

Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

10 april 2006 / rapportnummer 1279-95



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/u.06.00253

uw brief
24 januari 2006

ons kenmerk
1279-96/Do/eh

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest en de aanvulling daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 24

Utrecht,
10 april 2006

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het milieueffectrapport Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest en de aanvulling daarop. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Trajectnota/MER Rijksweg N31
Leeuwarden zuidwest

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest
en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest en de aanvulling daarop,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest,

de secretaris



ir. F.D. Dotinga

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 10 april 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP	2
2.1 Algemeen.....	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
2.2.1 Bandbreedte alternatieven.....	2
2.2.2 Meerwaarde aanvullende tracés: milieugunstig.....	3
2.2.3 Wat is het meest milieuvriendelijk alternatief?.....	5

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 14 d.d. 19 januari 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Aanvulling op het MER

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Noord-Nederland, gedelegeerd aan provincie Fryslân en gemeente Leeuwarden, heeft het voornemen de verbinding van de Rijksweg N31 ten zuidwesten van Leeuwarden te verbeteren. De planstudie sluit aan op de stedelijke en verkeerstechnische ontwikkelingen aan de zuidrand van Leeuwarden. Gefaseerd zullen in dit gebied woonwijken en bedrijventerreinen tot ontwikkeling komen en de wegenstructuur zal worden uitgebreid.

Voor de Trajectnota/MER wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen voor een tracébesluit. De minister van Verkeer & Waterstaat (V&W) (coördinerend) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) vormen gezamenlijk het bevoegde gezag.

Bij brief d.d. 24 januari 2006¹ heeft de minister van V&W de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is vanaf 20 januari 2006 ter inzage gelegd en dit is gepubliceerd in Staatscourant nr. 14 d.d. 19 januari 2006².

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 de Wet milieubeheer toetst de Commissie het MER:

- aan de richtlijnen, zoals vastgesteld op 31 januari 2003;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties op het MER, die zij van het bevoegd gezag ter inzage heeft gekregen⁴.

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 over het bestemmingsplan. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*.

De Commissie was het niet eens met de keuze voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Zij was van mening dat het juiste MMA ontbrak. Derhalve ontbrak er essentiële informatie in het MER. Zij adviseerde de bevoegde instanties om de initiatiefnemer een aanvulling op het MER te laten opstellen. Deze bevindingen zijn op 15 maart 2006 besproken met het bevoegd gezag en met de initiatiefnemers. Het bevoegd gezag nam het voorstel om een aanvulling te laten opstellen over. Op 22 maart 2006 heeft de Commissie de aanvulling per e-mail ontvangen. De aanvulling is als bijlage 5 bij dit advies gevoegd.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

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

⁴ Bijlage 4 geeft een lijst van de binnengekomen reacties op het MER.

Op 5 april 2006 hebben de initiatiefnemers de aanvulling mondeling toegelicht.

Dit advies geeft het oordeel van de Commissie over het MER, over de aanvulling daarop en over de mondelinge toelichting. De Commissie beperkt zich in dit advies tot hoofdzaken en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER en de aanvulling daarop aanwezig is.**

Er is in het **MER** veel informatie bijeengebracht en het kaartmateriaal is communicatief helder opgezet. De presentatie van de effecten van de verschillende alternatieve tracés is echter weinig inzichtelijk. De alternatieven verschillen nauwelijks en er is geen poging gedaan de meest onderscheidende milieuaspecten overzichtelijk te presenteren. De grondslag voor de gegevens is bovendien moeilijk navolgbaar, doordat deze in het MER al geaggregeerd zijn uit expert judgement van basisgegevens. Deze basisgegevens staan in achtergronddocumenten bij het MER.

De **samenvatting** van het MER is een goede weerslag van de grote hoeveelheid informatie uit het MER.

De **aanvulling** op het MER bevat nieuwe informatie over aanvullende alternatieve tracés⁵. Volgens de Commissie kunnen deze de geprognosticeerde verkeersproblemen oplossen, met minder ongunstige effecten op ecologie, landschap en beleving dan het MMA dat was ontwikkeld in het MER⁶.

Bij de toetsing van het MER zijn verschillende discussiepunten aan de orde geweest, waarvan de belangrijkste in de volgende paragraaf terug te vinden zijn. Waar relevant, wordt een onderdeel afgesloten met een aanbeveling voor de verdere besluitvorming. Deze discussiepunten en aanbevelingen zouden naar de mening van de Commissie meerwaarde kunnen opleveren voor de besluitvorming en verdere planuitwerking.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Bandbreedte alternatieven

MER

De Commissie is van mening dat in het MER niet het juiste MMA is uitgewerkt. Het MMA dient gericht te zijn op zo weinig mogelijk ruimtebeslag, verstoring van de ecologie, hydrologische effecten en aantasting van landschap

⁵ Zie bijlage 5 van dit advies.

⁶ De initiatiefnemers hebben hierover overigens een andere mening. Zie paragrafen 2.2.2 en 2.2.3 van dit advies.

en leefbaarheid. In het MER is voor de alternatievenontwikkeling één van de zogenoemde nieuwe alternatieven (tracé midden-oost) de basis voor het MMA. De Commissie meent dat de nieuwe alternatieven op voorhand 'inleveren' op bovengenoemde MMA-doelen⁷. Dit komt met name doordat het MMA van de initiatiefnemers in het 'Middelsé-gebied' de dorpen op de kwelderwal nadert en doordat het open landschap en de hoogste concentraties van weidevogels⁸ worden doorkruist. Volgens de Commissie kunnen de optimalisatiealternatieven een betere basis vormen voor het MMA, omdat deze het open landschap en de weidevogels beter ontzien. Het probleemoplossend vermogen van deze alternatieven kan worden verhoogd door:

- een uitvoering als 2+2-baans;
- waar nodig ongelijkvloerse kruisingen;
- waar nodig een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Het ligt dan voor de hand om één van de optimalisatiealternatieven als basis voor het MMA te hanteren. In het Middelsé-gebied leent zich daarvoor optimalisatiealternatief-west het best.

Aanvulling

In de aanvulling zijn aanvullende alternatieve tracés op kaart aangegeven⁹. De aanvullende alternatieve tracés kenmerken zich in het Middelsé-gebied door een ligging die hoge weidevogelconcentraties ontziet en die zo weinig mogelijk verstoring betekent voor de dorpen op de kwelderwal. Dit is gerealiseerd door de aanvullende alternatieve tracés nauw te laten aansluiten aan de spoorbaan Leeuwarden – Heerenveen resp. aan de Hendrik Algraweg én door deze binnen toekomstig stedelijk gebied te situeren, te weten Zwetepark en Newtonpark.

- De Commissie meent dat hiermee voldoende informatie is verstrekt over de bandbreedte voor mogelijke tracés.

2.2.2 Meerwaarde aanvullende tracés: milieugunstig

Volgens de Commissie hebben de aanvullende alternatieve tracés meerwaarde ten behoeve van de besluitvorming, omdat het geprognosticeerde verkeersprobleem oplosbaar blijkt te zijn met minder negatieve milieugevolgen dan het in het MER ontwikkelde MMA. Zij licht dat hieronder toe.

