1101-64

provinsje fryslân
provincie fryslân

# Oplegnotitie

## MER-NWtangent Leeuwarden

provinsje fryslân

P 1101- 64

Provincie Fryslân

# Oplegnotitie: resultaat m.e.r. Noordwesttangent

Datum 9 december 2002
Kenmerk FLD026/Kih/0903
Eerste versie

## 1 Inleiding

Sinds begin 2001 wordt gewerkt aan de tracé-/m.e.r.-studie voor de Noordwesttangent. De m.e.r. wordt in vier stappen doorlopen:

- stap 1: De probleemanalyse (inzicht in de huidige en de verwachte problematiek alsmede het beleidskader waarbinnen de problematiek opgelost moet worden);
- stap 2: De selectie en inkadering van alternatieven (welke oplossingsrichtingen zijn in beeld en waarom worden bepaalde denkwijzen niet verder uitgewerkt);
- stap 3: De effectbeschrijving (de verwachte effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen inclusief het meest milieuvriendelijke alternatief);
- stap 4: Het voorkeursalternatief nader beschouwd (de precieze impact wordt duidelijk).

Stappen 2, 3 en 4 leiden tot besluitvorming over het vervolg. Inmiddels bevindt stap 3 van de studie zich in het eindstadium. De resultaten zijn aan de bevolking en belanghebbenden in het gebied toegelicht tijdens vijf informatieavonden. In deze notitie zijn de bevindingen van de insprekers samengevat en is een advies ten aanzien van het voorkeursalternatief verwoord. De notitie bevat twee beslispunten.

## 2 Resultaten consultatie bewoners en belanghebbenden

In week 44 en 45 zijn vijf informatieavonden gehouden waarin de resultaten van de effectbeoordeling aan de bevolking kenbaar zijn gemaakt. Tot nu toe werd aan weerszijden van de voormalige Middelzee een informatieavond gehouden: in Beetgumermolen voor het westelijk gebied en in Cornjum voor het oostelijk gebied. Omdat uit stap 2 van de studie duidelijk is geworden dat de tracéalternatieven voor de dorpen Beetgum, Beetgumermolen, Engelum en Marssum verschillend worden ervaren, is besloten deze dorpen afzonderlijk te consulteren over hun meningen. De verslagen van deze avonden zijn als bijlagen aan deze notitie toegevoegd.

In deze notitie zijn relevante vragen en opmerkingen die tijdens de vijf avonden aan de orde kwamen, voorzien van een toelichting en een advies. Behandeld worden de zienswijzen die onder de noemer 'algemeen belang' kunnen worden geschaard.

Achtereenvolgende komen aan de orde:
- de geluidshinder bij Beetgum;
- de aansluiting bij Dijksterhuizen;
- het combineren van tracédelen van alternatieven;
- de weging van aspecten.

## 2.1 De geluidshinder bij Beetgum

Bij de aanleg van de N383 in 1992 zijn geluidsberekeningen gedaan voor de woningen in Beetgum. De woningen aan de zuidzijde van Beetgum (omgeving De Tolve) liggen op dusdanige afstand van de N383 dat ze buiten de 50 dB(A)-contour liggen. De komst van de Noordwesttangent zorgt voor extra verkeer op de N383 en dus extra geluidsoverlast voor de woningen in Beetgum.
In het MER is het aspect geluidshinder behandeld waarbij zowel de hinder aan weerszijden van de Noordwesttangent als de hinder in het invloedsgebied is beschreven. Vanuit de bevolking van Beetgum is terecht gewezen op het ontbreken van inzicht in de effecten bij Beetgum.
Uit aanvullende berekeningen blijkt dat de 50 dB(A)-contour (voorkeurswaarde vanuit de Wet geluidhinder) in de huidige situatie (2002) op circa 78 meter uit de as van de weg ligt. Door de groei van het verkeer in de komende 15 jaar, ligt dezelfde contour in 2015 op 105 meter afstand. Bij alternatieven 1, 2, 6 en 7 wordt dat 120 meter, bij alternatieven 3 en 8 wordt dat 123 meter en bij alternatief 4 wordt dat 156 meter. Er is dus sprake van een duidelijk onderscheid tussen de alternatieven. Deze effecten zijn inmiddels toegevoegd aan de projectnota/MER.

## 2.2 De aansluiting bij Dijksterhuizen

De tracéalternatieven 1, 2, 3, 6, 7 en 8 gaan uit van een aansluiting bij Dijksterhuizen. Deze aansluiting is om drie redenen zeer gewenst:
- Het bundelen van zoveel mogelijk sluipverkeer uit het omliggende gebied op de Noordwesttangent.
- Het weren van doorgaand verkeer door de woonstraten van Beetgumermolen.
- Het oplossen van het verkeersveiligheidsknelpunt Menamerdyk - N383.

De reacties tegen deze aansluiting zijn in drie groepen te verdelen:
- sluipverkeer door het buurtschap Dijksterhuizen en door Marssum;
- toename geluidshinder voor woningen langs de Van Aismawei;
- onveiligheid voor fietsers van en naar Leeuwarden.

Sluipverkeer door het buurtschap Dijksterhuizen en door Marssum zou alleen kunnen ontstaan als de automobilist ter hoogte van Dijksterhuizen de Noordwesttangent zou verlaten. Dit betekent dat de vlotte, veilige en comfortabele route via de hoofdwegen Noordwesttangent, N383 en de Harlingerstraatweg ingewisseld zou moeten worden voor een route over het onderliggend wegennet waar terzijnertijd een 60 en 30 km/h-regime geldt.
Uit de prognoses blijkt dat er nagenoeg geen sprake zal zijn van sluipverkeer via Dijksterhuizen en Marssum. Sterker nog: de verkeersintensiteit halveert ten opzichte van de huidige situatie. Wel blijkt uit de prognoses dat de Haak een belangrijke rol speelt voor met name Marssum. Het niet realiseren van de Haak leidt tot filevorming op de Harlingerstraatweg en sluipverkeer vanaf het rijkswegennet (zowel de richting Franeker als de Haak om Leeuwarden), via de aansluiting bij Marssum en de Poptawei naar Leeuwarden.

De aansluiting bij Dijksterhuizen zorgt voor een bundeling van bestemmingsverkeer in Beetgumermolen op de Van Aismawei. De hoeveelheid verkeer (2.000 tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van het alternatief) past bij het karakter, de inrichting en de verkeersfunctie van deze verbinding. Gezien het feit dat voor de openstelling van de N383 ruim 4.000 motorvoertuigen per etmaal van deze verbinding gebruikmaakten, worden er vooralsnog geen problemen verwacht ten aanzien van de leefbaarheidsaspecten. Bij de vastlegging van de voorkeursvariant in het bestemmingsplan worden, indien noodzakelijk, de wettelijke onderzoeken uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder.

Langs de route Van Aismawei - Dijksterhuizen wordt relatief veel gefietst. Het is een route waarlangs veel schoolkinderen naar onder andere Leeuwarden fietsen. Uit tellingen blijkt dat dit ruim 1.000 fietsers per dag betreft. In de projectnota/MER is gesteld dat een rotonde als aansluitvorm ook voor overstekende fietsers een veilige oplossing biedt (waarbij rekening wordt gehouden met ruim 8.000 passerende motorvoertuigen in 2015). Vergelijkbare locaties in de provincie Fryslân (zie tabel 2.1) bevestigen dit beeld.

| locatie | fietsongevallen | bromfietsongevallen | gewonden | intensiteit fietsers | intensiteit motorvoertuigen |
|---|---|---|---|---|---|
| N358 Buitenpost | 1 | 0 | 1 | 900 | 5.000 |
| N354 Sneek | 0 | 2 | 2 | 1.900 | 17.800 |
| N361 Dokkum | 0 | 3 | 1 | 1.800 | 17.300 |

* ongevallen in de periode 1993 t/m 2001
** etmaalintensiteiten passerende fietsers en motorvoertuigen

*Tabel 2.1: Vergelijking rotondes op provinciale wegen*

In een periode van 9 jaar is op de rotonde Buitenpost 1 fietser het slachtoffer geweest van een ongeval, waarbij de fietser geen voorrang heeft verleend aan een afslaande automobilist. Op de rotonde bij Sneek heeft 1 ongeval tussen twee bromfietsers plaats-

gevonden (met 1 gewonde) en 1 ongeval tussen een automobilist en een bromfietser (ook met 1 gewonde). Het ongeval tussen de automobilist en de bromfietser vond plaats in het duister waarbij aan een 13-jarige bromfietser (!) geen doorgang is verleend. Op de rotonde bij Dokkum hebben 3 bromfietsongevallen plaatsgevonden, waarbij de bromfietsers de veroorzakers zijn geweest.

