft zich ontwikkeld tot circa 53.000 arbeidsplaatsen in het jaar 2000. Daarmee is de werkgelegenheid in Leeuwarden groter dan in de gemeenten Sneek, Heerenveen en Drachten samen.

De werkloosheid is in de afgelopen jaren sterk gedaald maar is nog steeds relatief hoog met 13%.

Meer dan de helft van de banen in Leeuwarden wordt momenteel vervuld door mensen die buiten de stad wonen. Eén van de redenen waarom deze mensen niet in Leeuwarden gaan wonen is het beperkte aanbod van woningen in het hogere marktsegment. Meer draagkrachtige mensen die in Leeuwarden werken vestigen zich mede daardoor in de omgeving van Leeuwarden. Op termijn zal dit ertoe leiden dat er minder geïnvesteerd kan worden in belangrijke voorzieningen zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur. Deze zouden daardoor mogelijk geheel of gedeeltelijk kunnen verdwijnen.

door nieuwe uitleggebieden te realiseren, maar ook door in de stad nieuwe woningen aan te bieden. Dit is vastgesteld in de provinciale beleidsnota "Wenjen in Fryslân".

De grootschalige uitbreiding van Leeuwarden is voorzien aan de zuid-west kant van de stad. Dit sluit goed aan op de richting waarin de economische dynamiek zich elders ontwikkelt (A7- en Westergozone). Grootschalige stedelijke uitbreiding is aan de noord- en oostkant van de stad niet aan de orde. Deze kant van de stad wordt gedomineerd door de vliegbasis en door woon-



Leeuwarden wil haar verstedelijkingsopgave zo invullen dat daarmee ook de genoemde sociaal-economische problemen worden opgelost. Dat betekent dat de stad niet alleen moet uitbreiden. Het houdt ook een kwaliteitsslag in voor de gehele stad in de vorm van bijvoorbeeld stedelijke vernieuwing.

ontwikkelingen tot 2020

De opgave die Leeuwarden heeft is het realiseren van circa 8.000 woningen voor 2010. Niet alleen

en recreatiegebieden die omgeven zijn door aantrekkelijke natuur- en landschapswaarden. In het plangebied Zuid is de realisatie van circa 6.000 woningen voorzien voor het midden- en hogere prijssegment en worden hoogwaardige kantoren- en voorzieningenlocaties aangeboden. Ten westen van de stad zal verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen plaatsvinden.

knelpunt Rijksweg 31

Voorwaarde voor de ontwikkeling van Leeuwarden-West en -Zuid is goede bereikbaarheid, goede ontsluiting en een hoogwaardige omgevingskwaliteit. De huidige verbinding Rijksweg 31 voert door het geplande uitbreidingsgebied. De bestaande weg heeft onvoldoende capaciteit om naast haar functie als doorgaande weg ook te functioneren als ontsluitingsweg van de woon- en werkgebieden en als invalsweg voor de stad.

Daarnaast leidt de wijze waarop de huidige N31 door de stad zou gaan lopen tot knelpunten in de stedelijke ontwikkeling. Met name door bijvoorbeeld geluid en trillingen, de aantasting van het leefmilieu en de barrière die in de wijk ontstaat treed kwaliteitsverlies op. Dit zal zich vertalen in hetzij hogere bebouwings-

dichtheden hetzij minder woningen omdat het hoogwaardig te bebouwen oppervlak afneemt. Beide betekenen dat Leeuwarden haar verstedelijkingsopgave niet ten volle kan waarmaken.

2.2 Verbinding

beleid

De Westergozone is aangewezen om zich verder te ontwikkelen als economische kernzone (Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, Langman-akkoord). Provincie Fryslân zal dit beleid vertalen in het Streekplan 2004. Juist omdat de Westergozone al aan de rand van de economische activiteiten van Nederland ligt, is een goede bereikbaarheid essentieel.

Het belang van de N31 is in zowel het landelijke als het provinciale verkeers- en vervoersbeleid



onderkend. In het landelijk verkeer- en vervoer beleid maakt de gehele Rijksweg 31 onderdeel uit van het landelijk hoofdwegennet. De provincie betitelt Rijksweg 31 in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) als een stroomweg-A en een hoofdtransport-as, de hoogste categorie aanduiding die in het PVVP wordt gehanteerd. Rijksweg 31 wordt daarin als een belangrijke drager van het verkeerssysteem gezien. In het gemeentelijk beleid wordt het belang van een goede verbinding genoemd in relatie tot het voorkomen van doorgaand verkeer door de stad. In de verkenningsbundel is geconstateerd dat bij onvoldoende doorstroming langs de stad een deel van het verkeer haar weg zal zoeken via het stedelijke verkeersnetwerk door de stad. In verband met zowel het functioneren van het stedelijk verkeerssysteem als het leefmilieu is dit onwenselijk.

huidige situatie

De huidige inrichting van de N31 van Marssum tot Hemriksein is voornamelijk een tweestrooks weg met gelijkvloerse kruisingen. Dit gedeelte van de N31 heeft een ander snelheidsregime dan de aanvoerende auto(snel)wegen. De route is op dit moment filegevoelig en leidt tot vertragingen in de ochtend- en avondspits.

ontwikkelingen tot 2020

Het is de verwachting dat in de komende 20 jaar het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in de regio sterk toe zal gaan nemen. De gewenste ontwikkelingen in de Westergozone en de A7-zone zullen hiervoor verantwoordelijk zijn. Met de toename van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners zal ook de verkeersintensiteit op de N31 om Leeuwarden sterk toe gaan nemen.

knelpunt Rijksweg 31

De verkenningsbundel concludeert dat de capaciteit van het huidige wegennet op termijn onvoldoende zal zijn bij handhaving van de huidige inrichting van de weg. De doorstroming van en naar de Westergozone zal daarbij verslechteren. Bovendien zal de druk op het onderliggende wegennet, zowel het stedelijk netwerk als het provinciale netwerk, verder toenemen. De vertraging als gevolg van filevorming zal verder toenemen.

2.3 Bereikbaarheid

beleid

Met als vertrekpunt het al eerder genoemde verkeers- en vervoersbeleid van rijk en provincie is onlangs het gemeentelijk beleid (GVVP) geformuleerd. Kern van het beleid is dat automobilititeit onder voorwaarden mogelijk zal worden gemaakt



Figuur 3: schematische weergave hoofdwegennet in en rond Leeuwarden (bron: ontwerp-GVVP, Leeuwarden februari 2002)

en niet geforceerd zal worden beperkt. Om het autoverkeersysteem te kunnen laten functioneren zal een samenhangend geheel van zogenaamde radialen (assen) en tangenten (verbindingen tussen de assen) worden ontwikkeld. Dit is schematisch weergegeven in figuur 3 op pagina 15.

huidige situatie

Voor Leeuwarden blijft de auto van essentieel belang. Een belangrijk deel van het vervoer in en naar de stad vindt per auto plaats. Dit heeft vooral te maken met de centrumfunctie van Leeuwarden gecombineerd met relatief lage dichtheden in de omliggende regio. Daarbij is het openbaarvervoernet buiten de stad relatief grofmazig. Met de nieuwe woongebieden in Leeuwarden Zuid moet onder meer worden tegengegaan dat nog meer mensen op afstand van hun werk gaan wonen.

