



Tracébesluit

N31 Zurich-Harlingen

**Bijlage 1: Standpunt van de Minister
Inspraakreacties en commentaar
op het Ontwerp Trace-Besluit
Adviezen en commentaar op
het Ontwerp-Tracebesluit**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

9 januari 2004

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/WV/U.03.03428

Onderwerp

RW31 Zurich-Harlingen

Geachte voorzitter,

Hierbij informeer ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het standpunt inzake de Trajectnota/MER RW 31 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.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

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.

PROBLEMANALYSE

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 nevensdoelstelling 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 voorzien 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 schaderijdingen en obstakelvrees vanwege de barrièren 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 bermsloten 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.

OVI

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 omging 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Inspraakreacties en commentaar op het Ontwerp-Tracébesluit

NUMERIEK OVERZICHT VAN
INSPREKERS OP HET ONTWERP-TRACÉBESLUIT
N31 ZURICH – HARLINGEN

Nr.:	Naam:	Bladzij:
Schriftelijk:		
1.	H. Bloemhof, HARLINGEN	3
2.	H. Poelstra, BERLIKUM FR	3
3.	Transport en Logistiek Nederland, DRACHTEN	4
4.	Camping "De Zeehoeve", HARLINGEN	5
5.	W. Sijtsma Strandweg 8 Pingjum Landbouwbedrijf, PINGJUM	6
6.	G. Hiemstra, HARLINGEN	7
7.	A. Niezink, KIMSWERD	7
8.	Wandelaarsvereniging TeVoet, KIMSWERD	8
9.	D. Braaksma, KIMSWERD (mede namens: P. Wiersma, mevrouw B. de Jong, P.G. Kroeze)	8
10.	Paauwe, KIMSWERD (mede namens: familie Braaksma)	9
11.	W. Draisma, MAKKUM FR	10
12.	Tensis B.V., BERLIKUM FR (namens: Kieftenburg Pingjum B.V., Pingjum)	11
13.	Schrale makelaars & rentmeesters o.g., HEEG (namens: familie W. Westra)	12
14.	Natuurmonumenten, 'S-GRAVELAND	14
15.	W.T. de Witte, PINGJUM	16
16.	A.J. Bouma, KIMSWERD	17
17.	Vereniging Dorpsbelangen Kimsward, KIMSWERD	18
Mondeling (hoorzitting 14 april 2005)		
18.	Vereniging Dorpsbelang Kimsward, KIMSWERD	18
19.	A. Geel-Lof, ZURICH	20
20.	G.H.B. Luit, ZURICH	21

Volgnummer: 1		Afzender: H. Bloemhof De Bazuin 6 8862 RH HARLINGEN	
Kenmerk:			
Gedateerd: 1-4-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Inspreker, bewoner van de zuidwest zijde van Harlingen, wijk Byniastate, stelt het op prijs als lage bosschages worden aangelegd om de geluidsoverlast verder terug te dringen. Lage en dichte bosschages van bijv. wilg en els brengen het geluid behoorlijk terug. De wens is om op het deel in de oostelijke berm veel van deze bosschages toe te passen (max 3 meter).		1. Ten noorden van de Harlingervaart wordt in de oostelijke berm van de N31 een aarden wal met bosschages aangelegd.	

Volgnummer: 2		Afzender: H. Poelstra Tiggellaarsweg 28 9041EP BERLIKUM FR	
Kenmerk:			
Gedateerd: 6-4-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Stelt dat het te lang duurt voordat snelweg er is, gelet op doorstroming en ongevallen. 2. Stelt dat het Noorden van Nederland minder geld krijgt dan andere delen van het land. Refereert hierbij aan rotonde Joure en Waldwei.		1. Ter kennisgeving aangenomen 2. Ter kennisgeving aangenomen	

Volgnummer: 3		Afzender: Transport en Logistiek Nederland W. Boonstra Postbus 474 9200 AL DRACHTEN	
Kenmerk: jk/kn/257			
Gedateerd: 6-4-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. Ingestemd wordt met de ombouw van de N31. Gesteld wordt dat op het wegvak het aandeel van het vrachtverkeer 16% is. Dit onderstreept de economische relevantie van de ombouw. De 2x2-variant garandeert een betere doorstroming en is een hele verbetering ten op zichte van de huidige onveilige situatie. Het wordt dan ook gewaardeerd dat Provincie Fryslân de meerkosten hiervoor op zich neemt.</p> <p>2. Het wordt betreurd dat het gedeelte door Harlingen enkelbaans blijft, gezien de onveiligheid. Frontale botsingen kunnen zich blijven voordoen en de weg zal bij werkzaamheden enige malen per jaar worden afgesloten met vertragingen. Dit zal voor de transportsector extra kosten opleveren. Gepleit wordt voor een spoedige ombouw tot dubbelbaans autoweg van dit weggedeelte.</p> <p>3. Verzocht wordt om het voorliggende OTB zo spoedig mogelijk definitief te verklaren.</p>		<p>1. Ter kennisgeving aangenomen</p> <p>2. Het gedeelte door Harlingen behoort niet tot de planstudie en daarom zijn er dus ook geen maatregelen in dit Tracébesluit opgenomen. De argumenten hiervoor staan in het standpunt minister onder probleemanalyse.</p> <p>3. Ter kennisgeving aangenomen</p>	

