

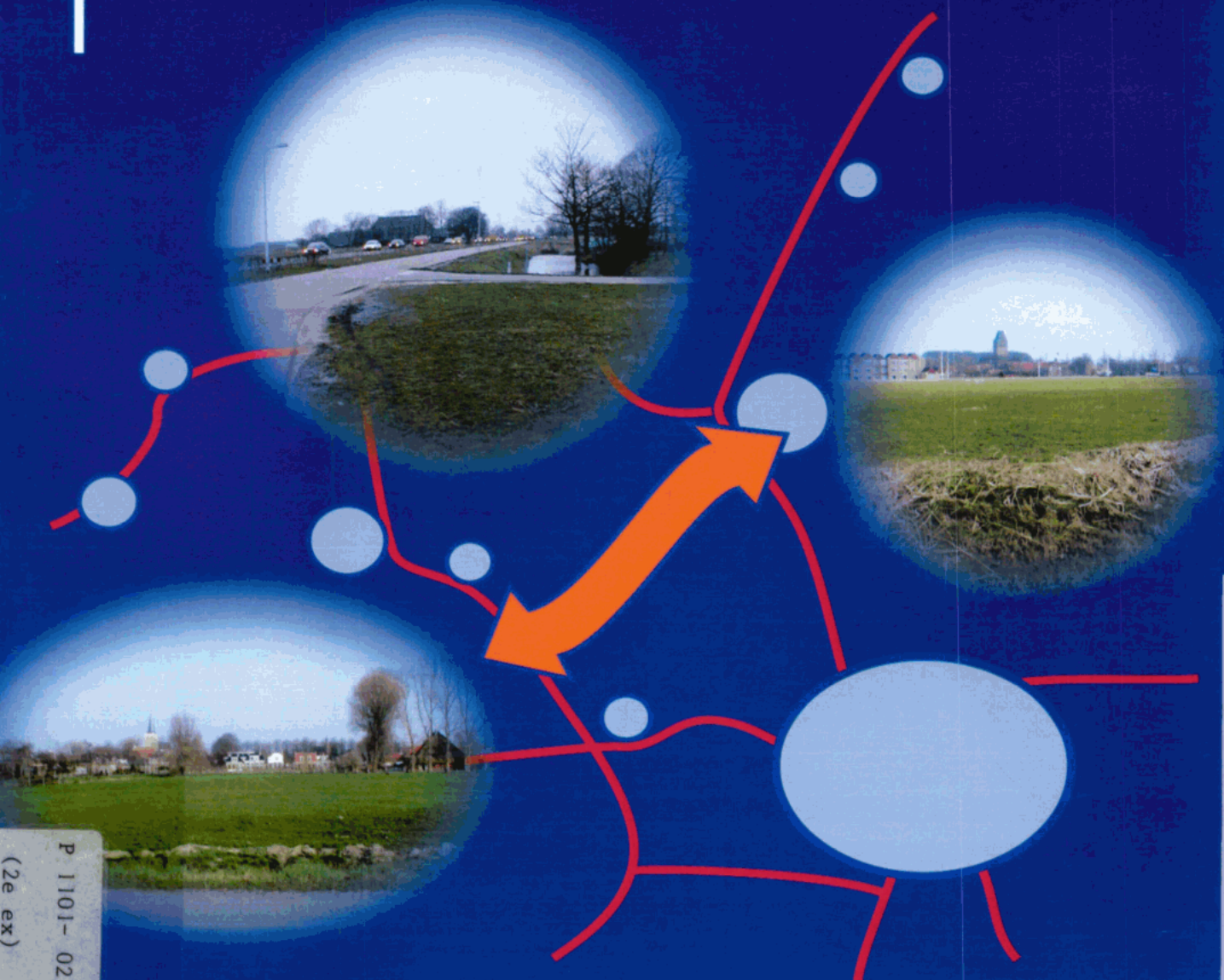
1101-2
2e

provinsje fryslân
provincie fryslân

provinsje fryslân

Startnotitie

MER-NWtangent Leeuwarden



P 1101-02
(2e ex)