In het GVVP wordt onder andere geconstateerd dat het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad in de meest brede zin een absolute vereiste is voor het maken van de gewenste

kwaliteitsslag in de stadsuitbreiding en in de bestaande stad. Met alle geplande ontwikkelingen in het kader van de verstedelijking als uitgangspunt is de conclusie dat er diverse grote infrastructurele knelpunten zullen gaan ontstaan op het hoofdwegenet. De bereikbaarheid zal verder onder druk komen te staan. Dit komt enerzijds voort uit de menging van doorgaand, extern en intern (Leeuwarden-Zuid) verkeer op met name de Overijsselseweg en de Hendrik Algraweg (Rijksweg 31). Daarnaast ontbreken er in het gewenste hoofdwegenet nog twee belangrijke schakels: een extra buitenring en een kwalitatief hoogwaardige invalsweg aan de westzijde van de stad. Deze nieuwe westelijke invalsweg zal het FEC-city gebied en de binnenstad rechtstreeks kunnen ontsluiten op het hoofdwegenet.

ontwikkelingen tot 2020

Tot 2020 is een aantal ontwikkelingen in het verkeerssysteem van Leeuwarden noodzakelijk. Relevant in het kader van deze studie zijn het realiseren van een nieuwe Westelijke invalsweg en het aanpakken van de Drachtsterweg.



Daarnaast zal het openbaar vervoersysteem naar verwachting worden uitgebreid met een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding van Werpsterhoek via het stationsgebied naar het Businesspark. Hierbij kan gedacht worden aan een elektrisch aangedreven en elektronisch geleide bus op een vrije busbaan.

knelpunt Rijksweg 31

De huidige Rijksweg 31 vormt een knelpunt voor de bereikbaarheid van Leeuwarden. Dit is met name gelegen in het feit dat de weg in zijn huidige vormgeving voor de drie functies (door- gaand-, extern- en intern verkeer) te weinig capaciteit heeft. Hierdoor kan het huidige tracé de voor het waarborgen van de bereikbaarheid noodzakelijke verdeelfunctie niet vervullen. Daarnaast kunnen de voor Leeuwarden Zuid benodigde aansluitingen niet gerealiseerd worden op de huidige Rijksweg omdat hierop terug- houdend met nieuwe aansluitingen zal worden omgegaan. Met de toename van de verkeersin- tensiteit zal de vertraging ten gevolge van file- vorming toenemen.

2.4 Woon en leefmilieu & Natuur en landschap

beleid

Naast de gewenste ruimtelijk-economische en verkeerskundige ontwikkelingen is de zorg voor een hoogwaardig woon en leefmilieu en het behoud van natuur en landschap nadrukkelijk onderwerp in de voorgenomen planstudie. Het rijksbeleid (Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening) is erop gericht de verstedelijking van het landelijk gebied tegen te gaan. Hiertoe worden de nood- zakelijke uitbreidingen voor wonen en werken geconcentreerd in stedelijke gebieden.

Leeuwarden heeft in dit beleid een verstedelij- kingsopgave gekregen.

huidige situatie

Het landschap weerspiegelt de jonge geschiede- nis van het gebied. Het gebied maakt deel uit van de voormalige Middelzee. De Middelzee is in de 13e en 14e eeuw dichtgeslibd, waarbij geschikte landbouwgronden ontstonden. De voormalige Middelzee is een zeer open gebied met een regelmatige, rechthoekige verkaveling. Aan weerszijden van de voormalige Middelzee liggen de kwelderwallen (Westergo en Oostergo). Deze onderscheiden zich duidelijk door een onregelmatige blokverkaveling, verspreide bebouwing en losse boomgroepen of her en der opgaande beplanting. Ook de dorpen zelf liggen op de kwelderwallen en zijn min of meer in reeksen gerangschikt.

De cultuurhistorische waarde van het gebied dient vooral gezocht te worden in de landschap- pelijke samenhang, waaraan de jonge (occupa- tie)geschiedenis van het gebied nog duidelijk is af te lezen. Of er waardevolle elementen zoals terpen en monumenten in het plangebied aan- wezig zijn zal in de Trajectnota/MER-studie nader worden onderzocht.

In het gebied ligt een aantal dorpen zoals bijvoorbeeld Deinum, Ritsumazijl, Boksum, Jellum/Bears, Goutum en Wirdum. Net als ande- re dorpen in de omgeving liggen deze op of nabij de kwelderwallen van de voormalige Middelzee (Hege Dyk, Brédyk).

Het huidige tracé van de N31 loopt dicht langs een aantal dorpen en heeft daarmee invloed op het woon- en leefmilieu. De Rijksweg 31 geeft daar overlast in de vorm van geluid, luchtkwaliteit, trillingen en barrièrewerking.



Het gebied wordt gekarakteriseerd als landbouwgebied. Ook heeft het gebied onder meer recreatieve waarde als uitloophoek voor Leeuwarden. Er komen verschillende toeristische routes in voor:

- recreatieve fietsroutes;
- vaarroute (Middelzeeroute);
- schaatsroute (Zwette is onderdeel van de route van de elfstedentocht).

In het gebied komen voor zover bekend geen bijzondere plantensoorten en vegetaties voor. Dit hangt grotendeels samen met het agrarisch gebruik van de graslanden en het ontbreken van andere terreintypen. Het gebied is vooral van belang als broedgebied voor weidevogels. Er broeden naar verwachting twee Rode Lijstsoorten (een lijst waarin de in Nederland beschermde diersoorten zijn opgenomen): de Grutto en de Tureluur.

Afgezien van weidevogels komen er in het gebied voor zover bekend weinig bijzondere of beschermde dieren voor. Alleen de Bittervoorn en jagende vleermuizen zijn mogelijk aanwezig.

Ontwikkelingen tot 2020

De komende jaren zal Leeuwarden in het kader van haar verstedelijkingsopgave moeten uitbreiden. Een gedeelte van het huidige buitengebied zal tot hoogwaardig stedelijk gebied worden getransformeerd. In samenhang met de geplande infrastructurele aanpassingen is het streven logische contouren voor het stedelijk gebied te creëren. Daarbij zal veel aandacht besteed worden aan een goede inpassing in het landschap. Momenteel wordt binnen de stadsregio Leeuwarden gewerkt aan de opstelling van een Landschapsonwikkelingsplan. Hierin komt ook de inpassing van de N31 in het landschap aan de orde.

De aanpassingen aan de infrastructuur geven de mogelijkheid de huidige overlast van geluid, die zonder maatregelen alleen maar verder toe zal nemen, door middel van voorzieningen te beperken.



Probleem- en doelstelling

3.1 Probleemstelling

In het geschetste beleidskader staan de verstedelijkingsopgave voor Leeuwarden en de ontwikkeling van de twee economische kernzones in Fryslân, Westergozone en A7-zone, centraal. De concrete knelpunten bij de realisering van deze opgave zijn in drie thema's gebundeld; ruimte voor verstedelijking, een goede verbinding en blijvende bereikbaarheid.

