

Vergaderjaar 2006–2007

**30 883**

## **Tracé Rijksweg 31 Leeuwarden**

**Nr. 1**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2006

Overeenkomstig het bepaalde in de Tracéwet informeer ik u hierbij, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het standpunt inzake de Tracéwetprocedure Rijksweg 31 Leeuwarden.

#### **STANDPUNT**

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER Rijksweg 31 Leeuwarden en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik in overeenstemming met de minister van VROM tot een keuze voor een nieuw tracé tussen de aansluitingen Marssum en Hemriksein volgens het in de Trajectnota/MER beschreven Middenalternatief-Oost, met 2x2 rijstroken, met een maximumsnelheid van 100 km/uur en een rijbaanbreedte van 8,90 m.

Deze brief is opgebouwd uit drie delen. In deel A is het standpunt verder beschreven, in deel B vindt u een beschrijving van de bevindingen uit de Trajectnota/MER en in deel C vindt u de motivatie voor het ingenomen standpunt.

#### **Standpunt Rijksweg 31 Leeuwarden**

##### **A. Het Standpunt**

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen, neem ik, in overeenstemming met de minister van VROM het volgende standpunt voor Rijksweg 31 Leeuwarden in:

1. Er komt een nieuw tracé tussen de aansluitingen Marssum en Hemriksein volgens het in de trajectnota/MER beschreven Middenalternatief – Oost, met 2x2 rijstroken, met een maximumsnelheid van 100 km/uur en een rijbaanbreedte van 8,90 m. Zie ook onderstaande afbeelding.



2. Dit tracé (van west naar oost) is opgebouwd uit de volgende onderdelen:
  - a. Een aanpassing van de volledige aansluiting Marssum;
  - b. Een laag gelegen rijksweg 31 met een volledige aansluiting van de Harlingerstraatweg;
  - c. Een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal;
  - d. Een onderdoorgang t.h.v. de spoorverbinding Leeuwarden–Harlingen;
  - e. Een onderdoorgang t.h.v. de spoorverbinding Leeuwarden–Stavoren;
  - f. Een volledige aansluiting van de Westelijke invalsweg tussen de in punt d. en e. genoemde spoorverbindingen;
  - g. Een naar het zuidoosten afbuigend tracédeel in het Middelzeegebied;
  - h. Een vaste brug (doorvaarthoogte 2,50 m) over de Zwette;
  - i. Een hooggelegen Rijksweg 31 in de kruising met de spoorverbinding Leeuwarden–Heerenveen;
  - j. Een hooggelegen Rijksweg 31 t.p.v. het knooppunt met Rijksweg 32 en een in oostelijke richting te verleggen volledige aansluiting van de Overijsselseweg met een laaggelegen Rijksweg 31;
  - k. Een hooggelegen Rijksweg 31 bij de volledige aansluiting Hemriksein;
  - l. Een volledige aansluiting Wirdum met een laaggelegen Rijksweg 32 op een zo optimaal mogelijk in te passen locatie;
  - m. Het verwijderen van de wegverbinding Deinum–Marssum en deels de Harlingerstraatweg.
3. Het behouden en zo mogelijk versterken van de onderliggende verbindingen en structuren.

## **B Toelichting op het standpunt**

### *1. Inleiding*

De Rijksweg 31 Leeuwarden vormt één van de twee oost-west verbindingen in Fryslân en is onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. De weg is de verbinding tussen de Afsluitdijk via Harlingen en Leeuwarden naar Drachten en Groningen.

Het weggedeelte van Rijksweg 31 bij Leeuwarden, van de aansluiting Marssum tot de aansluiting Hemriksein wordt zowel gebruikt door het doorgaande (landelijk en regionaal) verkeer als verkeer met een herkomst en bestemming Leeuwarden.

De toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen (verstedelijkingsopgave) van Leeuwarden doet zich voornamelijk voor aan de zuid- en westzijde van Leeuwarden, binnen het directe invloedsgebied van de Rijksweg 31. In de intentieovereenkomst «Wenjen yn Fryslân» zijn hierover bestuurlijke afspraken gemaakt tussen het Rijk, de provincie en de gemeente Leeuwarden. De verstedelijkingsopgave voor Leeuwarden voor 2020 omvat onder meer 6500 woningen (550 ha) in de Zuidlanden.

Mede gelet op het feit dat zich nu al verkeersproblemen voordoen, is het zeer aannemelijk dat de huidige Rijksweg 31 door zijn vorm en inrichting, het verkeer in de toekomst niet meer adequaat kan afwickelen. Dit leidt tot een verslechtering van de afwikkeling van het doorgaande verkeer. De bereikbaarheid van Leeuwarden in het algemeen en die van de toekomstige ruimtelijke uitbreidingen in het bijzonder, verslechteren eveneens.

De verbetering van Rijksweg 31 richt zich op:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid van Leeuwarden door het creëren van goede ontsluitingswegen en (specifiek) nieuwe woon- en werkgebieden;
- Het waarborgen van de regionaal – economische ontwikkeling door het creëren van een goede doorgaande verbinding die zorg draagt voor een goed regionaal – economisch functioneren;
- Het faciliteren van de verstedelijkingsopgave door Leeuwarden hiervoor de benodigde ruimte te geven.

De ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben samen met de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden deze problematiek onderkend. Medio 2001 zijn er afspraken gemaakt voor het starten van een Tracéwetprocedure. Met de publicatie van de startnotitie d.d. 19 augustus 2002 is deze procedure officieel van start gegaan.

### *2. Probleemanalyse*

De groei van het autoverkeer heeft gevolgen voor het functioneren van het verkeerssysteem. In de uitgangssituatie (2002) zijn er problemen met de afwikkeling van het verkeer in met name de ochtend- en avondspits bij de Werpsterhoek (Rijksweg 32), Goutum en de aansluiting Rijksweg 31/Newtonweg. Deze problematiek zal met het toenemen van het verkeer alleen nog maar verergeren.

De reistijdverhoudingen tussen de spits- en de dalperiode zijn conform de Nota Mobiliteit bepaald. Voor wegen als Rijksweg 31 is de maximaal aanvaardbare reistijdverhouding 2,0. In de uitgangssituatie zijn de reistijdverhoudingen 1,5 voor het traject Heerenveen–Marssum en 1,6 voor het traject Drachten–Marssum. In de referentiesituatie (2020) neemt de reistijdverhouding toe tot 2,4 resp. 2,5. Dit betekent dat een rit over de rijksweg in de spitsperiode meer dan 2,5 keer zolang duurt dan dezelfde rit buiten de spits.

Op wegvakniveau is er in de uitgangssituatie in de spitsperiode sprake van een matige tot slechte afwikkeling van het verkeer (Intensiteit/Capaciteit (I/C)-verhouding tussen 0,7 en 1,0). In 2020 (de referentie) kennen vrijwel alle wegvakken afwikkelingsproblemen. Ook buiten de spitsperioden staat het verkeer stil (I/C-verhouding is meer dan 1,0).

Bij een I/C-verhouding van 0,8 is er sprake van een problematische verkeersafwikkeling (landelijke norm).

Op kruispuntniveau is in 2020 de I/C-verhouding, zowel in de ochtend- als avondspits, op de meeste kruispunten zeer slecht (I/C-verhouding groter dan 1,2). Het verkeer staat dan zowel in en buiten de spits gedurende langere perioden stil.

In de uitgangssituatie (2002) en in de referentiesituatie in 2020 is er sprake van een verstoorde afwikkeling op de Rijksweg 31 langs Leeuwarden. In de ochtendspits zijn de afwikkelingsproblemen het grootst op die delen van de rijksweg, die samenvallen met de invalswegen voor Leeuwarden, hetgeen leidt tot files van verkeer langs en naar de stad. Dit geldt met name vanuit zuidelijke en westelijke richting. In de avondspits is de druk op de rijksweg nog groter.

