



## **MER N31 Traverse Harlingen** Samenvatting

Rijkswaterstaat Noord-Nederland  
Provincie Fryslân  
Gemeente Harlingen



Het project Gebiedsontwikkeling N31 Traverse Harlingen is een samenwerkingsverband van de gemeente Harlingen, provincie Fryslân en Rijkswaterstaat

provinsje fryslân  
provincie fryslân 



Rijkswaterstaat  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*



## **INHOUDSOPGAVE**

<b>1</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Doel</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Procedure</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Alternatieven</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Milieueffecten</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>9</b>

### **Bijlagen**

**Bijlage 1: Kennisgeving OTB/MER N31 Traverse Harlingen**

## 1: Aanleiding

De N31 is de directe verbinding tussen Amsterdam en Leeuwarden, via de Afsluitdijk en Harlingen. Om de bereikbaarheid van Fryslân te verbeteren, de weg veiliger te maken en de leefbaarheid in Harlingen te versterken, hebben de provincie Fryslân, gemeente Harlingen en Rijkswaterstaat zich voorgenomen om de N31 toekomstbestendig te maken.

De N31 in Harlingen is in de huidige en toekomstige situatie niet duurzaam veilig ingericht. Tevens is het kwaliteitsniveau van de weg in Harlingen laag ten opzichte van de overige delen van de hoofdverbinding A31/N31. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en economie. Daarnaast doorsnijdt de weg Harlingen. Dat leidt vervolgens tot knelpunten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

## 2: Doel

De aanpak van de N31 Traverse Harlingen moet bijdragen aan een aantal doelstellingen. Doelstellingen die hun oorsprong vinden in het beleid van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Harlingen. Het betreft de volgende hoofddoelstellingen:

- het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid;
- het realiseren van een duurzaam veilige wegenstructuur, en;
- het versterken van de economische ontwikkeling.

Om aan deze doelstellingen te voldoen is in mei 2010 een bestuurlijk voorkeursalternatief vastgesteld waarin de N31 ter hoogte van Harlingen verbreed wordt naar een 2x2 autoweg en in een verdiepte open bakconstructie wordt aangelegd.



Afbeelding 1: Bestuurlijk voorkeursalternatief

## 3: Procedure

Om de verbreding en verdieping te realiseren wordt de procedure van de Tracéwet doorlopen. Voor de N31 Traverse Harlingen is de verkorte Tracéwetprocedure van toepassing voor wijziging van bestaande hoofdinfrastructuur. Daarnaast is het voorgenomen project een m.e.r.-plichtige activiteit. Dit houdt in dat het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), tezamen met het Milieueffectrapport (MER), ter visie wordt gelegd. Dit dient ter voorbereiding op het uiteindelijke Tracébesluit (TB). Een MER is bedoeld om de milieuaspecten in de besluitvorming een volwaardige plaats te geven.

Verder is het project N31 Traverse Harlingen opgenomen in de Crisis- en herstelwet. Dit heeft gevolgen voor de te doorlopen Tracéwetprocedure en de m.e.r.-procedure. De volgende onderdelen zijn van belang:

- de bepaling uit de Wet milieubeheer waarin is aangegeven dat redelijkerwijs te beschouwen alternatieven overwogen moeten worden, is niet van toepassing;
- een advies van de commissie voor de m.e.r. (Cmer) is niet verplicht;
- op beroepschriften dient binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn een gerechtelijke uitspraak te komen.

#### 4: Alternatieven

In het MER worden de effecten van het voorkeursalternatief in beeld gebracht en beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zijnde het nulalternatief.