<p>Volgnummer: 4</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 15-4-2005</p>	<p>Afzender: Camping "De Zeehoeve" W. Kleefstra Westerzeedijk 45 8862 PK HARLINGEN</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1. Door verdubbeling van de rijksweg N31, zal de geluidsoverlast toenemen. Dit zal problemen voor gasten van camping 'De Zeehoeve' gaan opleveren.</p> <p>2. Door de verdubbeling van de N31 en de plannen uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zal de camping in een "driehoek" van wegen komen te liggen, waarbij de verkeersintensiteit omhoog gaat. De veiligheid van de uitrit van de camping komt hierdoor in het geding.</p> <p>3. Door verdubbeling van de N31 en aanleg van een nieuwe brug over de Bolswardervaart zal een "gat" in de nu beperkte geluidsscheiding ontstaan. Begrepen is dat er voor geluidsnormen alleen wordt gekeken naar woongebouwen en niet naar het kampeertrein.</p> <p>4. Verzocht wordt om een overleg met de projectorganisatie om de geluidsinvloeden voor de camping te beperken. Gedacht wordt onder meer aan een geluidswal en aanpassingen aan de nieuw te bouwen brug.</p>	<p>1. Een camping is geen geluidsgevoelige bestemming zoals bedoeld in de Wet geluidhinder maar is wel meegenomen in het akoestisch onderzoek en is ook in de afweging voor het Tracébesluit betrokken. Door het toepassen van een geluidsarme deklaag (met minimaal de akoestische kwaliteiten van ZOAB) ontstaat een stillere "zone" dan nu het geval is. Per saldo betekent dit een verbetering van de akoestische situatie voor zowel het woning als het kampeertrein. Zie ook het akoestisch rapport.</p> <p>2. Wettelijk is er geregeld dat er inspraak kan plaatsvinden op de voorgenomen ombouw van de N31. Het aanleggen van een nieuwe weg ten noorden van de camping is geen onderdeel van de ombouw van de N31 maar van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Inspraak op een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan kan hier niet behandeld worden. U dient zich daarvoor tot de gemeente Harlingen te richten.</p> <p>3. De bestaande bosschages langs de N31 aan de zijde van camping "De Zeehoeve" blijven zoveel als mogelijk is behouden. De bestaande brug wordt gesloopt en er wordt per rijrichting van de N31 op ongeveer dezelfde hoogte een nieuwe brug gebouwd.</p> <p>4. Op 2 juni 2005 is met inspreker een gesprek gevoerd. Akoestische situatie is toegelicht. Aangegeven is dat de situatie van de camping in het Tracébesluit expliciet wordt beschreven en afgewogen (zie ook punt 1). Tevens is aangegeven dat er wordt onderzocht of er een mogelijkheid is om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aan de westzijde van de N31 ter hoogte van de camping een aarden wal aan te brengen en - de ontwerputgangspunten voor de nieuw te bouwen brug over de Harlingervaart te optimaliseren. <p>De mogelijkheden zijn inmiddels onderzocht. In verband met ruimtegebrek in de westelijke berm en het handhaven van de bestaande bosschages zijn er geen mogelijkheden voor een aarden wal. Wel kunnen de leuningen van de brug over de Harlingervaart zodanig vorm worden gegeven dat deze niet bestaan uit spijlen maar uit een 'dichte' constructie. Dat laatste zal in de realisatiefase nader worden uitgewerkt.</p>

<p>Volgnummer: 5</p> <p>Afzender: W. Sijtsma Strandweg 8 Pingjum Landbouwbedrijf W. Sijtsma De Blokken 2 8749 TE PINGJUM</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 15-4-2005</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1. Gewezen wordt op het feit dat de oversteek 't Strand voor het landbouwbedrijf Sijtsma van levensbelang is. De machines van het bedrijf maken vaak gebruik van de oversteek om naar het bedrijf op Blokken 2 te gaan. Ook maakt het vrachtverkeer voor de afvoer van de landbouwproducten en de aanvoer van diverse mineralen vaak gebruik van de oversteek. De oversteek handhaven is geen optie meer, gesteld wordt dat de Strandweg derhalve zo moet worden aangepast dat de weg geschikt is voor het grote landbouwverkeer en vrachtverkeer.</p> <p>2. De weg zal geheel verbreed moeten worden naar 3,5 meter en moeten worden verzaamd. Met Rijkswaterstaat Noord-Nederland (i.c. G. Schriemer) is gesproken over de afkoopsom voor een eigen alternatief.</p> <p>3. Door de toenemende belasting van het achterliggende wegennet zal meer moeten gebeuren aan de verbreding van de weg. De berm ter hoogte van Blokken bevat veel kuilen, dit kan tot levensgevaarlijke situaties leiden.</p>	<p>1. In de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit is de functie en het gebruik van de oversteek 't Strand inderdaad onderschat. Er is te weinig rekening gehouden met grote landbouwmachines en vrachtverkeer dat geen gebruik meer zal kunnen maken van de oversteek, maar over de Strandweg zal moeten rijden. _Zie ook punt 2_</p> <p>2. In het Tracébesluit is een integrale verbreding van de Strandweg opgenomen. Deze oplossing is in overleg met omwonenden en gemeente Wûnseradiel uitgewerkt. De gemeente voert de verbreding uit voordat de oversteek 't Strand wordt opgeheven.</p> <p>3. In overleg met gemeente is een voldoende maatregelenpakket ontwikkeld. _Voor nadere details wordt verwezen naar de gemeente.</p>

Volgnummer: 6		Afzender: G. Hiemstra De Standvastigheid 58 8862 RT HARLINGEN	
Kenmerk:			
Gedateerd: 21-4-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Voorgesteld wordt om bij de brug aan de Harlingervaart een brede vaart en een brede groenstrook te maken, beplant met bomen en struiken en daar achter een aarden wal van +/- 1.5 meter hoog. Ditzelfde aan de zuidkant van de Harlingervaart. 2. Aandacht wordt gevraagd voor een goede afsluiting zodat de bewoners niet via de woonwijk naar de N31 kunnen komen, hierdoor zal de N31 pas echt veilig zijn. 3. De woning van de inspreker is gelegen direct naast de N31. Er hebben al meerdere ongevallen nabij de woning plaatsgevonden. Inspreker heeft meerdere slachtoffers gesproken die allen aangaven, afgeleid te zijn geweest door de naast gelegen woonwijk. 4. Het onttrekken van het zicht van de woonwijk aan de N31 wordt in verband met de veiligheid dan ook zeer belangrijk gevonden.		1. Deze visie is in lijn met Ontwerp-Tracébesluit gedachten; Ten noorden van de Harlingervaart wordt in de oostelijke berm van de N31 een aarden wal met beplanting aangelegd. Ten zuiden van de Harlingervaart wordt geen aarden wal aangelegd. 2. In de realisatiefase wordt aandacht geschonken aan de afscherming van de rijksweg. 3. Ter kennisgeving aangenomen. 4. Zie punt 1.	