In de aanvulling is een beoordeling gegeven van de aanvullende alternatieve tracés op de punten verkeersstructuur en milieu- en omgevingseffecten in het Middelsé-gebied. De initiatiefnemers uiten op grond van deze beoordeling bezwaren tegen de aanvullende alternatieve tracés. Zij beoordelen de aanvullende alternatieve tracés als negatiever dan het midden-oost-alternatief, van waaruit in het MER reeds een MMA was ontwikkeld.

De Commissie komt echter op grond van de gegevens uit het MER en de aanvulling tot andere conclusies, die impliceren dat een ander beschreven alternatief het MMA is. Dit staat hierna beschreven.

⁷ Overigens geven veel insprekers aan dat het midden-tracé niet een juiste basis is voor het MMA en/of dat er een beter MMA te ontwikkelen is.

⁸ Dit is een belangrijk aspect voor het MMA, omdat "grote delen van het gebied gekwalificeerd worden als zeer belangrijk weidevogelgebied" (*Aspectrapport Ecologie*, Altenburg & Wymenga, 2005).

⁹ Deze zijn 'midden oost-oost' en 'beperkt bundeling oost-oost' genoemd. Zie bijlage 5.

1. Categorisering wegen

De initiatiefnemer stelt in de aanvulling dat een 80 km/uur-weg niet past in de categorisering van wegen, met name doordat op andere trajecten in de doorgaande verkeersstructuur hogere maximumsnelheden gelden.

De Commissie meent ter nuancering hierover het volgende te moeten opmerken:

- a. Alleen het doorgaande verkeer zou te maken kunnen krijgen met de veronderstelde onlogische opeenvolging van maximumsnelheden. Het verkeer dat de bebouwde kom inrijdt (het zogenoemde externe verkeer) dient sowieso de snelheid te matigen binnen de bebouwde kom. Belangrijk om dan te weten is hoeveel automobilisten de veronderstelde hinder van het herhaaldelijk wijzigen van snelheid zullen ondervinden. Uit het MER blijkt dat het aandeel extern verkeer anno 2002 groot was. Met andere woorden: het grootste aandeel is verkeer naar of vanuit Leeuwarden, terwijl er aanzienlijk minder verkeer gaat langs Leeuwarden (van Drachten/Werpsterhoek naar Marssum/Harlingen en vice versa)¹⁰. De veronderstelde ruimtelijke ontwikkeling van Leeuwarden zal volgens de Commissie ertoe leiden dat het aandeel extern verkeer binnen de totale verkeersstroom zal toenemen. De toekomstige ontwikkeling van doorgaand verkeer is vooralsnog onduidelijk en afhankelijk van sociaal-economische ontwikkelingen buiten Leeuwarden.
 - b. Voorts constateert de Commissie dat voorzien is in de bedrijventerreinen Newtonpark IV en Zwettepark. De aanvullende alternatieve tracés vallen dan grotendeels binnen bebouwd gebied, waar een maximumsnelheid van 80 km/uur als redelijk kan worden beschouwd.
- De Commissie nuanceert de conclusies van de initiatiefnemers:
 - slechts een beperkt deel van het autoverkeer zou te maken kunnen krijgen met een verandering van maximumsnelheden;
 - een maximum-snelheid van 80 km/uur is niet onlogisch, omdat het betreffende wegvak valt binnen stedelijk gebied.

2. Milieu- en omgevingseffecten in het Middelsé-gebied

De initiatiefnemers hebben in de aanvulling de milieu- en omgevingseffecten in het Middelsé-gebied gegeven van de aanvullende alternatieve tracés en van de drie alternatieven die aan de basis hiervan stonden (te weten: optimalisatie-west, beperkt bundeling-oost en midden-oost). Alhoewel de gepresenteerde verschillen tussen alternatieven klein zijn, komt het oorspronkelijke midden-oost-alternatief volgens de initiatiefnemers er minder negatief uit dan alle andere alternatieven. De initiatiefnemers kwalificeren tracé midden-oost nog steeds als MMA.

De Commissie meent echter dat de score in de aanvulling geen recht doet aan de belangrijkste milieuaspecten die onderscheidend zijn voor de alternatieven:

- a. Kenmerkend aan het Middelsé-gebied zijn het karakteristieke landschap (ruimtelijke openheid, kwelderwallen met historische bewoningsstructuur, rust/stilte) en de hoge weidevogelconcentraties¹¹. Met name voor deze kwaliteiten scoren volgens de Commissie de aanvullende alternatieve tracés,

¹⁰ Zie bijvoorbeeld Figuur 2-6 op blz. 21 van het MER, dat de situatie in 2002 aangeeft.

¹¹ Zie ook Figuur 2-4 op blz. 19 van het MER.

alsook beperkt bundeling-oost, aanmerkelijk beter dan midden-oost, dan nu in de aanvulling is gepresenteerd.

- b. Verder blijken de alternatieven vooral te verschillen voor het aspect trillingen. De kans op trillingen is voor de gegeven tracés vrijwel geheel te minimaliseren door een goede technische uitvoering van de weg (effen wegdek zonder drempels en hobbels). De Commissie concludeert dat het veronderstelde onderscheid tussen alternatieven wat betreft het aspect trillingen wel aanwezig is, maar dat dit mitigeerbaar is.

- De Commissie komt tot de conclusie dat de aanvullende alternatieve tracés en beperkt bundeling-oost voor de kenmerkende kwaliteiten van het Middelsé-gebied beter scoren dan het MMA dat in het MER is gepresenteerd. De veronderstelde hinder door trillingen is volgens de Commissie oplosbaar.

3. Ecologie in het noordelijke deel van het plangebied

De initiatiefnemers beoordelen in de aanvulling het alternatief beperkt bundeling oost-oost negatief, omdat deze onder andere niet is te combineren met een oostelijke ligging in het noordelijke deel van het plangebied (ten noorden van de spoorlijn Leeuwarden – Sneek).

Volgens de Commissie blijkt echter op ecologische gronden in het noordelijk deel van het zoekgebied een westelijk tracé de voorkeur te hebben boven een oostelijk tracé. Een oostelijk tracé langs Ritsumasyl doorkruist hoge concentraties weidevogels. Een westelijk tracé langs It Holt heeft dit nadeel minder, omdat het de gebieden met hoge weidevogelconcentraties ‘schampt’ en slechts beperkt het weidevogelareaal verkleint. Deze conclusie wordt ook getrokken in *Aspectrapport Ecologie* (Altenburg & Wymenga, 2005)¹². De aanvullende alternatieve tracés kennen in het noordelijke deel van het plangebied een westelijke variant langs It Holt (beperkt bundeling oost-oost) en een oostelijke variant langs Ritsumasyl (midden oost-oost).

- In het noordelijke deel van het plangebied zijn volgens de Commissie de westelijke tracés minder ongunstig voor de natuurwaarden dan de oostelijke tracés.