##### *Nulalternatief*

De autonome ontwikkeling (het nulalternatief) beschrijft de situatie wanneer er in fysieke zin niets verandert aan de N31 Traverse Harlingen en de toe- en afritten. Wel wordt rekening gehouden met infrastructurele en ruimtelijke plannen in en om Harlingen waarover ten aanzien van de uitvoering al een besluit is genomen. Het gaat dan om plannen die voor 2025 uitgevoerd moeten zijn. Verder wordt er rekening gehouden met economische en demografische ontwikkelingen. Voor enkele deelaspecten is een afwijkend toekomstjaar gehanteerd i.v.m. wettelijke kader en/of beschikbare gegevens.

##### *Voorkeursalternatief*

Het voorkeursalternatief betreft een verdubbeling van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Een kenmerkend element is de verdiepte ligging van het tracé op 4,60 meter onder het maaiveld. Deze verdiepte ligging wordt grotendeels vormgegeven middels een verdiepte open betonnen bak. Ter plaatse van het Van Harinxmakanaal kruist de N31 het kanaal door middel van een aquaduct. De weg ligt onder het aquaduct op circa 10 meter beneden maaiveld. De Koningsbrug blijft gehandhaafd. Het langzame verkeer en het landbouwverkeer wordt in dit alternatief geleid over het oude tracé via de Koningsbrug. Ten opzichte van de huidige situatie wordt in het voorkeursalternatief het tracé gestrekt. De N31 Traverse Harlingen wordt daardoor iets ingekort en de bochten verdwijnen uit het tracé

De optimalisatie van dit alternatief heeft geleid tot één centrale aansluiting, in de vorm van een ovatonde, van het onderliggende wegennet op de N31. Deze aansluiting is voorzien ter hoogte van het gebied Spaansen en Perseverantia.

#### 5: Milieueffecten

Voor de beoordeling van het voorkeursalternatief is uitgegaan van een vergelijking met het nulalternatief, waarbij onderstaande schaal is toegepast.

++	Positief
+	Beperkt positief
0	Effectneutraal
-	Beperkt negatief
--	Negatief effect

In onderstaande tabel zijn de effecten van de verschillende aspecten weergegeven voor het nulalternatief en het voorkeursalternatief. Onder de tabel zijn de scores toegelicht.

**Tabel 1: Overzicht effecten**

Aspect	Nulalternatief	Voorkeursalternatief
Verkeer	0	+
Geluid	0	++
Luchtkwaliteit	0	0
Externe veiligheid	0	+
Natuur	0	-
Landschap	0	+
Cultuurhistorie	0	-
Archeologie	0	-
Bodem	0	+
Water	0	+
Ruimtelijke ontwikkeling	0	+

Door de verbreding van de N31 Traverse Harlingen naar 2x2 rijstroken neemt de kwaliteit van het wegennet toe. Dit uit zich in zowel een verbetering van de verkeersveiligheid op het tracé als een verhoging van de bereikbaarheid voor Harlingen. De effecten voor verkeer voor het studiegebied zijn daarom beperkt positief gewaardeerd (+). De lagere kans op ongevallen geldt ook voor voertuigen die voorzien in het transport van gevaarlijke stoffen. Naast een verbetering van de verkeersveiligheid is daardoor tevens sprake van een beperkt positieve ontwikkeling in de externe veiligheid (+).

Het akoestische klimaat rond de N31 verbetert aanzienlijk ten opzichte van het nulalternatief. Deze verbetering wordt vergroot door de aanleg van een geluidscherm ten zuiden van de bak aan de westzijde van de weg en het doortrekken en ophogen van de bestaande grondwal aan de overzijde. Deze maatregel is noodzakelijk vanuit de Wet geluidhinder. De maatregel is echter niet van invloed op de positieve beoordeling (++) van het voorkeursalternatief.

Voor natuur doen zich door de realisatie van het voorkeursalternatief een aantal beperkt negatieve milieueffecten voor op beschermde gebieden en soorten (-).

Het voorkeursalternatief heeft geen significante invloed op de luchtkwaliteit. Door de gunstige ligging nabij zee zijn de achtergrondconcentraties relatief laag. Dit heeft tot gevolg dat de algehele luchtkwaliteit in de regio goed te noemen is.