## 2.3 Het combineren van tracédelen van alternatieven

De Richtlijnen voor de MER Noordwesttangent vormen het referentiekader voor deze studie. Het combineren van verschillende tracédelen tot een nieuw tracé behoort tot de mogelijkheden. In de projectnota/MER zijn de tracés uitgewerkt op het detailniveau 1:10.000, waarbij binnen een bandbreedte gezocht is naar de meest optimale vormgeving. Hierbij hebben verkeerskundige, landschappelijke en milieutechnische eisen als randvoorwaarde gediend. Het is mogelijk om trajecten per alternatief te combineren tot een nieuw alternatief, echter er moet wel voldaan worden aan de volgende eisen:

- het nieuwe alternatief moet voldoen aan de doelstelling van de studie;
- het nieuwe alternatief moet voldoen aan de verkeerskundige, landschappelijke en milieutechnische randvoorwaarden.

Een combinatie van bijvoorbeeld alternatieven 8 en 4 voldoet niet aan de doelstelling. Dit alternatief komt ongeveer overeen met alternatief 9 dat bij de selectie en inkadering van de alternatieven is afgevallen.

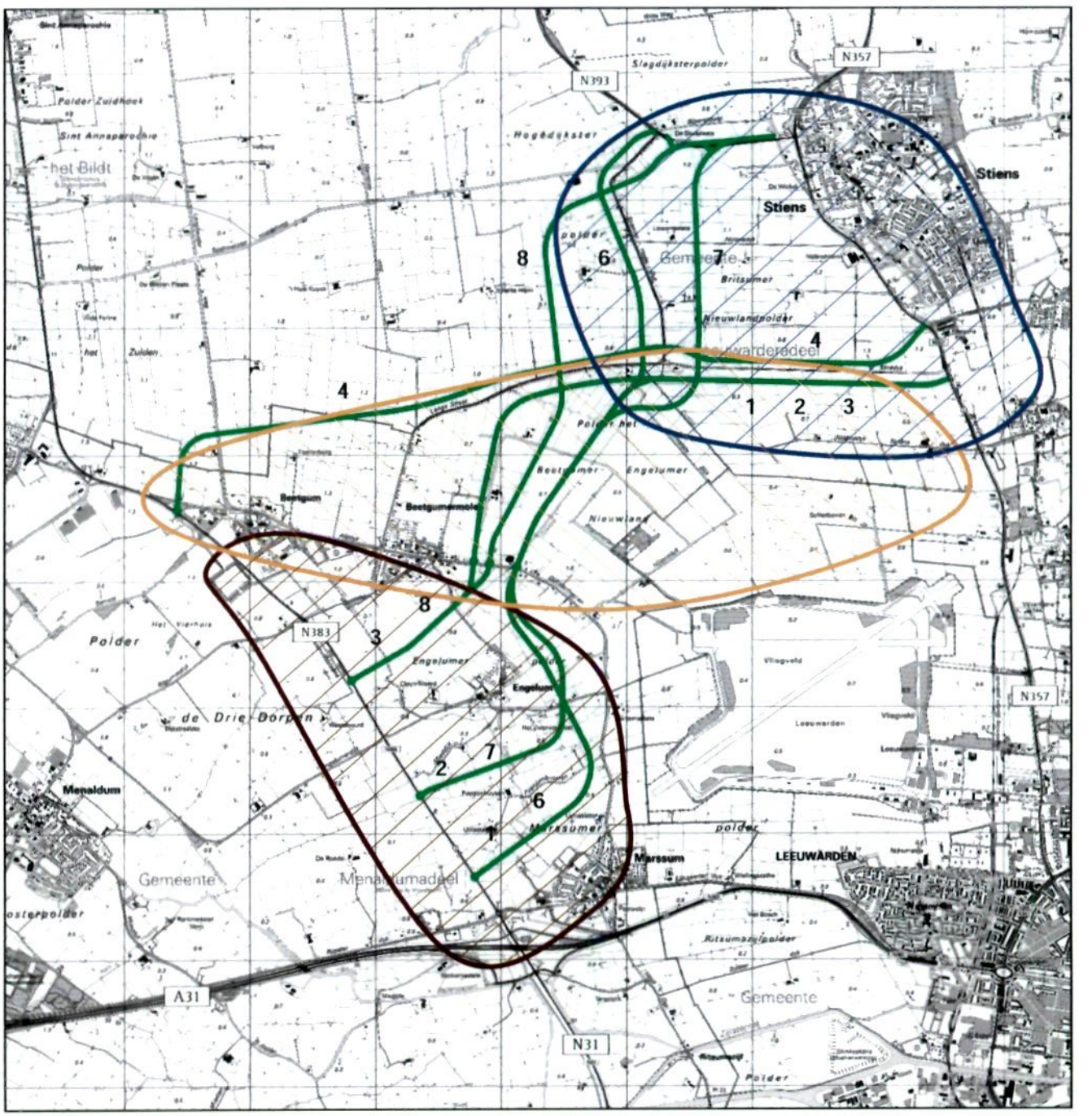
Voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is ook een werkwijze gehanteerd waarbij tracédelen zijn gecombineerd. Hiervoor is geen willekeurige combinatie toegepast, maar zijn voor drie deelgebieden de tracédelen gecombineerd met de minst nadelige effecten. Het MMA komt overeen met de tracering van alternatief 8.

## 2.4 De weging van aspecten

In het MER zijn de volgende hoofdgroepen van aspecten beschreven:

- landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- bodem en water;
- levende natuur;
- verkeer en vervoer;
- woon- en leefmilieu;
- landbouw;
- kosten.

Binnen deze hoofdgroepen zijn 44 deelaspecten voorzien van een waardering volgens een zespuntsschaal --, -, 0/-, 0, +, ++. Alleen het onderdeel kosten is niet gewaardeerd. Door de aspecten te wegen (politieke besluitvorming) ontstaat de voorkeursvariant. Bij de aspecten 'bodem en water' en 'levende natuur' zijn waarderingen van alle




*Figuur 3.1: Begrenzing deelgebieden*

alternatieven gelijkwaardig. Dit betekent dat deze aspecten geen doorslag kunnen geven bij de bepaling van het voorkeursalternatief.

Bij het formuleren van een MMA zijn alle aspecten gelijkwaardig gewaardeerd. Per deelgebied (Noord, Midden en Zuid) zijn de tracédelen geselecteerd met de minste negatieve aspecten. Dit heeft ertoe geleid dat het MMA qua tracering overeenkomt met alternatief 8. Dit betekent dat een gelijkwaardige weging van de aspecten zou leiden tot een voorkeursalternatief dat gelijk is aan alternatief 8 of het MMA.

# 3 Van m.e.r.-resultaat naar voorkeursalternatief

In de Richtlijnen voor de MER Noordwesttangent zijn negen tracéalternatieven opgenomen, waarbij per alternatief subvarianten mogelijk zijn. In totaal zijn 42 mogelijke tracés gedefinieerd. Bij de selectie en inkadering van alternatieven zijn de alternatieven 5 en 9 afgevallen, waardoor het aantal te onderzoeken tracés is teruggebracht tot 37 (7 hoofdalternatieven en 30 subvarianten). Omdat het MER is opgesteld in wisselwerking met de nadere studie naar de tracés, zijn uiteindelijk 7 tracés overgebleven waarvan de effecten zijn bepaald.

Deze procedure van trechtering van het aantal alternatieven tot één voorkeursalternatief moet op een duidelijke wijze plaatsvinden. Voorgesteld wordt per deelgebied de m.e.r.-resultaten van de alternatieven onderling te vergelijken en per deelgebied een voorkeur te bepalen. De combinatie van voorkeurstracés per deelgebied leidt vervolgens tot één voorkeursalternatief. Bij de onderlinge vergelijking wordt de meeste waarde toegekend aan het aspect verkeer en vervoer. Dit aspect beschouwt immers het doel van de studie: het verbeteren van de bereikbaarheid voor Noord-Fryslân. De globale begrenzing van de deelgebieden is weergegeven in figuur 3.1. In het noordelijke gedeelte geven de resultaten voor het aspect verkeer en vervoer aan dat de alternatieven 6, 7 en 8 het meeste verkeer uit Noord-Fryslân afwikkelen en relatief eenvoudig aangesloten kunnen worden op het bestaande hoofdwegennet. Van deze alternatieven heeft alternatief 8 de minst nadelige effecten, als gevolg van een gering verstorend effect op de beleving van het landschap.

In het middengedeelte bepaalt de aansluiting op Dijksterhuizen het onderscheid tussen de alternatieven. Bij alternatieven 3 en 8 is geen sprake van barrièrewerking ter plaatse van Dijksterhuizen. Van deze twee alternatieven heeft alternatief 8 de minst nadelige effecten doordat de geluidsoverlast kan worden geminimaliseerd en doordat dit alternatief het minst ingrijpend is voor de landbouw.