De probleemstelling voor deze planstudie is daarmee als volgt samengevat:

Door de huidige ligging en inrichting van de Rijksweg 31 bij Leeuwarden vormt deze een knelpunt voor de volgende aspecten:

- De noodzakelijke verstedelijkingsopgave van de stad kan niet worden gerealiseerd omdat: de capaciteit van de huidige N31 te laag zal zijn, met het toestaan van noodzakelijke aansluitingen voor Leeuwarden-Zuid op een Rijksweg terughoudend zal worden omgegaan, en de weg nadelige gevolgen heeft voor het woon- en leefmilieu in het woon-werkgebied Leeuwarden-Zuid;
- De huidige N31 bij Leeuwarden is door haar ligging en inrichting als doorgaande verbinding onvoldoende om de economische opgave en ambities van de economische kernzones in Friesland te ondersteunen;
- De bereikbaarheid van de stad Leeuwarden in de nabije toekomst is onvoldoende door de capaciteit en de ligging van de huidige N31 en het ontbreken van een verdeling van het externe verkeer over de invalswegen van Leeuwarden.



3.2 Doelstelling

Om te komen tot een structurele verbetering van Rijksweg 31 is een zorgvuldige afweging van mogelijke oplossingen noodzakelijk.

De planstudie beoogt duidelijkheid te geven in:

- Gesignaleerde knelpunten en problemen;
- Mogelijke oplossingen;
- De effecten van deze oplossingen.

De uiteindelijke doelstelling van het initiatief is als volgt samengevat:

Een tijdige en structurele verbetering aan Rijksweg 31 bij Leeuwarden doorvoeren teneinde:

- Leeuwarden de benodigde ruimte te geven voor haar verstedelijkingsopgave;
- een goede doorgaande verbinding te creëren die ondermeer de Westergozone de noodzakelijke bereikbaarheid geeft;
- de bereikbaarheid van Leeuwarden op termijn te waarborgen.

4

Referentie-situatie en mogelijke oplossingen

In dit hoofdstuk worden een aantal mogelijke oplossingen gepresenteerd die de problematiek zoals die in hoofdstuk 3 is beschreven zouden kunnen oplossen. Daarnaast worden de zoekgebieden beschreven waarbinnen naar oplossingen kan worden gezocht.

Voor de leesbaarheid van deze startnotitie worden de mogelijke oplossingen beschreven in drie clusters:

- Benutting en optimalisatie alternatieven; dit zijn alternatieven waarbij het huidige tracé geheel of grotendeels benut wordt. Uitgangspunt hierbij is een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en gelijkvloerse kruisingen, conform de huidige inrichting van een groot gedeelte van de N31 om Leeuwarden;
- Alternatieven die invulling geven aan een specifiek doel. In de tracé/MER studie heeft de keuze van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief een belangrijke plaats. Tevens wordt in relatie met de 5e nota Ruimtelijke Ordening gezocht naar een alternatief dat zoveel mogelijk aansluit bij de toekomstige rode contour (de begrenzing van het stedelijk gebied).
- Alternatieven op (deels) nieuw tracé; dit zijn alternatieven waarbij oplossingen gezocht worden door aanleg van nieuwe infrastructuur. Uitgangspunt hierbij is een ontwerpsnelheid van 100 km/uur en gelijkvloerse kruisingen, in lijn met de minimale inrichting van de wegen in het landelijk hoofdwegennet.

Bij de te onderzoeken tracés zal in de Tracé/MER-studie tevens onderzoek gedaan worden naar aansluitingen en kruisingen die in de tracés

voorkomen. Doel van het uitvoeren van onderzoek naar deze zogenaamde uitvoeringsvarianten is dat deze punten invloed kunnen hebben op de effecten van tracés. Alle aansluitingen en kruisingen tussen Hemriksein-Wirdum en Marssum worden in deze beschouwing meegenomen.

De geïnventariseerde oplossingen zijn in deze fase niet zeer gedetailleerd uitgezocht, maar op hoofdlijnen bekeken. Vooruitlopend op de beschrijving van de alternatieven zal eerst de referentie-situatie uiteen worden gezet en zal de rol van flankerend (ondersteunend) beleid worden toegelicht.

4.1 Referentie-situatie

De referentie-situatie dient als basis voor het beschrijven en vergelijken van de effecten van de alternatieven zoals deze in hoofdstuk 5 zijn uitgewerkt.

Als referentiesituatie wordt de situatie genomen waarin de N31 op het huidige tracé onderdeel uit blijft maken van het landelijk hoofdwegennet en niet wordt aangepast maar waarin de stedelijke ontwikkelingen wel door zullen gaan. Naast ontwikkelingen die reeds zijn opgenomen in bestemmingsplannen zijn dit ontwikkelingen die op landelijk- en provinciaal niveau in vastgestelde programma's voor wonen en werken zijn meegenomen. Concreet gaat het in ieder geval om de ontwikkelingen:

- Woon-werkgebied Leeuwarden-Zuid met circa 6.000 woningen en 200.000 m² kantoren en voorzieningen (GDV/PDV, voorstadstation, transferium) in Werpsterhoek (ontwikkelingsplan Leeuwarden-Zuid, maart 2001);

- Newtonpark III, IV en V, 90 ha bedrijventerrein (Ontwikkelingsplan Newtonpark, gemeente Leeuwarden januari 2001; Nota bedrijventerreinen Leeuwarden – ontwikkelingskader 2001-2010, gemeente Leeuwarden 2001);
- FEC-city gebied, totaal 5.000 extra arbeidsplaatsen (Kantorenstad in Perspectief - Kantorennota Leeuwarden 2001-2006, gemeente Leeuwarden 2001).

In de planstudie zal de referentiesituatie in 2020 worden onderzocht op de effecten t.a.v. verkeer, leefomgeving, natuur, economie, etcetera ten opzichte van de situatie in 2000. Vervolgens zullen de oplossingsalternatieven op dezelfde effecten worden onderzocht in 2020 en dan vergeleken worden met de referentiesituatie.

In de referentie-situatie en bij de uitwerking van de alternatieven wordt een pakket flankerend beleid meegenomen. Het gaat hierbij om andere dan infrastructurele maatregelen die bij kunnen dragen aan de oplossing van de problemen met het autoverkeer op en rond N31 bij Leeuwarden. In het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Leeuwarden wordt het autogebruik ontmoedigd waar dat mogelijk is. In die gevallen worden andere vervoerswijzen dan de auto bevorderd zoals openbaar vervoer, de fiets en te voet.

Uitgevoerde verkeersstudies (o.a. verkenningsstudie) laten zien dat de auto voor het functioneren van Leeuwarden van essentieel belang blijft. Ook het nationale verkeers- en vervoersbeleid gaat ervan uit dat flankerend beleid slechts een beperkte invloed kan hebben op de keuze uit de verschillende vervoerswijzen.



In de planstudie zal dan ook geen separaat onderzoek plaatsvinden naar het alternatief flankerend beleid. Wel zal bij de referentiesituatie en bij elk te onderzoeken alternatief standaard een pakket aan flankerend beleid worden meegenomen.