Met het toenemen van de congestie op de Rijksweg 31 wijkt het verkeer uit naar het onderliggende wegennet. Snellere routes worden gezocht. Dit wegennet en de aanliggende woonbebouwing zijn niet geschikt voor oneigenlijk gebruik door sluipverkeer. De wegen worden geconfronteerd met een toename van de verkeersdruk. In 2020 is er sprake van meer dan een verdriedubbeling van het sluipverkeer; van circa 8900 naar circa 29 000 motorvoertuigen per etmaal.

Het sluipverkeer leidt tot een aantasting van de (verkeers)leefbaarheid in de kernen in het buitengebied en in Leeuwarden zelf. Als gevolg van het sluipverkeer vallen er in de huidige situatie ongeveer 4 verkeersslachtoffers per jaar en in 2020 (indien er niks veranderd) neemt dit toe met 10 extra verkeersslachtoffers.

De slechte bereikbaarheid van Leeuwarden heeft een sterk negatieve invloed op de ontwikkeling van de nieuwe woon- en werklocaties van de gemeente Leeuwarden. De gemeente Leeuwarden zal daardoor niet in staat zijn de afgesproken woningbouwtaakstelling te realiseren. Hierdoor neemt de druk op de regionale woonmarkt toe, waardoor de noodzaak tot verplaatsingen met de auto en daarmee het aantal autokilometer verder toeneemt.

Daarbij belemmert de huidige ligging van de N31 fysiek ruimtelijke de ontwikkeling van woningbouwlocatie Zuidlanden als het gaat om de afgesproken hoeveelheden.

### *3. Onderzochte alternatieven en varianten*

De onderzochte alternatieven zijn onderverdeeld in groepen van alternatieven. Bij elke groep neemt de omvang van de infrastructurele maatregelen toe. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de effecten van de alternatieven.

#### *Alternatieven anders dan autoverkeer*

Voor de referentiesituatie is aangenomen dat het openbaar vervoer aanbod in de regio wordt gehandhaafd op het huidige niveau voor de relatief zwakke verbindingen en op de sterke verbindingen wordt verbeterd met frequentieverhogingen. Voor wat betreft de fiets is uitgegaan van een verdere verbetering van de radiale fietsstructuur met onder meer het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Dit pakket is conform de regionale en lokale plannen voor openbaar vervoer en fiets. Onderzocht is in hoeverre het (veel) verdergaand verbeteren van het

openbaar vervoer en van de fietsvoorzieningen leidt tot een afname van het gebruik van de auto en of dit een dusdanig effect heeft dat dit een bijdrage levert aan het oplossen van de problemen en aanleg van infrastructuur beperkt kan worden.

#### *Benuttingsalternatieven*

Essentie:

- het benutten van de bestaande weg;
- het verbeteren van de doorstroming op de kruispunten;
- het verbeteren van de doorstroming op de wegvakken door verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur in combinatie met een inhaalverbod.

#### *Alternatieven*

Er zijn twee benuttingsalternatieven onderzocht:

- benutting minimaal (gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten);
- benutting maximaal (ongelijkvloerse kruisingen).

#### *Optimalisatiealternatieven*

Essentie:

- daar waar mogelijk gebruik maken van het bestaande tracé;
- omleidingen (by-pass) als oplossing van de belangrijkste knelpunten;
- het oostelijke deel van de Hendrik Algraweg verwijderen uit de wegenstructuur;
- weginrichting met 2x1 rijstroken, conform duurzaam veiligheidseisen stroomwegen;
- gelijkvloerse kruispunten worden met verkeerslichten geregeld.