2.2.3 Wat is het meest milieuvriendelijk alternatief?

De initiatiefnemers kiezen als het MMA het oostelijk tracé in het noordelijke deel van het plangebied. Door de noord-zuid oriëntatie en de te nemen bocht ten zuiden van de spoorbaan Leeuwarden – Sneek, impliceert dit een westelijke ligging in het Middelsé-gebied. Op grond van ecologie concludeert de Commissie dat dit zowel in het noordelijk deel van het plangebied, als in het Middelsé-gebied, heeft geleid tot een MMA dat voor ecologie aanzienlijk negatiever scoort dan de alternatieven beperkt bundeling-oost, beperkt bundeling-oost-oost en midden oost-oost¹³.

¹² Zie bijvoorbeeld blz. 39 van dat rapport, waarin de middenalternatieven zeer negatieve scores geven voor de onderdelen weidevogelgebied en -verstoring, en daarnaast ook voor broedvogels, watervogels en vleermuizen. In het MER wordt beargumenteerd dat in het MMA van de initiatiefnemer in het noordelijk gebied natuurontwikkeling zal plaatsvinden. Doordat het huidige tracé ten noorden van Deinum wordt opgeheven zal een aaneengesloten weidevogelgebied kunnen worden geschapen. Dit houdt evenwel ook in dat door het nieuwe oostelijke tracé belangrijk weidevogelgebied wordt opgeofferd. De Commissie merkt op dat vanuit een natuurbehoudperspectief te prefereren is bestaande waarden te handhaven, in plaats van nieuwe te creëren. Daarmee vervalt het argument uit het MER dat het oostelijk tracé in het noordelijk gebied past binnen het MMA

¹³ Zie paragraaf 2.2.2 van dit advies.

Mondeling hebben initiatiefnemers aangegeven dat voor de keuze van het MMA doorslaggevend was dat in het noordelijk deel van het plangebied de oostelijke tracés de menselijke leefomgeving beter ontzien. Het gaat daarbij om:

- het voorkómen van sloop van enkele woningen bij It Holt;
- de functionele samenhang van Ritsumasyl met Deinum;
- aansluiting van de weg bij de stad, te weten de vuilstort ten oosten van Ritsumasyl¹⁴ en het bestaande bedrijventerrein Newtonpark;
- de toekomstvastheid van de weg.

Deze mondelinge informatie heeft de Commissie niet op grond van het MER kunnen verifiëren. In het MER bestaan slechts kleine verschillen voor deze aspecten of worden deze aspecten niet behandeld¹⁵. Er is volgens de Commissie echter geen sprake van een essentiële tekortkoming, omdat de bandbreedte aan alternatieven wél beschikbaar is en daarbinnen het MMA aanwezig is.

■ De Commissie concludeert op grond van alle informatie (MER, aanvulling, mondelinge toelichting) dat het MMA bestaat uit één van de tracés die oostelijk in het Middelsé-gebied liggen en westelijk in het noordelijke deel van het plangebied.

■ Indien de initiatiefnemers op grond van menselijke leefomgeving tot de conclusie komen dat het midden-oost tracé het MMA is, dan dient volgens de Commissie nader gemotiveerd te worden waarom dit leefomgevings-argument doorslaggevend is voor dit standpunt.

¹⁴ Deze staat in de overzichtskaart bij het MER abusievelijk vermeld als bebouwd gebied

¹⁵ Zie o.a. Tabel 6-16 en de tekst in hoofdstuk 7 van het MER.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Trajectnota/MER Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest
en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

													
Ministerie van Verkeer en Waterstaat													
Personenvervoer													
<p>De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectenrapportage T.a.v. ir. N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH Utrecht</p>	<table border="1"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;"></td></tr><tr><td colspan="2" style="text-align: center;">Commissie voor de Milieu-effectenrapportage</td></tr><tr><td>Ingekomen:</td><td>26 JAN. 2006</td></tr><tr><td>Nummer</td><td></td></tr><tr><td>Onderwerp</td><td>127g-bo Emb4</td></tr><tr><td>Algemeen</td><td></td></tr></table>			Commissie voor de Milieu-effectenrapportage		Ingekomen:	26 JAN. 2006	Nummer		Onderwerp	127g-bo Emb4	Algemeen	
													
Commissie voor de Milieu-effectenrapportage													
Ingekomen:	26 JAN. 2006												
Nummer													
Onderwerp	127g-bo Emb4												
Algemeen													
<p>Contactpersoon drs. N.E. van Rijn Datum 24 januari 2006 Ons kenmerk DGP/WV/u.06.00253 Onderwerp Aanbieding trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden</p>	<p>Doorkiesnummer 070-351 9612 Bijlage(n) 10-voord Uw kenmerk -</p>												
<p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>Overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden.</p> <p>De trajectnota ligt vanaf 20 januari 2005 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Ik verzoek u om uw advies binnen 5 weken na afloop van de ter inzage legging uit te brengen.</p> <p>Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan:</p> <p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Personenvervoer T.a.v. drs. N.E. van Rijn Postbus 20901 2500 EX Den Haag</p>													
<p>Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6</p>	<p>Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl</p>												
<small>Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS</small>													



DGP/WV/u.06.00253

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT
Namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID

mr. ing. J.H.Dronkers

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 14 d.d. 19 januari 2006

Inspraak trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden



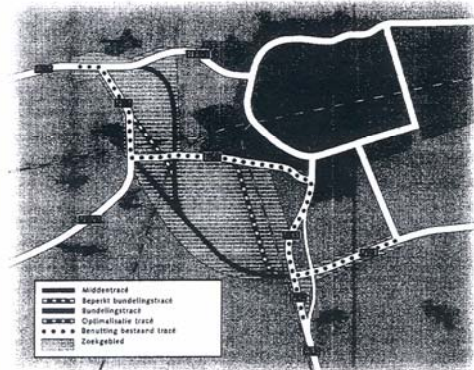
Legende:
- Middelenstraat
- Beperkt bundelingstraact
- Bundelingstraact
- Optimalisatie traac
- Bestuwing bestaand traac
- Zoekgebied

Wat gebeurt er met uw reactie?
Na afloop van de inspraakperiode bundelt het inspraakpunt alle reacties en stuurt deze onder andere aan de betrokken Ministers. Mede op basis van de inspraakreacties en adviezen van gemeenten en andere adviesorgaan bepaalt de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van Volksbuvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer haar standpunt. Daarin geeft zij aan of de Rijksweg 31 Leeuwarden wordt aangepast en welke van de in de trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft.

Nadere informatie
Voor meer informatie en voor het downloaden van de trajectnota/MER kunt u de internetzite raadplegen: www.haakomleeuwarden.nl. U kunt een gratis samenvatting en de trajectnota/MER (kosten € 25,-) ook aanvragen bij het projectbureau van de Haak om Leeuwarden, telefoon 058 233 80 31.

Voor nadere informatie over de inhoud van de trajectnota/MER kunt u contact opnemen met het projectbureau, telefoon 058 233 87 11. Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 04.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat



Gedurende de periode 20 januari tot en met 2 maart 2006 ligt de trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden ter inzage. De trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Tracwet. Op grond daarvan kunt u tot en met 2 maart 2006 uw mening over de inhoud van de trajectnota/MER kenbaar maken.