STARTNOTITIE

MER NOORDWESTTANGENT LEEUWARDEN

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
1.1 AANLEIDING	1
1.2 VOORGESCHIEDENIS	1
1.3 DOEL VAN DE STARTNOTITIE	2
1.4 INSPRAAK	2
2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	3
2.1 HUIDIGE SITUATIE	3
2.2 DOEL	4
3. ALTERNATIEVEN VOOR DE NOORDWESTTANGENT	5
4. MILIEUGEVOLGEN	7
4.1 BEGRENZING	7
4.2 DE MILIEUGEVOLGEN	7
4.3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUGEVOLGEN	8
4.4 BEOORDELING VAN DE MILIEUGEVOLGEN	9
5. PROCEDURE EN BESLUITEN	10
5.1 ALGEMEEN	10
5.2 HET BELEIDSVOORNEMEN	10
5.3 DE PROJECTNOTA	10
5.4 HET PRINCIPEBESLUIT	11
5.5 TRACÉVASTSTELLING	11
LIJST MET AFKORTINGEN	12

AFBEELDING 1: OVERZICHTSKAART INVLOEDSGEBIED NOORDWESTTANGENT
LEEUWARDEN

AFBEELDING 2: ALTERNATIEVEN NOORDWESTTANGENT LEEUWARDEN

AFBEELDING 3: OVERZICHT TRACEVASTSTELLINGS / M.E.R.-PROCEDURE
NOORDWESTTANGENT LEEUWARDEN

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De provincie Fryslân heeft het voornemen de Noordwesttangent Leeuwarden te realiseren. Het gaat om een nieuwe wegverbinding langs het vliegveld Leeuwarden tussen de N357 (ter hoogte van Stiens) en de N383 (ten noorden van Marssum). De nieuwe Noordwesttangent ontsluit het gebied ten noorden van Leeuwarden op de A31/N31 en de A32. Tevens biedt de Noordwesttangent een alternatieve route voor het verkeer met herkomst of bestemming Leeuwarden.

Gekozen is voor een vrijwillige procedure milieueffectrapportage (m.e.r.). Het belangrijkste argument hierbij is de impact van het werk op het landschap. Het te nemen besluit, waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen, is de tracévaststelling van de Noordwesttangent Leeuwarden door Provinciale Staten. Om de milieugevolgen optimaal mee te laten wegen zal de provincie het Milieu-Effect-Rapport (het MER) gelijktijdig met de tracéstudie opstellen. In het MER worden de milieugevolgen weergegeven; de gevolgen voor milieu, natuur en landschap. In de tracéstudie zullen de overige effecten aan de orde komen.

Provinciale Staten van Fryslân is voor deze m.e.r. bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten van Fryslân is voor deze m.e.r. initiatiefnemer.

Het document dat u nu leest dient te worden aangemerkt als de **Startnotitie MER** Noordwesttangent Leeuwarden (Wet milieubeheer, art. 7.12).

De startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertentie(s) vermelde termijn. Schriftelijke reacties, onder vermelding MER Noordwesttangent Leeuwarden kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

Gedeputeerde Staten van Fryslân
MER Noordwesttangent Leeuwarden
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

1.2 VOORGESCHIEDENIS

De wenselijkheid van het project is onder andere reeds in het Streekplan Friesland 1994 opgenomen. Verder is op basis van het Raamplan Vervoerregio Friesland een corridorstudie uitgevoerd naar de problematiek op het traject Leeuwarden – Stiens. Uit deze studie komt de Noordwesttangent Leeuwarden naar voren als een deel van de oplossing van de problematiek.

De studie naar de verkeersproblematiek rondom Leeuwarden bevestigt eveneens de noodzaak van de Noordwesttangent Leeuwarden.