*In het zuidelijke gedeelte hebben alternatieven 3 en 8 de minst nadelige effecten:*
- de geluidsoverlast kan worden geminimaliseerd;
- archeologisch waardevolle gebieden worden voor een kort gedeelte doorsneden;

- agrarische percelen en bedrijven worden relatief gunstig doorsneden;
- de doorsnijding van landschapsstructuren is relatief beperkt.

De m.e.r.-resultaten per deelgebied wijzen in de richting van tracéalternatief 8. De kosten van dit alternatief worden geraamd op 20,5 miljoen euro. Daarmee is dit alternatief een fractie duurder dan het goedkoopste alternatief (alternatief 3 kost 20,4 miljoen euro).

# Noordwesttangent

**Verslag:** **Inspraakavond voor de bewoners van Berlikum en Beetgum**
**Datum:** **d.d. 28 oktober 2002**
**Plaats:** **Berlikum**
**'It Heechhout"**

*Belangstelling: circa 38 personen*

| | |
|---|---|
| Aanwezig namens de provincie Fryslân: | dhr. Y. Visser, projectleider |
| | dhr. S. Vrieswijk |
| Aanwezig namens Goudappel Coffeng BV: | dhr. H.J. Kingma |
| | dhr. G.J. van Tilburg |

| | |
|---|---|
| Aanvang: | 20.00 uur |
| Pauze: | 21.15-21.45 uur |
| Sluiting: | 23.00 uur |

## Verslag van de avond:

De avond werd geopend door de heer Visser met een korte inleiding over het doel van de studie en de indeling van de avond. Vervolgens gaf de heer Kingma een presentatie over de effecten van de verschillende tracéalternatieven. Tijdens de pauze was er gelegenheid tot het stellen van vragen aan de projectleiders bij de informatiepanelen. Na de pauze kreeg men de gelegenheid tot het geven van een reactie en het stellen van vragen. Dit verslag geeft een opsomming van de opmerkingen en vragen van de insprekers. Na het stellen en beantwoorden van vragen werden kort het vervolgtraject en de procedures toegelicht door de heer Visser.

## Opmerkingen en vragen insprekers

*De heer Lodder- Beetgum*
- De geluidsbelasting op de N383 ter hoogte van Beetgum beschrijven in het MER, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat Beetgum op een terp ligt.
- Dringt aan op betere geluidsbescherming van Beetgum.
- Is er een koppeling tussen de realisatie van de Haak en de realisatie van de NWT?

*Reactie provincie*
- *Zal worden meegenomen in het MER. De effecten worden bekeken voor het gehele gebied en niet alleen voor het gebied aan weerszijden van de Noordwesttangent.*
- *De Haak zal later dan de Noordwesttangent worden gerealiseerd.*

*De heer Van der Schaaf - Beetgumermolen*
- Het geluid is niet goed verwoord in het MER.
- Waarom wordt geluid en lucht niet meegenomen in het MER

*Reactie provincie*
- *De geluidsbelasting wordt berekend aan de hand van het gebruik van de Noordwesttangent. De geluidsbelastingen in het gebied zijn goed verwoord in het MER.*

- *Luchtverontreiniging is niet onderscheidend en wordt dus niet meegenomen, geluid echter wel. De methodiek voor de berekening van luchtverontreiniging is wettelijk bepaald en kan dus ook niet ter discussie worden gesteld.*

*De heer Aalsum - Beetgum*
- De berekende geluidseffecten geven een verkeerd beeld, door de wind en de windrichting wordt het geluid verder gedragen.

*Reactie provincie*
- *De Wet geluidhinder gaat uit van een rekenmethodiek, waarin rekening wordt gehouden met de gemiddelde windrichting in Nederland. Bij de Wet geluidhinder wordt de grens opgezocht, waarbij de geluidsbelasting hoger wordt dan 50 dB(A).*

*De heer Siegersma - Berlikum*
- Bij de rotonde Marsum is momenteel al filevorming, zal dit probleem niet verder worden vergroot?
- Het probleem is groter wanneer de Haak nog niet klaar is.
- Fietsen op de route door Dijksterhuizen wordt gevaarlijk door de aansluiting van de Noordwesttangent. Dit geldt met name voor de varianten 1, 2, 3, 6, 7 en 8.

*Reactie provincie*
- *Het probleem is inderdaad aanwezig, maar de groei van het autoverkeer zal niet in één jaar plaatsvinden. De verkeerssituatie bij Marssum zal bij de aanleg van de Haak gaan veranderen.*
- *Fietsers op de route door Dijksterhuizen hebben de aandacht in het MER.*

*De heer Westra - Beetgum*
- Geeft compliment over de aanpak en volledigheid.
- Is het de bedoeling dat we naar alle inspraakavonden moeten gaan, om op alle vragen te kunnen reageren?
- Mogen niet-Beetgumermolers naar de info-avond in Beetgumermolen?
- Vraagt voor meer objectiviteit in de vraagstelling aan de deelnemers van deze bijeenkomst.

*Reactie provincie*
- *Het is de bedoeling dat er één inspreekavond is per dorp om zo niet al te grote groepen te krijgen, maar het is natuurlijk altijd mogelijk om alle avonden langs te gaan.*

*De heer Krijger - Beetgumermolen*
- Hoe is de aansluiting op de dijken vanuit de dorpen?
- Heeft variant 8 de voorkeur?
- Bij ophoging van de N383 over de 'slechte' landbouwtunnel, komt er dan ook niet meer lawaai?

*Reactie provincie*
- *Voorgesteld wordt dat de N393 een T-aansluiting krijgt, de Stienzer Hegedyk en de Langestraat ongelijkvloers zullen kruisen en dat Dijksterhuizen een aansluiting krijgt in de vorm van een rotonde. De Engelumerdijk zal ongelijkvloers worden gekruist en dan aangesloten worden op de N383. Overige wegen zullen worden aangesloten door middel van parallelwegen.*
- *Variant 8 heeft nog niet de voorkeur want de beoordeling is nog niet klaar, we geven alleen een beschrijving van de objectieve gegevens.*
- *De geluidsbelasting kan inderdaad groter worden, maar de ophoging speelt in alle alternatieven.*

*De heer Cornelissen - Berlikum*

- Bij Berlikum wordt glastuinbouw aangelegd (drie zoeklocaties). Is het niet verstandig om infrastructuur meteen mee te nemen bij de ontwikkeling van het gebied?

*Reactie provincie*

- *Kan nog geen antwoord op worden gegeven, want de locaties zijn nog niet bekend, net zoals de functies binnen het gebied.*

*De heer Aalsum - Beetgum*

- De landbouwtunnel bij Beetgum functioneert goed.

*Reactie provincie*

- *Wordt genoteerd.*

*De heer Schramer - Beetgumermolen*

- Hoe wordt de Langhuisterweg ontsloten?

*Reactie provincie*

- *Vanwege verkeerstechnische uitgangspunten is het lastig om een tunnelconstructie te maken. Denk hierbij aan boogstraal, zichtlengte e.d. Een alternatief is een omleiding naar het kruispunt met de N383.*

*De heer Brouwer- Beetgum*

- Is het mogelijk dat een bepaald tracé niet kan doorgaan vanwege het kostenaspect?
- Is er ook een inschatting gemaakt van de kosten van de verschillende alternatieven om tot een duidelijk beeld te komen welk alternatief haalbaar is en welke niet.

*Reactie provincie*

- *Het kostenaspect is nog niet goed in beeld gebracht vanwege de gesprekken die nog lopen met de agrariërs.*

*De heer Hoekstra - Berlikum*

- Indien er op de Dijksterhuizen een aansluiting wordt gerealiseerd, dan heeft dit een negatief effect op de fietsveiligheid op de Dijksterhuizen.
- Het is onlogisch om over Engelum te fietsen.
- Waarom krijgt de ene variant wel een landbouwtunnel onder de N383 en de andere variant niet.
- Bij de verkeersprognoses ook de planning met betrekking tot de glastuinbouw meenemen.

*Reactie provincie*

- *Is genoteerd, deze vraag is bij voorgaande vragen al eerder beantwoord.*

*De heer Cnossen - Beetgum*

- Uit de prognosecijfers trekt alternatief 4 veel minder verkeer. De heer Cnossen verwacht niet dat de extra hoeveelheid verkeer naar het glastuinbouwgebied een positief effect heeft op het functioneren van alternatief 4.