Achtergrond
Op de N31 staan bij Leeuwarden vaak files. De aansluiting met de Rijksweg 32 en het verkeer van en naar Leeuwarden dat zich met het doorgaande verkeer op de N31 mengt, veroorzaken veel verkeersschik. Ook de verstedelijking leidt nu al tot files. Rijkswaterstaat Noord-Nederland heeft samen met de gemeente Leeuwarden en de provincie Fryslân nu een aantal alternatieven ontwikkeld om dit probleem aan te pakken. De alternatieven zijn uitgewerkt in een trajectnota/MER. Van 20 januari tot en met 2 maart 2006 kunt u ons laten weten wat u hiervan vindt.

De trajectnota/MER
In de trajectnota/MER staan naast de beschrijving van de toekomstige situatie zonder maatregelen drie hoofdgroepen van alternatieven met varianten beschreven. De voor- en nadelen van de onderzochte alternatieven komen uitgebreid aan bod. Er wordt geen voorkeur uitgesproken voor een bepaald alternatief. U leest uitgebreid welke positieve en negatieve effecten de alternatieven en varianten hebben op het verkeer, het milieu, de natuur, de economie en de ruimtelijke ordening. Op deze punten worden de alternatieven naast elkaar gezet. Ook worden de kosten van de alternatieven aangegeven.

Waar kunt u de trajectnota/MER inzien?
De trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden ligt van 20 januari tot en met 2 maart 2006 gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:
- het stadskantoor van de gemeente Leeuwarden te Leeuwarden;
- het gemeentehuis van Menaldumdiel te Menaldum;
- het gemeentehuis van Litsjensdijl te Wommers;
- de openbare bibliotheken in Leeuwarden, Menaldum, Dronryp, Berikum en Wommers;
- het provinciehuis van de provincie Fryslân te Leeuwarden;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Noord-Nederland te Leeuwarden;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat te Den Haag;
- de bibliotheek van het ministerie van Volksbuvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te Den Haag.

U kunt de trajectnota/MER en samenvatting ook downloaden via www.haakomleeuwarden.nl.

Hoe kunt u inspreken?
U kunt zowel schriftelijk als mondeling meageren op de trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden. Uw schriftelijke reactie kunt u uiterlijk 2 maart 2006 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Rijksweg 31 Leeuwarden
Postbus 30316
2000 GH Den Haag

Uw inspraakreactie kunt u ook via internet versturen: www.inspraakoverheid.nl. Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

Hoorzitting/informatiebijeenkomst
U kunt ook mondeling inspreken tijdens een openbare hoorzitting. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, kunt u zich vóór 13 februari 2006 aanmelden bij het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 04. De hoorzittingen worden gehouden op:
- woensdag 15 februari 2006 in Café-Zaenverhuur II Holt, II Holt 6 te Deinum;
- donsdag 16 februari 2006 in dorpshuis De Golle, Swichumeryl 1 te Wirdum.

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open om 18.30 uur).

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de trajectnota/MER, worden er vier inspraakavonden georganiseerd. Deze worden gehouden op:
- maandag 6 februari 2006 in Café-Zaenverhuur II Holt, II Holt 6 te Deinum;
- dinsdag 7 februari 2006 in Hotel Duhoux, Grate Boonen 4/B te Wirdum;
- woensdag 8 februari 2006 in dorpshuis Nij Franjum, Franjumboerpaed 12 te Almarum;
- maandag 13 februari 2006 in dorpshuis Wirdum, Bomsleane 1 te Wirdum.

De inspraakavonden beginnen om 16.30 uur en duren tot 21.00 uur. U kunt op elk moment bijkomen en u informeren.

Wat gebeurt er met uw reactie?
Na afloop van de inspraakperiode bundelt het inspraakpunt alle reacties en stuurt deze onder andere aan de betrokken Ministers. Mede op basis van de inspraakreacties en adviezen van gemeenten en andere adviesorgaan bepaalt de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van Volksbuvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer haar standpunt. Daarin geeft zij aan of de Rijksweg 31 Leeuwarden wordt aangepast en welke van de in de trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de reactie die het inspraakpunt heeft, ontvangen en het verslag van de mondelinge reacties inzien op de locaties waar de trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie
Voor meer informatie en voor het downloaden van de trajectnota/MER kunt u de internetzite raadplegen: www.haakomleeuwarden.nl. U kunt een gratis samenvatting en de trajectnota/MER (kosten € 25,-) ook aanvragen bij het projectbureau van de Haak om Leeuwarden, telefoon 058 233 80 31.

Voor nadere informatie over de inhoud van de trajectnota/MER kunt u contact opnemen met het projectbureau, telefoon 058 233 87 11. Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 04.



BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemers: Rijkswaterstaat Noord-Nederland, de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden

Bevoegd gezag: de minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 01.1

Activiteit: aanleg van een nieuwe wegverbinding en uitvoering van overige verkeersmaatregelen

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 16 augustus 2002
richtlijnenadvies uitgebracht: 03 oktober 2002
richtlijnen vastgesteld: 31 januari 2003
kennisgeving MER: 19 januari 2006
toetsingsadvies uitgebracht: 10 april 2006

Bijzonderheden: De initiatiefnemers hebben het voornemen de verbinding van de Rijksweg N31 ten zuidwesten van Leeuwarden te verbeteren. De planstudie sluit aan op de stedelijke en verkeerstechnische ontwikkelingen aan de zuidrand van Leeuwarden. Gefaseerd zullen in dit gebied woonwijken en bedrijventerreinen tot ontwikkeling komen en de wegenstructuur zal worden uitgebreid.

Bij de toetsing van het MER oordeelde de Commissie dat niet het juiste meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) was ontwikkeld, en zij adviseerde een aanvulling op te stellen. Het MMA in het MER doorkruist belangrijk weidevogelgebied en het open landschap van de voormalige Middelsé. De initiatiefnemers hebben een aanvulling opgesteld en deze mondeling toegelicht. In de aanvulling zijn aanvullende tracés gepresenteerd die met weidevogels en landschap meer rekening houden. De Commissie concludeert op grond van alle informatie (MER, aanvulling, mondelinge toelichting) dat het MMA bestaat uit één van de tracés die oostelijk in het Middelsé-gebied liggen en westelijk in het noordelijke deel van het plangebied.