4.2 Mogelijke oplossingen

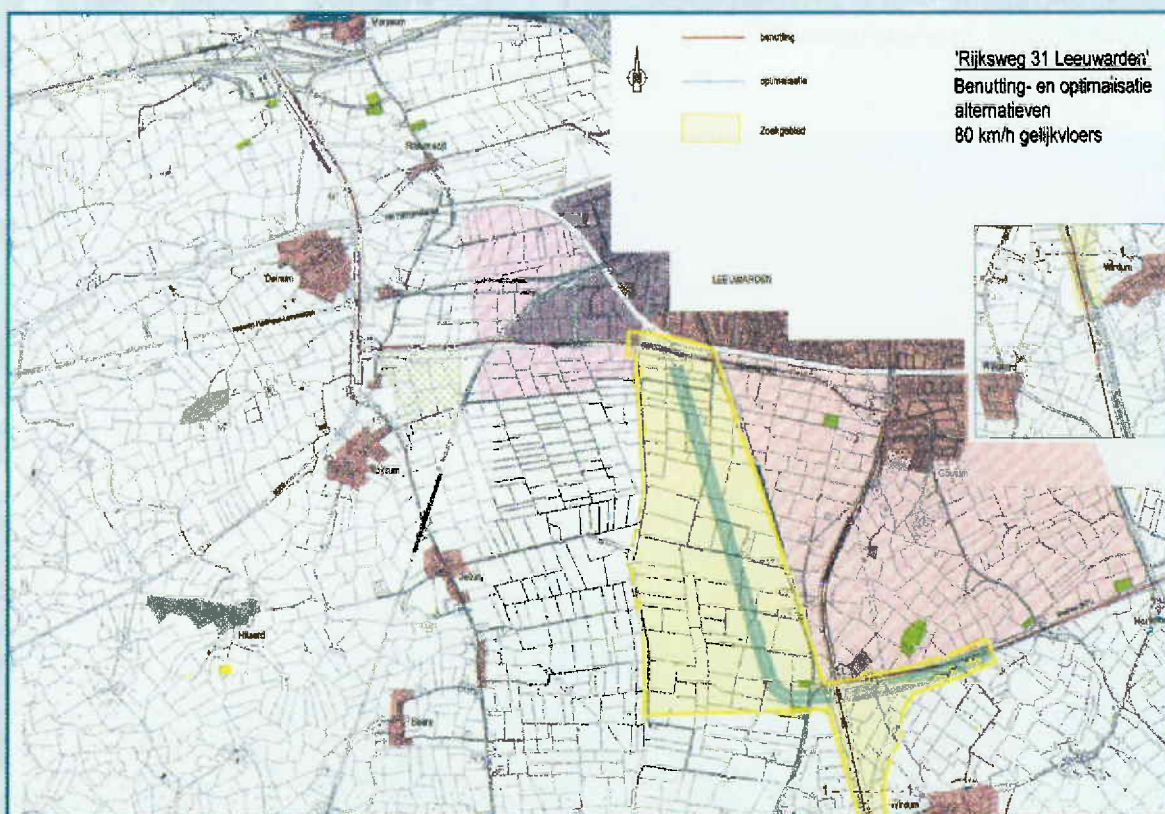
4.2.1 Oplossingen gebaseerd op benutting of optimalisatie van het huidige tracé (80km/uur, gelijkvloerse kruisingen)

In het nationale verkeers- en vervoerbeleid staat benutting van bestaande infrastructuur voorop bij het oplossen van knelpunten op het hoofdwegennet. Aanleg of uitbreiding is pas aan de

orde als benuttingmaatregelen ter plaatse niet mogelijk zijn of onvoldoende oplossing bieden.

In eerste instantie komen bij een betere benutting van bestaande infrastructuur maatregelen in aanmerking als: wisselstroken, spitsstroken, versmalde rijstroken, toeritdosering, rijstrooksignalering, flexibele bewegwijzering, inhaalverboden voor vrachtauto's, 'compact rijden' bij lagere maximumsnelheden, aangepaste werkwijzen voor de uitvoering van regulier onderhoudswerk en van bergingswerk bij ongevallen.

Aangezien alléén deze benuttingmaatregelen voor de N31 om Leeuwarden waarschijnlijk onvoldoende oplossing bieden, zal daarnaast



Figuur 4: zoekgebied benuttings- en optimalisatiealternatief

ook worden gekeken naar het creëren van extra capaciteit door verbetering van kruispunten en eventueel toevoegen van rijstroken.

Voor de N31 worden op basis van het huidige tracé de volgende twee alternatieven onderscheiden:

- Het benuttingsalternatief;
- Het optimalisatiealternatief.

De beide alternatieven gaan uit van een ontwerpssnelheid van 80 km per uur en gelijkvloerse kruisingen. Dit is gelijk aan de huidige inrichting van een groot gedeelte van de weg.

Benuttingsalternatief

Het benuttingsalternatief is een alternatief waarbij het huidige tracé op enkele knelpunten wordt uitgebouwd. Daarbij zal zowel naar een minimale opwaardering als naar een maximale opwaardering onderzoek worden gedaan. Bij minimale opwaardering wordt uitgegaan van vrije afslagen rechtsaf en veelal twee voorsorteerstroken linksaf. De maximale opwaardering tracht de hoofdstromen kruisingsvrij te laten zijn. Hierbij worden fly-overs gemaakt voor grote doorgaande stromen linksafslaand verkeer.

Optimalisatie alternatief

Het optimalisatiealternatief is een alternatief waarbij ten westen van het spoor Leeuwarden-Heerenveen een bypass wordt gecreëerd ter ontlasting van de bestaande rijksweg. Het zoekgebied waarbinnen deze bypass moet liggen is aangegeven in figuur 4 op pagina 22. Indicatief is binnen het zoekgebied een mogelijk tracé aangegeven.

Voorgenomen analyse in de traject-nota/MER

In de Tracé/MER-studie zal onderzocht worden

in hoeverre met het benuttingsalternatief en/of het optimalisatie alternatief de geformuleerde doelstellingen gerealiseerd kunnen worden. Indien deze doelstellingen niet worden gerealiseerd dan zullen deze alternatieven niet verder onderzocht worden op effecten, en spelen derhalve geen rol meer in de eindafweging.

4.2.2 Tracés met een specifiek doel

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het zogenoemde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) vormt een vast onderdeel van een trajectnota/MER. Met het MMA wordt inzichtelijk gemaakt hoe het doel van het voornemen kan worden bereikt met zo min mogelijk schade aan natuur en milieu. Het MMA zal worden samengesteld uit:

- Een keuze van het meest milieuvriendelijke tracé uit de onderzochte alternatieven;
- Een extra inspanning om de inpassing van dit tracé in de omgeving te verbeteren, inclusief verzachtende en compenserende maatregelen.

Het MMA wordt ontwikkeld tijdens de uitvoering van de trajectnota/MER. Het MMA dient reëel en uitvoerbaar te zijn en dient een voldoende oplossing te bieden voor de problematiek van Rijksweg 31 bij Leeuwarden.

Alternatief 'rode contour'

Er zal in de trajectnota/MER worden nagegaan of er een afzonderlijk alternatief 'rode contour' bepaald kan worden. Dit is een alternatief waarbij de infrastructuur een directe relatie heeft met de vast te stellen begrenzing van de toekomstige verstedelijking door middel van een zogenoemde 'rode contour'.