De barrière die de huidige weg, door de ligging op een terp, vormt in Harlingen, wordt geslecht. Doordat de nieuwe weg verdiept wordt aangelegd is sprake van een positief effect op het landschap. Zowel de visuele hinder als de beleving van geluidhinder wordt verminderd. Daarom is het aspect landschap beperkt positief tot positief (+) gewaardeerd.



Negatieve milieueffecten doen zich voor op de aspecten cultuurhistorie (-) en archeologie (-). De verdiepte open bak wordt ingegraven op een archeologische vondstlocatie, waar bij indicatieboringen al verschillende materialen boven zijn gekomen. Door de verdiepte open bak worden bestaande structuren van cultuurhistorische waarde doorsneden. Eventuele mogelijkheden om oude structuren weer in ere te herstellen worden niet volledig benut.

Door de verdiepte ligging middels een open bak dient sanering van de grond plaats te vinden, met als gevolg een positief effect op de bodemkwaliteit. Dit effect is beperkt positief gewaardeerd. De toename van verhard oppervlak die veroorzaakt wordt door de verbreding naar 2x2 rijstroken wordt in afstemming met het Wetterskip Fryslân gecompenseerd. Doordat bestaande knelpunten worden opgelost en kansen om het oppervlaktewaterregime te verbeteren worden benut, is het aspect water neutraal tot beperkt positief (+) beoordeeld.

Tot slot biedt de nieuwe weg door de verbeterde bereikbaarheid kansen voor nieuwe ontwikkelingen. Dit sluit aan bij de integrale visie op de gebiedontwikkeling van de N31 waar dit plan onderdeel van is. Door de verbeterde potentie van het omliggende gebied en de verwachte schaduwwerking van de weg is de ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van de N31 Traverse Harlingen als beperkt positief beoordeeld (+).

## **6: Conclusie**

Door realisatie van het voorkeursalternatief voor de N31 Traverse Harlingen is sprake van grote mate van doelbereiking. Door de reconstructie van de N31 neemt bestaande hinder van de weg af, terwijl de ruimtelijke kwaliteit toeneemt. Door de toepassing van een geluidscherm en het verlengen en ophogen van de aarden wal aan de zuidzijde van de verdiepte open bak kan de mate van (geluid)hinder door de N31 nog verder verminderd worden. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid van de weg sterk verbeterd doordat een meer uniforme en logische wegenstructuur ontstaat. Hierdoor is ook in de totale hoofdwegenstructuur meer synergie aanwezig.

Tot slot biedt het voorkeursalternatief belangrijke kansen voor de regio. Door de verbeterde bereikbaarheid groeit de potentie van het gebied om bedrijvigheid aan te trekken. Doordat de bestaande barrière geslecht wordt ontstaan tevens kansen om te komen tot een integrale ruimtelijke ordening van Harlingen. Buiten het voorgenomen project dienen nog wel aanvullende initiatieven te worden ontwikkeld om de kansen en mogelijkheden te benutten. Het voorgenomen project heeft voornamelijk positieve milieueffecten. Er is sprake van (beperkt) negatieve milieueffecten bij de aspecten natuur, cultuurhistorie en archeologie. Voor de effecten op natuurwaarden worden enkele mitigerende maatregelen genomen. Middels een evaluatie via booronderzoek in de aanlegfase en bij de nadere uitwerking van de gebiedsontwikkeling waar de N31 Traverse Harlingen onderdeel van is, kan extra aandacht worden besteed aan cultuurhistorie en archeologie.