Om een oplossing te bieden voor het ruimtelijk knelpunt, waarbij delen van de huidige Rijksweg 31 (Hendrik Algraweg en Overijsselseweg) zowel verkeerskundig als ruimtelijk een belemmering vormen voor de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden (toekomstige woonlocatie Zuidlanden), wordt bij de optimalisatiealternatieven uitgegaan van een omlegging van dit deel van de Rijksweg 31. Daarmee wordt tevens een oplossing geboden voor het verkeerskundig knelpunt bij Goutum.

De kruispunten en aansluitingen in de optimalisatiealternatieven worden omgebouwd tot of vormgegeven als kruispunten met verkeerslichten, tenzij het in de huidige situatie al ongelijkvloerse kruisingen zijn.

#### *Alternatieven*

Er zijn drie optimalisatiealternatieven onderzocht:

- optimalisatiealternatief Oost;
- optimalisatiealternatief West;
- optimalisatiealternatief Zwette.

In principe kunnen delen van deze alternatieven onderling worden gecombineerd.

Naast een uitvoering als 80 km/uur autoweg met een inrichting 2x1 rijstroken is de meerwaarde onderzocht van uitvoering als 80 km/uur autoweg met een inrichting 2x2 rijstroken. Uitgangspunt blijft met verkeerslichten geregelde kruispunten.

Binnen de optimalisatiealternatieven is ook een alternatief bekeken waarbij het huidige traject integraal is verdubbeld. Om dit alternatief, wat betreft verkeersafwikkeling, goed te kunnen laten functioneren, is naast verdubbeling ook de ombouw van de kruispunten naar ongelijkvloerse aansluitingen noodzakelijk. In de praktijk betekent dit dat dit alternatief niet meer onderscheidend is ten opzichte van de nieuwe alternatieven, welke in de volgende paragraaf worden beschreven.

### *Nieuwe alternatieven*

#### Essentie:

- het aanleggen van een nieuwe wegverbinding tussen Hemriksein en Marssum;
- een inrichting als autoweg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen;
- een ontwerpsnelheid van het tracé van 100 km/u;
- de Overijsselseweg en het oostelijk deel van de Hendrik Algraweg worden uit de rijkswegenstructuur gehaald;
- een beperkt aantal aansluitingen van het onderliggend wegennet op de Rijksweg 31.

Een opwaardering van de nieuwe alternatieven tot een 2x2 autosnelweg en 120 km/uur is gelet op de kosten niet onderzocht. Een eventuele uitbouw op termijn van een 100 km/uur weg naar een 120 km/uur weg is daarmee vanuit kostenoverwegingen zeer ingrijpend en daarmee niet realistisch.

### *Alternatieven*

Er zijn drie nieuwe alternatieven onderzocht:

- een middenalternatief (met een oostelijke en een westelijke variatie);
- een beperkt bundelingsalternatief (met een oostelijke en een westelijke variatie);
- een bundelingsalternatief.

#### *4. Vergelijking van de alternatieven*

##### *Alternatieven anders dan autoverkeer*

Onderzoek naar alternatieven anders dan voor het autoverkeer heeft geleid tot de conclusie dat deze geen significante verbetering van de in de referentiesituatie geconstateerde problemen opleveren.

##### *Benuttingsalternatieven*

Ten opzichte van de referentiesituatie leveren de benuttingsalternatieven vrijwel geen verbetering aan de bereikbaarheid van Leeuwarden en de regio (zie ook bijlage 1).

##### *Optimalisatiealternatieven*

Hoewel de situatie iets verbetert, hebben deze alternatieven nauwelijks effect op de leefbaarheidproblemen en de problemen met betrekking tot de ontwikkeling van de nieuwe woon- en werkgebieden in de gemeente Leeuwarden (zie ook bijlage 1).