De resultaten van deze studie zijn opgenomen in het nieuwe Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) van de provincie Fryslân, dat door Provinciale Staten is vastgesteld op 30 maart 1999.

Recentelijk is het rapport 'Kompas van het Noorden' verschenen. Hierin staat het ruimtelijk-economische ontwikkelingsprogramma Noord-Nederland 2000 tot en met 2006 weergegeven. Ook daar wordt de bereikbaarheid van Leeuwarden problematisch genoemd.

In de wegenstructuur heeft de Noordwesttangent Leeuwarden de functie gekregen van een gebiedsontsluitingsweg A. Een dergelijke wegverbinding is ingericht als een 80km/uur weg met een gesloten verklaring voor alle vormen van het langzaam verkeer.

Eén van de belangrijkste vervolgstappen uit het PVVP is daarom het doen van een MER / tracéstudie naar het meest gewenste tracé en het inpassen hiervan in de bestemmingsplannen.

1.3 DOEL VAN DE STARTNOTITIE

De publicatie van deze startnotitie vormt in de eerste plaats het begin van de m.e.r.-procedure; de schriftelijke mededeling van de provincie Fryslân 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 (ter hoogte van Stiens) en de N383 (ten noorden van Marssum).

In de tweede plaats wordt in de voorliggende startnotitie nadere informatie gegeven over de inhoud van het MER. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en de op te stellen richtlijnen voor de inhoud van het MER.

1.4 INSPRAAK

Deze startnotitie wordt gedurende één maand ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk schriftelijk op de startnotitie te reageren. **Doel van de inspraak is onderwerpen aan te dragen, die van belang zijn om mee te nemen bij het opstellen van het MER.** Indien relevant, zullen de ingekomen reacties verwerkt worden in de richtlijnen voor de inhoud van het MER.

Binnen twee maanden na publicatie van deze startnotitie zal een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen, de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), de provincies adviseren over de op te stellen richtlijnen. Ook worden Wettelijke Adviseurs (WA) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen. Voor de provincies zijn de WA: de directeur LNV, de Milieu-inspecteur en de Provinciale Kommissie Kritebelied van Fryslân.

Op basis van deze startnotitie, de inspraakreacties, de adviezen van de Cmer en van de WA stellen Provinciale Staten van Fryslân uiterlijk binnen vijf maanden na publicatie van de startnotitie de richtlijnen voor het MER vast. In deze richtlijnen wordt aangegeven welke onderzoeksaspecten in het MER moeten worden beschreven. Ook wordt in deze richtlijnen definitief aangegeven welke alternatieven worden meegenomen.

2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 HUIDIGE SITUATIE

Leeuwarden is een 'stedelijk knooppunt'. Voor een stedelijk knooppunt is de aansluiting van de stad op het landelijk hoofdwegenet relatief matig. Weliswaar zijn er diverse hoofdwegen naar Leeuwarden toe, maar de onderlinge verbindingen tussen deze hoofdwegen zijn niet aanwezig of minder geschikt voor grote stromen autoverkeer. Deze situatie leidt steeds vaker tot files en verkeershinder. Niet alleen voor Leeuwarden maar ook voor de regio daaromheen zorgen deze voor een afnemende bereikbaarheid. De hoofdwegenstructuur in en rondom Leeuwarden is namelijk niet alleen lokaal, maar ook regionaal en provinciaal van grote betekenis. Om vanuit de gebieden ten westen en noorden van Leeuwarden op het nationale hoofdwegenet te komen, moet men immers via het wegennet van Leeuwarden rijden.

Voor de bereikbaarheid van Leeuwarden vanuit het westen worden momenteel plannen ontwikkeld, de zgn. 'haak' om Leeuwarden, waarbij integraal de ontwikkeling van de zuidwest flank van Leeuwarden betrokken wordt.