In het nieuwe nationale beleid voor de ruimtelijke ordening (Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening) wordt verstedelijking gebundeld in daarvoor bestemde gebieden. Daartoe zal de bebouwingsgrens van die gebieden planologisch worden begrensd. Dit wordt aangegeven met deze rode contouren. De stedelijke uitbreidingsruimte die met de rode contour wordt bepaald, dient zo gesitueerd te zijn dat de bestaande infrastructuur (weg, spoor en water) zo goed mogelijk wordt benut. Dit moet bijdragen aan een doelmatig, veilig en goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem.

4.2.3 Oplossingen op basis van nieuw tracé (100km/uur, ongelijkvloerse kruisingen)

Naast het onderzoeken van mogelijkheden om de problematiek in het kader van deze startnoti-

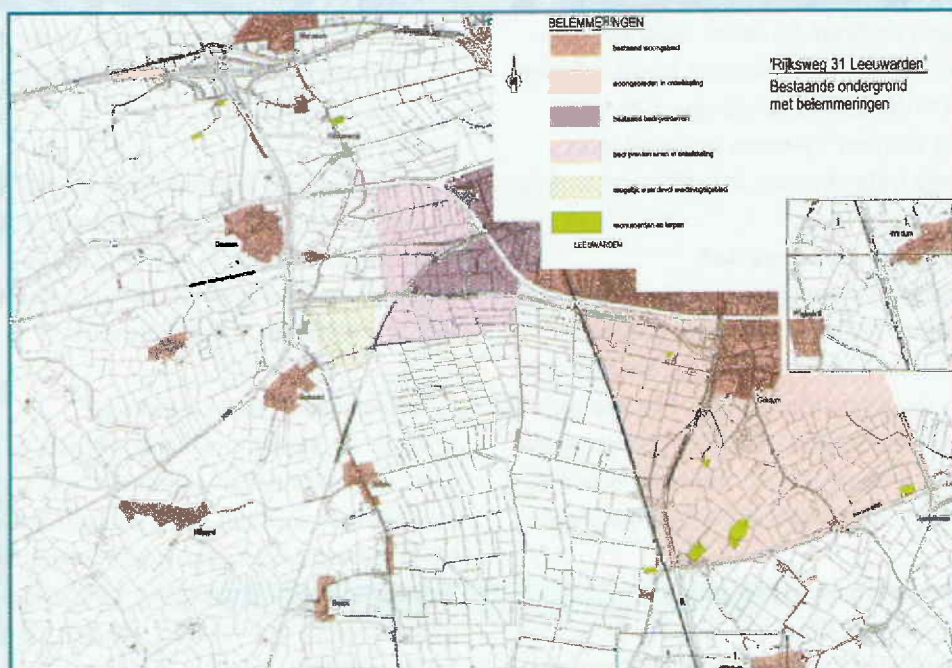
tie op het bestaande tracé op te lossen, is ter voorbereiding op de voorliggende startnotitie een inventarisatie gemaakt van nieuwe tracés. Het gebied waarbinnen deze nieuwe tracés kunnen komen te liggen is het "Zoekgebied Nieuwe Tracés" genoemd.

Bij het bepalen van het zoekgebied is als sturend aspect rekening gehouden met bestaande waarden en bestemmingen in het plangebied:

- woonwijken en woonkernen;
- bedrijventerrein Newtonpark (in ontwikkeling: Newtonpark III, IV en V en deels gerealiseerd: Newtonpark I en II);
- cultuurhistorisch waardevolle elementen en monumenten.

In figuur 5 zijn deze elementen weergegeven.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de ontwikkelingen van het Zwetepark, de Terminal



Figuur 5: bestaande ondergrond met belemmeringen

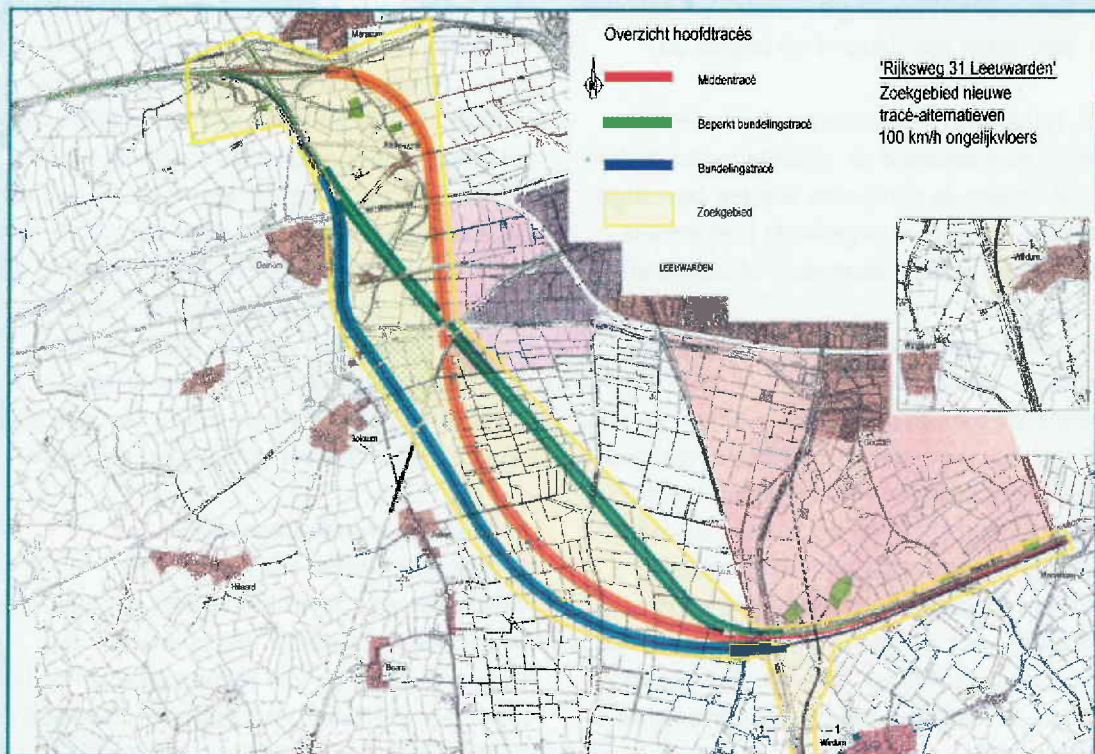
en de proefboerderij van de landbouwuniversiteit 'Nij Bosma Zathe'. Deze onderdelen zijn echter minder "hard" dan de voornoemde zaken.

Om inzichtelijk te maken wat concreet de mogelijkheden zijn binnen het zoekgebied, zijn hierbinnen drie tracés aangegeven die in ieder geval onderzocht zullen worden in de Trajectnota/MER. Deze aangegeven tracélijnen zijn globaal gepositioneerd. Al deze nieuwe tracés zullen worden ingericht als wegen met een ontwerpsnelheid van 100 km per uur en ongelijkvloerse kruisingen. Buiten het zoekgebied worden geen nieuwe tracés onderzocht.

Het "Zoekgebied Nieuwe Tracés" is aangegeven in figuur 6.