Volgnummer: 7		Afzender: A. Niezink Simon Sipmastraat 7 8821 MA KIMSWERD	
Kenmerk:			
Gedateerd: 22-4-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Gevraagd wordt of het mogelijk is om bij Dijksterburen een voetgangersbrug te plaatsen net als bij 't Strand. Voor veel Kimwerders is het rondje langs de Zeedijk via Dijksterburen een prachtige wandeling van zo'n 6 kilometer.		1. Na afweging van kosten en baten is besloten geen loopbrug bij Dijksterburen te realiseren. Er zijn voldoende alternatieve routes.	

Volgnummer: 8		Afzender: Wandelaarvereniging TeVoet W. de Haan Sudterp 4 8821LH KIMSWERD	
Kenmerk:			
Gedateerd: 2-5-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. Zeer verheugd met het voornemen een viaduct ten zuiden van Zurich te realiseren en het plan om de oversteek 't Strand intact te laten door middel van een voetgangersbrug.</p> <p>2. Gepleit wordt voor het in stand houden van de oversteek Dijksterburen door bijvoorbeeld een tunneltje of om te zoeken naar voetgangersvriendelijke alternatieven indien deze instandhouding door Rijkswaterstaat niet te realiseren is. Inwoners van Kimsward en Dijksterburen maakt namelijk vaak van de oversteek gebruik voor hun zogenaamde rondje langs de zee.</p> <p>3. Aangedrongen wordt om het meer voetgangersvriendelijk maken van het onderliggende wegennet, dit met het oog op de toenemende verkeersdruk daar.</p>		<p>1. Ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>2. Na afweging van kosten en baten is besloten geen loopbrug bij Dijksterburen te realiseren. Er zijn voldoende alternatieve routes.</p> <p>3. Er worden in het kader van dit Tracébesluit voldoende maatregelen op onderliggende wegen getroffen in relatie tot de ombouw van de N31. Voor verdere aanpassingen zijn de andere wegbeheerders verantwoordelijk.</p>	

Volgnummer: 9		Afzender: D. Braaksma e.a. Kimswarderlaan 6 a 8821 LB KIMSWERD	
Kenmerk:			
Gedateerd: 9-5-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. Op kaart 4 is een fietspad ingetekend dat begint vlak voor de minirotonde in de Kimswarderlaan (noordzijde). Het fietspad zal hier tuinen van woningen afsnijden en beplanting zal moeten verdwijnen. Gepleit wordt om het fietspad aan de zuidkant aan te leggen.</p>		<p>1. De ligging van het fietspad ter hoogte van de aansluiting van de Kimswarderlaan op de N31 is gebaseerd op het zo veilig mogelijk afwikkelen van fietsverkeer. Kruisingen met het gemotoriseerd verkeer vinden plaats daar waar snelheid laag is. Ook is het ter plaatse waar de Kimswarderlaan aansluit op de Westerzeedijk voor de verkeersveiligheid beter om het fietsverkeer tussen Kimsward en Harlingen daar niet over te laten steken maar aan de noordzijde van de Kimswarderlaan te houden.</p> <p>Aan de oostzijde sluit het nieuwe fietspad aan op de Kimswarderlaan waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is. De keuze om dit nieuwe fietspad op de noordzijde van de Kimswarderlaan aan te sluiten, is niet van invloed op de</p>	

	<p>keuze voor het eventuele verdere verloop van een vrijliggend fietspad langs de Kimswerderlaan richting Kimswerd. In bestuurlijk overleg is afgesproken dat een dergelijk fietspad richting Kimswerd niet in het Tracébesluit wordt opgenomen maar dat Gemeente Wünseradiel hier zelf voorbereidingen voor treft en dit voor eigen rekening en risico uitvoert. Voor inspraak in dat plan dient u zich tot Gemeente Wünseradiel te richten.</p>
--	---

<p>Volgnummer: 10</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 11-5-2005</p>	<p>Afzender:</p> <p>Paauwe en Braaksma Kimswerderlaan 10 en 6a 8821 LB KIMSWERD</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1. Gepleit wordt om daar waar nu ook een hoge wal gesitueerd is, weer een hoge wal met begroeiing en bomen terug te laten komen. Dit komt het woongenot aan de Kimswerderlaan ten goede. Het onttrekt de weg voor een groot gedeelte aan zicht en houdt het geluid enigszins tegen.</p>	<p>1. Bij de inrichting is de Landschapsvisie/plan leidend. Dit heeft tot gevolg dat gekozen is voor een open landschap en geen beplanting op de taluds van de aansluiting. Wel worden bosschages aangelegd rondom de beoogde parkeervoorziening nabij het Hegewiersterfjild. Hiermee wordt tevens het zicht op de geparkeerde auto's onttrokken.</p>