De verkeersdruk op het onderliggende wegennet in het gebied ten noorden van Leeuwarden dat globaal begrensd wordt door Hallum - Oude Leije - St. Annaparochie - Marssum - Leeuwarden – Stiens (zie afbeelding 1) neemt steeds grotere vormen aan. De congestie op het wegvak Leeuwarden – Stiens neemt in de spits hand over hand toe. Zelfs buiten de spits is er regelmatig sprake van congestie. Dit leidt er toe dat steeds meer verkeer zich afwikkelt op het onderliggende wegennet. De toename van de verkeersintensiteit op het wegvak Leeuwarden – Stiens is in de periode 1993 – 1998 slechts 5% geweest, terwijl de groei op de omringende wegvakken veel groter is geweest tot 45% op de wegverbinding Marssum – St. Annaparochie.

Bovenstaande lijkt in tegenspraak met elkaar; steeds meer filevorming op het wegvak Leeuwarden – Stiens bij slechts een intensiteitsgroei van maar 5%. Dit laat zich echter verklaren door een steeds hogere intensiteit op de ringweg van Leeuwarden, waardoor op het Valeriusplein minder hiaattijd beschikbaar is voor het verkeer uit de richting Stiens.

Mede door het vele sluipverkeer vormt de verkeersonveiligheid in het studiegebied een punt van aandacht. In de periode 1993-1998 zijn 248 verkeersslachtoffers gevallen. Hierbij waren 11 doden; 64 slachtoffers waren zodanig gewond dat ze in een ziekenhuis moesten worden behandeld.

Op basis van het vorenstaande kan het probleem als volgt worden geformuleerd:

- a. De bereikbaarheid van Noord-Fryslân op het landelijk wegennet is onvoldoende tot slecht als gevolg van het ontbreken van een eenduidige infrastructuur.
- b. In het studiegebied doen zich problemen voor op het gebied van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, zowel op de N381 als in het omliggende gebied.

Deze problemen hebben geleid tot de MER / tracéstudie Noordwesttangent Leeuwarden .

2.2 DOEL

Het voornemen van de provincie is als volgt:

Het realiseren van een verbindingsweg tussen de N357 en N383, die benoemd is als de Noordwesttangent Leeuwarden. Deze weg krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg A zijnde een 80km/uur weg met een gesloten verklaring voor alle vormen van het langzaam verkeer.

Het doel van het voornemen van de provincie is:

- het completeren van het wegennet in Noordwest Fryslân waardoor de bereikbaarheid van dit gebied middels een adequate aansluiting op het landelijk hoofdwegennet sterk wordt verbeterd met als gevolg dat in het studiegebied;
 - een Duurzaam Veilig wegennet wordt gerealiseerd;
 - de leefbaarheid wordt verbeterd;
 - de verkeersveiligheid wordt verbeterd.



Bebouwde kom Beetgumermolen

3. ALTERNATIEVEN VOOR DE NOORDWESTTANGENT LEEUWARDEN

De Noordwesttangent Leeuwarden krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg A. Een gebiedsontsluitingsweg A is ingericht als een 80km/uur weg met een gesloten verklaring voor alle vormen van langzaamverkeer. Dit betekent, dat voor het langzaam verkeer een parallelle voorziening dient te worden aangelegd, dan wel dat deze categorie gebruik maakt van de bestaande infrastructuur of een combinatie van beide. In het MER zullen voor de Noordwesttangent Leeuwarden de onderstaande alternatieven in beschouwing worden genomen. De volgende uitgangspunten worden hierbij gehanteerd.

