

Vergaderjaar 2003–2004

29 397

Trajectnota/MER RW 31 Zurich–Harlingen

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 januari 2004

Hierbij informeer ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het standpunt inzake de Trajectnota/MER RW31 Zurich–Harlingen.

STANDPUNT

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de RW31 Zurich–Harlingen tot een keuze voor het 2x2-Alternatief. Dit betekent dat de weg vanaf het dorp Zurich tot aan de traverse met Harlingen wordt uitgevoerd als een dubbelbaans autoweg met twee rijstroken per richting.

INLEIDING

De RW31 tussen Zurich en Harlingen is onveilig. In negen jaar tijd zijn er 18 doden en 37 gewonden gevallen. Een ongeval in 1999, waarbij 5 doden vielen vestigde de aandacht nadrukkelijker op het verkeersveiligheidsprobleem op deze weg. Samen met de regio is toen besloten om binnen de Langmanafspraken de RW31 Zurich–Harlingen voorrang te geven boven RW7 Sneek. Vervolgens is gestart met de TracéMERprocedure.

In de meeste gevallen wordt een TracéMERprocedure gestart om een bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Dat is bij dit project niet het geval. Uit de studie blijkt dat op de RW31 Zurich–Harlingen files geen rol spelen. Door het uitvoeren van het project zal vooral de verkeersveiligheid verbeteren.

Met een structurele oplossing in zicht hebben de verschillende regionale partijen, rijkswaterstaat en de politie een aantal tijdelijke maatregelen genomen, zoals een inhaalverbod, een snelheidslimiet van 80 km/u gecombineerd met extra handhaving en mottoborden, waardoor de

verkeersveiligheid in de aanloop naar een structurele oplossing al wordt verbeterd.

PROBLEEMANALYSE

Zoals gezegd zijn op het enkelbaans weggedeelte tussen Zurich en Harlingen van 1993 tot en met 2001 18 doden en 37 gewonden gevallen. Het risico om slachtoffer te worden op dit weggedeelte is in vergelijking met andere rijksautowegen twee keer zo groot. Uit het totale ongevallebeeld blijkt dat op het zuidelijk deel drie keer zoveel slachtoffers vallen als op de traverse Harlingen. De afloop is ook ernstiger; alle dodelijke slachtoffers vielen op het zuidelijk deel.

Naast de verkeersonveilige situatie die de hoofdaanleiding voor de studie vormt, speelt er ook een regionaal-economisch aspect. Volgens de provincie Fryslan heeft de RW31 tussen Harlingen en de Afsluitdijk als verbinding tussen de Westergozone en de rest van het landelijke hoofdwegennet onvoldoende allure. Hierdoor wordt de economische potentie van het gebied onvoldoende benut.

ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN

In de trajectnota/MER staat de volgende doelstelling centraal: Het zo snel en zo veel mogelijk verminderen van het aantal doden en gewonden op de N31 tussen Zurich en Harlingen, en zo:

- *een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan het verminderen van het totale aantal verkeersslachtoffers*
- *een zodanig laag risico nastreven dat de weg zich kan meten met vergelijkbare wegen in Nederland.*

Daarnaast is de volgende nevendoelstelling opgenomen:

Inzichtelijk maken in hoeverre de alternatieven de ruimtelijk-economische mogelijkheden van de Westergozone vergroten.

Hiertoe zijn de volgende alternatieven onderzocht.

Nulalternatief

Dit alternatief gaat uit van de situatie zoals die in 1999 was; dus voor het aanbrengen van de tijdelijke maatregelen. Uitgangspunten zijn een maximum snelheid van 100 km/uur en een onderbroken streep waarbij inhalen is toegestaan. Het nul-alternatief is het alternatief waar de andere alternatieven mee worden vergeleken.