*Reactie provincie*

- *Wordt genoteerd.*

# Noordwesttangent

**Verslag:** **Inspraakavond voor de bewoners van Beetgumermolen**
**Datum:** **d.d. 29 oktober 2002**
**Plaats:** **Beetgumermolen**
**'Groot Terhorne"**

*Belangstelling: circa 100 personen*

Aanwezig namens de provincie Fryslân: dhr. Y. Visser, projectleider
Aanwezig namens Goudappel Coffeng BV: dhr. H.J. Kingma,
dhr. G.J. van Tilburg

Aanvang: 20.00 uur
Pauze: 21.00-21.30 uur
Sluiting: 23.00 uur

## Verslag van de avond:

De avond werd geopend door de heer Visser met een korte inleiding over het doel van de studie en de indeling van de avond. Vervolgens gaf de heer Kingma een presentatie over de effecten van de verschillende tracéalternatieven. Tijdens de pauze was er gelegenheid tot het stellen van vragen aan de projectleiders bij de informatiepanelen. Na de pauze kreeg men de gelegenheid tot het geven van een reactie en het stellen van vragen. Dit verslag geeft een opsomming van de opmerkingen en vragen van de insprekers. Na het stellen en beantwoorden van vragen werden kort het vervolgtraject en de procedures toegelicht door de heer Visser.

## Opmerkingen en vragen insprekers

*De heer Van der Lei - Beetgumermolen*

- Vraagt om verduidelijking van de prognosecijfers, met name om de tot standkoming van de prognoses.
- Is het mogelijk om de varianten onderling aan elkaar te koppelen, bijvoorbeeld variant 8 op variant 7.
- De varianten 3 en 8 zijn het kortst, is bij de berekening ook de afstand op de N357 en de N383 meegenomen bij de beoordeling van de geluidsbelasting?
- Bij sommige varianten zijn er veel parallelstructuren langs de N383. Waarom niet overal landbouwtunnels. Parallelwegen nemen veel meer ruimte in op de agrarische gronden.
- Door verschuiving van de verkeersstromen in Stiens zal een verschuiving van de geluidsbelasting optreden.
- Is variant 8 de eindconclusie?

*Reactie provincie*

- *Verkeersmodellen worden in vergelijkbare studies altijd gebruikt. De prognoses zijn gemaakt met dit verkeersmodel.*
- *Koppeling is mogelijk, maar niet altijd logisch gezien de effecten.*
- *Verhoging van de geluidsbelasting langs de N383 door extra verkeer is meegenomen in de studie.*
- *Een tunnel is duur en indien er ongelijkvloers op de N383 wordt aangetakt bij varianten 3 en 8, zullen er bewegingen door het dorp ontstaan. Tevens zal Menaldum niet meer bereikbaar zijn vanaf de N383.*

- *Langs de Brédijk zal een afname van geluidsbelasting komen vanwege een afname van verkeer. In Stiens zelf kan inderdaad een verhoging van geluidsbelasting ontstaan, dat is op dit moment niet in detail aan te geven.*
- *Variant 8 is niet de eindconclusie.*

*De heer Steggerda - Beetgumermolen*
- Mist een fietspad langs de Englumervaart tussen Engelum en Marssum (ruilverkavelingsplan).
- Om de leefbaarheid te vergroten voor de bewoners van Beetgumermolen, is een tunnel op de Dijksterhuizen een betere optie in het MMA.
- Hoe zit het met de oversteekbaarheid voor fietsers op de Dijksterhuizen?
- Pleit voor ondertunneling van Dijksterhuizen.

*Reactie provincie*
- *Het punt van leefbaarheid en samenhang tussen de dorpen zal worden meegenomen naar het bestuur. Om deze reden is de verbindingsweg tussen Beetgumermolen en Engelum ondertunneld. Het voorstel zal zijn dit niet te doen bij Dijksterhuizen. Echter aan het bestuur zal worden meegedeeld dat dit wel naar voren wordt gebracht vanuit de bevolking.*
- *De reden waarom wij daar een aansluiting willen realiseren, is vanwege het doel van de Noordwesttangent: namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid van Noord-Friesland en het bundelen van het verkeer op de Noordwesttangent.*

*De heer Hofstra - Beetgumermolen*
- Dijksterhuizen is een drukke fietsroute, pleit daarom voor ondertunneling vanuit veiligheidsoverwegingen.

*Reactie provincie*
- *De situatie is niet uniek in Friesland, in het PVVP is de rotonde aangewezen als veilige oplossing voor het gelijkvloers kruisen van wegen met fietsverkeer.*

*Mevouw Laverman - Beetgumermolen*
- Om een goede verbinding te behouden met de andere dorpen, is een onderdoorgang bij de Dijksterhuizen een betere optie. Daarbij zouden de bewoners van de dorpen dat ook liever zien.
- Bij een aansluiting van de Dijksterhuizen krijgt het dorp meer autoverkeer te verwerken. Hiervoor was nu net de N383 aangelegd.
- Na eerst de N383 nu weer een nieuwe weg met alle geluidseffecten als gevolg.

*Reactie provincie*
- *Het punt van leefbaarheid en samenhang tussen de dorpen zal worden meegenomen. Meer autoverkeer in Beetgumermolen op de Van Aismaweg klopt, maar dit is gebiedseigen verkeer.*

*De heer Meesters - Beetgumermolen*
- Beetgumermolen en Engelum zijn de klos, beide krijgen ze meer verkeer te verwerken.
- Het verkeer zal vanuit Stiens gebruikmaken van de Dijksterhuizen om naar Leeuwarden te gaan
- Wij kunnen de zaak bestuurlijk rekken.
- Minder verkeerslawaai bij tunnelconstructie.
- Geeft de voorkeur aan een ongelijkvloerse kruising bij Dijksterhuizen.
- Aansluiting Dijksterhuizen zal voor meer overlast zorgen in Dijksterhuizen en in Marssum.
- Menamerdijk is een gevaarlijk kruispunt.
- Bij de Skrédijk worden varianten afgekeurd, omdat er parallelwegen langs liggen. En langs de N383 kunnen wel gewoon parallelwegen worden aangelegd.

*Reactie provincie*

- *Dat jullie de zaak kunnen rekken, laten we nu in het midden, in dat stadium zijn we nog niet.*
- *De route over de Noordwesttangent is zoveel sneller dan de route over de Dijksterhuizen, waardoor er geen sluipverkeer meer zal ontstaan..*
- *Als de Haak er niet komt, komen er problemen bij Marssum in de vorm van geluidshinder.*
- *De monding van een tunnel kan vergeleken worden met een klankkast of luidspreker. Hierdoor zorgt een tunnelconstructie ter plaatse van de mondingen voor geluidsoverlast. Op een rotonde rijdt men langzaam, waardoor minder geluidsoverlast ontstaat.*
- *Het klopt dat Menamerdijk een gevaarlijk kruispunt is, in de studie is hieraan dan ook aandacht besteed.*
- *Het is nu nog onbekend waar parallel- en landbouwwegen komen( die komen naar voren uit de gesprekken met de boeren). In alle alternatieven zijn er parallelwegen nodig, alleen de parallelwegen bij de Menamerdijk en de Ingelumerdijk hebben een iets andere functie dan de overige parallelwegen. Het probleem met bijvoorbeeld de Skrédijk bij variant 4 is dat de Skrédijk als parallelweg wordt ervaren en daardoor in strijd is met het cultuurhistorische aspect van deze weg.*

*De heer Jongbloed - Beetgumermolen*

- Om de doorstroming op de Noordwesttangent te garanderen, ondertunneling Dijksterhuizen.
- Pleit daarom voor een tunnel.

*Reactie provincie*

- *Is genoteerd, deze vraag is bij voorgaande vragen al eerder beantwoord.*

*De heer Asperen - Engelum*

- Mensen zijn naar dit gebied gekomen voor de stilte, daarbij is er al een goede verbinding. Indien er wordt aangesloten op de Dijksterhuizen, wordt de rust en de relatie met Beetgumermolen verstoord.
- De problematiek omtrent de Noordwesttangent is een verschuiving van de problematiek van de Haak om Leeuwarden.
- Is het mogelijk om variant 8 (noord) aan variant 4 (west) te koppelen?
- Complexe situatie bij kruising Beetgum is niet onoplosbaar. Dit vraagstuk is een technisch vraagstuk, daarvoor een oplosbaar vraagstuk.
- De verkeersvoorspelling voor de varianten 4 en 9 is discutabel.
- De hulpdiensten ondervinden altijd problemen met de bereikbaarheid van de dorpen. Bewoners vragen daarom om een betere verbinding voor de hulpdiensten. De ambulance moet vanuit Leeuwarden komen, de brandweer moet uit Marssum en Menaldum komen.

*Reactie provincie*

- *De combinatie 8 en 4 is meegenomen in de richtlijnen en dat was variant 9. En bij de inkadering viel deze af vanwege een te lage verkeersaantrekkende werking vanuit het noorden.*
- *Er zal aandacht worden beteed aan de ontsluiting voor de hulpdiensten.*

*De heer Postma - Vrouwenparochie*

- Hoe komt de aansluiting met de N393 er uit te zien.