- 1) Bij de doorberekening van de alternatieven zullen de effecten bepaald worden indien de 'haak' om Leeuwarden wel wordt gerealiseerd en indien deze niet wordt gerealiseerd. Ook de eventuele doortrekking van een busbaan richting Stiens zal in de doorberekening van de alternatieven worden meegenomen.
- 2) De alternatieven moeten worden gerealiseerd in het gebied ten noorden van het vliegveld. Een Noordwesttangent Leeuwarden ten zuiden van het vliegveld blijkt volgens de studie 'Rondom Leeuwarden' te leiden tot extra filevorming vanuit Leeuwarden zelf in plaats van het oplossen van de problematiek.
- 3) De westgrens van het gebied waar de alternatieven in komen te liggen is Beetgum. Een nog westelijker gelegen tracé is niet meer functioneel.
- 4) De noordgrens van het gebied wordt gevormd door de weg van Stiens naar Vrouwenparochie. In de studie naar de wegenproblematiek van Noordoost-Fryslân wordt ook gekeken naar een Noordtangent tussen Stiens en Aldtsjerk. Indien deze Noordtangent in de toekomst aangelegd zal worden, is een aansluiting noordelijker dan Stiens niet voor de hand liggend.
- 5) In het gebied zelf spelen de volgende zaken:
 - De structuur van het landschap is bepaald door de voormalige Middelzee. Vanuit landschappelijke waarden zijn alternatieven die haaks op die structuur staan het minst schadelijk. Vanuit die optiek heeft een haakse aansluiting op het wegvak Leeuwarden – Stiens de voorkeur evenals een haakse doorsnijding van het wegvak Beetgumermolen – Marssum.
 - Het huidige tracé van de weg tussen Beetgumermolen en Marssum heeft hoge archeologische verwachtingswaarden.
 - Ten aanzien van de natuurwaarden is het wenselijk om de rust en de openheid van het gebied te behouden. Uit verkeerskundig oogpunt is het gewenst een tracé te ontwikkelen dat het verkeer uit het gebied het meest bundelt en een zo kort mogelijke verbinding vormt tussen de N357 en de N383.
 - Uit het overleg met defensie is naar voren gekomen, dat er rondom het vliegveld gevarenczones zijn, waarbinnen geen wegen aangelegd mogen worden. Met name het munitiedepot ten noordwesten van het vliegveld maakt het zeer moeilijk hier tracés te realiseren.

Op basis van het vorenstaande zijn op afbeelding 2 de alternatieven aangegeven.

Verder zijn hieronder vermeld het nul- en het nulplusalternatief.

Nulalternatief

Bij het zogenaamde nulalternatief wordt de situatie tot het jaar 2015 beschreven, uitgaande van de huidige wegenstructuur. Hierbij wordt rekening gehouden met maatregelen op het lokale wegennet in het invloedsgebied van de N357. Het nulalternatief is referentiekader voor de andere alternatieven bij de MER-studie.

Het nulplusalternatief

Het nulplusalternatief volgt de huidige wegenstructuur. Hierbij zal worden nagegaan in hoeverre de bestaande situatie geoptimaliseerd kan worden binnen de huidige beschikbare verkeersruimte.

Meest milieuvriendelijke alternatief

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Nadat de milieugevolgen van de alternatieven zijn beschreven, zal worden aangegeven welke (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de milieugevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren. Het MMA zal worden gezocht binnen de bestaande alternatieven. In dit MMA zal aandacht worden besteed aan:

- de leefbaarheidaspecten in kernen en bebouwingsclusters;
- de archeologische waarden in dit gebied;
- cultuurhistorische en landschappelijke waarden;
- waterhuishouding;
- natuur waarden;
- geomorfologie;
- visueel ruimtelijke aspecten.



*landschap
ter hoogte van Stiens*

4. MILIEUGEVOLGEN

4.1 BEGRENZING

Er kunnen op verschillende plaatsen milieugevolgen optreden. Onder milieugevolgen worden in dit verband verstaan de gevolgen voor milieu, natuur en landschap. De milieugevolgen zullen in beschouwing worden genomen op de volgende nivo's:

- lokaal, ter plaatse van de tracé's;
- regionaal, globaal het gebied Hallum – St Annaparochie – Dronrijp - Leeuwarden;
- boven-regionaal, globaal het gebied wat ten noorden en ten westen ligt van de lijn Harlingen – Leeuwarden – Dokkum – Lauwersoog.