Het gebied ten westen van Boksum en Deinum wordt niet meegenomen als zoekgebied om de volgende redenen:

- Tracés in dit gebied hebben geen relatie meer met de rode contour om Leeuwarden;
- De verdeelfunctie van het verkeer met bestemming Leeuwarden is onvoldoende;
- Het tracé sluit niet aan op de in ontwikkeling zijnde NoordWest-tangent bij Leeuwarden waardoor een onlogisch wegennet ontstaat;
- Het tracé doorsnijdt ten opzichte van andere nieuwe tracés een extra groot open gebied en heeft daarmee een bovenmatig grote impact op het landschap;
- Het woon- en leefmilieu en de ontsluiting van het regionale wegennet bij de dorpen Boksum en Deinum zullen sterk verslechteren.



Figuur 6: zoekgebied nieuwe tracés

Het gebied tussen Werpsterhoek en Newtonpark wordt niet meegenomen als zoekgebied voor nieuwe 100 km/uur tracés omdat deze tracés in dit gebied om de volgende redenen afvallen:

- Door de relatief grote boogstralen bij wegen met 100km/uur zullen nieuwe tracés oostelijk van het zoekgebied moeilijk in te passen zijn. Dit omdat reeds bebouwde en/of binnen enkele jaren te bebouwen gebieden van Newtonpark ontzien moeten worden. Ruimte voor uitbreiding wordt anders niet gecreëerd en in enkele gevallen zelfs verkleind;
- De inrichting van tracés in dit gebied zijn veel logischer en beter op te lossen met 80 km/uur en gelijkvloerse kruisingen. Deze mogelijkheden vallen binnen het zoekgebied van het bovengenoemde optimalisatie-alternatief (zie figuur 4 op pagina 22).

In de Tracé/MER-studie zullen deze conclusies worden gecontroleerd en zonodig nader onderbouwd. Indien de conclusies worden bevestigd wordt het hiervoor voorgestelde zoekgebied gehandhaafd en niet aangepast of uitgebreid.

In ieder geval te onderzoeken tracés binnen het zoekgebied

De onderstaande tracés bieden naar alle waarschijnlijkheid Leeuwarden voldoende ruimte om verder te ontwikkelen in zowel Leeuwarden-Zuid als toekomstig bedrijventerrein. Zowel de verbindende functie tussen de economische kernzones en de rest van Nederland en de verdeelfunctie voor de stad worden waarschijnlijk voldoende gefaciliteerd. Ook zijn deze tracés technisch te realiseren (zie hiervoor ook figuur 6 op pagina 25).

Middentracé

Kenmerken: haakse kruising spoorlijn Werpsterhoek / ligt tussen de Zwette en Jellum / zo dicht mogelijk westelijk langs Newtonpark / oostelijk van Ritsumazijl.

Achtergrond: ten zuiden van de Hendrik Algraweg ruimte houden tussen de bestaande stad en het nieuwe tracé, en ten noorden van de Algraweg zo dicht mogelijk bij de bestaande stad blijven.

Bundelingstracé

Kenmerken: haakse kruising spoorlijn Werpsterhoek / ligt tussen de Zwette en Jellum / gaat onder het bestaande spoorviaduct bij Deinum door / huidige tracé ten noorden van Algraweg opwaarderen.

Achtergrond: ten zuiden van de Hendrik Algraweg ruimte houden tussen de bestaande stad en het nieuwe tracé. Ten noorden van de Algraweg is maximaal aangesloten, gebundeld, op het huidige tracé dat opgewaardeerd zal worden naar 2x2 rijstroken, met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 100 km/uur. De bocht bij Deinum is hierbij wel een aandachtspunt aangezien deze net aan de minimum eisen voldoet. Bij een kleine wijziging van het tracé of de aansluiting met de Westelijke invalsweg kan geen gebruik meer worden gemaakt van het bestaande spoorviaduct. Overigens is er voldoende ruimte om ook dan nog een goed ontwerp te kunnen realiseren.

Beperkt bundelingstracé

Kenmerken: haakse kruising spoorlijn Werpsterhoek / zo dicht mogelijk westelijk langs Newtonpark / oostelijk van buurtschap bij Deinum / direct na Van Harinxmakanaal op huidige tracé aansluiten en vanaf daar opwaarderen.

Achtergrond: ten zuiden van de Hendrik



Algraweg ruimte houden tussen de bestaande stad en het nieuwe tracé. Ten noorden van de Algraweg wordt wel aangesloten op het bestaande tracé, maar ter hoogte van Boksum en Deinum wordt meer afstand genomen. Het gedeelte van het huidige tracé dat wel gebruikt wordt zal opgewaardeerd worden naar 2x2 rijstroken, met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 100 km/uur.

Nog toe te voegen tracés

In de trajectnota/MER zal bekeken worden of dit de enige mogelijke tracés zijn. Indien de conclusies worden bevestigd worden de hiervoor voorgestelde tracés gehandhaafd en niet aangepast of uitgebreid.

4.3 Overzicht alternatieven

De alternatieven die in deze startnotitie aan de orde zijn gekomen zijn hieronder samengevat:

Bestaand tracé:

- Referentiealternatief;
- Benuttingalternatief;
- Optimalisatie alternatief (met bypass).

Tracés met een specifiek doel:

- Meest milieuvriendelijk alternatief
- Alternatief 'rode contour'

Nieuw tracé:

- Midentracé;
- Bundelingstracé;
- Beperkt bundelingstracé
- Nog aan te wijzen tracés binnen het aangegeven zoekgebied.

Alle alternatieven worden zoals aangegeven allemaal ondersteund door een pakket flankerende maatregelen om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken.