### *Nieuwe alternatieven*

De nieuwe alternatieven lossen de problematiek op. De uitvoering van de rijksweg voorziet in een zodanige uitbreiding van de capaciteit, dat de verkeersstromen goed kunnen worden afgewikkeld. De reistijdverhouding verbetert, in vergelijking met de referentiesituatie, van 2,5 naar 1,1 en voldoet daarmee aan de normen voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Ook van sluipverkeer is nagenoeg geen sprake meer. De kwaliteit van de leefbaarheid in de dorpen rondom Leeuwarden neemt toe en de bereikbaarheid van de nieuwe woon- en werkgebieden staat niet meer onder druk.

Tevens hebben de nieuwe alternatieven nog voldoende ruimte om na 2020 meer verkeer af te kunnen wikkelen. Daarmee is de toekomstwaarde goed.

Alle beschreven nieuwe alternatieven lossen de problematiek in gelijke mate op.

#### *Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)*

Het meest milieuvriendelijke alternatief is tijdens het onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven tot stand gekomen. Het MMA is gebaseerd op de nieuwe alternatieven, omdat deze de problemen oplossen. De basis voor het MMA is het Middenalternatief Oost. Dit alternatief sluit nauw aan op de toekomstige stad. Hierdoor zijn:

- in het middendeel de negatieve gevolgen voor het milieu t.o.v. de andere nieuwe alternatieven beperkt;
- in het noordelijke deel de negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu van de dorpen t.o.v. de andere alternatieven beperkt;

Door het verwijderen van de huidige N31 tussen Marssum en Deinum ontstaan kansen voor het herstellen en verbeteren van de kwaliteit van het vrijkomende gebied. In het MMA is deze kans verder ingevuld.

Ook is in het MMA de aanleg van een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal voorzien. Uit de analyse blijkt dat deze de minst negatieve gevolgen heeft voor milieu en omgeving.

#### *5. Adviezen*

##### *Advies Commissie MER*

Op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage is aanvullende info opgenomen over aanvullende alternatieve tracés.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER en de aanvullende informatie daarop aanwezig is en dat er voldoende informatie is verstrekt over de bandbreedte van de mogelijke tracés voor besluitvorming.

##### *Adviezen provincie en gemeenten*

De provincie Fryslân en de gemeenten Leeuwarden, Littenseradiel en Menaldumadeel hebben gezamenlijk één advies uitgebracht, het zgn. regioadvies. In dit advies wordt de voorkeur uitgesproken voor het Middenalternatief Oost. Vanuit kwalitatief oogpunt voegt de regio aan het Middenalternatief Oost een aquaduct in het Van Harinxmakanaal toe en extra inzet op landschapsherstel en mitigerende maatregelen in het noordelijke deel van het studiegebied. De voorkeur van de regio sluit daarmee aan bij het in het MER beschreven MMA.

Het regioadvies is tot stand gekomen door in de betrokken gemeenten inspraakavonden te organiseren en vervolgens in de raden van de gemeenten en in de staten van de provincie dit advies vast te stellen middels een besluit.

##### *Inspraak*

Op de Trajectnota/MER zijn door 1780 personen en organisaties in totaal 86 verschillende schriftelijke of mondelinge inspraakreacties binnengekomen. Er zijn twee hoorzittingen georganiseerd. Het merendeel van de insprekers uit zijn zorg over de negatieve gevolgen die, met name de nieuwe alternatieven, zullen hebben op het Middelzeegebied, op hun woon- en leefomgeving en op de continuïteit van hun (landbouw)bedrijf. Ongeveer 30% van de insprekers is van mening dat met de nieuwe alternatieven, met name het middenalternatief, een te zware oplossing wordt gekozen voor een beperkt probleem. Een klein deel (13%) van de insprekers geeft aan niet overtuigd te zijn van nut en noodzaak van de aanleg van Rijksweg 31 Leeuwarden.

Een tracékeuze om zo dicht mogelijk bij de bestaande Rijksweg 31 en de spoorlijn Leeuwarden–Zwolle wordt gezien als sparing voor het Middelzeegebied.