Samenstelling van de werkgroep:

ing. E.H.A. de Beer (alleen toetsing)
ir. H. Dijkstra
dr. F. H. Everts
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)
ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep:

ir. F.D. Dotinga

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.		T.F.J. Garmann	Leeuwarden	20060206
2.		anoniem		20060206
3.		anoniem		20060206
4.	20060130	R.K. de Jong	Leeuwarden	20060206
5.		A.M.H. Luimstra	Leeuwarden	20060213
6.		anoniem		20060213
7.	20060206	W. Draisma	Makkum	20060213
8.		H.K. Bos	Leeuwarden	20060213
9.		anoniem		20060228
10.		A. Talsma	Wirdum	20060228
11.		J. Spieker en 8 medeonderteke- naars	Leeuwarden	20060228
12.	20060220	G. Terpstra	Mantgum	20060228
13.	20060216	J. C. Pietersma	Leeuwarden	20060228
14.	20060222	J. Goossens	Leeuwarden	20060228
15.	20060227	Dorpsbelang Weidum	Weidum	20060315
16.	20060228	Dorpsbelang Goutum	Goutum	20060315
17.		anoniem		20060315
18.	20060227	LTO Noord	Drachten	20060315
19.		A.J. de Boer	Jellum	20060315
20.	20060228	Fam. S.B.M. van der Werf	Boksum	20060315
21.	20060224	U.F. en A.F. Jansma	Deinum	20060315
22.	20060225	M. Treep		20060315
23.		3 eensluitende reacties		20060315
24.	20060221	Stichting Milieuplatform Leeuwar- den	Leeuwarden	20060315
25.	20060224	Atletiekvereniging Lionitas	Leeuwarden	20060315
26.		Fam. Wijnstra	Boksum	20060315
27.	20060220	H. Muller	Marssum	20060315
28.	20060228	S. Tilma	Boksum	20060315
29.	20060228	3 eensluitende reacties		20060315
30.	20060227	S. Bruinsma	Deinum	20060315
31.	20060224	2 eensluitende reacties		20060315
32.	20060226	Stichting BIMBOM + 439 handte- keningen	Wytgaard	20060315
33.		R. Buijsse	Bears	20060315
34.	20060227	Buurtbewoners Pypsterbuorren	Boksum	20060315
35.	20060228	Agri Vastgoed namens J. Soepboer te Wirdum	Leeuwarden	20060315
36.		H. Boersma	Boksum	20060315
37.		W. Meijer	Pypsterborren	20060315
38.		Friese Milieufederatie	Leeuwarden	20060315
39.		G. Dijkstra & W.R. Bouma	Wirdum	20060315
40.	20060301	J.F. Tigchelaar	Leeuwarden	20060315
41.	20060225	P. Stehouwer & M.J. Jansma	Boksum	20060315
42.		A. de Haan	Deinum	20060315

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
43.	20060301	G. Verf	Marssum	20060315
44.		D. van der Ploeg	Menaldum	20060315
45.	20060301	FNP	Leeuwarden	20060315
46.	20060302	A. J. Talens	Marssum	20060315
47.		S. Kooiman en 2 medeondertekenaars	Boksum	20060315
48.	20060302	G. Binnema	Stiens	20060315
49.	20060301	L.J.L. Jansen	Wirdum	20060315
50.	20060228	C.A.M. Theunissen Doodkorte	Leeuwarden	20060315
51.	20060228	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060315
52.	20060227	J. Bruinsma-Brummelkamp	Deinum	20060315
53.	20060228	A. de Haan	Deinum	20060315
54.	20060228	Ingenieursbureau De Overlaat	Wirdum	20060315
55.	20060301	VNO NCW Noord, Kamer van Koophandel	Leeuwarden	20060315
56.	20060228	Agri Vastgoed namens J.H. en M. Andreae te Jellum	Leeuwarden	20060315
57.	20060228	A. Woudstra	Marssum	20060315
58.	20060228	W.A. en S. van der Meulen-Geertsma	Marssum	20060315
59.	20060227	De Vereniging voor Dorpsbelang De Eendracht Deinum	Deinum	20060315
60.	20060301	Vereniging Milieudefensie	Leeuwarden	20060315
61.	20060228	F. Bouma-van der Laan	Deinum	20060315
62.		Werkgroep Haak & Oog	Deinum	20060315
63.	20060302	EVO regiobestuur Noord-Nederland	Zoetermeer	20060315
64.	20060228	J.K. Steensma	Blessum	20060315
65.		Familie Talsma-Lebedyuk	Hilaard	20060315
66.	20060227	Vereniging Buurtbelang Ritsumazijl	Deinum	20060315
67.	20060130	Vereniging Dorpsbelang Jellum-Bears	Bears	20060315
68.	20060228	S. Burgerjon	Leeuwarden	20060315
69.		anoniem		20060315
70.		2 eensluitende reacties van inwoners van Wirdum		20060315
71.	20060225	2 eensluitende reacties		20060315
72.	20060302	S.F. van Aalsum	Marssum	20060315
73.	20060225	Melkveebedrijf I. & M. Boersma	Wijtgaard	20060315
74.	20060228	11 eensluitende reacties		20060315
75.	20060225	Familie Talsma	Wirdum	20060315
76.	20060224	R. Talsma	Wirdum	20060315
77.	20060227	G.T. Talsma	Wirdum	20060315
78.	20060302	K.R. Iepema	Boksum	20060320
		Verslag hoorzitting 15-03-2006 Deinum		
		Verslag hoorzitting 16-03-2006 Wirdum		

BIJLAGE 5

Aanvulling op het MER

*Memo Rijksweg 31 Leeuwarden;
aanvullende informatie over meer oostelijke ligging tracés*
Projectorganisatie Trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden, 22 maart 2006

Aanleiding

De commissie m.e.r. beoordeelt de Trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden en adviseert Bevoegd Gezag over de geschiktheid van dat document voor besluitvorming.

De Commissie m.e.r. heeft de discussie met de initiatiefnemer opgestart over de Trajectnota/MER. Het commentaar concentreert zich op het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Concreet is de Commissie van mening dat er een meer milieuvriendelijk alternatief had kunnen worden gedefinieerd in het MER.

Commentaar van Commissie m.e.r.

De Commissie voor de m.e.r. is van mening dat in het MER niet het juiste MMA is uitgewerkt.

De Commissie geeft aan dat er geen onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden om de meer milieuvriendelijke optimalisatiealternatieven probleemoplossend te laten zijn. Concreet twijfelt de Commissie of de optimalisatiealternatieven niet probleemoplossend kunnen zijn als die met beperkte maatregelen worden uitgebouwd.

De Commissie m.e.r. heeft aangegeven dat zij zich afvraagt of een uitgebouwd optimalisatie alternatief niet oostelijker zou kunnen liggen in het midden gebied dan het in de Trajectnota/MER uitgewerkte MMA. De Commissie kiest daarvoor als basis het optimalisatie alternatief west.

In een overleg met de Commissie op 15 maart 2006 is aanvullende informatie toegezegd. In dit memo verstrekt de projectorganisatie die aanvullende informatie. Het gaat dan om ontwerpen en milieu- en omgevingeffecten van de door de Commissie m.e.r. aangegeven alternatieven. Daarnaast worden de argumenten beschreven die van belang zijn bij het kiezen de basis voor het MMA. Concreet is in dit memo achtereenvolgens aandacht voor:

- Uitbouw van de optimalisatie alternatieven;
- 80 of 100 km/u; ontwerp opgave;
- Verduidelijkend ontwerpwerk;
- Milieu en omgevingeffecten;
- Meerwaarde Beperkt bundeling oost - oost;
- Conclusies.