*Reactie provincie*

- *De doorgaande route is de Noordwesttangent, daarbij zal de N393 aangesloten worden als een T-aansluiting.*

*De heer Van der Lei - Beetgumermolen*

- De voorzitter ventileert zijn eigen mening.
- Alternatief 9 (combinatie van 8 en 4) te gemakkelijk afgewezen.
- De techniek kan veel problemen oplossen
- Een voorspelling over de hoeveelheid verkeer is 'gegoochel' met getallen.

*Reactie provincie*

- *De combinatie 8 en 4 is meegenomen in de richtlijnen en dat was variant 9. En bij de inkadering viel deze af vanwege een te lage verkeersaantrekkende werking vanuit het noorden.*

*De heer Snitker - Marssum*

- Hoeveel verkeer rijdt er straks in zijn totaliteit op de N383 bij Marssum.
- Welke gevolgen heeft dit voor de geluidsbelasting van de omliggende huizen.
- De rotonde bij Marssum kan de huidige verkeersstroom al niet verwerken. De extra hoge intensiteit ten gevolge van de aanleg van de NWT brengt alleen maar meer problemen.

*Reactie provincie*

- *Bij Marssum worden voor het jaar 2015 circa 18.000 motorvoertuigen/etmaal verwacht.*
- *De situatie die beschreven is, is de situatie in 2015. Er zullen dus niet in een keer zoveel meer auto's komen bij realisatie van de Noordwesttangent. Daarbij zal de rotonde allang zijn vervangen zijn door een andere kruispuntsvormi n verband met de Haak. De doorstroming bij Marssum zal dus niet opgelost zijn tot de realisatie van de Haak, maar de problemen zijn niet onoplosbaar groot.*

# Noordwesttangent

**Verslag:** **Inspraakavond voor de bewoners van Engelum**
**Datum:** **d.d. 30 oktober 2002**
**Plaats:** **Engelum**
**'Skerne Wibe'**

*Belangstelling: circa 85 personen*

| | |
|---|---|
| Aanwezig namens de provincie Fryslân: | dhr. Y. Visser, projectleider |
| | dhr. S. Vrieswijk |
| Aanwezig namens Goudappel Coffeng BV: | dhr. H.J. Kingma, |
| | mevr. S.M. Couperus |

| | |
|---|---|
| Aanvang: | 20.00 uur |
| Pauze: | 21.00-21.30 uur |
| Sluiting: | 23.00 uur |

## Verslag van de avond:

De avond werd geopend door de heer Visser met een korte inleiding over het doel van de studie en de indeling van de avond. Vervolgens gaf de heer Kingma een presentatie over de effecten van de verschillende tracéalternatieven. Tijdens de pauze was er gelegenheid tot het stellen van vragen aan de projectleiders bij de informatiepanelen. Na de pauze kreeg men de gelegenheid tot het geven van een reactie en het stellen van vragen. Dit verslag geeft een opsomming van de opmerkingen en vragen van de insprekers. Na het stellen en beantwoorden van vragen werden kort het vervolgtraject en de procedures toegelicht door de heer Visser.

## Opmerkingen en vragen insprekers

*De heer Bakker - Engelum*

- We hebben net gehoord dat er zeven varianten in de effectbeschrijving zijn meegenomen. Nu zit ik met een grote vraag. Ik heb het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan doorgenomen en daaruit blijkt dat het tracé al ingetekend is, mijns inziens kan dat niet. Op 15 december 1997 hebben vertegenwoordigers van Rijk, Provincie, Waterschappen en gemeenten een convenant gesloten betreffende Duurzaan Veilig. Als toen al besloten is dat het tracé langs de getekende lijn in het GVVP moet komen is deze hoorzitting een aanfluiting en bedoeld om stoom af te kunnen blazen.

*Reactie provincie:*

- *Hier worden twee dingen door elkaar gehaald. Waar naar verwezen wordt (Duurzaam Veilig) dat verschillende overheden een convenant hebben getekend in kader van Duurzaam Veilig dit betekent dat toen op basis van die elementen de nieuwe infrastructuur dient te worden ingevuld. Het is als het ware een methodiek van inrichting. In het PVVP staat op de kaart een indicatieve (gestippelde) lijn waar een Noordwesttangent zou moeten komen, ter indicatie. Op basis van dat uitgangspunt zijn wij verder gegaan en inspraak moet uiteindelijk meebepalen waar het tracé straks moet komen te liggen. De*

*bevolking is bovendien ook al betrokken geweest bij het bepalen van de ligging van de alternatieven, en wordt hier dus betrokken bij de verdere besluitvorming over de NWT.*

*De heer Verbeek - Dijksterhuizen*

- De prognoseintensiteiten lijken niet geloofwaardig, hoe zijn ze bepaald?
- Waarom zijn geen fietsintensiteiten meegenomen, sommige gedeelten drukke fietsroutes?
- Waarom is niet gekeken naar een combinatie van de alternatieven 4 en 8?

*Reactie provincie:*

- *Bij het bepalen van de verkeersprognoses is gebruikgemaakt van een verkeersmodel, gebaseerd op recente telcijfers. Rekening houdend met verschillende aspecten (groei inwoners/arbeidsplaatsen e.d.) kan een realistische prognose worden gemaakt. Deze manier van prognosticeren is algemeen.*
- *Het aspect fietsintensiteiten heeft de aandacht.*
- *Deze combinatie van alternatieven is in het verleden al behandeld in de vorm van alternatief 9. Dit alternatief is niet verder meegenomen in de effectbeschrijving, aangezien dit alternatief onvoldoende het probleem oplost.*

*Mevrouw Geurtsen - Engelum*

- Voor sommige gedeelten zullen bomenrijen gekapt moeten worden, doet de provincie daar ook aan herbeplanting?

*Reactie provincie:*

- *Ja, indien vanuit landschappelijk belang zal aan herbeplanting worden gedaan.*

*De heer Van der Weerd - Engelum*

- Wil weten of alle criteria even zwaar worden meegenomen.
- Hoe wordt met het verschil van mening tussen bewoners en bestuur omgegaan?
- Wordt op het einde een conclusie getrokken? Uit de presentatie/resultaten kwam duidelijk alternatief 8 naar voren.

*Reactie provincie:*

- *De eerste toets die gedaan wordt, is kijken of de alternatieven een oplossing bieden voor het probleem. De tweede toets zoals die nu is gedaan, is kijken naar de effecten voor verschillende aspecten. De afwegingen en keuzen die hierin worden gemaakt, worden bepaald door burgers en de politiek.*
- *Er is altijd een verschil in regionale en lokale belangen. Waar rekening mee gehouden wordt, is de 2-eenheid tussen de dorpen. Deze dient in stand te worden gehouden, vandaar dat op sommige locaties is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising.*
- *Zie een eerdere reactie van de heer Bakker uit Engelum.*

*De heer Postma - Engelum*

- Cijfers gebaseerd op de groei in Leeuwarden, de economie gaat hard achteruit, zijn deze cijfers nu nog wel te gebruiken?
- Over een paar jaar zijn er weer nieuwe actuele cijfers, dan weer opnieuw (o.a. prognoses) bijstellen?

*Reactie provincie:*

- *De ervaring leert dat verkeer altijd sneller groeit dan verwacht, hiermee zijn dus geen problemen te verwachten. Zie ook de reactie op de opmerking van de heer Verbeek ([1]).*

*De heer van der Schaaf - Beetgumermolen/Dijksterhuizen*

- Als prognoses uitkomen, is er in toekomst toch weer een probleem, NWT lost weinig op.
- Combinatie alternatieven 8 en 4 lijkt het meest geschikt.
- Westergowei benutten, ligt om Beetgum heen, 'vriendelijker' asfalt gebruiken. Efficiënt.
- Kruising Dijksterhuizen ongelijkvloers, zo is de geluidsoverlast minder.
- Haak om Leeuwarden. Als deze er komt, is onduidelijk welk gedeelte als eerste wordt aangelegd. Aansluiting bij Marssum bepaalt aansluiting Noordwesttangent. Als dit gedeelte als laatste wordt aangelegd, duurt de aanleg van de Noordwesttangent veel langer.
- Parallelweg Menamerdyk. De bestaande tunnel vergroten en toegankelijk maken voor autoverkeer.

*Reactie provincie:*

- *[1,2] Zie eerdere reacties op opmerkingen.*
- *Deze oplossing geeft extra geluidsoverlast voor Berlikum.*
- *Dit aspect is in het voortraject behandeld, deze oplossing geeft meer verkeer door Beetgumermolen en Dijksterhuizen. Vanuit Duurzaam Veilig is het wenselijk verkeer zo veel mogelijk te bundelen, en in dit geval verkeer van het onderliggende wegennet af te halen om zo verkeersveilige situaties te creeren.*
- *Nu is niet bekend hoe de Haak om Leeuwarden er komt. Planning is dat deze in 2010 in het MIT komt. Verwachting eerste deel 2008, tweede deel 2012. [6] Kosten spelen hier mee, bovendien nemen de verkeersstromen door Beetgumermolen toe.*

*De heer Bakker - Engelum*

- De Commissie m.e.r. stelt dat ook aan de oostkant van het spoor naar oplossingen gezocht moet worden, dit is nu niet gedaan.