Nulplusalternatief

Dit alternatief is de situatie van dit moment mét inbegrip van de maatregelen die in mei 2001 zijn ingevoerd; een doorgetrokken streep waarbij inhalen niet toegestaan is, een maximumsnelheid van 80 km/uur en extra politietoezicht. Dit alternatief wordt onderzocht omdat dit alternatief de verkeersveiligheid probeert te verbeteren zonder ingrijpende fysieke maatregelen.

Alternatief 2x1 autoweg met vluchtstrook

Dit is een alternatief waarin de weg wordt omgebouwd tot een dubbelbaans autoweg waarbij er per baan één rijstrook komt met ernaast een vluchtstrook. De rijbanen worden gescheiden met een middenberm voor-

zien van een geleiderail. De maximum snelheid is 100 km/uur. De nieuwe rijbaan wordt oostelijk van de bestaande aangelegd.

Alternatief 2x2 autoweg zonder vluchtstrook

Dit is een alternatief waarin de weg wordt omgebouwd tot een dubbelbaans autoweg met twee rijstroken per richting. Dit alternatief kent geen vluchtstrook, maar wordt om de 500 meter voorzien van een vluchthaven. De rijbanen worden gescheiden met een middenberm voorzien van een geleiderail. De maximum snelheid is 100 km/uur. De nieuwe rijbaan wordt oostelijk van de bestaande aangelegd.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Dit alternatief wil het milieu zo min mogelijk belasten en legt een zo klein mogelijk beslag op de ruimte. Uitgangspunt is één brede rijbaan met een barriër in het midden als scheiding tussen het tegemoet komende verkeer. Dit alternatief heeft geen vluchtstrook. De maximum snelheid is 100 km/uur.

Voor alle ombouwalternatieven (2x1, 2x2 en MMA) geldt dat het kruispunt bij Zurich en de twee oversteken ter hoogte van 't Strand en Dijksterburen worden verwijderd. Het kruispunt bij de Kimswerderlaan wordt omgebouwd tot een ongelijkvloerse aansluiting.

Het wisselalternatief (niet uitgewerkt)

In de richtlijnen wordt voorgesteld de haalbaarheid van een zogenaamd Wisselalternatief te onderzoeken. Bij het Wisselalternatief wordt uitgegaan van het wisselen van de N31 met de westelijke parallelweg tussen Zurich en de Kimswerderlaan. Ook in dit alternatief wordt uitgegaan van het opheffen van de kruising in Zurich.

De haalbaarheid van dit alternatief is getoetst op het probleemoplossend vermogen en de technische maakbaarheid. Daaruit komt het volgende naar voren:

- Uit de studie wordt duidelijk dat het opheffen van de oversteken bij 't Strand en Dijksterburen geen gevolgen heeft voor de lokale bereikbaarheid, die met het wisselen van de rijksweg en de parallelweg opgelost kunnen worden. De noodzaak om de rijksweg met de parallelweg te wisselen is daarom niet aan de orde.
- De huidige parallelweg fungeert voor het Wetterskip Fryslân als inspectieweg voor de Waddenzeedijk. De waterkeringen moeten ten allen tijde goed bereikbaar zijn voor inspectie en onderhoud. Daardoor blijft een parallelweg langs de voet van de dijk nodig. Bij het wisselen van beide wegen komt deze mogelijkheid te vervallen.
- De nieuwe parallelweg zal oostelijk van de huidige N31 komen. Dit betekent dat de verharding en ook het bestaande zandlichaam van de N31 niet meer kunnen worden benut. Bij het wisselalternatief is er compleet nieuw weglichaam nodig, wat betekent dat het aanmerkelijk duurder zal uitvallen dan de overige alternatieven.

Kortom, het Wisselalternatief heeft geen meerwaarde, is niet praktisch, zal aanmerkelijk duurder zijn en is daarom niet verder onderzocht.

VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Verkeersveiligheid

De 2x1 autoweg en de 2x2 autoweg zijn in grote lijnen even veilig. Deze alternatieven voldoen aan de gestelde doelstelling om de weg veiliger te maken. Door het scheiden van de rijrichtingen en het opheffen van de gelijkvloerse kruisingen en oversteken worden botsingen voorkomen en kunnen de meest voorkomende omgevallen zich niet meer voordoen.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) voldoet ook aan de doelstelling, maar geeft een iets lichtere daling van het aantal slachtoffers dan het 2x1- en 2x2-alternatief. Bij het MMA is er een grotere kans op schade-rijdingen en obstakelvrees vanwege de barrier en het smallere wegprofiel. Daarnaast is het bij dit alternatief zo dat de weg bij (onderhouds-) werkzaamheden een aantal keren per jaar moet worden afgesloten. Bij onderhoud rijdt verkeer over minder veilige provinciale en gemeentelijke wegen, wat leidt tot verkeershinder en minder veilige situaties.

Het nul-alternatief en het nulplus-alternatief zijn geen afdoende oplossingen, met name omdat frontale botsingen zich kunnen blijven voordoen.

Alternatief	Effect
Nul-alternatief	0-10 %
Nulplus alternatief	5-25 %
2x1 autoweg met vluchtstrook	70-95 %
2x2 autoweg zonder vluchtstrook	70-95 %
Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	55-80 %

Afname aantal slachtoffers in procenten in drie jaar

(Economische) bereikbaarheid

Het verkeer kan in 2020 in alle gevallen goed blijven rijden over de N31 tussen Zurich en Harlingen. De intensiteiten zijn dan niet zo hoog dat een uitbreiding van de capaciteit nodig is. Alle alternatieven hebben voldoende restcapaciteit, al heeft het 2x2 alternatief meer restcapaciteit dan de andere alternatieven, waardoor het een duurzamere oplossing is.

Van een ombouw tot een 2x2 autoweg mag een licht positief economisch effect verwacht worden. Dit betreft met name de uitstraling die een 2x2 autoweg heeft voor de bereikbaarheid van de havenstad Harlingen, Leeuwarden en de Westergozone. Naar verwachting treden bij de overige alternatieven geen noemenswaardige economische effecten op.

Onderliggende wegennet

Eén van de fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid op de RW31 te verbeteren is het afsluiten van de oversteken en kruisingen. Bij het uitvoeren van een 2x1- en 2x2 autoweg passen geen gelijkvloerse oversteken en kruisingen. Het afsluiten van de oversteken en de kruising bij Zurich heeft echter wel gevolgen voor omwonenden en bedrijven langs de RW31. Verkeerskundig gezien zijn deze minimaal, maar ze worden wel gevoeld door bewoners in het gebied. Enkele bedrijven, huizen en percelen worden moeilijker bereikbaar (en in een enkel geval zelfs niet bereikbaar voor bepaalde voertuigen). Omwonenden voelen de sociale gevolgen omdat sommigen, met het verdwijnen van de kruising bij Zurich, geïsoleerd raken van hun omgeving.

Het verdwijnen van de oversteken zorgt niet voor een sterke toename van verkeer op de omliggende gemeentelijke wegen. Ook zorgt het niet voor verkeersonveilige situaties. Wel is de Tolheksleane een aandachtspunt, door de combinatie van een drukker wordende weg, schoolgaande fietsers en voertuigen die laden en lossen.

De routes van het **openbaar vervoer** over de N31 tussen Zurich en Harlingen en in het onderliggend gebied worden door de mogelijke afsluitingen niet beïnvloed. De lijnvoering en de haltering aan de busmaatschappij is de verantwoordelijkheid van de provincie.

Ruimte

Het MMA heeft minder ruimtebeslag dan het 2x1 en 2x2 alternatief, waardoor er minder effecten zijn op het milieu.

Woon- en leefmilieu

Geluid

De N31 tussen Zurich en Harlingen zal in de toekomst drukker worden. Dit geldt voor alle alternatieven. Door het toepassen van geluidsarm asfalt neemt de geluidsbelasting echter zelfs af. Tussen de alternatieven zit geen groot verschil.