In deze gebieden worden alleen die effecten aangegeven die redelijkerwijs zijn te verwachten en die van belang zijn voor het te nemen besluit. Tevens zal bij de effectenbepaling ook de gevolgen voor de wegenstructuur ter hoogte van St. Annaparochie meegenomen worden.

4.2 DE MILIEUGEVOLGEN

Voor de verschillende alternatieven zullen de milieugevolgen worden bepaald. De presentatie van die milieugevolgen in het MER zal plaatsvinden aan de hand van thema's. Deze thema's zijn te ontleen aan het bestaande milieu- en ruimtebeleid. In ieder geval zal aandacht worden besteed aan de volgende thema's:

Verzuring

Een relevante bron voor de bijdrage aan de verzuring is verkeer. Aangegeven zal worden of en in welke mate de alternatieven hieraan bijdragen.

Verspreiding

De verspreiding van stoffen door verkeer wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door:

- uitlaatgassen;
- banden (rubberstof);
- lekkende oliën;
- gladheidsbestrijding (zouten).

Er zal een inschatting gemaakt worden van de mate van verspreiding. Vervolgens zal worden ingegaan op de te verwachten gevolgen voor mens en milieu.

Vernietiging

Ter plaatse van een nieuwe weg wordt het leef-areaal voor flora en de fauna vernietigd. Ook kunnen het bodemprofiel en historische/archeologische waarden worden aangetast. De aard en de omvang daarvan zal worden aangegeven.

Verdroging

Door veranderingen van het peil en van de stromingsrichtingen van het water kunnen er effecten optreden die bijdragen aan de verdroging.

Verstoring

De verandering van de geluidssituatie zal worden aangegeven. De gevolgen hiervan zowel voor mens als dier zullen worden aangegeven. Voor wat betreft de mens is

vooral de verandering van de geluidssituatie in de dorpen van belang. Een verbetering van die situatie draagt bij aan de kwaliteit van het woon- en leefmilieu voor mens en dier.

Voor de (avi)fauna zal vooral aandacht worden gegeven aan de verandering in het landelijk gebied omdat door de verstoring de kwaliteit van de leefarealen wordt aangetast. Ook vanuit het oogpunt van recreatie en wonen in het landelijk gebied zal worden gekeken naar verstoring.

Het landschap kan eveneens visueel-ruimtelijk worden "verstoord" door een nieuwe weg. Het beeld en de beleving rond de weglocatie veranderd. Die verandering zal worden aangegeven.

Versnippering

Een nieuwe weg kan versnipperend werken. Enerzijds worden de (leef)arealen verkleind. Anderzijds heeft een weg een barrièrewerking. Die werking is te ontlenen aan de locatie en uitvoering van de weg enerzijds en het gebruik van die weg anderzijds. Versnippering kan gevolgen hebben voor het gebruik van het gebied: denk hierbij aan de gevolgen voor natuur (o.a. ecologische structuren) en landschapspatronen, maar ook aan de gevolgen voor wonen (leefbaarheid).

Nieuwe infrastructuur kan ook een positief effect hebben voor mens en dier. Andere wegen kunnen worden ontlast, waardoor de barrièrewerking van die wegen vermindert. Ook kunnen accenten in het landschap aangebracht worden daar waar het tracé oude structuren doorkruist. Er wordt dus gezocht naar een manier waarop de weg zo min mogelijk het gebied versnipperd en zo goed mogelijk in het landschap wordt ingepast.

4.3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUGEVOLGEN

De keuze voor en de diepgang van de beschrijving van de milieugevolgen wordt bepaald op basis van het te nemen besluit. Dit moet ook het uitgangspunt zijn van de op en vast te stellen richtlijnen.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen zal aandacht worden besteed aan:

- positieve of negatieve milieugevolgen;
- tijdelijke of permanente milieugevolgen;
- kwalitatieve of kwantitatieve weergave. Dit is afhankelijk van de aard van de milieugevolgen, de mate waarin kwantitatieve gegevens kunnen worden verkregen

en

de mate waarin voor het te nemen besluit een kwalitatieve of kwantitatieve benadering nodig is. Per milieugevolg zal dit worden nagegaan;

- de mate waarin en de wijze waarop de negatieve milieugevolgen omkeerbaar zijn;
- de mate waarin en de wijze waarop de negatieve milieugevolgen te compenseren zijn.