*Reactie provincie:*

- *De Commissie m.e.r. heeft tussentijds gekeken naar het voorstel over de alternatieven die meegenomen zouden worden in de effectbeschrijving. De commissie stond achter deze keuze en heeft het goedgekeurd.*

*De heer Tigchelaar - Dijksterhuizen*

- Als de Noordwesttangent dan toch moet komen, dan zo ver mogelijk weg, dus liefst alternatief 4.
- Hoe is het verschil te verklaren in verkeersintensiteiten van en naar het noorden bij een oost-west- dan wel noord-zuidgerichte NWT.
- Er wordt wel verder ingegaan op de vormgeving van de noordelijke en zuidelijke aansluitingen, niet op Dijksterhuizen, hoe wordt deze aansluiting vormgegeven?
- Door rotonde beperking van bereikbaarheid huizen, gevoel van opsluiting en slechtere bereikbaarheid door wagen melkboer.

*Reactie provincie:*

- *[1,2] Bij alternatief 4 (oost-westgericht) toch nog veel verkeer over onderliggend wegennet in noord-zuidrichting.*
- *Deze kruising zal middels een rotonde worden vormgegeven, waarbij aandacht zal worden besteed aan de oversteek voor fietsers.*
- *We beperken het even tot het schaalniveau waar het vanavond over gaat, nog te globaal waar alternatieven daadwerkelijk komen te liggen, we gaan hier verder niet op in. Op het moment dat voorkeursalternatief gekozen is gaan we hier verder op in. Nu willen we reactie op hoe de effecten zijn beoordeeld.*

*De heer Merkus - Dijksterhuizen*
- Is fietsverkeer geteld, aantallen worden onderschat, veel schoolgaande kinderen.

*Reactie provincie:*
- *Dit aspect heeft de aandacht.*

*De heer Verbeek - Dijksterhuizen*
- Wordt wel echt gekeken naar bijvoorbeeld het landschap. Dit zal toch wel de goedkoopste oplossing worden.

*Reactie provincie:*
- *Op basis van alle aspecten zal een weloverwogen keuze gemaakt worden.*

*De heer Runia - Engelum*
- De presentatie haalt alternatief 8 duidelijk naar voren, is dit wel objectief of is dit bewust gedaan om de eigen voorkeur uit te spreken. Is de effectbeschrijving een objectief geheel.
- Waarom in plaats van parallelstructuur geen tunnels, hoeft men niet te zigzaggen en dit is wellicht milieuvriendelijker.

*Reactie provincie:*
- *Het MER wordt beoordeeld door de Commissie m.e.r., bestaande uit deskundigen. Deze commissie toetst onder andere op het proces binnen het geheel.*

*De heer en mevrouw Bonnema/Mollema - Beetgumermolen*
- Door een ongelijkvloerse kruising is de N383 niet meer bereikbaar. Dit is een nadeel, het verkeer gaat toch gebruikmaken van het onderliggende wegennet.
- Waarom geen minirotonde Dijksterhuizen in combinatie met een fietstunnel.

*Reactie provincie:*
- *De kwestie is bekend, krijgt nog aandacht.*
- *De fietsersoversteek bij rotonde wordt nader uitgewerkt.*

*De heer Postma - Engelum*
- Het woongenot gaat achteruit, alternatief 8 in combinatie met alternatief 4 biedt een oplossing.

*Reactie provincie:*
- *Zie eerdere reacties.*

*Mevrouw Jonge - Engelum*
- MMA, asfaltsoort. Wordt dit over het gehele traject toegepast of alleen op gedeelten?
- In hoeverre is het kostenplaatje bepalend?
- Op rotondes geen stil asfalt blijkt uit het antwoord op een eerdere vraag, geeft dat dan juist daar geen extra geluidsoverlast?
- Bij alternatief 8 creëer je extra kruispunten en dus meer (optioneel) verkeersonveilige situaties; alternatief 4 benut de bestaande kruispunten. Dit is toch veel beter voor verkeersveiligheid.
- Het fietsverkeer wordt te veel onderschat.

*Reactie provincie:*

- *Op gedeelten wordt dit toegepast, door grotere belasting op rotondes e.d. daar 'normaal'asfalt.*
- *Het kostenplaatje speelt mee, keuzen en afwegingen welke aspecten zwaarder meewegen, moeten nog worden gemaakt.*
- *Bijvoorbeeld bij rotondes ligt de snelheid van het verkeer lager en daardoor is de geluidsoverlast daar lager.*
- *Bij alternatief 8 verdwijnt een groot deel van het sluipverkeer, dit geeft een verkeersveiliger situatie op het onderliggende wegennet.*
- *Dit aspect heeft aandacht.*

De heer Postma - Engelum

- Hoe staat het met de N383, wordt toch een 100 km/h weg, hoe staat het daarmee, en met de samenhang met de Noordwesttangent?

*Reactie provincie:*

- *In het PVVP staat dat het gedeelte van de N383 tussen Marssum en St. Annaparochie als stroomweg B (is 100 km/h) zal worden uitgevoerd. Na 2015 zal de snelheid omhooggaan van 80 naar 100 km/h. Aan het bestuur zal worden voorgelegd dit deels uit te voeren, namelijk vanaf Marssum tot aan de aansluiting van de Noordwesttangent.*

# Noordwesttangent

**Verslag:** **Inspraakavond voor de bewoners van Marssum**
**Datum:** **d.d. 01 november 2002**
**Plaats:** **Marssum**
**'Nij Franjum"**

*Belangstelling: circa 25 personen*

| | |
|---|---|
| Aanwezig namens de provincie Fryslân: | dhr. Y. Visser, projectleider |
| | dhr. S. Vrieswijk |
| Aanwezig namens Goudappel Coffeng BV: | dhr. H.J. Kingma, |
| | dhr. G.J. van Tilburg |

| | |
|---|---|
| Aanvang: | 20.00 uur |
| Pauze: | 21.20-21.50 uur |
| Sluiting: | 23.10 uur |

## Verslag van de avond

De avond werd geopend door de heer Visser met een korte inleiding over het doel van de studie en de indeling van de avond. Vervolgens gaf de heer Kingma een presentatie over de effecten van de verschillende tracéalternatieven. Tijdens de pauze was er gelegenheid tot het stellen van vragen aan de projectleiders bij de informatiepanelen. Na de pauze kreeg men de gelegenheid tot het geven van een reactie en het stellen van vragen. Dit verslag geeft een opsomming van de opmerkingen en vragen van de insprekers. Na het stellen en beantwoorden van vragen werden kort het vervolgtraject en de procedures toegelicht door de heer Visser.

## Opmerkingen en vragen insprekers

*De heer Doorn - Marssum*

- De varianten 1 en 6 liggen recht achter de landingsbaan. Wat betekent de nabijheid van het vliegveld voor deze varianten qua veiligheid. Bijvoorbeeld, wat gebeurt er als een automobilist schrikt van een uitwijkmanoeuvre van een piloot, en welk effect hebben de landingslichten van het vliegtuig op een automobilist.

*Reactie provincie*

- *We verwachten geen problemen met landingslichten van vliegtuigen voor autoverkeer, tevens is over dit onderwerp weinig bekend, de enige vergelijking is Schiphol. Van die situatie is bekend dat mensen alleen hun voet van het gaspedaal halen bij een schrikreactie. Dat er over dit onderwerp te weinig bekend is om er uitspraken over te doen, wordt ook in het MER aangegeven.*

*Dhr. Dijkstra - Marssum*

- Waarom wordt er bij Dijksterhuizen aangesloten, waarom niet ondertunnelen?

*Reactie provincie*

- *Met de Noordwesttangent willen wij een betere ontsluiting bereiken voor Noord-Friesland, maar daarbij willen wij ook de verkeersveiligheid verbeteren door het verkeer in het studiegebied te bundelen op de Noordwesttangent. Een aansluiting heeft daarin het meeste effect. Daarbij bevordert een aansluiting op de Dijksterhuizen ook de bereikbaarheid van Beetgumermolen via een veiligere route.*

*De heer Talens - Marssum*

- Door de aanleg van parallelwegen langs de N383, is Beetgumermolen toch ontsloten. Aansluiten op de Dijksterhuizen is daarom overbodig.
- De varianten 3 en 8 zijn in het voortraject uit de planprocedure gezet vanwege de onderlinge relatie tussen de dorpen. Voorwaarde bij het opnieuw opnemen van deze varianten is dat de onderlinge relatie tussen de dorpen gewaarborgd blijft. Gelijkvloers kruisen is wel degelijk een psychologische barrière.
- Kunnen de parallelwegen niet omgebouwd worden tot een ontsluitingsroute naar Engelum?
- Momenteel is er geen sluipverkeer op de Dijksterhuizen, dit is bestemmingsverkeer. Een aansluiting op Dijksterhuizen genereert alleen maar sluipverkeer, bijvoorbeeld vanuit Noord-Friesland → Noordwesttangent → Dijksterhuizen → Marssum → Leeuwarden.
- Waarom heeft variant 4 een minder verkeersaantrekkende waarde?

*Reactie provincie*

- *Parallelwegen zijn bedoeld voor landbouwverkeer. Het is natuurlijk mogelijk dat autoverkeer hiervan ook gebruikmaakt, maar de vormgeving van de weg is niet bedoeld als ontsluitingsweg voor autoverkeer volgens de principes van Duurzaam Veilig. Bovendien zullen de parallelwegen een snelheidsregiem krijgen van 60 km/h.*
- *De provincie zal aan het bestuur doorgeven dat er vanuit de bevolking geluiden zijn omtrent een ongelijkvloerse kruising bij Dijksterhuizen. Maar de voorkeur gaat uit naar een ongelijkvloerse kruising. De onderlinge relatie tussen de dorpen is gewaarborgd door een ongelijkvloerse aansluiting tussen Engelum en Beetgumermolen. Een gelijkvloerse aansluiting ter hoogte van Dijksterhuizen staat dit niet in de weg. Dorpsbelangen heeft een brief geschreven waarbij als wens werd gesteld dat er een goede ontsluiting komt van de dorpskernen. Dit staat haaks op hetgeen wat nu verteld wordt. Tevens is het Duurzaam Veilig-beleid van belang.*
- *Indien er niet wordt aangesloten, zal meer verkeer gaan rijden door de dorpen. Deze wegen zijn daarvoor niet bedoeld.*
- *Aansluiting op Dijksterhuizen geeft de meeste bundeling van verkeer op de Noordwesttangent, met positieve effecten voor de bewoners en de schoolomgeving.*
- *De gesuggereerde route zal in de toekomst niet gebruikt worden vanwege de langere rijtijd op deze route. Het zal in de toekomst sneller zijn om op de Noordwesttangent te blijven.*
- *Variant 4 heeft niet het gewenste effect op het genereren van noord-zuidverkeer op het tracé, daarom voldoet deze variant minder aan de doelstelling.*

*De heer Dijkstra - Marssum*

- Dijksterhuizen is een belangrijke fietsroute, hoe wordt deze gewaarborgd?
- De fietsoversteek bij Marssum is zeer onveilig, elke week vindt hier wel een ongeval plaats.

*Reactie provincie*

- *Er zijn in Friesland elders situaties te noemen waar hogere intensiteiten voorkomen met een gelijkvloerse kruising met fietsers. Daarbij, vanuit de optiek van Duurzaam Veilig, wordt een rotonde als een veilig kruispunt gezien, vanwege de lage kruisingssnelheid.*
- *De genoemde situatie is inderdaad onveilig, maar niet vergelijkbaar.*

*De heer Doorn - Marssum*
- Een rotonde is geen veilige oplossing.
- De kruising Marssum is niet veilig.

*Reactie provincie*
- *Is genoteerd.*

*Mevrouw De Jong - Marssum*
- Hoe is Franjumbuorren ontsloten, is deze ontsluiting richting Dijksterhuizen?
- De voorgestelde ontsluitingsroute over Engelum is ondoenlijk wegens de omrijfactor.

*Reactie provincie*
- *Er kan gekozen worden voor een parallelweg naar de Tilledijk. Een tunnel is technisch niet mogelijk vanwege de korte afstand tussen de weg Marssum - Dijksterhuizen en de Franjumbuorren.*
- *Er zijn voorbeelden in Friesland te noemen waarbij de omrijfactor nog groter is, maar dit is een kwestie van kosten/baten en verkeersveiligheid.*

*De heer Verf - Marssum*
- Compliment, de presentatie komt over als een gedegen verhaal.
- De varianten 3 en 8 komen goed naar voren.
- Het afsluiten van de Poptawei ligt gevoelig voor Marssum.
- Wat zijn de voor- en nadelen van een tunnel bij Beetgumermolen, kan hierop later nader worden ingegaan bij de MER-studie?
- Levert een aansluiting bij Dijksterhuizen geen sluipverkeer op?
- De aanleg van de Noordwesttangent is afhankelijk van de aanleg van de Haak.

*Reactie provincie*
- *Die discussie is al eens gevoerd en kan dus worden beantwoord. Een aansluiting bij Dijksterhuizen genereert geen sluipverkeer bij een aansluiting. Daarbij is het aandeel verkeer dat via de Noordwesttangent en de Poptawei rijdt, zeer klein als de Haak is gerealiseerd. Als de Haak niet wordt gerealiseerd, dan rijdt er wel sluipverkeer over de Poptawei. Dit verkeer komt hoofdzakelijk uit de richting van Harlingen en gaat via Marssum deze route volgen, omdat op de Harlingerstraatweg filevorming ontstaat. De gemeente Leeuwarden heeft besloten om de Poptawei niet af te sluiten.*

*De heer Herben - Marssum*
- Mensen rijden van Westeinde over Marssum naar Stiens.
- Kan de kruising bij Dijksterhuizen ook gecombineerd worden met de kruising van de Engelumerdijk in één tunnelconstructie?

*Reactie provincie*
- *Dat is nu de huidige situatie, dat zal veranderen als de Noordwesttangent is aangelegd.*
- *Dat is dezelfde discussie als de vorige.*

*De heer Dijkstra - Marssum*
- Waarom niet een aansluiting op de Engelumerdijk en een tunnel bij Dijksterhuizen.

*Reactie provincie*
- *Om dat te realiseren, zal de Ingelumerdijk volledig moeten worden gereconstrueerd. De Dijksterhuizen is al goed ingericht.*

*De heer Talens - Marssum*

- Hoeveel verkeer zal er komen op de Dijksterhuizen ten gevolge van een aansluiting op de Dijksterhuizen?
- Hoe belangrijk is het dat de Haak als eerste wordt aangelegd?
- Wacht de Noordwesttangent ook op de realistatie van de Haak? Is de Noordwesttangent ondergeschikt aan de Haak.

*Reactie provincie*

- *Circa 900 auto's per etmaal.*
- *De Haak is belangrijk, maar ook de Noordwesttangent is van belang. De Noordwesttangent heeft een ander doel.*
- *Voor de aanleg van de Noordwesttangent is de tracé/m.e.r.-studie van de Haak afgerond. In die zin is er sprake van afstemming.*

*Mevrouw Kuperus - Marssum*

- Wat is de relatie tussen de haak en de Noordwesttangent? Gaan de plannen niet langs elkaar heen?

*Reactie provincie*

- *De plannen lopen wel tezamen, maar de plannen van de Noordwesttangent gaan iets vlotter dan die van de Haak. Daardoor is de Noordwesttangent iets verder in de planprocedure en waarschijnlijk ook eerder klaar.*

*De heer Koopmans - Marssum*

- Wat gebeurt er als er wordt geconstateerd dat veel sluipverkeer door Marssum rijdt?

*Reactie provincie*

- *We verwachten dat niet, maar stel dat het wel het geval zou zijn dan zullen er maatregelen genomen moeten worden.*

*De heer Hiemstra - Marssum*

- Is er een verschil in zwaarte van de onderzoeksfactoren, hoe is die weging?
- Is deze weging van invloed op het voorkeurstracé?

*Reactie provincie*

- *Bij de studie zijn nog twee aspecten niet volledig uitgewerkt. De weging van aspecten is een keuze van het bestuur.*

*De heer Dijkstra - Marssum*

- Marssum wordt door de Noordwesttangent ingesloten. Het dorp komt klem te liggen tussen de verschillende (snel)wegen en het vliegveld.

*Reactie provincie*

- *Dat wordt meegenomen in het MER..*

# Noordwesttangent

**Verslag:** **Inspraakavond voor de bewoners van Cornjum**
**Datum:** **d.d. 6 november 2002**
**Plaats:** **Cornjum, dorpshuis "de Bining"**

*Belangstelling: circa 37 personen*

Aanwezig namens de provincie Fryslân: dhr. Y. Visser, projectleider
dhr. S. Vrieswijk
Aanwezig namens Goudappel Coffeng BV: dhr. H.J. Kingma,
mevr. S.M. Couperus

Aanvang: 20.00 uur
Pauze: 21.00-21.30 uur
Sluiting: 23.00 uur

## Verslag van de avond:

De avond werd geopend door de heer Visser met een korte inleiding over het doel van de studie en de indeling van de avond. Vervolgens gaf de heer Kingma een presentatie over de effecten van de verschillende tracéalternatieven. Tijdens de pauze was er gelegenheid tot het stellen van vragen aan de projectleiders bij de informatiepanelen. Na de pauze was er gelegenheid tot het geven van een reactie en het stellen van vragen. Dit verslag geeft een opsomming van de opmerkingen en vragen van de insprekers. Na het stellen en beantwoorden van vragen werden kort het vervolgtraject en de procedures toegelicht door de heer Visser.