## 6. Realisatiekosten

Onderstaande tabel geeft de kosten van realisatie van de nieuwe alternatieven weer. De hieronder vermelde bedragen zijn inclusief BTW en exclusief BLD bijdrage (prijspeil 2003).

Alternatieven	Kosten (miljoen Euro)
Referentie	0
Middenalternatief Oost**	215
Middenalternatief West*	205
Beperkt bundeling Oost*	195
Beperkt bundeling West*	197
Bundeling*	180
Meest Milieuvriendelijke alternatief**	265

\* Met hoge brug in het Van Harinxmakanaal

\*\* Met aquaduct in het Van Harinxmakanaal

De kosten van het in het standpunt beschreven alternatief, zijn geraamd op € 248 mln (incl. € 33 mln BLD-bijdrage). De financiële dekking is als volgt:

- Taakstellend bedrag MIT<sup>1</sup> 2007–2011 € 186 mln
- Bijdrage gemeente Leeuwarden en provincie Fryslân € 36 mln

Totaal is hiermee € 222 mln beschikbaar.

In het kader van afspraken tussen de regio en het ministerie van VenW (tijdens het Bestuurlijk Overleg Noord-Nederland op 5 oktober 2006) is het verschil van € 26 mln. als volgt gedekt:

- de benodigde € 13 mln. voor het aquaduct wordt gedekt door de provincie. Hierbij is de afspraak gemaakt, dat nog nadere afspraken over de uitvoering worden gemaakt.
- t.a.v. de resterende € 13 mln. onderzoeken partijen de mogelijkheden van vervlechting van aanbesteding (innovatief aanbesteden) en Tracé-wetprocedure, als mogelijkheid om kosten te besparen. Mocht er een besluit worden genomen t.a.v. het regiospecifieke pakket (Structuurvisie ZZL) en mocht onverhoopt blijken dat kostenbesparingen niet of in mindere mate mogelijk zijn, dan wordt het resterende bedrag hieraan ten laste gebracht.
- t.a.v. de risicoverdeling en uitvoering worden in het kader van het OTB nog nadere afspraken met de regio gemaakt.

## C Overwegingen

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de beschikbare financiële middelen en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik tot de keuze van het Middenalternatief Oost met een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal.

Voor VROM en VenW zijn de belangrijkste overwegingen bij de standpuntbepaling:

1. Alleen de nieuwe alternatieven lossen de problemen afdoende op;
2. Het ruimtelijk beleid/Nota Ruimte;
3. Het voorkeursalternatief van de regio.

Ad 1:

Alle nieuwe alternatieven voldoen in gelijke mate aan de gestelde doelen voor dit project. Andere dan verkeerskundige en civieltechnische redenen bepalen daarom de keuze. Hierbij gaat het om omgeving, milieu en kosten.

<sup>1</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2007–2011.



Ad 2:

Het zoekgebied voor de verschillende alternatieven valt niet binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur; het is geen ecologisch hoofdstructuur (EHS), geen Belvédère gebied en geen nationaal landschap. Het voorkeursalternatief van de regio is derhalve niet in strijd met het rijksbeleid.

Ad 3:

Het voorkeursalternatief van de regio is in oktober 2005 al in de Stuurgroep Haak (waar VenW en VROM in vertegenwoordigd zijn) gepresenteerd.

Het voorkeursalternatief is vastgesteld in Provinciale Staten van Fryslân en de raden van de gemeenten Leeuwarden, Littenseradiel en Menaldumadeel, met in achtneming van de inspraakresultaten op het voorkeursalternatief en het advies van de commissie MER. Dat het rijk de voorkeur van de regio volgt, past dan ook prima binnen de sturingsfilosofie: Centraal wat moet, decentraal wat kan.

### **Verdere procedure**

De Tracéwet voorziet in een OTB zes maanden na het uitbrengen van het standpunt. Na inspraak op het OTB zal ik het Tracébesluit vaststellen.

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