Uitbouw van optimalisatie alternatieven

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de uitbouw van de optimalisatiealternatieven, met als doelstelling om ze probleemoplossend te laten zijn. Daarvoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4 (bladzijde 43) en 5 (bladzijde 52 en 53) in het hoofdrapport en het aspectrapport Verkeer en Vervoer.

Uit dat onderzoek is gebleken is dat de optimalisatiealternatieven met twee stroken per richting en gelijkvloerse kruispunten de problematiek niet oplossen. De verkeersdruk is eenvoudigweg veel te groot. De gelijkvloerse kruispunten kunnen dan het aanbod niet verwerken.

De verkeersdruk op de route Rijksweg 31 cq 32 is bij een goed functionerend alternatief als volgt:

	Motorvoertuigen per uur in twee richtingen op doorsnede (Avondspits 2020)
RW 31 Wâldwei oost	4300
RW 31 Wâldwei west	5100
RW 32 Wirdum Werpsterhoek	6800
RW 31 Middelzeegebied	4700
RW 31 Noord	3500
RW 31 Marssum	3600
RW 31 west	3000

	Motorvoertuigen per uur oprijdend verkeer per kruispunt cq knooppunt (Avondspits 2020)
Hemriksein	7200
Werpsterhoek/Stadsas	10600
Algraweg	6500
Marssum	5500

Uit de belastingen van de kruispunten cq knooppunten blijkt dat deze niet gelijkvloers kunnen cq moeten worden geregeld. Ter vergelijking bedraagt de hoeveelheid oprijdend verkeer op Werpsterhoek in 2002 ongeveer 4100 motorvoertuigen per uur.

Alternatieven met twee stroken per richting en ongelijkvloerse aansluitingen zijn wel probleemoplossend.

80 of 100 km/h; ontwerpogave

Wegen die uitgevoerd zijn met 2 stroken per rijrichting en ongelijkvloerse aansluitingen met een snelheidsregiem van 80 km/u worden niet aangelegd, tenzij daar een expliciete aanleiding voor is. Redenen om voor 80 km/u te kiezen zouden gelegen zijn in de verkeersafwikkeling of in het milieu (geluid of lucht). Dergelijke aanleidingen zijn er niet in dit project en daarom is er geen reden om voor 80 km/u te kiezen.

Rekening houdende met het feit dat Rijksweg 31 oost (Wâldwei) een 100 km/h weg is en de Rijksweg 31 west een 120 km/u weg is een keuze voor Rijksweg bij Leeuwarden als een 80 km/u niet logisch. In de categorisering van wegen is een 80 km/u weg, 2x2 met ongelijkvloerse aansluitingen niet een duurzaam veilig wegtype, gelet op verwachtingspatronen voor automobilisten, rijgedrag en verkeerveiligheid.

Een 2x2 weg met ongelijkvloerse aansluitingen heeft, bij een snelheidsregiem van 80 en van 100 km/h, ongeveer dezelfde horizontale bogen. Dit komt door de combinatie van horizontale bogen, verticale bogen en aansluitingen.

Verduidelijkend ontwerpwerk

In de discussie van 15 maart 2006 is gebleken dat Commissie m.e.r. vooralsnog inschat, dat een 80 km/u weg, 2x2 en ongelijkvloers, veel dichter tegen het spoor zou kunnen liggen dan het beschouwde MMA.

De Commissie m.e.r. stelt voor onderzoek te doen naar een tracé westelijk van het spoor in het middegebied en tegelijkertijd zo dicht mogelijk bij het spoor. In het noordelijk gebied heeft ze in principe voorkeur voor een oostelijke ligging, conform het midden alternatief, als basis voor het MMA.

Dit is concreet vertaald in een onderzoek naar een meer oostelijke ligging in het middegebied voor het in de Trajectnota/MER beschreven MMA.

Ontwerpen

Om deze vraagstelling te kunnen beantwoorden is er verduidelijkend ontwerpwerk verricht. De opgave was om uitgaande van Midde oost respectievelijk Beperkt bundeling oost onderzoek te doen naar de mogelijkheden om op te schuiven in oostelijke richting. Concreet zijn beschouwd;

- Midden oost - oost als 80 cq 100 km/u weg;
- Beperkt bundeling oost - oost als 80 cq 100 km/u weg.

Het resultaat van de ontwerp activiteiten (uitgevoerd door Grontmij) is weergegeven in de bijlage 2. In bijlage 1 zijn ter informatie de alternatieven Midden oost en Beperkt bundeling oost weergegeven.

Uit het ontwerpwerk blijkt dat de situaties bij Werpsterhoek en de Algraweg sterk bepalend zijn voor de ligging van het tracé. Door de combinatie van een aansluiting met horizontale en verticale bogen zal met een horizontale boogstraal van 750 meter moeten worden gewerkt. Dat geldt voor zowel een 80 als een 100 km/u ontwerp. Dat betekent dat bij zowel Werpsterhoek als de Algraweg een "wijde boog" onontkoombaar is. Verder blijkt dat de boog bij de kruising spoor / kanaal wel krappert, zeker bij 80 km/u.

Dan dringt zich de vraag op of bij Werpsterhoek het spoor niet schuin noordelijker gekruist kan worden. Afgezien van het feit dat dan buiten het zoekgebied ontworpen wordt is dat geen optie gelet op bestaande bebouwing, verschillende cultuurhistorische en archeologische waarden en de geplande ontwikkeling van Zuid-landen.

Vergelijking met tracés van beschouwde alternatieven

Het resultaat van de wijde bogen bij Werpsterhoek en de Algraweg en de maximale verschuiving van het tracé naar het spoor is dat er een alternatief met enkel bogen in het middegebied ontstaat met relatief veel versnippering van ruimte (veel rest-ruimtes). Die tracés grijpen daarmee in op het open landschap van de Middellzee en het weidevogelgebied.

Verder kan het Midden oost - oost tracé in het middegebied worden getypeerd als een variatie op reeds onderzochte alternatieven. Daarmee zijn het geen nieuwe, niet onderzochte, tracés.

Het Beperkt bundeling oost - oost alternatief met een 80 km/u regiem kent een oostelijker ligging dan de onderzochte nieuwe alternatieven. Dat alternatief is een combinatie van het Optimalisatie west met Beperkt bundeling oost.

Milieu- en omgevingseffecten

Van de ontwikkelde ontwerpen zijn ook de milieu en omgevingseffecten in het midden gebied bepaald. De verschillen in de milieu en omgevingseffecten zijn relatief klein. Zie ook de bijlage 3 met resultaten van de effectbepaling.

Een verschil is dat bij het Beperkt bundeling oost - oost met 80 km/u de beoordeling voor ecologie "enkel min" is en niet "dubbel min", als bij de andere nieuwe alternatieven in het middegebied.

Daartegenover staat dat de meer oostelijke tracés ongunstiger scoren qua ruimtegebruik door de beperkte aansluiting bij verkavelingstructuren en doorsnijding van agrarische en niet agrarische functies.