Bij Zurich, Aldmar en Dijksterburen zijn in het kader van sanering voor alle alternatieven hogere geluidsbelastingen berekend volgens de Wet Geluidhinder. In de OTB-fase wordt bekeken welke voorzieningen er in het kader van de wet nodig zijn.

Lucht

Voor het aspect lucht geldt dat alle alternatieven ruim binnen de gestelde normen van het besluit Luchtkwaliteit blijven.

Natuur en landschap

Bodem en water

De aanleg van de ombouwalternatieven heeft plaatselijk enig effect op de opbouw van de bodem. Het uitgraven van een wegcunet en diepe berm-sloten heeft voor alle ombouwalternatieven (2x1, 2x2, MMA) een marginale invloed op de grondwaterstroming.

Flora, fauna en ecologie

Er is sprake van een beperkte verstoring en vernietiging van habitat bij de ombouwalternatieven en de ombouw van de Kimswerderlaan. De verstoring (en de vernietiging) neemt toe naarmate de alternatieven landinwaarts meer ruimte vragen, waarbij het 2x2 alternatief van de ombouwalternatieven de meest ruimte en het MMA van de ombouwalternatieven het minste ruimte vraagt. Dit speelt met name bij het Hegewiersterfjild. In de trajectnota/MER wordt voorgesteld het verlies aan habitat te compenseren in de Zuricheroordpolder ten zuiden van Zurich.

Landschap, cultuurhistorie & archeologie

De zeedijk is het meest bepalende element in het landschap. De RW31 ligt aan de voet van de zeedijk en valt hier tegen weg. De RW31 kan over de Kimswerderlaan geleid worden of omgekeerd. Om een beter inzicht te

kunnen krijgen in de aard, kwaliteit en omvang van het nog aanwezige bodemarchief, zal een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) voor het gehele tracé van N31 tussen Zurich – Harlingen worden uitgevoerd. Het is gebruikelijk dat dit in de OTB-fase gebeurt.

Gevaarlijke stoffen

Voor het aspect van het vervoer van gevaarlijke stoffen, ofwel de Externe Veiligheid, geldt dat er geen grenswaarden worden overschreden. Er is bovendien geen onderscheid in de alternatieven.

ADVIEZEN EN INSPRAAK

De adviezen en inspraakreacties die hieronder worden beschreven zijn reacties op de trajectnota/MER.

Adviezen

Commissie MER

De commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is. Wel heeft de commissie de verminderde bereikbaarheid en de veiligheid en vormgeving van de overgang van het 2x2-alternatief naar de 2x1-traverse als aandachtspunt opgenomen. Daarnaast vraagt zij aandacht voor de milieugevolgen van een eventuele oplossing voor de verminderde lokale bereikbaarheid.

De betrokken besturen

Er is een gezamenlijk advies ontvangen van de gemeenten Harlingen en Wûnseradiel en de provincie Fryslan. Zij spreken hun voorkeur uit voor het 2x2-alternatief, waarbij de provincie conform afspraak aangeeft de meerkosten van het 2x2- boven het 2x1 alternatief voor haar rekening te nemen. Zij kunnen zich vinden in een aansluiting bij de Kimswerderlaan. Daarnaast vraagt de regio nog aandacht voor de volgende punten:

- de ontsluiting/bereikbaarheid van Zurich; zij signaleert dat door het afsluiten van de kruising het dorp in levensvatbaarheid wordt aangetast en vragen in het standpunt een oplossing op te nemen voor dit probleem, waarbij zij hun voorkeur uitspreken voor een viaduct.
- het Hegewiersterfjild; zij vraagt te bezien of het mogelijk is in de OTB-fase het ontwerp te optimaliseren waardoor er minder zal worden aangetast en geven het advies compensatie te zoeken in het gebied zelf in plaats van de Zuricheroordpolder.
- Dijksterburen; zij vraagt zo spoedig mogelijk duidelijkheid te creëren voor omwonenden.
- Onderliggend wegennet; zij gaat er vanuit dat in de verdere planvoorbereiding de oplossingen voor de door hen gesignaleerde problemen op het onderliggende wegennet zullen worden meegenomen.