5

Studiegebied en effecten van oplossingen

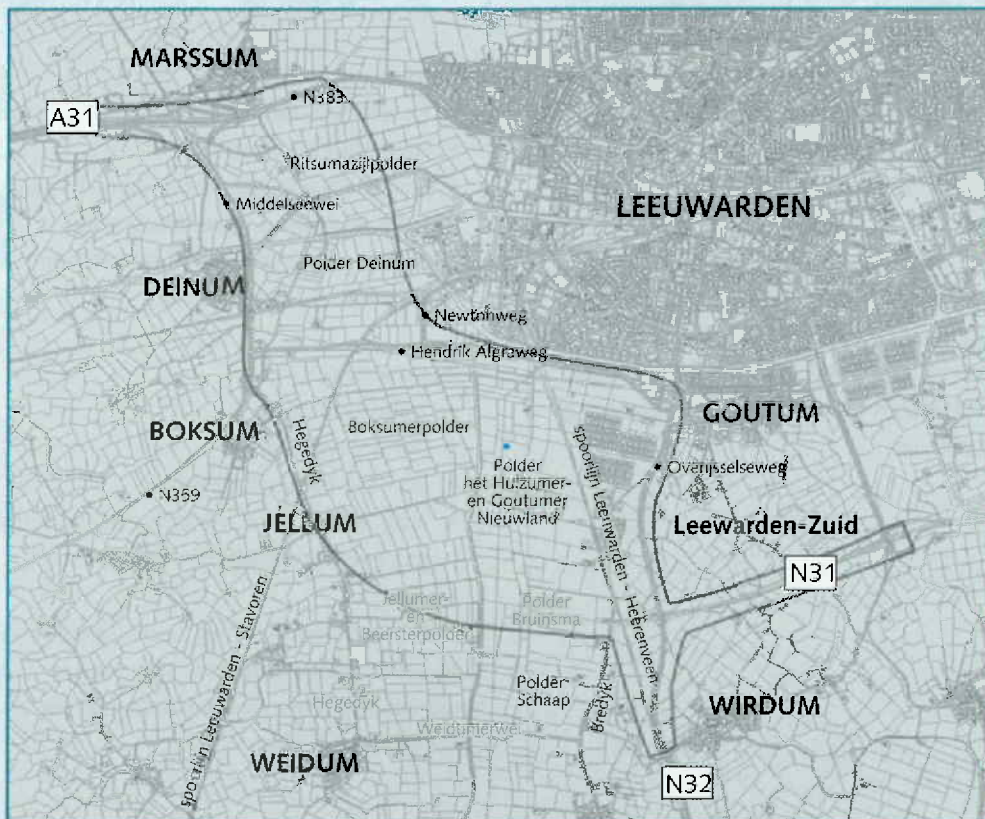
5.1 Uitgangspunten

Binnen de planstudie zal voor de beschrijving van de huidige situatie worden uitgegaan van het jaar 2000 (basisjaar). De effecten van alternatieven zullen worden beschreven voor het jaar 2020 (planhorizon). Daarnaast zal een doorkijk worden geschetst voor het jaar 2030. De te onderzoeken alternatieven zullen voor de trajectnota/MER globaal worden uitgewerkt, in overeenstemming met de voorschriften in de Tracéwet. Concreet betekent dit ondermeer dat bij de uitwerking van het gekozen tracé in de volgende fase, het Ontwerp Tracé Besluit, de ligging van de as van de weg nog maximaal 100 meter kan verschuiven.

5.2 Plan- en studiegebied

Het gebied waarbinnen gekeken wordt naar het tracé van Rijksweg 31 betreft het gedeelte tussen Hemriksein en Marssum, het knooppunt met de Rijksweg 32, de aansluiting bij Wirdum in de N32 en het onderliggende wegennet. Dit is weergegeven in figuur 7. Dit gebied wordt het plangebied genoemd.

Het studiegebied is ruimer dan het plangebied en wordt bepaald door de reikwijdte van de te beschrijven effecten van de alternatieven. De omvang van het studiegebied wordt tijdens de Trajectnota/MER bepaald.



Figuur 7: plangebied

5.3 Te beschrijven effecten

Voor elk alternatief wordt beschreven welke effecten zijn te verwachten in de aanlegfase en in de gebruiksfase (in 2020). De effecten van de alternatieven zullen worden beschreven ten opzichte van de referentie-situatie. In deze situatie zijn de nieuwe woon- en werkgebieden ten zuiden en ten westen van de stad in 2020 volledig ontwikkeld maar is niets aan de N31 gedaan.

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven. Kwantitatieve methoden drukken effecten uit in getallen. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter.

Voor de effectbeschrijving wordt de volgende groepering aangehouden:

- A Effecten in verband met verkeer en vervoer;
- B Effecten in verband met de ruimtelijk-economische ontwikkeling;
- C Economische effecten;
- D Effecten op het woon- en leefmilieu;
- E Effecten op bodem en water;
- F Effecten op de levende natuur;
- G Effecten op het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie;
- H Effecten op duurzaamheid.

A Verkeer en vervoer

Voor elk alternatief worden de verkeerskundige effecten in kaart gebracht. Hiertoe worden onder meer berekeningen uitgevoerd met een verkeersmodel. Het gaat daarbij om zowel kwantitatieve als kwalitatieve resultaten zoals:

- Verkeersintensiteiten en verkeerskundige afwikkeling;
- Intensiteit-capaciteitsverhouding;
- Opbouw van verkeersstromen;
- Verkeerskundig functioneren (logisch en volgens de beoogde routes);
- Trajectsnelheden;
- Wacht-/verliestijden;
- Aantallen verkeersongevallen en verkeersslachtoffers;
- Verbindingen langzaam verkeer (fiets, landbouwverkeer etcetera.);
- Bestaande autoverbindingen tussen de dorpen onderling en de dorpen met de stad.

B Ruimtelijk-economische ontwikkeling

Beoordeeld zal worden in hoeverre de alternatieven een oplossing bieden voor de ontwikkeling van Leeuwarden als stedelijk centrum en



van het regionaal stedelijk netwerk Westergozone. Deze beoordeling zal op kwalitatieve wijze plaatsvinden. Hierbij zijn onder meer de volgende aspecten te onderscheiden:

- De ruimtelijke mogelijkheden voor de ontwikkeling van Leeuwarden Zuid;
- De bereikbaarheid van Leeuwarden (inclusief de nieuwe woon- en werklocaties);
- De beschikbare ruimte voor de nieuwe woon- en werklocaties en de te realiseren duurzame kwaliteit ervan;
- De kwaliteit van de relevante doorgaande verbindingen (waaronder recreatie);
- Invloed op de landbouw;
- Functioneel ruimtelijke relaties (stedelijke samenhang en barrièrewerking).

D Woon- en leefmilieu

Voor de beoordeling van de effecten op het woon- en leefmilieu wordt onderscheid gemaakt tussen onderstaande die overwegend kwantitatief worden beschreven:

- Geluid en geluidsbeperkende maatregelen;
- Trillingen;
- Luchtvervuiling;
- Barrièrewerking en sociale veiligheid;
- Externe veiligheid.

E Bodem en water

Relevante effecten voor bodem en water zullen overwegend kwalitatief worden beschreven.

Met betrekking tot de volgende aandachtsvelden:



C Economische effecten

Naast de overwegend kwalitatieve beschrijving van de ruimtelijk- economische effecten zullen de puur economische effecten overwegend kwantitatief beschreven worden:

- Invloed op het aantal arbeidsplaatsen;
- Reiskosten (direct en indirect);
- Realisatiekosten.

- Waterhuishouding;
- Archeologie;
- Geomorfologie;
- Bodem.

F Levende natuur

De trajectnota/MER biedt inzicht in de relevante effecten voor de levende natuur (flora, fauna en

ecologie). Effecten als gevolg van toenemend ruimtebeslag worden globaal kwantitatief beschreven (in hectares) en kwalitatief beoordeeld. Effecten vanwege versnippering en verstoring worden kwalitatief beschreven, met uitzondering van de verstoringseffecten op weidevogels. Deze zullen kwantitatief worden beschreven.

- Verstoring;
- Versnippering leefgebied;
- Verbindingszone;
- Aantasting natuurwaarden of potentieel waardevolle gebieden.

G Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De landschappelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt tijdens vervolgstappen in het besluitvormingsproces. In de trajectnota/MER zal globaal worden aangegeven welke maatregelen hiervoor in aanmerking komen en in welke mate de effecten hiermee verzacht kunnen worden. De cultuurhistorische effecten hangen hiermee samen.

De landschappelijke effecten die worden beschreven zijn:

- Herkenbaarheid van de oorspronkelijke landschapsstructuur;
- Versnippering;
- Openheid landschap.

De cultuurhistorische en archeologische waarden zullen worden geïnventariseerd en de effecten hierop vanwege de alternatieven zullen worden beschreven.

- Aantasting monumenten en landgoederen;
- Aantasting archeologisch waardevolle gebieden;
- Aantasting overige cultuurhistorische waardevolle elementen.

H Duurzaamheid

Voor elk alternatief wordt gekeken naar de tijdspanne waarin het een oplossing biedt voor de geconstateerde problemen. Het betreft:

- Robuustheid;
- Faseerbaarheid;
- Flexibiliteit (aanpasbaarheid en uitbreidbaarheid).



6

Procedure en planproces

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie schetst het probleem, de mogelijke oplossingen en de effecten die de regio gaan onderzoeken. Tot en met 15 september 2002 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

6.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie is het begin van een besluitvormingsprocedure. De regels die voor deze procedure gelden, zijn vastgelegd in de Tracéwet. De zogenaamde Tracéwetprocedure is bedoeld om de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk te laten verlopen. In de wet is daarom onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen. Bovendien moet er overleg zijn met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers hebben in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincie, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen.

6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Dit is schematisch weergegeven in figuur 8.

Start-notitiefase	Startnotitie Inspraak/advies Richtlijnen
Trajectnota/MER-fase	Trajectnota/MER Inspraak/advies
(Ontwerp-) Tracé-besluitfase	Standpunt Ontwerp-tracébesluit Inspraak Tracébesluit Beroep
Vervolgfase	Technische en procedurele uitwerking Realisatie Evaluatie

Figuur 8: schematische weergave planstudiefase

Stap 1: startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door Rijkswaterstaat directie Noord Nederland, Provincie Fryslân en Gemeente Leeuwarden. De Startnotitie wordt door de ministers gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen. De in-

spraakronde is in dit stadium van de procedure vooral bedoeld om erachter te komen hoe belangstellenden en betrokkenen denken over de alternatieven en de effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden verzameld en ter inzage gelegd. Vervolgens worden deze aangeboden aan onder meer de minister van V&W, de minister van VROM en aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen adviseert de ministers over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. De ministers stellen, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

Stap 3: Trajectnota/MER

Rijkswaterstaat directie Noord Nederland is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstel-

len van de Trajectnota/MER. De richtlijnen zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota/MER zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden, ofwel de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen. Is de Trajectnota/MER gereed, dan geeft de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd voor alle belanghebbenden.

Stap 4: inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt minimaal acht weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling. De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen.



Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid?
- naar welk alternatief gaat de voorkeur uit?

Direct na de inspraakronde gaat nogmaals de Commissie voor de milieu-effectrapportage aan de slag. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota/MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenaamd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin meerdere maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

Stap 5: besluitvorming (ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, vast welk alternatief de voorkeur heeft. Dit wordt uitgewerkt in een ontwerp-Tracébesluit. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling reageren. Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 6: planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincie en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedur stap kunnen geen bezwaren meer gemaakt worden.





Stap 7: realisatie en evaluatie

Als een Tracébesluit tot aanpassing van de weg is genomen en alle relevante procedures zijn doorlopen, kan met de realisatie worden begonnen. De milieugevolgen hiervan moeten door het bevoegd gezag worden vergeleken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten. Daarom wordt samen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma gemaakt. Ook worden de 'leemten in kennis' in beeld gebracht. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de milieugevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen.

Planning

Voor het doorlopen van de planstudie wordt de volgende planning gehanteerd:

Planstudiefase	afronding fase na inspraak en advies
Startnotitie	november 2002-januari 2003 (richtlijnen Bevoegd Gezag)
Trajectnota/MER	Begin 2004 (standpunt)
Ontwerp TracéBesluit	Begin 2005
TracéBesluit	Eind 2005

6.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten in de studie onderzocht gaan worden. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvorstel reageren. U kunt dit doen tot en met 15 september 2002. Vanwege de formele registratie en behandeling van uw inspraak, verzoeken wij u uw reactie te sturen naar:

Inspraakpunt N31 Leeuwarden
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
 of via www.inspraakvenw.nl

Zoals vermeld in hoofdstuk 1 draait het in dit stadium van de procedure nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Dat komt pas aan de orde tijdens de tweede inspraakronde, dat wil zeggen na de publicatie van de Trajectnota/MER. Het is nuttig op dit moment vooral concrete voorstellen te doen, welke alternatieven en effecten er volgens u onderzocht moeten worden. Uw reactie is van harte welkom!

Verklarende woordenlijst

- Aansluiting
- Alternatief
- Archeologie
- Barrièrewerking
- Benuttingsalternatief
- Bereikbaarheid
- Bevoegd gezag
- Compenserende maatregel
- Cultuurhistorie
- dB(A)
- Ecologische verbindingzone
- Externe veiligheid
- Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
- Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
- Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
- Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
- Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken, bijvoorbeeld door gebruik van de vluchtstrook voor het verkeer.
- De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
- Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Trajectnota wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM.
- Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
- Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
- Maat voor het geluidsdrukkniveau waarbij een (frequentie-afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
- (Ecologisch) gebied of structuur die verbreding, verplaatsing en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.
- Het risico dat mensen in de directe omgeving van de weg lopen door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

- Flankerend beleid
- Geomorfologie
- GVVP
- Infrastructuur
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)
- Ministerie van V&W
- Ministerie van VROM
- Mobiliteit
- Onderliggend wegennet
- OV
- OVI
- PVVP
- Referentiesituatie
- Richtlijnen
- Ruimtebeslag
- Sociale veiligheid
- Het gaat hierbij om andere dan infrastructurele maatregelen die bij kunnen dragen aan de oplossing van de problemen met het autoverkeer op en rond Rijksweg 31 bij Leeuwarden, waarbij het autogebruik ontmoedigd wordt waar dat mogelijk is. In die gevallen worden andere vervoerswijzen dan de auto bevorderd zoals openbaar vervoer, de fiets en te voet.
- Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan
- Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidningen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
- Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
- Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
- Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (dus hoofdwegen, lokale wegen en overige wegen).
- Openbaar vervoer.
- Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur.
- Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan
- De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
- Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
- De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
- De mate waarin mensen die fietsen of wandelen zich vrij van confrontatie met geweld ergens kunnen bewegen.

- Startnotitie
- Tracé
- Tracébesluit
- Tracéwetprocedure
- Trajectnota
- Trajectstudie
- Verkeersintensiteit
- Verkenning
- Versnippering
- Verstoring
- Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de tracéwetprocedure.
- Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
- Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
- Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de procedure voor de milieu-effectrapportage is hierin opgenomen.
- Document waarin de studieresultaten van het infrastructuurproject zijn vastgelegd.
- Studie waarin van alternatieve oplossingen de milieu- en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracéwetprocedure.
- Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
- Document dat voorafgaand aan een trajectstudie wordt geschreven, waarin de huidige en toekomstige problemen worden geïnventariseerd.
- Doorsnijding van natuurgebieden, verbindingszones en leefgebieden van flora en fauna.
- Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat

provinsje fryslân
provincie fryslân 



Gemeente **Leeuwarden**

Colofon

Uitgave van

Rijkswaterstaat Noord Nederland

Provincie Fryslân

Gemeente Leeuwarden

Oplage

3.000

Tekst

Projectbureau Infra

Ontwerp & Opmaak

Visser & de Graef BV

Fotografie

Het Hoge Noorden