Een belangrijk punt is overigens ook de ontwikkeling van bedrijventerreinen aan de oost cq de westzijde van de nieuwe Rijksweg. Onze landschapsdeskundigen hebben geconcludeerd dat ontwikkeling van bedrijventerreinen "binnen" de Rijksweg beter is voor het landschap. Bij ontwikkeling daarbuiten ontstaat een rafelige en onaantrekkelijk stadsrand. Bij Beperkt bundeling oost - oost is ontwikkeling van bedrijventerreinen aan de westzijde van de Rijksweg 31 op korte termijn aan de orde.

Meerwaarde beperkt bundeling oost - oost

Het tracé als geschetst bij Beperkt bundeling oost - oost met 80 km/u cq met 100 km/u is in de ogen van de projectorganisatie geen realistisch alternatief en geen basis voor een MMA, omdat;

- Een 80 km/u regiem op 2x2 wegen met ongelijkvloerse aansluitingen is geen duurzaam veilig wegtype en wordt derhalve niet aangelegd tenzij dat om redenen van luchtkwaliteit, geluidhinder of verkeersafwikkeling noodzakelijk is. Dergelijke wegen kennen dan een juridische snelheidsbeperking van maximaal 80 km/u; het ontwerp zal op 100 km/u ontwerpeisen zijn gebaseerd;
- Een oostelijke ligging in het middengebied kan niet worden gecombineerd met een oostelijke ligging in het noordelijke deelgebied;
- Aan deze ligging van het tracé kleven diverse ruimtelijke bezwaren. De belangrijkste zijn;
 - o de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden zal op korte termijn westelijk van de Rijksweg gaan plaatsvinden;
 - o de druk van ruimtelijke ontwikkeling op het noordelijke deelgebied, ook gemeentegrens overschrijdend, zal verhoogd worden, en daarmee worden de mogelijkheden voor landschapsverbetering en natuurontwikkeling verkleind;
 - o de ontwikkelingsmogelijkheden tussen de Rijksweg en het spoor cq bestaand stedelijk gebied zijn zeer beperkt cq inefficiënt;
- de lengte van het tracé is in het middengebied ongeveer een kilometer langer dan bij Midden oost, hetgeen zijn weerslag heeft op ruimtegebruik, energieverbruik en verstoring van weidevogels;
- de meerwaarde voor het milieu en omgeving is alles overziende beperkt.

Conclusies

Op basis van de Trajectnota/MER en deze aanvullende analyses kunnen de volgende conclusies worden getrokken

1. De uitbouw van de optimalisatie alternatieven tot 2x2 met ongelijkvloerse aansluitingen is onderzocht. Daarbij is gebleken dat het noodzakelijk is om een 2x2 profiel met ongelijkvloerse aansluitingen te maken om het verkeersaanbod adequaat te kunnen verwerken.
2. Er zijn geen adequate argumenten om een weggedeelte van 10 km lengte, uitgevoerd als 2x2 met ongelijkvloerse aansluitingen, te combineren met een 80 km/u regiem.
3. Een nieuw (nog niet onderzocht) tracé westelijk van het spoor en tegelijkertijd zo dicht mogelijk bij het spoor met een 80 km/u regiem is een tracé dat gelet op de noodzakelijke bogen bij Werpsterhoek en de Algraweg sterk ingrijpt op het open Middelzeegebied. Zo'n alternatief heeft dan ook beperkte meerwaarde qua milieu en omgevingseffecten. Tegen zo'n alternatief bestaan verder grote bezwaren zoals als bedrijventerrein ontwikkeling westelijk van de Rijksweg op korte termijn, het niet kunnen combineren met een oostelijke ligging in het noordelijk deelgebied en de bezwaren vanuit ontwerp. Een meer oostelijke ligging van Beperkt bundeling oost is dan ook geen realistische basis voor een MMA.
4. In de ogen van de projectorganisatie is het door de Commissie m.e.r. bepleitte nieuwe alternatief niet realistisch en kan er derhalve niet van een ommissie in het onderzoek worden gesproken.

Bijlage 1 bij de aanvulling

Midden oost en Beperkt bundeling oost op kaart



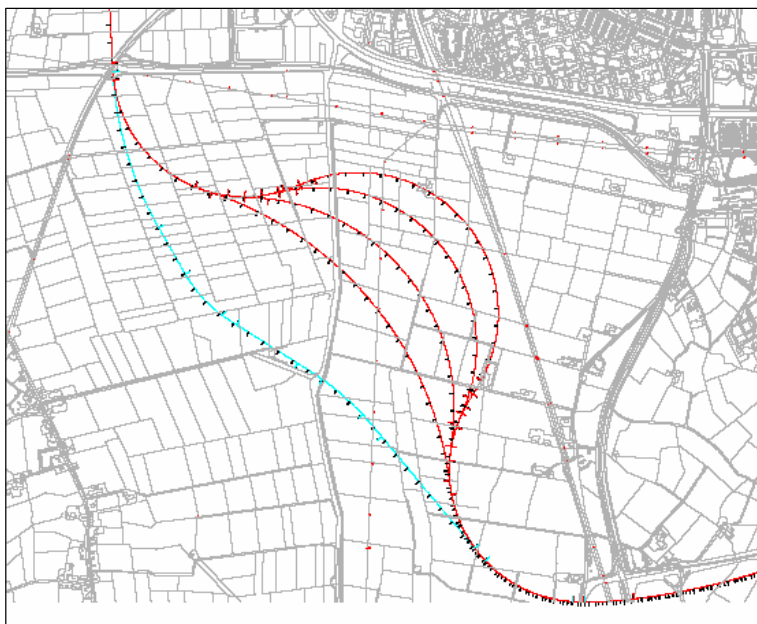
Midden oost (100 km/u)



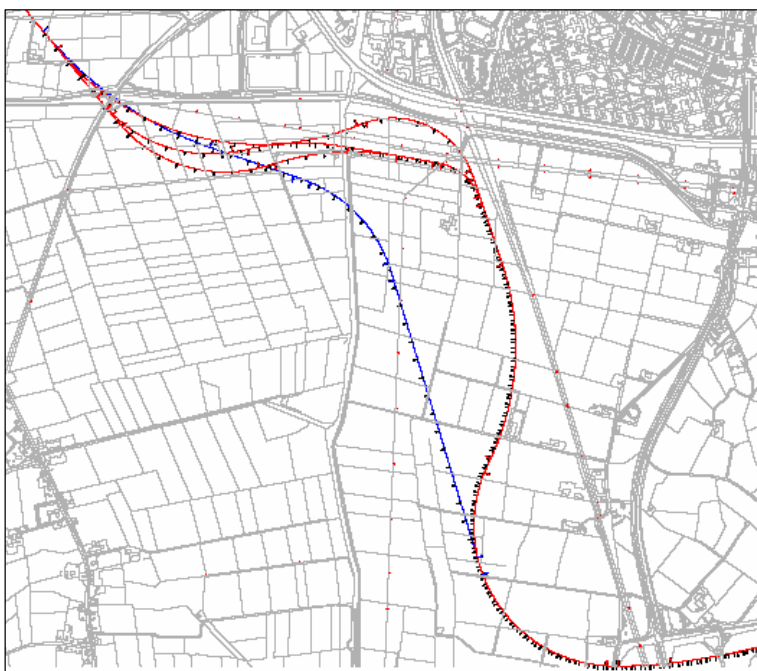
Beperkt bundeling oost (100 km/u)

Bijlage 2 bij de aanvulling

Ontwerpen meer oostelijke tracés (GRONTMIJ)



Midden oost – oost (80 cq 100 km/u): rechtertracés



Beperkt bundeling oost – oost (80 cq 100 km/u): rechtertracés

Uitgangspunten alternatieven Midden oost - oost

- Ontwerpsnelheid 90 km/h
- Maximum snelheid 100 km/h
- Horizontaal alignement
 - De vier alternatieven zijn horizontaal gelijk muv de boogstraal in het midden-gedeelte
 - $R_h = 750$ m (kruising Algraweg)
 - $R_h > R_{h \text{ min}}$ (350 m) ivm in- en uitvoeging aansl Algraweg
 - Startpunt zodanig dat uitvoeging geheel in rechtstand ligt
 - $R_h = 750$ m (kruising spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden)
 - $R_h > R_{h \text{ min}}$ (350 m)
 - Ivm in- en uitvoegingen knp Werpsterhoek
 - Zichtproblemen bij kleinere straal door geleiderail in midden-berm
 - $R_h = 2300$ m (knp Werpsterhoek)
 - Handhaven alignement van Voorkeurstracé
 - Zichtproblemen bij kleinere straal door wanden ingraving bij een kleinere straal in combinatie met krap verticaal alignement
- Verticaal alignement
 - Kruising Algraweg
 - Voetboog $R_v = 1500$ m, conform voorkeursalternatief
 - Rijzicht ivm in en uitvoegingen
 - Kostenbesparing tpv kunstwerk
 - Topboog $R_v = 6500$ m tpv spoorkruising
 - Rijzicht $V_o = 90$ kmh
 - in en uitvoegstroken
 - Kruising Zwette
 - Topboog $R_v = 6500$ m
 - Rijzicht $V_o = 90$ kmh
 - Voetboog $R_v = 13000$ m
 - Wegbeeld
 - Kruising Spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden / knp Werpsterhoek
 - Topboog $R_v = 6500$ m
 - Rijzicht $V_o = 90$ kmh
 - Voetboog $R_v = 1500$ m
 - Conform voorkeursalternatief
 - Kostenbesparing tpv kunstwerk

Uitgangspunten alternatief Beperkt bundeling oost – oost

- Ontwerpsnelheid 80 km/h
- Horizontaal alignement
 - $R_h = 1400$ m (kruising Algraweg)
 - $R_h > R_{h \text{ min}}$ (260 m) ivm in- en uitvoeging aansl Algraweg en mogelijke aansluiting in het verlengde van de Newtonweg
 - Geen overgangsbogen noodzakelijk voor $V_o = 80$ kmh
 - $R_h = 1400$ m
 - Straal op basis van wegbeeld in combinatie met voorgaande boog
 - Geen overgangsbogen noodzakelijk voor $V_o = 80$ kmh

- Rechtstand
 - Parallel aan hoogspanningsmasten
- Rh = 300 m
 - Rh > Rh min (260 m) ruimtebeslag Rh=260 m gelijk aan Rh=300 m ivm minimale A-waarde van 120 voor Vo=80 kmh
- Rechtstand
 - Parallel aan spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden
- Rh = 1400 m
 - Inleidende boog in combinatie met volgende boog
 - Geen overgangsbogen noodzakelijk voor Vo = 80 kmh
- Rh = 750 m (kruising spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden)
 - Rh > Rh min (350 m)
 - Ivm in- en uitvoeringen knp Werpsterhoek
 - Zichtproblemen bij kleinere straal door geleiderail in middenberm
 - Er wordt geen combinatie van een straal van 750 meter (tpv de in en uitvoeringen) en een straal van 300 meter toegepast, omdat daardoor een naboog ontstaat
- Rh = 2300 m (knp Werpsterhoek)
 - Handhaven alignement van Voorkeurstracé
 - Zichtproblemen bij kleinere straal door wanden ingraving bij een kleinere straal in combinatie met krap verticaal alignement
- Verticaal alignement
 - Kruising Algraweg
 - Voetboog Rv = 1500 m, conform voorkeursalternatief
 - Rijzicht ivm in en uitvoeringen
 - Kostenbesparing tpv kunstwerk
 - Topboog Rv = 5000 m tpv spoorkruising
 - Rijzicht Vo = 80 kmh
 - in en uitvoegstroken
 - Kruising Zwette
 - Topboog Rv = 5000 m
 - Rijzicht Vo = 80 kmh
 - Voetboog Rv = 10000 m
 - Wegbeeld
 - Kruising Spoorlijn Heerenveen – Leeuwarden / knp Werpsterhoek
 - Topboog Rv = 5000 m
 - Rijzicht Vo = 80 kmh
 - Voetboog Rv = 1500 m
 - Conform voorkeursalternatief
 - Kostenbesparing tpv kunstwerk

Bijlage 3 bij de aanvulling

Milieu en omgevingseffecten

Milieu en omgevingseffecten	Optimalisatie west	Beperkt bundeling oost - oost	Beperkt bundeling oost	Midden oost - oost	Midden oost
Middengebied					
Midden					
Ruimtegebruik	0/-	-/--	-/--	-/--	-
Sociale en functionele samenhang	-	-	-	-	-
Visuele hinder	0	0	0	0	0
Landschap	0	0	0	0	0
Cultuurhistorie en archeologie	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Ecologie	0/-	-	--	--	--
Bodem en water	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Geluid	0/-	-	-	-	-
Trillingen	-/--	-	0	0	0
Lucht	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	+	++	+	++

In onderstaande wordt aangegeven welke onderwerpen per hoofdaspect de verschillen tussen de reeds beschreven alternatieven en de nieuwe verklaren.

Ruimte gebruik;

- Verkavelingstructuren
- Overhoeken
- Bijzondere agrarische functies
- Niet agrarische functies (Zwettepark en Newtonpark)

Ecologie;

- Territoria weidevogels

Trillingen

- Trillingshinder boerderijen westzijde spoor aanlegfase
- Trillingshinder boerderijen westzijde spoor gebruiksfase

Verkeersveiligheid

- Duurzaam veilige inrichting Rijksweg 31

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Trajectnota/MER
Rijksweg N31 Leeuwarden zuidwest en de aanvulling daarop**

Rijkswaterstaat Noord-Nederland, gedelegeerd aan provincie Fryslân en gemeente Leeuwarden, heeft het voornemen de verbinding van de Rijksweg N31 ten zuidwesten van Leeuwarden te verbeteren. De planstudie sluit aan op de stedelijke en verkeers-technische ontwikkelingen aan de zuidrand van Leeuwarden. Gefaseerd zullen in dit gebied woonwijken en bedrijventerreinen tot ontwikkeling komen en de wegenstructuur zal worden uitgebreid.

ISBN 90-421-1750-8