Waterschappen

Het Wetterskip Fryslan spreekt zich niet uit voor één van de alternatieven. Ze spreekt zich wel uit voor de variant waarbij de N31 de Kimswerderlaan hoog kruist en vraagt aandacht voor de ter plaatse lopende rioolwaterpersleiding.

Het Wetterskip Marne-Middelsee spreekt zich niet uit voor één van de alternatieven. Ze vraagt wel aandacht voor de waterloop en voor de eventuele oplossing voor het verleggen van bermsloten.

Het OVI adviseert de minister het 2x2-alternatief te kwalificeren als voorkeursalternatief. Het OVI onderkent de geschetste problematiek op het traject en stemt in met het nut en de noodzaak van de maatregelen. Het OVI is tot het oordeel gekomen dat het 2x2-alternatief de grootste positieve effecten zal bieden voor zowel de verkeersveiligheid en doorstroming op het traject als de bereikbaarheid en daarmee de economische ontwikkeling van de regio. Aanvullende opmerkingen zijn dat het OVI graag had gezien dat de autosnelwegvariant was onderzocht en pleit ervoor dat aanpassing van dit traject tot autosnelweg in de toekomst mogelijk blijft; daarnaast doet het OVI de oproep om de oplossingen voor de vervolgeffecten voor de omgving in het projectbudget te verantwoorden. In het bijzonder Stichting Natuur en Milieu vraagt aandacht voor de compensatiemaatregelen voor natuur en milieu.

Inspraak

Veel insprekers beamen dat er maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de verkeersonveiligheid van de weg. Slechts een klein deel van de insprekers spreekt zich uit voor één van de alternatieven. Van de insprekers die dat wel doen, kiest het merendeel voor het 2x2-alternatief. Een groot deel van de insprekers geeft aan tegen de opheffing van de kruising bij Zurich te zijn. Daarvoor worden verschillende redenen aangegeven: verkeersonveiligheid op het onderliggende wegennet, met name voor fietsers en voetgangers; slechtere bereikbaarheid van Zurich voor levensmiddelenventers en hulpdiensten; negatieve effecten op recreatie door onderbreking van bestaande fiets- en wandelroutes; negatieve economische effecten (door met name omrijden) voor een aantal bedrijven. Er wordt gepleit voor het behoud van de verbinding; ofwel door de kruising beter te beveiligen, ofwel door andere oplossingen uit te voeren zoals een tunnel of een viaduct. Ook wordt door verschillende insprekers aandacht gevraagd voor de natuurcompensatie bij het Hegewiersterfjild.

AFWEGING EN KEUZE

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik in overeenstemming met de minister van VROM voor de RW31 Zurich-Harlingen tot een keuze voor het 2x2-alternatief. De volgende argumenten hebben aan deze keuze ten grondslag gelegen:

- Zowel het nulalternatief als het nulplusalternatief zijn niet probleemoplossend.
- Zowel het 2x1 als het 2x2 alternatief als het MMA zijn probleemoplossend voor wat betreft het verkeersveiligheidsprobleem. Hoewel het MMA probleemoplossend is, is de reductie van het aantal verkeersslachtoffers minder dan bij het 2x1 en 2x2 alternatief (11–16 in plaats van 14–19 per drie jaar). Daarnaast is het verschil tussen het MMA en het 2x1 en 2x2-alternatief voor wat betreft de voordelen voor het milieu niet substantieel. Om deze redenen is niet gekozen voor het MMA.
- Bij de keuze tussen een 2x1- of een 2x2-alternatief geeft het rijk de voorkeur aan de meest kostenefficiënte oplossing; het 2x1-alternatief. In een brief aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland van 27 november 2000 heb ik echter de volgende toezegging gedaan: «Als de provincie een duurdere uitvoering van deze verbinding wenst, ben ik bereid die uit te voeren als de meerkosten boven een 2x1-autoweg voor rekening van de provincie genomen worden.» Zoals gezegd zijn de 2x1 en de 2x2 autoweg in dezelfde mate probleemoplossend. Er is