**Bijlage 1: Kennisgeving OTB/MER N31 Traverse Harlingen**





Rijksoverheid



# N31 Traverse Harlingen

## Wat vindt u?

De N31 is de directe verbinding tussen Amsterdam en Leeuwarden. Het deel van de autoweg dat door Harlingen loopt, de N31 Traverse Harlingen, heeft op dit moment een 2x1 rijstrook en vormt een knelpunt (flessenhals) op de doorgaande route. Om de bereikbaarheid van Fryslân te verbeteren, de weg veiliger te maken en de leefbaarheid in Harlingen te versterken, maken de Minister van Infrastructuur en Milieu, de provincie Fryslân en de gemeente Harlingen de N31 klaar voor de toekomst.

### Het Ontwerptracébesluit

Op 20 december 2011 zette de Minister van Infrastructuur en Milieu haar handtekening onder het Ontwerptracébesluit en Milieueffectrapport (OTB/MER) N31 Traverse Harlingen. Het OTB beschrijft het nieuwe tracé en de inpassing in de omgeving. De N31 door Harlingen zal verdiept worden aangelegd als een 100 km/u weg met 2x2 rijstroken. Een onderdeel van de verdiepte ligging is een aquaduct in het Van Harinxmakanaal voor doorgaand verkeer. Daarnaast geeft het OTB in detail aan welke andere maatregelen worden getroffen en wat het effect daarvan is, bijvoorbeeld op het gebied van geluidhinder, natuur en landschap.

### Wat willen we graag van u weten?

U kunt reageren. In uw reactie kunt u ingaan op alle onderdelen van het OTB/MER. We stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten en u aangeeft op welk onderdeel van het OTB/MER uw zienswijze betrekking heeft.

Zo kunt u bijvoorbeeld ingaan op de volgende punten:

- Staan er naar uw mening onjuistheden in het OTB/MER?
- Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien in het OTB/MER?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u aangeven waarom?

### Hoe kunt u reageren?

Op grond van de Tracéwet kunt u van 13 januari tot en met 23 februari 2012 uw zienswijze kenbaar maken op de inhoud van het OTB/MER. Wij ontvangen uw zienswijze bij voorkeur digitaal. Dat kan via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl).

Per post kan ook: Centrum Publieksparticipatie, N31 Traverse Harlingen, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag. Mondeling uw zienswijze geven kan tijdens de inloopmarkt of via het Centrum Publieksparticipatie.

### Waar vindt u meer informatie?

Uitgebreide informatie over het OTB/MER vindt u op [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl) onder 'actuele zienswijze procedures'. Hier vindt u onder andere alle documenten van het OTB/MER en een samenvatting, inclusief de wettelijke procedure (Tracéwet en Algemene wet bestuursrecht). Daarnaast vindt u informatie over de manier waarop het publiek is betrokken bij de totstandkoming van het OTB/MER en wat er na het OTB/MER gebeurt.

Ook kunt u voor meer informatie terecht op de website van het project: <http://www.harlingen.nl/n31/>.

### Inzien

Het OTB/MER kunt u ook van 13 januari tot en met 23 februari 2012 inzien bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag, het provinciehuis van de provincie Fryslân in Leeuwarden, het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat Noord-Nederland in Leeuwarden, het stadskantoor 'De Groenlandsvaarder' in Harlingen en het projectbureau gebiedsontwikkeling N31 Traverse Harlingen in Harlingen.

### Inloopmarkt

Het projectbureau organiseert op dinsdag **24 januari 2012** van 16.00 uur tot 21.00 uur een inloopmarkt.

Deskundigen van het project zijn dan aanwezig om uw vragen te beantwoorden. Ook is er gelegenheid om mondeling een zienswijze te geven bij een notulist. De locatie is:

### Trebol, Zuidoostersingel 1, Harlingen

### Meer informatie?

Mocht u na het bezoeken van de websites nog vragen over het OTB/MER hebben, dan kunt u langsgaan bij of bellen met het projectbureau Gebiedsontwikkeling N31, telefoon 06 15 05 10 65. Voor vragen over de procedure kunt u terecht bij het Centrum Publieksparticipatie, telefoon 070 456 96 03.