<p>Volgnummer: 11</p> <p>Afzender: W. Draisma Klipperstraat 66 8754 AW MAKKUM FR</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 12-5-2005</p>	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1. Voorgesteld wordt om ten oosten van Zurich ter plaatse van de N31 en de Gooyumervaart een duiker neer te leggen, van het type dat in de Haitsmavaart is toegepast, zodat men met een sloep in Zurich kan komen.</p> <p>Als een duiker bij Zurich niet mogelijk is, plaats dan een duiker in de Bedelaarsvaart, om via Dijkvaart naar Zurich te varen. De toerit naar de kruispunten die opgeheven worden kunnen dan worden doorgraven.</p> <p>2. Als naast de Ottenbuurtsterlaan de afrit van het nieuw te maken viaduct komt is er slecht zicht van rechts. Kan de afrit niet met de Ottenbuurtsterlaan worden gecombineerd?</p> <p>3. Gepleit wordt om het tunneltje alleen voor de fiets en voetgangers te bestemmen. Door rood-witte paaltjes te plaatsen in de tunnelmonden zal al het overige verkeer zijn weg via het nieuwe viaduct volgen.</p> <p>4. Aandacht wordt gevraagd voor de dobbe, als de N31 in oostelijke richting wordt opgeschoven.</p> <p>5. Gewezen wordt op het feit dat bij het nieuwe viaduct tijdens de Tweede Wereldoorlog zwaar gevochten is. Het gebied ligt bezaait met niet ontplofte explosieven en menselijke resten die vallen onder de Conventie van Geneve.</p> <p>6. Gevraagd wordt de karakteristieke wierschuur van Dijksterburen te sparen, geef hem desnoods een plek in Zurich.</p>	<p>1. In de huidige situatie is het voor pleziervaart niet mogelijk om vanaf de Gooyemervaart onder de N31 door te varen. In het kader van dit Tracébesluit verandert deze situatie niet en wordt derhalve voor de pleziervaart niet naar compensatie gezocht.</p> <p>2. Het ontwerp wordt volgens de daarvoor geldende normen en richtlijnen gemaakt, waar verkeersveiligheid een onderdeel van is. Bovendien wordt specifieke aandacht gegeven aan de genoemde situatie. De Ottenbuurtsterlaan zal aansluiten op de afrit van het nieuw te maken viaduct. Deze afrit zal op zijn beurt aansluiten op de kruising met: - de Gooyumerweg (richting Wûns/Witmarsum), - Ald Mar (richting Pingjum) en - de Gooyumerweg (richting Zurich, alleen fietsers/voetgangers).</p> <p>3. De onderdoorgang zal alleen bestemd zijn voor fietsers en voetgangers; zie punt 2.</p> <p>4. Ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>5. Indien nodig wordt bij uitvoering onderzoek gedaan en rekening gehouden met de kans op aanwezigheid van explosieven.</p> <p>6. De genoemde wierschuur wordt in het kader van dit Tracébesluit niet aangekocht noch geamoveerd en blijft dus bestaan.</p>

Volgnummer: 12		Afzender: Tensis BV T.J. Pereboom Postbus 9 9040 AA BERLIKUM FR	
Kenmerk: Kieftenburg			
Gedateerd: 13-5-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. Ingegaan wordt op het transport met grote vrachtwagens van en naar het bedrijf Kieftenburg, gelegen aan de Strandweg 2A. Het lijkt erop dat door aanleg van een viaduct ten zuiden van Zurich aan de belangen van Kieftenburg en andere directe belanghebbenden wordt tegemoet gekomen. De concrete uitvoering van de voornoemde viaduct is hiervoor echter bepalend. Er dienen twee voldoende brede rijbanen (minimale breedte 3,25 meter per rijbaan) te worden gerealiseerd, zodat vrachtauto's elkaar zonder problemen kunnen passeren. Ook zal er een nieuw stuk weg, vanaf de Gooyumerweg naar dit viaduct, aangelegd moeten worden. Ook dit dient voldoende breed (6,5 meter voor beide rijbanen) te zijn voor een goede en veilige verkeersafwikkeling en om te voorkomen dat het bedrijf zal moeten omrijden. Om dezelfde redenen dient de Aldmar verbreed te worden.</p> <p>2. De voorgestelde kleine aanpassingen aan het onderliggend wegennet worden als onvoldoende gezien voor het creëren van een veilige situatie. Enkel een verbreding naar 6,5 meter biedt zicht op een veiligere verkeerssituatie bij een verkeerstoename op omliggende wegen.</p> <p>3. Ingegaan wordt op de geplande loopbrug bij 't Strand. De wandel- en fietsroute loopt precies langs het bedrijf Kieftenburg. De weg is daar circa 2,8 meter met direct ernaast een stijl talud en een sloot. Gevreesd wordt voor de onveilige situaties die zullen ontstaan. Als de loopbrug toch op de geplande locatie zal komen, zullen er maatregelen getroffen moeten worden om langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer van elkaar te scheiden.</p> <p>4. Een deel van de aan te leggen N31 loopt over het perceel van inspreker. Het wordt vanzelfsprekend gevonden dat de aanleg van de N31 pas door kan gaan als hierover overeenstemming is bereikt.</p>		<p>1. Het viaduct en de wegen ernaar toe worden volgens de daarvoor geldende normen en richtlijnen ontworpen; (functie, gebruik en inrichting van de weg en het viaduct worden afgestemd).</p> <p>2. Zie punt 1</p> <p>3. In de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit is de functie en het gebruik van de oversteek 't Strand onderschat. In het Tracébesluit is een integrale verbreding van de Strandweg opgenomen. Deze oplossing is in overleg met omwonenden en gemeente Wüneradiel uitgewerkt. De laatstgenoemde zal de verbreding uitvoeren voordat de oversteek 't Strand opgeheven wordt.</p> <p>4. De formele grondaankoop geschiedt inderdaad voordat realisatie gaat plaatsvinden doch nadat het Tracébesluit is vastgesteld.</p>	

<p>Volgnummer: 13</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 18-5-2005</p>	<p>Afzender: Schrale makelaars & rentmeesters o.g. T.P. Schrale</p> <p>De Skatting 69</p> <p>8621 BV HEEG</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Bezwaar wordt gemaakt tegen het feit dat:</p> <p>1. het tracé te dicht bij de woning van de inspreker is gepland waardoor zijn woongenot te veel schade wordt aangedaan;</p> <p>2. tussen het tracé en het woonerf Dijksterburen 22 nauwelijks of geen berm of andere afscheiding aanwezig zal zijn;</p> <p>3. er een forse overschrijding zal plaatsvinden van de wettelijke geluidsnormen;</p> <p>4. in het Ontwerp-Tracébesluit te gemakkelijk wordt aangenomen dat het wegverkeer stiller en schoner zal worden. Dat het aanbrengen van een geluidsreducerende kwaliteit asfalt de toename van het wegverkeer in evenwicht houdt en dat voor de geluidsbelasting sprake zal zijn van een stand-still situatie na de verdubbeling tot rijksweg. Dit laatste in strijd met de opmerking over aanzienlijke geluids- en zichtschade in het Ontwerp-Tracébesluit.</p>	<p>1. Het is juist dat als gevolg van de ombouw van de N31 een rijbaan dicht bij de woning van betrokkene komt te liggen. Verschuiving van het wegverloop ter plaatse in de richting van de zeedijk is uit oogpunt van kosten en gewijzigd wegbeeld niet mogelijk. In geval van schade (beperking woongenot) kan betrokkene een beroep doen op de schadevergoedingsregeling als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of op de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.</p> <p>2. Onveilige situaties worden voorkomen door plaatsing van een geleiderail. Tevens wordt er tussen de geleiderail en het perceel een fysieke afscheiding geplaatst, om te voorkomen dat personen de rijksweg betreden. Om zichthinder te voorkomen kan deze afscheiding indien gewenst als een dichte constructie worden uitgevoerd.</p> <p>3. Genoemde situatie betreft een sanerings situatie, waarvoor in het Tracébesluit een hogere waarde wordt vastgesteld. Overigens blijkt uit akoestisch onderzoek dat er als gevolg van de ombouw van de N31 geen sprake is van toename van de geluidsbelasting doch van een beperkte afname. Onderzocht wordt nog of de woning voldoet aan het wettelijk binnenniveau van 45 dB(A). Zonodig worden aan de woning van betrokkene gevelmaatregelen getroffen.</p> <p>4. Dat het wegverkeer stiller zal worden is opgenomen in de wet Geluidhinder (artikel 103). Voor uw woning is uit berekening gebleken dat de stand-still situatie inderdaad optreedt. Door ombouw van de weg zal het geluid in vrijwel alle gevallen afnemen vergeleken met de huidige situatie. Derhalve is van aanzienlijke geluidsschade geen sprake.</p> <p>Ten aanzien van zichtschade kan niet worden ontkend dat als gevolg van de ombouw van de N31 de al aanwezige hinder zal toenemen indien geen aanvullende maatregelen worden genomen (Zie punt 2). Desgewenst kan betrokkene een beroep doen op eerdergenoemde schadevergoedingsregelingen.</p>

<p>5. bij de opmerking over zichtschade niet wordt ingegaan op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schaduwwerking van voorbijgaand verkeer; - continue stroom van flitsbewegingen door het wegverkeer; - hinder van koplampen. <p>6. te gemakkelijk wordt gesteld en onvoldoende wordt gemotiveerd waarom aankoop van Dijksterburen 13 wel nodig is en van Dijksterburen 22 niet;</p> <p>7. in het Ontwerp-Tracébesluit niet wordt ingegaan op de onveilige situatie die ontstaat op het erf door de nieuwe rijbaan zonder fysieke afscheiding van het erf.</p> <p>8. niet wordt ingegaan op de verminderde ontsluiting van het erf van de inspreker.</p>	<p>5. Zie punt 2 en 4.</p> <p>6. Ten aanzien van de aankoop van de woning Dijksterburen 13 wordt opgemerkt dat voor de ombouw van de N31 en de te treffen maatregelen op het onderliggende wegennet (keergelegenheid) het niet noodzakelijk is het gehele perceel Dijksterburen 13 aan te kopen. Alleen het voor de ombouw van de N31 benodigde deel van dit perceel wordt aangekocht.</p> <p>7. zie punt 2.</p> <p>8. Met betrekking tot de ontsluiting van het erf wordt opgemerkt dat betrokkene beschikt over een recht van weg (erfdienstbaarheid) over het perceel kadastraal bekend gemeente Arum, sectie D, nummer 190. Dit recht blijft bestaan. De aanpassing geschiedt op kosten van de Staat.</p>
--	---

Volgnummer: 14		Afzender: Natuurmonumenten Alblas Postbus 9955 1243 ZS 'S-GRAVELAND	
Kenmerk:			
Gedateerd: 18-5-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de locatie van het geplande viaduct ten zuiden van Zurich, vanwege de landschappelijke en natuurwetenschappelijke impact die dit heeft. Verzocht wordt om het viaduct dichter tegen het dorp aan te leggen. Bij de voorgestelde plaats wordt de natuurlijke laagte die ligt tussen de Zuricher-Oordpolder en de N31 doorsneden. Deze laagte heeft dankzij haar uitgebreide en ongedwongen reliëf, afwisseling van water en natte extensief gebruikte graslanden, een aanmerkelijke natuurwaarden die niet doorsneden zou moeten worden met een weg op een rug. Verwacht wordt dat aangezien hier in een eerdere planfase niet bij stil is gestaan, dat er een goede oplossing wordt gecreëerd, waarbij behoud van de natuurfunctie voorop staat of een vervangende natuurfunctie in de directe omgeving komt. Gedacht kan worden aan een duurzame natuurfunctie in de Zuricher-Oordpolder.</p> <p>2. Zorg wordt geuit over de toenemende verkeersintensiviteit over de Harlingerstraat ten gevolge van de concentratie aan op- en afritten bij het viaduct aan de Kimswerderlaan. Aanpassing van de wegenstructuur wordt noodzakelijk geacht om het daar gelegen natuurgebied Hegewiersterfjild te ontzien. De betrokken gemeente hebben reeds aangegeven mee te willen denken over het verkeersluwer maken van de Harlingerstraat, dit wordt echter niet gekoppeld aan de tracé-aanpassing van de N31. Dit wordt onterecht gevonden omdat de problemen veroorzaakt worden door de plannen van Rijkswaterstaat.</p> <p>3. Een kwantificering van de mate waarin geluidsarm asfalt leidt tot een geluidsreductie voor het natuurreservaat Hegewiersterfjild wordt gemist. Verwacht wordt dat het toevoegen van een viaduct en de uitbreiding tot 2x2 weg ook een andere geluidsbelasting oplevert.</p> <p>4. In de watertoets wordt aandacht gemist voor de brakke situatie in het Hegewiersterfjild en de mogelijkheden om daar meer met zout water te kunnen doen. Het wordt wenselijk geacht om tijdens de bouwwerkzaamheden aan de weg een pijp onder de weg en eventueel onder de dijk aan te leggen die op termijn uitwisseling met zoutwater mogelijk maakt.</p>		<p>1. De ligging is een afweging tussen de leefbaarheid in het dorp Zurich, landschappelijke inpassing en het verlies van natuurwaarden. Het verlies aan natuurwaarde in de Gooyumerwegpolder wordt gecompenseerd door meer grond dan noodzakelijk voor de wegaanleg aan te kopen en daar de omstandigheden voor natuurwaarden te optimaliseren. In overleg met Natuurmonumenten en het Wetterskip Fryslân wordt bezien hoe de natuurwaarden van de aangrenzende Zuricheroordpolder kunnen worden vergroot.</p> <p>2. De zorg over toename van verkeer op Kimswerderweg als gevolg van de tracé-aanpassing en de nieuwe toe- en afritten is niet terecht. De ombouw van de N31 staat los van het gebruik van en de intensiteit op de Kimswerderlaan en -weg. Gemeente Harlingen en Gemeente Wûnseradiel kunnen de functie en inrichting van dergelijke wegen veranderen dan wel afwaarderen (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan). De door u genoemde aanpassingen worden derhalve niet aan de tracé-aanpassing van de N31 gekoppeld.</p> <p>3. De toename van het geluid die wordt veroorzaakt door de groei van het wegverkeer en de verhoogde ligging van de N31 ter hoogte van de Kimswerderlaan wordt door het toepassen van een geluidsarme asfaltlaag op de N31 ruimschoots gecompenseerd. Uit geluidsberekeningen blijkt dat de verstoring van het Hegewiersterfjild per saldo afneemt.</p> <p>4. De mogelijkheden voor genoemde situatie worden verder met Wetterskip Fryslân en Natuurmonumenten onderzocht; uitgangspunt is dat huidige waterhuishoudkundige systemen blijven functioneren zoals ze nu doen.</p>	

<p>Volgnummer: 15</p> <p>Afzender: W.T. de Witte Strandweg 2 8749 TG PINGJUM</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 18-5-2005</p>	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1. Bezwaar wordt gemaakt tegen het sluiten van de oversteek bij de Strandweg. Ten eerste omdat inspreker dan te maken krijgt met een langere reistijd. Ten tweede omdat het bedrijf van de inspreker dan niet meer ontsloten is voor vrachtverkeer en grote landbouwmachines.</p> <p>2. Inspreker legt uit een akkerbouwbedrijf met twee vestigingen te hebben. Eén gevestigd aan de Strandweg 2 en de andere aan de Hoarnestreek 25 te Pieterbierum. Meerdere keren per dag wordt er met verschillende type voertuigen op en neer gereden. De ritten zullen langer worden en de wegen die gebruikt moeten worden zijn erg smal. De Strandweg richting Pingjum is ongeschikt voor het huidige grote landbouwverkeer, als ook voor vrachtverkeer.</p> <p>3. Gesteld wordt dat de bedrijfsvoering onmogelijk wordt gemaakt omdat aan- en afvoer van machines en vrachtverkeer niet meer mogelijk is. Verwacht wordt dat er een adequate oplossing voor dit probleem wordt gevonden.</p>	<p>1. In de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit is de functie en het gebruik van de oversteek 't Strand onderschat. In het Tracébesluit is een integrale verbreding van de Strandweg opgenomen. Deze oplossing is in overleg met omwonenden en gemeente Wûnseradiel uitgewerkt. De laatstgenoemde zal de verbreding uitvoeren voordat de oversteek 't Strand opgeheven wordt.</p> <p>Voor wat betreft de langere reistijden kan betrokkene een beroep doen op de schadevergoedingsregeling als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of op de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999</p> <p>2. Zie punt 1.</p> <p>3. Zie punt 1.</p>

Volgnummer: 16

Afzender: A.J. Bouma
Spaarlân 1
8821MG KIMSWERD

Kenmerk:

Gedateerd: 18-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1. Teleurstelling wordt geuit over het opheffen van de oversteek bij Dijksterburen vanuit recreatief oogpunt. Te meer omdat er geen compensatie wordt aangedragen, bijvoorbeeld in de vorm van fietspaden in de directe omgeving tussen Kimsward en Pingjum. Gepleit wordt voor een fietspad langs de Kimswarderlaan. Dit in verband met de verkeerstoename op deze weg, vanwege het afsluiten van op- en afritten van de N31 en de verplaatsing van de veerbotenterminal naar de Willemshaven. Uit oogpunt van verkeersveiligheid lijkt een fietspad niet meer dan logisch.

1. De ombouw van de N31 maakt het niet noodzakelijk om een fietspad langs de Kimswarderlaan aan te leggen. Gemeente Wûnseradiel is verantwoordelijk voor deze weg en eventuele fietspaden erlangs. Aanpassingen ten behoeve van verbeteringen van de verkeersveiligheid vallen derhalve onder het takenpakket van de Gemeente (Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan). De door u genoemde aanpassingen worden derhalve niet aan de tracé-aanpassing van de N31 gekoppeld.

<p>Volgnummer: 17 en 18</p> <p>Schriftelijk en mondeling</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 18-5-2005</p>	<p>Afzender: Vereniging Dorpsbelangen Kimsward R.J. Politiek</p> <p>Buren 8</p> <p>8821 LN KIMSWERD</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1. Het doel om de verkeersveiligheid van de weg te verbeteren wordt onderschreven. Wel wordt gesteld dat de zware ongelukken niet te wijten waren aan de bestaande weg, maar andere oorzaken hadden.</p> <p>2. Dorpsbelang Kimsward is in principe niet tegen verdubbeling van de N31, maar wel tegen de verdubbeling zoals omschreven in het Ontwerp-Tracébesluit.</p> <p>Als de verdubbeling doorgaat wordt aandacht gevraagd voor de volgende punten (3 t/m 7):</p> <p>3. de secundaire weg Harlingen- Kimsward tot Tolhek; deze weg en zeker ook de bermen zullen verbreed moeten worden. In dit kader wordt gewezen op een verkeerstoename als de op- en afritten op de hoek van de Kimswarderlaan zullen worden gerealiseerd. Ten slotte wordt opgemerkt dat, doordat de weg in beheer is van twee gemeenten het onderhoud nooit synchroon loopt dit wordt vervelend gevonden;</p> <p>4. het opheffen van de kruising bij Dijksterburen; dit is een goede beslissing aangaande auto- en vrachtverkeer, maar een groot probleem voor voetgangers en fietsers. De wandel- en fietsroute/ pad langs Dijksterburen over de oude Zeedijk is niet langer toegankelijk. Uitgewijd wordt over de historische betekenis van het pad. Verzocht wordt om een brug of een voetgangerstunnel om het pad in stand te houden;</p> <p>5. het afsluiten van de oversteken bij het Strand en Dijksterburen; hierdoor zullen de omliggende wegen veel drukker worden. Deze wegen zijn te smal om het verkeer in de toekomst te kunnen afwikkelen. De voorgestelde kleinschalige verbeteringen worden onvoldoende geacht;</p> <p>6. inspraak wordt gevraagd over de naam die wordt toegekend aan het nieuwe viaduct aan het eind van de Kimswarderlaan;</p> <p>7. het afsluiten van de N31 vanaf Harlingen op zaterdag wordt als een groot probleem ervaren.</p>	<p>1. Ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>2. Ter kennisgeving aangenomen.</p> <p>3. De zorg over toename van verkeer op secundaire wegen als gevolg van de aanpassing van de N31 en de nieuwe toe- en afritten is niet terecht. De ombouw van de N31 staat los van het gebruik van en de intensiteit op de Kimswarderlaan en -weg. Beheer en onderhoud en ook effecten van autonome verkeersgroei op gemeentelijk wegennet vallen onder de verantwoordelijkheid van gemeente Harlingen en gemeente Wûnseradiel.</p> <p>4. Na afweging van kosten en baten is besloten geen loopbrug bij Dijksterburen te realiseren. Er zijn voldoende alternatieve routes.</p> <p>5. De effecten van de afsluitingen worden overschat. In overleg met gemeente is een voldoende pakket ontwikkeld, met onder andere bochtverruiming en integrale verbreding van Strandweg.</p> <p>6. Voor naamgeving van kunstwerken heeft Rijkswaterstaat beleid; in overleg met de belanghebbende partijen, waaronder gemeente en Fryske Akademy, worden namen geadviseerd aan Rijkswaterstaat. Inspraak van uw zijde wordt hierbij op prijs gesteld.</p> <p>7. Na de verdubbeling van de N31 zult u weinig meer met dit probleem te maken krijgen. Omleidingen kunnen dan</p>

	<p>zoveel mogelijk op de N31 zelf worden geplaatst door beide rijbanen te benutten. Tijdens de aanleg geldt dit in principe ook. Wel zullen er tijdens de aanleg noodzakelijke afsluitingen plaatsvinden. In deze gevallen zullen omleidingen over andere wegen met de gemeenten worden afgestemd; deze duren zo kort mogelijk en komen zo weinig mogelijk voor.</p>
--	--

<p>Volgnummer: 19</p> <p>mondeling</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 18-5-2005</p>		<p>Afzender: A. Geel - Lof</p> <p>Ottenbuurtsterlaan 1</p> <p>8751 TM ZURICH</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>		<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>	
<p>1. De veiligheid van de verbinding tussen het viaduct en de Ottenbuurtsterlaan, waar inspreker woont, wordt aangekaart. Gewezen wordt op het feit dat er dagelijks grote wagens af en aanrijden naar de daar gelegen boerderijen. Op de kaart staat een heel klein kronkelweggetje geschetst met een hele scherpe bocht. Gevraagd wordt of er nog eens goed naar deze weg gekeken kan worden. De weg zal waarschijnlijk met de zware voertuigen snel kapot worden gereden. Inspreker vraagt zich af of de weg niet moet worden aangepast.</p> <p>2. Duidelijkheid wordt gevraagd over de nieuwe situatie bij de splitsing (tunnel) Gooyumerweg en Ottenbuurtsterlaan. Het is niet duidelijk hoe het verkeer zich daar zal gaan afwickelen. Door de tunnel mogen alleen nog maar fietsers en voetgangers richting dorp. De tunnel zal de Ottenbuurtsterlaan kruisen. Gevraagd wordt hoe de veiligheid gegarandeerd kan worden. Gevreesd wordt dat er straks veel meer verkeer komt dan nu wordt gezegd.</p> <p>3. Inspreker geeft aan dat het nu mogelijk is rechtstreeks met trekker en veekar onder de tunnel naar het andere land rijden. Er ligt ook land iets verder dan de kruising. Gevraagd wordt hoe dit in de nieuwe situatie zal zijn; moet er omgereden worden over de kronkelweg en het viaduct langs het drukke verkeer? Gevraagd wordt of dit ook op een andere manier opgelost kan worden en of het land voor hen dadelijk nog wel bereikbaar is.</p>		<p>1. De kaart geeft het planologische ruimtebeslag. Dit kan verwarrend lijken in combinatie met de huidige planologische situatie. Genoemde situatie wordt ontworpen volgens de daarvoor geldende normen en richtlijnen, waar bijvoorbeeld draaicirkels en verkeersveiligheid onderdeel van zijn.</p> <p>2. Het ontwerp wordt volgens de daarvoor geldende normen en richtlijnen gemaakt, waar verkeersveiligheid een onderdeel van is. Bovendien wordt in de realisatiefase specifieke aandacht gegeven aan de verkeersveiligheid ter plaatse.</p> <p>3. Gebruik landbouwverkeer is na uitvoering plannen niet meer toegestaan in verband met verkeersveiligheid. Er komt een alternatieve route beschikbaar die de bereikbaarheid van uw percelen waarborgt.</p>	

<p>Volgnummer: 20</p> <p>mondeling</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 18-5-2005</p>		<p>Afzender: G.H.B. Luit</p> <p>Ald Mar 7</p> <p>8751 TA ZURICH</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>		<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>	
<p>1. Verteld wordt dat de geluidsoverlast aan de Ald Mar 7 de afgelopen jaren sterk is toegenomen. Vijf jaar geleden heeft inspreker zijn huis geheel gestript en geïsoleerd tegen de geluidsoverlast 's nachts, inmiddels slaapt hij in het achterkamertje. Gevraagd wordt hoe men er voor wil zorgen dat de auto's maximaal 80 km gaan rijden. De auto's rijden nu over de kruising na de Afsluitdijk wel 120 km/uur. Dit leidt tot heel gevaarlijke situaties. Gevraagd wordt of de flitskasten van de Kimswerderhoek bij deze kruising kunnen worden geplaatst. Voorgesteld wordt om het verkeersbord 100 km vóór de kruising te plaatsen. De automobilist ziet dan eerst het bord en daarna de flitskast.</p> <p>2. Geattendeerd wordt op het feit dat de afrit voor linksaf van de kruising met klinkers erg glad is met nat weer. Spreker zegt het gas altijd los te laten anders glijdt hij door naar de andere kant. Het is daarom onmogelijk hier 80 km/uur te rijden.</p> <p>3. Gesteld wordt dat er veel geluid geproduceerd wordt door het verkeer. De nieuwe weg van ZOAB met een metalen vangrail in het midden zal voor meer geluidsoverlast leiden. Het metaal reflecteert het geluid en versterkt de overlast. Gevraagd wordt om de wal, zoals vermeld op de tekening, door te trekken om het geluid in de achtertuin van inspreker te verminderen.</p> <p>4. Het nut van een viaduct wordt niet gezien. Het wordt onverstandig geacht om met grote vrachtwagencombinaties over het viaduct gaan; het viaduct is ontoegankelijk voor dit soort verkeer. Het klinkerweggetje waar de vrachtwagencombinaties nu over heen rijden, is al kapot gereden. Gevreesd wordt dat als dit verkeer over een viaduct rijdt, dit een hopeloze situatie zal zijn.</p>		<p>1. Voor de handhaving van de snelheid is de politie en het Openbaar Ministerie verantwoordelijk. De plaatsing van aanvullende maatregelen is nu niet noodzakelijk.</p> <p>2. Met de ombouw van de N31 verdwijnt dit gelijkvloerse kruispunt en daarmee de door u geschetste situatie.</p> <p>3. Door het aanbrengen van ZOAB op de N31 in het kader van de ombouw neemt de geluidsbelasting op de omgeving af. De aarden wal wordt aangelegd in het kader van de landschappelijke inpassing van de rijksweg. Deze wal (350 meter lang en 1,5 meter hoog) heeft als bijkomend effect een verlaging van de geluidsbelasting op de omgeving.</p> <p>4. Het viaduct is in de plannen opgenomen naar aanleiding van vele insprekers die het nut en de noodzaak van een verbinding tussen Zurich en het "achterland" hebben beargumenteerd. De weg en het viaduct zullen voldoende toegankelijk zijn voor het verkeer dat nu gebruik maakt van de huidige gelijkvloerse kruising met de N31. Rijkswaterstaat ontwerpt de weg en het viaduct volgens de daarvoor geldende normen en richtlijnen.</p>	

Adviezen en commentaar op het Ontwerp-Tracébesluit

Provincie Fryslân	
Kernpunt(en) van advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Kunnen instemmen met het OTB	

Gemeente Wûnseradiel	
Kernpunt(en) van advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Kunnen instemmen met het OTB. Maken de volgende opmerkingen:	
De voorgestelde aanpassing van de Strandweg vindt de gemeente onvoldoende. De Strandweg zou, zoals ambtelijk met Rijkswaterstaat is afgesproken, integraal verbreed moeten worden.	Volgens afspraak in het Bestuurlijk overleg op 15 juni 2005 wordt de Strandweg integraal verbreed en worden er twee passeerplekken aangelegd.
Het is voor de gemeente een hard uitgangspunt dat er een fietspad wordt aangelegd tussen de Tolhekshoek en de N31. Dit fietspad is onlosmakelijk verbonden aan de ombouw van de N31 tussen Zurich en Harlingen en dient onderdeel uit te maken van de werkzaamheden aan het onderliggende wegennet conform de onderhandelingsafspraken.	In het Bestuurlijk overleg op 15 juni 2005 is overeengekomen dat de gemeente het beoogde fietspad langs de Kimswerderlaan voorbereidt en deze voor eigen rekening en risico uitvoert.
De gemeente vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid ter plaatse van de aansluiting van de oprit naar het (aan te leggen) viaduct nabij Zurich, ter plaatse van de Gooyumerweg en het fietstunneltje bij Zurich. Na realisatie zal het snel- en zwaar verkeer op dit punt het langzame verkeer kruisen.	Het ontwerp wordt volgens de daarvoor geldende normen en richtlijnen gemaakt, waar verkeersveiligheid een onderdeel van is. Bovendien wordt specifieke aandacht gegeven aan de genoemde situatie.
De gemeente gaat ervan uit dat eventuele vergoedingen op grond van de Planschaderegeling ex artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ook na aftrek van een eventuele vergoeding op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999, ten laste komen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.	In verband met mogelijke planschadeclaims sluit Rijkswaterstaat met de gemeente een overeenkomst, waarin wordt vastgelegd dat met in achtname van een aantal procedurele randvoorwaarden in beginsel planschadeclaims in verband met de ombouw van de N31 voor rekening van het Rijk komen.

Gemeente Harlingen	
Kernpunt(en) van advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Kunnen instemmen met het OTB	

Wetterskip Fryslân	
Kernpunt(en) van advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gedurende de ter visie periode van 12 weken geen reactie ontvangen.	



Waar kunt u ons bereiken?

Heeft u vragen of wilt u meer informatie? U kunt tijdens kantooruren altijd contact opnemen met de projectleider Simon Rooze. Tel. (058) 23 44 133. Of kijk op www.N31.nl of www.inspraakvenw.nl. Hier kunt u ook het Tracébesluit downloaden.