dan ook geen argument meer om de wens van de provincie niet te honoreren. Daarbij komt dat het merendeel van de adviezen en inspraak aangeeft ook het meeste te zien in het 2x2-alternatief. De meerkosten van het 2x2 alternatief bovenop het 2x1 alternatief zijn, conform afspraak, voor de rekening van de provincie.

Ontsluiting/bereikbaarheid Zurich

Het afsluiten van met name kruising bij Zurich heeft gevolgen voor omwonenden, met name vanuit sociaal-maatschappelijk oogpunt. Om tegemoet te komen aan de sociaal-maatschappelijke belangen voor het dorp Zurich en de omgeving ten oosten van het dorp, die door een groot deel van de inspraakreacties wordt ondersteund, ben ik bereid met de regionale overheden in overleg te treden om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Omdat er met name regionale en gemeentelijke belangen spelen verwacht ik een grote betrokkenheid vanuit de provinciale en gemeentelijke overheden, ook in financiële zin. Een voorziening om de RW31 ongelijkvloers te kruisen zal, indien hierover overeenstemming wordt bereikt, in de OTB-fase verder worden uitgewerkt. Ik ga hierbij uit van de meest kosteneffectieve oplossing en denk daarbij in eerste instantie aan een viaduct.

Hegewiersterfjild

In de uitwerking streef ik naar een zo klein mogelijke verstoring van de RW31 op het Hegewiersterfjild. Het heeft mijn voorkeur om de compensatie van de verstoring en vernietiging van habitat in het gebied zelf op te lossen. Indien dit niet lukt, zal ik, zoals voorgesteld in de trajectnota, compenseren via de Zuricheroordpolder.

Onderliggend wegennet

Voor de bereikbaarheid van de percelen rond 't Strand en Dijksterburen worden maatregelen uitgewerkt. Ook wordt aan de hand van daadwerkelijk te constateren problemen samen met de regionale overheden bezien welke maatregelen nodig zijn op het onderliggende wegennet. Hierbij verwacht ik, ook weer vanwege de gemeentelijke belangen, een grote betrokkenheid vanuit de gemeentelijke overheden, ook in financiële zin.

Kimswerderlaan

De nieuwe aansluiting van de RW31 op de Kimswerderlaan wordt zodanig uitgevoerd dat de RW31 over de Kimswerderlaan wordt geleid. Deze oplossing past beter in het landschap en is tevens de meest kostenefficiënte oplossing.

Geluid

In de OTB-fase zal de situatie voor geluid in detail worden uitgewerkt en besproken met omwonenden.

Overgang Traverse

De overgang van het 2x2-alternatief naar de traverse zal zo verkeersveilig als mogelijk worden uitgevoerd.

FINANCIËN

De kosten van de alternatieven (met een trefzekerheid van 70%, gebaseerd op het voor de trajectnota gemaakte detailniveau van de ontwerpen) als volgt:

Kosten

nul alternatief	0
nulplus-alternatief	0
2x1 alternatief	€25,6 – €35,7 mln
2x2 alternatief	€27,3 – €37,8 mln
MMA	€19,0 – €26,6 mln

prijspeil 2002

VERVOLG VAN DE PROCEDURE

De tracéwet voorziet in een ontwerp-tracébesluit (OTB) zes maanden na het uitbrengen van het standpunt. Ik zal u tijdig informeren, indien vertraging mocht optreden. Na inspraak op het OTB zal ik het Tracébesluit vaststellen. Het project wordt in 2006 in uitvoering genomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs