

Bijlage 1: Tracéalternatieven

Inhoudsopgave bijlage 1:

1.	BESCHRIJVING TRACÉS PER VARIANT.....	3
1.1.	Nummering varianten.....	3
2.	TRACÉBESCHRIJVING	4
2.1.	Tracés variant 1	4
2.2.	Tracés variant 2	4
2.3.	Tracés variant 3	5
2.4.	Tracé variant 4	5
2.5.	Tracés variant 5	5
2.6.	Tracés variant 6	6
2.7.	Tracés variant 7	6
2.8.	Tracés variant 8	7
2.9.	Tracés variant 9	8

1. Beschrijving tracés per variant

In dit hoofdstuk worden de tracés per variant beschreven. De (hoofd)variant is op de tekeningen weergegeven als een getrokken lijn. De subvarianten zijn als een onderbroken lijn aangegeven. De tracés van de varianten zijn per variant weergegeven in bijlagen 1 t/m 9. Een totaal overzicht is weergegeven in de separaat toegevoegde tekening R1790-3.cdr op A0-formaat.



1.1. Nummering varianten

De gekozen nummering van de varianten heeft niets te maken met belangrijkheid. De nummering van de varianten begint bij Marssum en wel als volgt:

De nummering van de varianten wijkt af van die in de Startnotitie. Door inspraak van belanghebbenden zijn diverse varianten toegevoegd, gewijzigd c.q. verwijderd. Hieronder is de wijziging in nummering aangegeven.

variant 1	Stiens zuid - Marssum noord
variant 2	Stiens zuid - Engelum zuid
variant 3	Stiens zuid - Beetgumermolen
variant 4	Stiens zuid - Beetgum noord
variant 5	Stiens noord - Beetgum noord
variant 6	Stiens noord - Marssum
variant 7	Stiens noord - Engelum zuid
variant 8	Stiens noord - Beetgumermolen
variant 9	Stiens noord - Beetgum noord

nummering Startnotitie	nieuwe nummering
1	3a
1a	3
1b	1e
1c	2
2	van N383 tot Dijksterhuizen 1, gedeelte langs vliegveld vervallen
3	vervallen
4	8 met variaties
5	5
6	4

2. Tracébeschrijving

2.1. Tracés variant 1

Variant 1 (en subvarianten) is globaal het tracé tussen de N357 (Stiens-zuid) en de N383 (Marssum noord).

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, gaat direct oostelijk van Engelum en kruist de Tilledyk, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383.

Een juiste locatie van deze aansluiting is afhankelijk van de totale inrichting van het knooppunt met A31/N31.

variant 1a

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan Skrédyk, kruist de Stienzer Hegedyk, loopt verder parallel aan de Bildtdyk en buigt af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Daar sluit deze aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383.

variant 1b

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan Skrédyk, kruist de Stienzer Hegedyk, loopt verder parallel aan de Bildtdyk en buigt af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Daarna sluit deze aan op de Dijksterhuizen, buigt dan oostelijk naar de Sirtemawei, kruist de Tilledyk, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383.

variant 1c

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen (oost van Beetgumermolen), gaat direct oostelijk

van Engelum en kruist de Tilledyk, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna meest zuidelijk aan op de N383.

variant 1d

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, gaat parallel aan de Sirtemawei, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna meest zuidelijk aan op de N383.

variant 1e

Idem als 1d, maar kruist het tracé Dijksterhuizen westelijker ongelijkvloers tussen de percelen 8 en 12. Deze variant loopt langs de denkbeeldige grens van gevarenszone B van het munitiedepot van het vliegveld.

variant 1f

Dit is een alternatief voor de varianten 1, 1c, 1d, en 1e waarbij het tracé zuidelijk van de Skrédyk geprojecteerd is.

2.2. Tracés variant 2

variant 2

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk en loopt noordelijk van Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383.

variant 2a

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan Skrédyk, kruist de Stienzer Hegedyk, loopt verder parallel aan de Bildtdyk en buigt af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Daar sluit deze aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, loopt noorde-

lijk van Franjumbuorren en takt daarna aan op de N383.

variant 2b

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen (oost van Beetgumermolen), gaat direct oostelijk van Engelum en kruist de Tilledyk, loopt noordelijk van Franjumbuorren en takt daarna aan op de N383.

variant 2c

Idem als 2b, maar kruist het tracé Dijksterhuizen westelijker ongelijkvloers tussen de percelen 8 en 12.

variant 2d

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, loopt noordelijk van Franjumbuorren en takt daarna aan op de N383. Deze variant loopt langs de denkbeeldige grens van gevarenzone B van het munitiedepot van het vliegveld.

variant 2e

Dit is een alternatief voor de varianten 1, 1c, 1d, en 1e waarbij het tracé zuidelijk van de Skrédyk geprojecteerd is.

2.3. Tracés variant 3

Variant 3 (en subvarianten) is globaal het tracé tussen de N357 (Stiens-zuid) en de N383 (zuid van Beetgumermolen).

variant 3

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk,

kruist de Stienzer Hegedyk, loopt verder parallel aan de Bildtdyk en buigt af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Harnedyk en takt daarna aan op de N383.

variant 3a

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk en buigt voor de aansluiting met de Stienzer Hegedyk af naar het zuidwesten. Doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Harnedyk en takt daarna aan op de N383.

variant 3b

Dit is een alternatief voor variant 3a waarbij het tracé zuidelijk van de Skrédyk geprojecteerd is.

2.4. Tracé variant 4

Het tracé loopt vanaf de N357 (zuidelijk van Stiens), parallel (noordelijk) aan de Skrédyk, kruist de Stienzer Hegedyk, gaat parallel aan de Bildtdyk en kruist de Hamerenweg. Vervolgens kruist het de Langhuisterweg en sluit aan op Berltsumerdyk en de N383.

2.5. Tracés variant 5

Variant 5 (en subvariant) is globaal het tracé tussen de N357/N393 (Stiens-noord) en de N383 (noord van Beetgum).

variant 5

Het tracé loopt vanaf de N357 via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk en buigt af parallel aan de Sudhoekster Middeweg. Voor perceel 2 buigt het tracé af naar het noorden, doorsnijdt de Hamerenweg en gaat via het tracé van de Sudhoekster Middeweg afbuigen in zuidelijke richting parallel aan de Langhuisterweg. Het tracé buigt noord van Beetgum af naar de N383 met tevens een aansluiting op de Berltsumerdyk.

variant 5a

Het tracé is gelijk aan variant 5, echter het tracé van de Sudhoekster Middelweg wordt gevolgd waarna aangetakt wordt op de N383 (Hemmeweg).

2.6. Tracés variant 6

Variant 6 (en subvarianten) is globaal het tracé tussen de N357 (Stiens-noord) en de N383 (noord van Marssum).

variant 6

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middelweg en loopt zuidelijk parallel aan de Stienzer Hegedyk. Kruist de Bildtdyk en doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, gaat direct oostelijk van Engelum en kruist de Tilledyk, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383. Een juiste locatie van deze aansluiting is afhankelijk van de totale inrichting van het knooppunt met A31/N31.

variant 6a

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middelweg en loopt zuidelijk richting Bildtdyk. Buigt af parallel aan de Bildtdyk en buigt daarna af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Daar sluit deze aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383.

variant 6b

Het tracé is gelijk aan dat van 1, de aansluiting met Dijksterhuizen is westelijker geprojecteerd.

variant 6c

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de

Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middelweg en loopt zuidelijk parallel aan de Stienzer Hegedyk. Kruist de Bildtdyk en doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, gaat parallel aan de Sirtemawei, doorsnijdt de Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383. Deze variant loopt langs de denkbeeldige grens van gevarenzone B van het munitiedepot van het vliegveld.

variant 6d

Het tracé is een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 6, 6b en 6c. Variant 6d loopt meest westelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 6e

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 6, 6b en 6c. Variant 6e kruist de Stienzer Hegedyk en loopt daarna direct oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 6f

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 6, 6b en 6c. Variant 6f loopt meest oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

2.7. Tracés variant 7

Variant 7 (en subvarianten) is globaal het tracé tussen de N357 (Stiens-noord) en de N383 (zuid van Engelum).

variant 7

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middelweg en loopt zuidelijk parallel aan de Stienzer Hegedyk. Kruist de Bildtdyk en doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Tilledyk, gaat noordelijk van Franjumbuurren en takt daarna aan op de N383.

variant 7a

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middeweg en loopt zuidelijk richting Bildtdyk. Buigt af parallel aan de Bildtdyk en buigt daarna af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Daar sluit deze aan op Dijksterhuizen, gaat direct oostelijk van Engelum, kruist de Tilledyk, gaat noordelijk van Franjumbuorren en takt daarna aan op de N383.

variant 7b

Het tracé is gelijk aan dat van 7, de aansluiting met Dijksterhuizen is oostelijker geprojecteerd.

variant 7c

Het tracé is gelijk aan dat van 7, echter na de aansluiting op Dijksterhuizen buigt het tracé af naar de Sirmawei, gaat noordelijk van Franjumbuorren en takt daarna aan op de N383. Deze variant loopt langs de denkbeeldige grens van gevarezone B van het munitiedepot van het vliegveld.

variant 7d

Het tracé is een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 7, 7b en 7c. Variant 7d loopt meest westelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 7e

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 7, 7b en 7c. Variant 7e kruist de Stienzer Hegedyk en loopt daarna direct oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 7f

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 7, 7b en 7c. Variant 7f loopt meest oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

2.8. Tracés variant 8

Variant 8 (en subvarianten) is globaal het tracé tussen de N357 (Stiens-noord) en de N383 (zuid van Beetgumermolen).

variant 8

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middeweg en loopt zuidelijk parallel aan de Stienzer Hegedyk. Kruist de Bildtdyk en doorsnijdt daarna de Hogerhuisdyk, sluit aan op Dijksterhuizen, kruist de Harnedyk en takt daarna aan op de N383.

variant 8a

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middeweg en loopt zuidelijk richting Bildtdyk. Buigt af parallel aan de Bildtdyk en buigt daarna af naar het zuidwesten langs de Hogerhuisdyk. Daar sluit deze aan op Dijksterhuizen, kruist de Harnedyk en takt daarna aan op de N383.

variant 8b

Het tracé is een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 8. Variant 8b loopt meest westelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 8c

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 8. Variant 8c kruist de Stienzer Hegedyk en loopt daarna direct oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 8d

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 8. Variant 8d loopt meest oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

2.9. Tracés variant 9

Variant 9 (en subvarianten) is globaal het tracé tussen de N357 (Stiens-noord) en de N383 (noord van Beetgum).

variant 9

Het tracé loopt vanaf de N357 (noord van Stiens) via de N393, langs de aansluiting met de Stienzer Hegedyk, kruist de Sudhoekster Middeweg en loopt zuidelijk parallel aan de Stienzer Hegedyk. Het tracé buigt daarna westelijk af, parallel aan de Bildtdyk en kruist de Hamerenweg. Vervolgens kruist het de Langhuisterweg en sluit aan op Berltsumerdyk en de N383

variant 9a

Het tracé is een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 9. Variant 9a loopt meest westelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 9b

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 9. Variant 9b kruist de Stienzer Hegedyk en loopt daarna direct oostelijk van de Stienzer Hegedyk.

variant 9c

Het tracé is eveneens een variatie voor het noordelijk deel ter hoogte van de Stienzer Hegedyk voor variant 9. Variant 9c loopt meest oostelijk van de Stienzer Hegedyk.



- verklaring**
- tracé hoofdvariant
 - - - - - tracé subvariant
 - aansluiting
 - mogelijke aansluiting
 - begrenzing gevarenzone B munitiedepots

BIJLAGE 1 TRACÉS VARIANT 1



- verklaring**
- tracé hoofdvariant
 - - - tracé subvariant
 - aansluiting
 - mogelijke aansluiting
 - begrenzing gevarenszone R minutedepots

BIJLAGE 2 TRACÉS VARIANT 2





verklaring

- tracé hoofdvariant
- - - tracé subvariant
- aansluiting
- mogelijke aansluiting
- begrenzing gevarezone B munitiedepots

BIJLAGE 4 TRACÉS VARIANT 4



verklaring

- tracé hoofdvariant
- - - tracé subvariant
- aansluiting
- mogelijke aansluiting
- begrenzing gevarenezone B munitiedepots

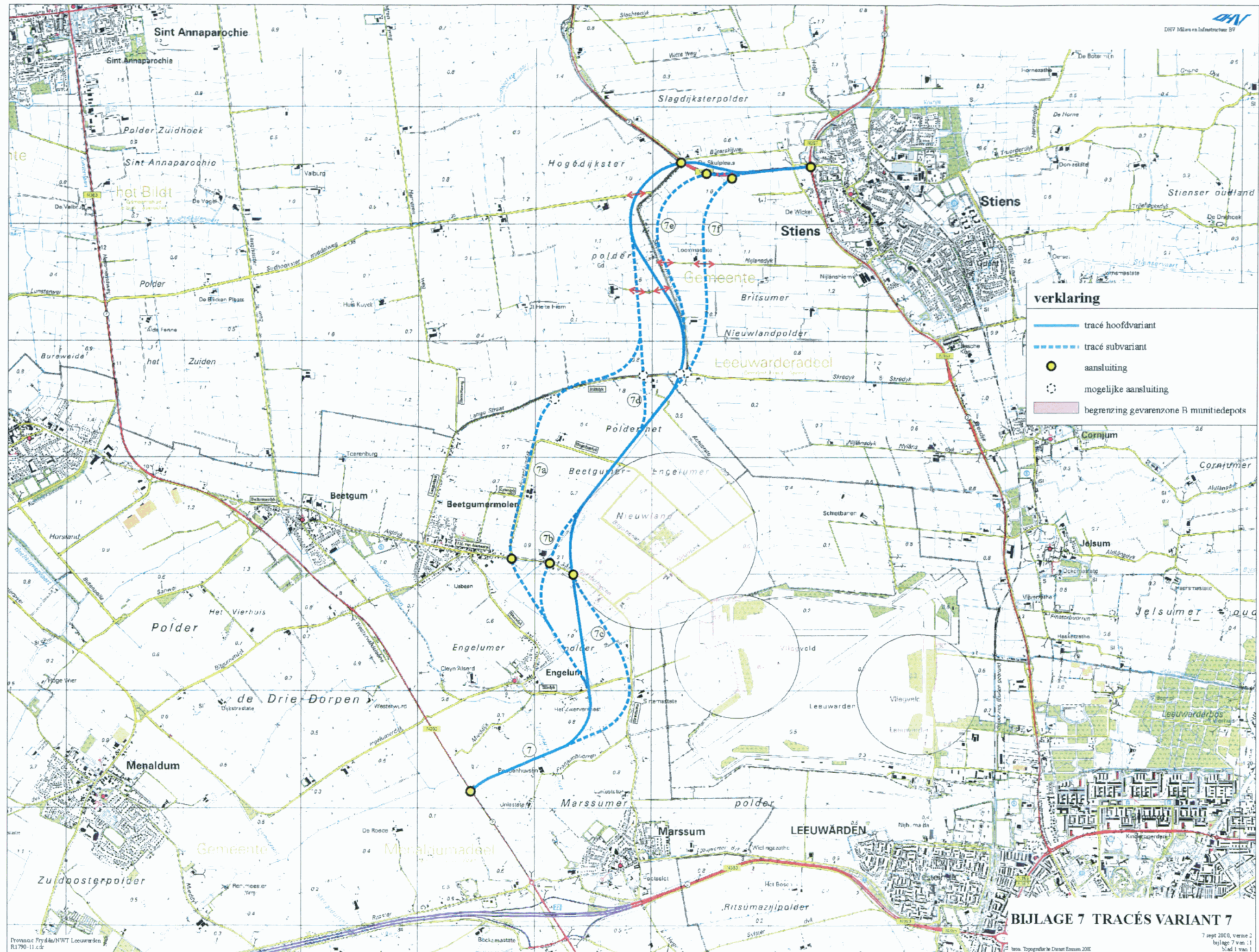
BIJLAGE 5 TRACÉS VARIANT 5



verklaring

- tracé hoofdvariant
- - - tracé subvariant
- aansluiting
- mogelijke aansluiting
- begrenzing gevarezone B munitiedepots

BIJLAGE 6 TRACÉS VARIANT 6

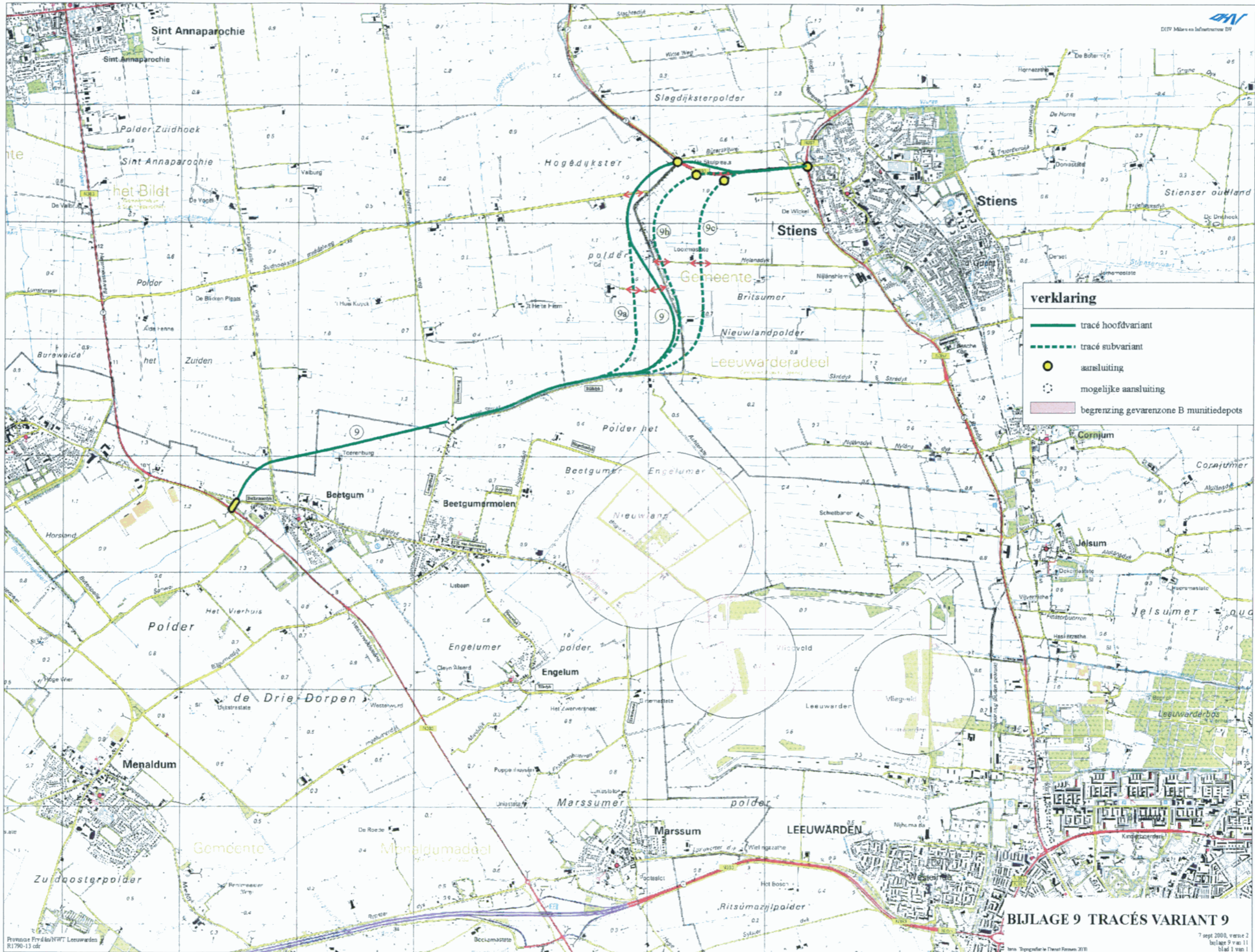


verklaring

- tracé hoofdvariant
- - - tracé subvariant
- aansluiting
- mogelijke aansluiting
- begrenzing gevarenezone B minutedepots

BIJLAGE 7 TRACÉS VARIANT 7





verklaring

- tracé hoofdvariant
- - - tracé subvariant
- aansluiting
- mogelijke aansluiting
- begrenzing gevarenszone B munitiedepots

BIJLAGE 9 TRACÉS VARIANT 9

Bijlage 2: Reactienota

Inhoudsopgave bijlage 2:

1. Inleiding.....	3
2. Overzicht van de inspraak	4
3. Bespreking reacties en adviezen.....	6
3.1 Algemeen.....	6
3.2 MER/Tracéstudie	9
3.3 Tracé alternatieven	10
3.4 Overige reacties.....	13

Inleiding

Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân heeft door middel van een startnotitie schriftelijk mededeling gedaan over het voornemen om een m.e.r. te starten voor de beschrijving van de milieueffecten van de aanleg van de Noordwesttangent Leeuwarden, tussen de N357 (te hoogte van Stiens) en de N383 (ten noorden van Marssum). Daarnaast wordt in de startnotitie nadere informatie gegeven over de inhoud van het MER.

Deze startnotitie is in de periode tussen 8 mei en 5 juni jl. ter inzage gelegd. Op deze manier is de mogelijkheid geboden onderwerpen aan te dragen welke van belang zijn bij het opstellen van het MER.

De startnotitie is tevens behandeld in de Provinciale Kommissie Kritebelied (PKK).

Op basis van de startnotitie en de binnengekomen reacties heeft een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen, de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), op 5 juli advies uitgebracht over de op te stellen richtlijnen aan Provinciale Staten van de provincie Fryslân.

In deze nota zijn de binnengekomen reacties en adviezen samengevat weergegeven en voorzien van een korte reactie (Hoofdstuk 3). Aangegeven is op welke wijze de reacties/ad-

viezen in de richtlijnen zijn verwerkt. Reacties die geen betrekking hebben op de op te stellen richtlijnen of de verdere inhoud van de projectnota zijn buiten beschouwing gelaten.

Tijdens de inspraakperiode zijn twee informatie-avonden georganiseerd. De tijdens deze bijeenkomsten naar voren gebrachte reacties en adviezen zijn eveneens verwerkt in de reactienota.

In hoofdstuk 2 is een overzicht opgenomen van de binnengekomen reacties. Deze zijn op volgorde van binnenkomst genummerd. De deelreacties zijn eveneens genummerd. Achter deze (deel)reacties zijn de paginanummers weergegeven.



2. Overzicht van de inspraak

1	Dhr. A. Kooistra		
1.1,	.....	6	
1.2,	.....	10	
1.3,	.....	6	
1.4,	.....	6	
2	Ir. P.A. Scholten		
2.1,	.....	6	
2.2,	.....	10	
2.3,	.....	6	
2.4,	.....	10	
2.5,	.....	10	
2.6,	.....	10	
3	Gasunie		
3.1,	.....	6	
4	Dhr./mevr. N. de Boer		
4.1,	.....	11	
4.2,	.....	12	
5	Ministerie van Defensie		
5.1,	.....	9	
6	NLTO Grondgebruik & Milieu		
6.1,	.....	6	
6.2,	.....	11	
6.3,	.....	11	
6.4,	.....	12	
6.5,	.....	12	
6.6,	.....	13	
7	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.)		
7.1,	.....	6	
7.2,	.....	11	
8	FNP Fraksje Menameradiel		
8.1,	.....	9	
8.2,	.....	11	
8.3,	.....	9	
8.4,	.....	10	
9	Mevr. Y. de Groot		
9.1,	.....	9	
9.2,	.....	9	
9.3,	.....	9	
9.4,	.....	11	
9.5,	.....	11	
9.6,	.....	11	
10	NLTO Advies		
10.1,	.....	9	
11	ing. L.H. Hooghiemstra		
11.1,	.....	11	
11.2,	.....	11	
11.3,	.....	11	
11.4,	.....	11	
11.5,	.....	11	
11.6,	.....	11	
12	Dhr. J.S. Binnema		
12.1,	.....	12	
13	Dhr. P. Tigchelaar		
13.1,	.....	11	
13.2,	.....	9	
13.3,	.....	12	
13.4,	.....	12	
14	Dorpsbelangen Engelum, Beetgum en Beetgumermolen		
14.1,	.....	9	
14.2,	.....	11	
14.3,	.....	8	
14.4,	.....	10	
15	Milieudefensie Leeuwarden		
15.1,	.....	10	
15.2,	.....	10	
15.3,	.....	7	
15.4,	.....	7	
16	Gemeente Menaldumadeel		
16.1,	.....	7	
17	Voorlichtingsavond Beetgumermolen		
17.1,	.....	6	
17.2,	.....	7	
17.3,	.....	12	
17.4,	.....	12	
17.5,	.....	13	
17.6,	.....	8	
17.7,	.....	6	
17.8,	.....	8	
17.9,	.....	6	
17.10,	.....	13	
17.11,	.....	8	
18	Voorlichtingsavond Cornjum		
18.1,	.....	13	
18.2,	.....	9	
18.3,	.....	13	
18.4,	.....	7	
18.5,	.....	8	
18.6,	.....	13	
18.7,	.....	13	
18.8,	.....	13	
18.9,	.....	13	
18.10,	.....	8	
18.11,	.....	8	
18.12,	.....	6	
18.13,	.....	8	
18.14,	.....	6	
19	Provinsjale Kommisje Kritebelied		
19.1,	.....	9	
19.2,	.....	8	
19.3,	.....	8	
19.4,	.....	8	

3. Bespreking reacties en adviezen

3.1. Algemeen

1 *Dhr. A. Kooistra*
2 *Ir. P.A. Scholten*
17 *Voorlichtingsavond Beetgumermolen*

1.1 Aansluiting Noordwesttangent Leeuwarden op de A31, waardoor het verkeer via de westelijke randweg om Leeuwarden de westelijk gelegen industrie- en bedrijventerreinen kunnen bereiken evenals de zuidelijke wijken.

Kiezen voor een variant met een zo kort mogelijk lengte met een aansluiting zo dicht mogelijk bij de A31.

17.1 Aansluiting op de N383 zo zuidelijk mogelijk richting Marssum.

Hoe de NWT exact wordt vormgegeven en waar de aansluitingen komen is onderwerp van studie. NWT is beslist ook bedoeld als een alternatieve route naar westelijke en zuidelijke stadsdelen.

1 *Dhr. A. Kooistra*
2 *Ir. P.A. Scholten*

1.3 Onderzoek of er sluipverkeer ontstaat en welke maatregelen genomen moeten worden ter voorkoming hiervan.

1.4 Onderzoek de bestemmingen van het spitsverkeer op de N357.

2.1 Onderzoek de vraag hoeveel voertuigen worden onttrokken aan de N357 door aanleg van de Noordwesttangent Leeuwarden.

Dit wordt in het onderzoek meegenomen.

3 *Gasunie*

3.1 Alternatieven 1, 1a, 2, 2a, 4, 5, en 6 komen in conflict met gasleidingen; verzocht wordt bij het vaststellen van de richtlijnen de belangen van de maatschappij mee te laten wegen.

Hier wordt rekening mee gehouden in de uitwerking.

7 *R.O.B.*

7.1 Waardering voor aandacht in startnotitie voor archeologische waarden. Bij tracé's tussen Marssum en Beetgumermolen kan Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) nodig zijn.

Hier zal in de MER/Tracéstudie zeker aandacht voor zijn. (Zie ook Richtlijnen § 3.1 en § 3.3.1)

6 **NLTO Grondgebruik & Milieu**
17 **Voorlichtingsavond Beetgumermolen**
18 **Voorlichtingsavond Cornjum**

- 6.1 Het aspect landbouw ontbreekt als aandachtspunt bij het MMA.
17.7 Voorkom zoveel mogelijk doorsnijding van landbouwbedrijven en -percelen.
17.9 Terrein in omgeving van vliegbasis geschikt houden voor landbouw.
18.12 Structuur landerijen behouden.
18.14 Bedrijfseconomische belangen agrarische bedrijven en de mogelijke groei van agrarische bedrijven beschouwen.

15 **Milieudefensie Leeuwarden**

- 15.3 De ochtendspits te beperken door bijv. telewerken in te stellen op het provinciehuis en andere grote bedrijven

- 15.4 De belangen van natuur en leefbaarheid en de cultuurhistorische waarden van het landschap tot uitgangspunt nemen in plaats van de gemakkelijkste weg te nemen door het aanleggen van weer een weg

16 **Gemeente Menaldumadeel**

- 16.1 De NWT moet beschouwd worden in het licht van de totale wegenstructuur rondom Leeuwarden

17 **Voorlichtingsavond Beetgumermolen**

- 17.2 Rekening houden met ruilverkaveling ten noorden van Marssum.

Landbouw is een aspect dat integraal zal worden meegenomen in de MER/Tracéstudie. (Zie ook Richtlijnen § 2.1 en 2.2.4)

In het PVVP is hiervoor beleid ontwikkeld. Tevens probeert het Vervoercoördinatiecentrum (VCC) door het ontwikkelen van diverse vormen van vervoersmanagement het fileprobleem enigszins te beperken. Uit berekeningen van de effecten hiervan is gebleken dat dit onvoldoende helpt om de fileproblematiek tussen Leeuwarden en Stiens op te lossen. Daarnaast wordt op deze manier de problematiek van de ontsluiting van het noorden van Fryslân op het landelijk hoofdwegennet niet opgelost.

Uiteraard zullen deze belangen een belangrijke rol spelen. (Zie ook Richtlijnen Hoofdstuk 5)

Correct. De NWT maakt deel uit van de ontsluiting van Leeuwarden en is onderdeel van de gewenste wegenstructuur om Leeuwarden.

Voor zover mogelijk wordt hier rekening mee gehouden. Dit is medeafhankelijk van het tempo van de ruilverkaveling en de eventuele uitvoeringsplanning van de werkzaamheden aan de NWT.

17 *Voorlichtingsavond Beetgumermolen*

18 *Voorlichtingsavond Cornjum*

17.6, 18.4 Eenheid van de dorpen Beetgum, Beetgumermolen en Engelum bewaren.

Zie Richtlijnen § 2.1.

17 *Voorlichtingsavond Beetgumermolen*

17.8 Voorkom sluijperverkeer.

Wordt meegenomen in de MER/Tracéstudie.

17.11 Grond cultuurhistorisch gebouw 'Oepsgrêft'

Wordt in MER/Tracéstudie rekening mee gehouden.

18 *Voorlichtingsavond Cornjum*

18.5 Maak zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur, rekening houdend met parallelwegen

Dit is een van de uitgangspunten geweest bij de tracéontwikkeling.

18.10 Als proef de bestaande busbaan tussen Stiens en Leeuwarden benutten voor rechtsafslaand verkeer.

De busbaan is aangelegd met als doel de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Medegebruik van de busbaan door het overig verkeer doorkruist dit beleid. Bovendien dient de verkeersregelinstantie op het Valeriusplein dan aangepast te worden. Door het opnemen van de extra "rechtsaf beweging in de regeling worden de doorstroomtijden van de ander richtingen korter. Dit betekent een capaciteitsbeperking van het Valeriusplein en verplaatsing van het fileprobleem.

18.11 Belangrijk aspect is het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Wordt rekening mee gehouden in de MER/Tracéstudie.

18.13 Capaciteit N383 meenemen.

Wordt in studie zeker meegenomen.

19 *Provinsjale Kommisje Kritebelied*

19.2 Consequenties van NWT voor de A31 en A32 meenemen in studie.

Dit zal in de MER/Tracéstudie worden meegenomen.

19.3 Gevolgen voor grond- en oppervlaktewater en de effecten daarvan op o.a. weidevogels meenemen in studie.

19.4 Randvoorwaarden m.b.t. cultuurhistorische waarden bij alle alternatieven laten gelden.

Wordt in MER/Tracéstudie meegenomen. (Zie ook Richtlijnen § 3.3.1.)

3.2 MER/Tracéstudie

9 *Mevr. Y. de Groot*

9.1 Overweeg het nulalternatief serieus.

Het nulalternatief wordt meegenomen in de studie. Deze studie zal uitwijzen voor welk tracé uiteindelijk wordt gekozen.

8 *FNP Fraksje Menameradiel*

9 *Mevr. Y. de Groot*

14 *Dorpsbelangen Engelum, Beetgum en Beetgumermolen*

18 *Voorlichtingsavond Cornjum*

19 *Provinsjale Kommisje Kritebelied*

8.3, 14.3 Defensie moet meewerken aan het verplaatsen van het munitiedepot.

9.2 Munitiedepots verplaatsen of verkleinen, waardoor alternatief 2 uitgevoerd kan worden.

18.2 Bewaar ruime afstand rondom de munitiedepots.

19.1 Variant 2 is strijdig met externe veiligheid van munitieopslagen.

In overleg met het ministerie van Defensie bleek het verplaatsen van de munitiedepots niet mogelijk te zijn. Alternatieven door de veiligheidszones rondom de depots worden eveneens niet toegestaan. De alternatieven zullen derhalve rond de door het Rijk aangegeven gevarenszones gerealiseerd worden. (Zie ook 5.1)

5 *Ministerie van Defensie*

5.1 In de veiligheidszone B zijn uitsluitend wegen met beperkt verkeer toelaatbaar. De Noordwesttangent Leeuwarden is een weg waarop deze kwalificatie niet van toepassing is en is daarom in strijd met het vigerende Rijksbeleid.

Het Rijksbeleid is voor ons leidend. Alternatieven door de veiligheidszones vallen daarom af. (Zie ook 9.2.)

10 *NLTO Advies*

10.1 Alternatief 5 heeft een negatieve uitwerking op de bedrijfsvoering (is in het kader van de dorpsuitbreiding van St. Nicolaasga verplaatst naar deze nieuwe locatie) en wil dit alternatief buiten beschouwing laten.

Dit zal in de MER/Tracéstudie worden onderzocht.

13 *Dhr. P. Tigchelaar*

12.3 Geen doorsnijding tussen buurtschap Dijksterhuizen en de dorpen. In die zin zijn de alternatieven 1 t/m 1c, 3 en 4 slecht.

Wordt in de MER/Tracéstudie meegenomen.

8 *FNP Fraksje Menameradiel*

9 *Mevr. Y. de Groot*

14 *Dorpsbelangen Engelum, Beetgum en Beetgumermolen*

8.1, 9.3, 14.1 Geen doorsnijding van de dorpen, derhalve geen alternatief 1, 1a en 3

Zie Richtlijnen § 2.1.

8.4, 14.4 Vraagt aandacht voor de ontsluiting van Engelum op het Noordwesttangent Leeuwarden of de N383

In de MER/Tracéstudie wordt gekeken naar het aantal aansluitingen, de locatie en de vormgeving hiervan. De ontsluiting van Engelum is hier een van.

15 *Milieudefensie Leeuwarden*

15.1 Schade van de automobilité wordt groter door aanleg van het Noordwesttangent Leeuwarden dan in startnotitie staat vermeld als gevolg van extra kilometers die gereden moeten worden en de aantrekkende werking op de automobilité doordat bus en fiets worden verlaten.

Dergelijke aspecten worden in de MER/Tracéstudie onderzocht en in kaart gebracht.

15.2. Verkeersveiligheid kan op een andere manier worden bevorderd na grondige analyse van de feiten, bijv. door beperking van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer, aparte fiets- en voetpaden en vluchtheuvels bij oversteekplaatsen.

De MER/Tracéstudie zal ook aandacht besteden aan deze materie.

3.3 Tracé alternatieven

1 *Dhr. A. Kooistra*

2 *Ir. P.A. Scholten*

1.2 Zo dicht mogelijk langs de vliegbasis ter voorkoming van sluipverkeer.

2.2 De aansluiting van de Noordwesttangent Leeuwarden t.h.v. het bedrijventerrein te Stiens (varianten 4 en 5).

2.6 Meest logisch tracé via 5/4, 4, 1, 1b, 2.

De definitieve tracering zal in de MER/Tracéstudie worden onderzocht.

2 *Ir. P.A. Scholten*

2.4 Geen tracé tussen militaire objecten.

Het Rijksbeleid staat dit inderdaad niet toe. Deze tracés zijn derhalve afgefallen en zullen dus niet nader worden onderzocht. (Zie ook 5.1)

2.5 De Stienzer Hegedyk niet doorsnijden maar oostelijk of westelijk er langs (4).

In de uitwerking van de alternatieven zal dit worden betrokken.

4 *Dhr./mevr. N. de Boer*
6 *NLTO Grondgebruik & Milieu*
7 *R.O.B.*
8 *FNP Fraksje Menameradiel*
9 *Mevr. Y. de Groot*
11 *ing. L.H. Hooghiemstra*
14 *Dorpsbelangen Engelum, Beetgum en*
Beetgumermolen

4.1 Alternatief 1 te dicht bij Leeuwarden, voorkeur voor alternatief 4 of 5.
6.2 Voorkom versterking en versnippering.
7.2 Voorkeur voor alternatieven 1 en 5.
8.2, 14.2 Voorkeur gaat naar alternatief 2 met een zo dicht mogelijke aansluiting bij Marssum op de N383. Hier werkt men aan een ruilverkaveling.
9.3 Geen variant 5 in verband met inbreuk op de elfstedentochtroute en agrarische bedrijven die geamoveerd moeten worden.
9.4 Voorkom versnippering van land.
9.5 Voorkom versterking van het woongenot.
11.1 Bezwaar tegen alternatief 1 vanwege versnippering van ten minste 4 boerderijen, eenheid dorpen Engelum, Beetgumermolen en Beetgum en het buurtschap Dijksterhuizen wordt afgesneden van deze dorpen.
11.2 Bezwaar tegen alternatief 1a vanwege aantasting cultuurhistorische en landschappelijk waardevolle Langestraat (oude zeekering) en zie 1, waarbij de versnippering van landbouwgrond beïnvloedend minder is.
11.3 Bezwaar tegen alternatief 6 is aantasting Langestraat en versnippering 2 boerderijen.
11.4 Bezwaar tegen alternatief 4 is de doorsnijding van de cultuurhistorisch waardevolle en beschermde "Finne" en de kruising van de Stienzer Hegedyk die eveneens een oude zeekering is
11.5 Bezwaar tegen alternatief 5 vanwege de lengte met daarbij als voordelen een betere bereikbaarheid van een gedeelte van de elfstedentochtroute en één boerderij raakt versnipperd als het tracé iets noordelijker wordt aangelegd.

6 *NLTO Grondgebruik & Milieu*
13 *Dhr. P. Tigchelaar*

6.3 Een alternatief ten zuiden van de vliegbasis is haalbaar indien tevens de bestaande infrastructuur goed wordt ingericht. (rondweg 4 strooks en de busbaan eveneens gebruiken voor het rechtsaf-

In de loop van de studie zal bij de verschillende alternatieven een belangenafweging plaatsvinden. Deze afweging is nu nog niet aan de orde. De hier genoemde aspecten zullen worden meegenomen in de afweging.

Onderzoek heeft uitgewezen dat dit geen zin heeft. De kruispunten vormen het probleem als gevolg van grote capaciteitsproblemen. Zowel vanuit Leeuwarden als vanuit Stiens zullen files ontstaan.

slaande verkeer richting vliegbasis en Harlingen.
13.1 Jammer dat een alternatief ten zuiden van de vliegbasis niet serieus wordt overwogen

6 NLTO Grondgebruik & Milieu

6.4 Als alternatief een tracé zo dicht mogelijk langs de bestaande infrastructuur (4 ten oosten van de Stienzer Hegedyk en deze zo zuidelijk mogelijk kruisen om over te gaan op 1 die tussen de dorpen verdiept moet worden aangelegd).

6.5 Alternatief 5 maar dan iets noordelijker van de bestaande weg; draagt bij tot een betere ontsluiting van het glastuinbouwgebied bij Berlikum.

11 ing. L.H. Hooghiemstra

11.6 Introductie van een nieuw tracé; Alternatief 7 is het tracé wat de geringste nadelen heeft. Dit alternatief loopt via 1 en gaat noordelijk langs (een klein gedeelte van) 1, 1a en 6 en sluit ter hoogte van Beetgum aan op alternatief 5.

12 Dhr. J.S. Binnema

12.1 Alternatief 1 heeft rampzalige gevolgen voor de bedrijfsvoering.

13 Dhr. P. Tigchelaar

13.3 Pleit voor alternatief 2 t/m 2c als het alleen er om gaat Leeuwarden te ontlasten en zo weinig mogelijk in het gebied in te grijpen

13.4 Voorkeur voor alternatief 5, waarbij deze iets noordelijker zou kunnen liggen dan de bestaande infrastructuur of ongeveer 500m zuidelijker.

17 Voorlichtingsavond Beetgumermolen

18 Voorlichtingsavond Cornjum

17.3, 18.8 Een alternatief vanaf Stiens naar zuidwestelijke richting (tussen 1 en 4).

17.4 Een alternatief via Vrouwenparochie en St. Annaparochie met als voordeel ontsluiting Noord-Fryslân en gebruik maken van de bestaande infrastructuur

Deze alternatieven worden meegenomen in de studie.

Dit alternatief wordt meegenomen in het onderzoek.

Dit zal in de MER/Tracéstudie worden onderzocht.

Deze alternatieven zijn vervallen. (Zie ook 9.2)

De zuidelijke optie zal niet worden meegenomen in het onderzoek. De noordelijke variant wel.

Dit alternatief is vervallen. (Zie 5.1 en 9.2)

Een dergelijk alternatief wordt niet meegenomen in de studie vanwege de grote afstand naar Leeuwarden. Een dergelijk alternatief lost voor Leeuwarden heel weinig op.

17.5 Alternatief 5 opschuiven in noordelijker richting en westelijk doortrekken naar de N383 en aansluiten halverwege Berlikum en St. Annaparochie

Wordt in de studie meegenomen.

17.10 Geen aantasting van cultuurhistorische elfstedentochtroute bij alternatief 5.

Met de Elfstedenroute zal tijdens de uitwerking van de alternatieven zeker rekening worden gehouden.

18 *Voorlichtingsavond Cornjum*

18.1 Zoeken naar oplossing ten noorden van Stiens (combinatie ontsluiting bedrijventerrein, ontsluiting Noordfryslân, aansluiting Noordtangent).

De definitieve tracering wordt in de MER/Tracéstudie onderzocht, dit geldt ook voor de aansluitingen. Deze voorstellen worden daarbij meegenomen.

18.7 Noordwesttangent Leeuwarden zoveel mogelijk noordelijk starten ter verbetering van economische ontwikkelingen Stiens en beperking van files vanuit Stiens naar Leeuwarden.

18.3 Combineer alternatieven.

Dit zal in de MER/Tracéstudie worden onderzocht.

18.6 Alternatief 4 verschuiven in westelijke richting om gevolgen historische waarden en landbouw te beperken.

In de MER/Tracéstudie zullen de genoemde aspecten worden betrokken in het onderzoek naar de tracering.

18.9 Alternatief 4 in een eerder stadium af laten buigen tussen landerijen en huizen door.

3.4 Overige reacties

4 *Dhr./mevr. N. de Boer*

4.2 Nut van verbinding Oudkerk-Stiens wordt betwijfeld.

In de gebiedsstudie Noordoost Fryslân is deze verbinding niet opgenomen. Deze weg is dus voorlopig niet aan de orde.

6 *NLTO Grondgebruik & Milieu*

6.6 Optie voor 2 deelnemers in de klankbordgroep; één bedrijfsgenoot uit de gemeente Menaldumadeel en één uit de gemeente Leeuwarden of Leeuwarderadeel.

Akkoord.