## Opmerkingen en vragen insprekers

*De heer Keijzer - Jelsum*

- Is er uitwisseling mogelijk tussen de verschillende alternatieven, bijvoorbeeld tussen de alternatieven 7 en 8?

*Reactie provincie:*

- *Per deelgebied noord, midden en zuid is gekeken welk alternatief de meest positieve aspecten heeft. In dit geval blijkt alternatief 8 gunstig te scoren. Nu staan alle milieuaspecten naast elkaar en is nog geen afweging gemaakt. De doelstelling moet voorop staan bij het maken van deze afweging. Door politieke besluitvorming zou een combinatie van alternatieven tot stand kunnen komen.*

*Mevouw Van der Meulen-Stiens*

- Geen enkel alternatief langs de Stienzer Hegedyk gaat door land van boer De Boer. Er lijkt hier sprake van een voorrechtspositie van deze man.

*Reactie provincie:*

- *Nee, zonder aanziens des persoons zijn de tracé's op papier gezet, hierbij zijn de bewoners nadrukkelijk betrokken geweest (voorjaar/zomer 2000 en zomer 2001). In november 2001 (in de Skalm) is de stand van zaken eveneens weergegeven.*

*De heer Dijkstra - Varseveld*

- Zijn er richtlijnen voor de fase als het tracé is gekozen? Als land doorsneden wordt, hoe wordt dat dan opgelost, door ruilverkaveling, vergoedingen e.d.? Is hier al over nagedacht?

*Reactie provincie:*

- *Nu is een inventarisatie naar gebruikers gedaan. Na het uitspreken van de voorkeur wordt weer terug-gegaan naar de grondeigenaren om te bespreken hoe dit het beste is op te lossen. Dit is nu nog te divers.*

*De heer Beekman - Cornjum, voorzitter Dorpsbelang Cornjum/Jelsum*

- Is er al wat bekend over het verschil in effecten (verkeersstromen) tussen een noordelijke en een zuidelijke aansluiting bij Stiens? En hoe zwaar weegt dit mee?

*Reactie provincie:*

- *Uit het verkeersmodel dat gebruikt wordt bij dit onderzoek, is de verdeling van het verkeer bekend. Hier is geen weegfactor aangegeven. Hier wordt door de provincie en gemeente een standpunt over ingenomen.*

*De heer Scholten - Stiens*

- Vier aspecten genoemd bij beoordeling, verkeer en vervoer als nummer 2. Het doel van de Noordwesttangent is verkeerskundig, bij afwegingen zou verkeer dus belangrijk moeten zijn.
- Hoe is de situatie met het tracé ten opzichte van niets doen? Dit zou belangrijk moeten zijn in het MER.
- Tracé 6 ligt geheel tegen de Middelzeelijn aan, waarom is er niet voor gekozen om het tracé verder van Engelum te leggen.

*Reactie provincie:*

- *Beoordelingsaspecten zijn willekeurig opgezet, geen 'rang' aangegeven.*
- *In de effectbeschrijving is telkens een waardering gegeven ten opzichte van de situatie niets doen.*
- *Twee zaken hierbij zijn van belang. Punt 1: de gevarenzones bij het vliegveld waar de munitiedepots liggen, dit is een gevarenzone B waarin geen woningen gebouwd of wegen aangelegd mogen worden; punt 2: de dijken in het landschap. Ook aan deze zijde van de voormalige Middelzee zijn dijken. De dijken dienen haaks gekruist te worden. Ombuiging zou nog enigszins kunnen, maar heeft als consequentie dat de percelen ongunstig worden doorsneden.*
- Is bij Engelum de geluidshinder meegenomen? Mag bijvoorbeeld een geluidsscherm geplaatst worden?

*Reactie provincie:*

- *In Engelum komt de geluidswaarde niet boven de grenswaarde van 50 dB(A), geluidswering is hier dus niet nodig.*

*De heer Van der Wielen - Stienzer Hegedyk*

- Het tracé komt bij meneer Van der Wielen door de achtertuin. De geluidsoverlast wordt steeds in dB(A) weergegeven, niet in afstand.
- Stienzer Hegedyk zou ontlast worden is in de beginfase gezegd, hier lijkt niets van terecht te komen.

*Reactie provincie:*

- *50 dB(A) is de wettelijke bovengrens, de hoeveelheid verkeer bepaalt de afstand. Als woningen binnen de geluidsoverschrijdende zone vallen, wordt gekeken naar de geluidswaarde binnen; die waarde mag niet meer zijn dan 35 dB(A). Wordt daaraan niet voldaan, dan worden aanvullende maatregelen getroffen. De breedte die het tracé zelf in beslag neemt, is inclusief bermen en dergelijke circa 25 m.*
- *Het verkeer zal sowieso afnemen op de Stienzer Hegedyk, afhankelijk van het tracé. Relaties niet meer via Skrédyk (alternatieven 1 t/m 4, zuid). Bij alternatieven noord geen sluipverkeer meer over Stienzer Hegedyk. De noordwesttangent kent drie aansluitingen op het overige wegennet om sluipverkeer te voorkomen.*

*De heer Koning - Stienzer Hegedyk*

- Er wordt niet gesproken over woongenot, dit is voor ons toch veel meer van belang?
- De hoek waar alternatieven 6 en 8 kruisen, brengt veel overlast mee.

*Reactie provincie:*

- *Woongenot valt onder aspect woon- en leefmilieu. De overlast op de Stienzer Hegedyk neemt toe als we niets doen. Dit als gevolg van sluipverkeer. Alternatieven 6, 7 en 8 bundelen al het verkeer uit het noorden al op de Noordwesttangent. Bij alternatief 4 zal het sluipverkeer wel toenemen.*
- *Overlast en dergelijke worden bekeken over het gehele tracé, er zitten natuurlijk (in elk alternatief) pijnpunten in, met mensen die dat betreft wordt overleg gevoerd.*

*Bewoonster van Stienzer Hegedyk*

- Ten opzichte van nu lijkt de Stienzer Hegedyk straks wat verkeer betreft toe te nemen, meer dan 50% van de woningen heeft na aanleg van de Noordwesttangent meer last van verkeer over de Stienzer Hegedyk dan nu.

*Reactie provincie:*

- *De problemen die directe bewoners aangaan, worden in een later stadium bekeken, liggen niet op schaalniveau waarvoor deze avond bedoeld is. Na het bepalen van de voorkeurstracé zal dit aan de orde komen. De Stienzer Hegedyk, zoals die in de huidige situatie ligt en zoals die in de toekomst gebruikt wordt. In toekomst zal deze route meer verkeer aantrekken, wel enkel lokaal verkeer. De noordwesttangent ligt verder van woningen af dan de Stienzer Hegedyk. We zijn verplicht om de verkeerseffecten en de overlast die dit met zich meebrengt, mee te nemen en te onderzoeken, daarvan worden bewoners uiteraard op de hoogte gesteld.*

*De heer van der Wielen - Stienzer Hegedyk*

- Tracé 7 kruist één keer minder de oude dijken, scheelt in kosten en in cultuurhistorisch opzicht. Waarom verschil in voorkeur en hier niet voor alternatief 7 gaan?
- Probleem Leeuwarden wordt in dit gebied opgelost.

*Reactie provincie:*

- *Twee aspecten zijn hier beschouwd: aantasting open landschap en waardebehoud oude dijken. Hier is een verschillende waarde aan te geven. Bij alternatief 6 fungeert de Stienzer Hegedyk als parallelweg, dit is een waardeaantasting van de dijk. Alternatief 7 tast het open landschap aan.*
- *Problemen bij Stiens/Leeuwarden (file) worden niet opgelost door de aanleg van de Noordwesttangent, dat was het doel ook niet. Het doel is een betere ontsluiting van het noorden van Fryslân.*

*De heer Tylsma - Britsum, belangstellende*

- Tracé 8 kruist Stienzer Hegedyk, waarom niet alternatief 6 op alternatief 8 aansluiten?

*Reactie provincie:*

- *We hebben te maken met van tevoren gemaakte keuzen, bijvoorbeeld keuzen tussen aansluitingen. Het ene is altijd beter dan het andere, overal blijven pijnpunten. We gaan nu niet te diep in op de individuele problemen, wellicht komt er straks een combinatie uit van alternatieven.*