In de volgende matrix is de beleidsrelevantie van de verschillende milieu-thema's weergegeven. Met behulp van een "grijstint" zijn de combinaties aangegeven waarvan de beleidsrelevantie groot is en waarop het MER zich met name zal toespitsen.

thema	Lokaal	regionaal	Boven-regionaal
Verzuring			
Verspreiding			
Vernietiging			
Verdroging			
Verstoring			
Versnippering			

4.4 BEOORDELING VAN DE MILIEUGEVOLGEN

Per alternatief worden de milieugevolgen beoordeeld naar:

- de aard en de omvang van die milieugevolgen;
- de mate waarin de milieugevolgen al dan niet bijdragen aan het ruimte- en milieubeleid, voor zover dat relevant is voor de gebieden die in het kader van de te beschrijven milieugevolgen in beschouwing worden genomen.

Uit deze twee beoordelingscriteria zal de ernst van de milieugevolgen worden aangegeven.



*landschap
ter hoogte van Beetgum*

5. PROCEDURE EN BESLUITEN

5.1 ALGEMEEN

De m.e.r.-procedure wordt gelijktijdig met de procedure tot vaststelling van een tracé doorlopen.

Voor de m.e.r. treedt namens Provinciale Staten het College van Gedeputeerde Staten op als initiatiefnemer. Provinciale Staten treden op als bevoegd gezag.

In de totstandkoming van deze gecombineerde MER / tracéstudie zijn de volgende fasen te herkennen:

1. het beleidsvoornemen;
2. de projectnota;
3. het principebesluit;
4. de tracévaststelling.

Afbeelding 3 geeft een overzicht en een voorlopige tijdsplanning van deze gecombineerde procedure.

5.2 HET BELEIDSVOORNEMEN

De procedure begint met het bekendmaken van het beleidsvoornemen in deze startnotitie. De startnotitie is tevens de formele start van de m.e.r.-procedure. De gemeenten en waterschappen die bij de procedure betrokken zijn, krijgen schriftelijk bericht van het beleidsvoornemen.

In paragraaf 1.4 is al aangegeven op welke wijze de inspraak verder is georganiseerd. Op basis van de startnotitie, de ingekomen reacties en de adviezen van de Cmer en de WA worden door het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van het MER vastgesteld.

Indien de inspraak aanleiding geeft nog andere dan de voorgestelde alternatieven op te nemen, dan worden deze in de richtlijnen vermeld.

5.3 DE PROJECTNOTA

In de projectnota worden de tracéstudie en het MER gecombineerd. In zowel de tracéstudie als het MER worden de gevolgen beschreven van de alternatieven, het nulalternatief, het MMA en het uiteindelijke voorkeurstracé. Op deze wijze kan het op te stellen MER optimaal meewegen in de uiteindelijke tracékeuze. De projectnota wordt opgesteld door de initiatiefnemer.

De mogelijke tracés worden in de projectnota weergegeven op schaal 1:10.000. Van de beschreven tracés worden kostenramingen gegeven. Gedurende het opstellen van de projectnota is breed overleg met betrokken gemeenten en eventueel waterschappen nodig. Daarnaast zullen verschillende belangengroepen in een klankbordgroep worden opgenomen.

5.4 HET PRINCIPEBESLUIT

Op basis van de projectnota stelt het College van Gedeputeerde Staten van Fryslân het reconstructieplan voor de Noordwesttangent Leeuwarden vast. Het gekozen tracé wordt weergegeven op schaal 1:2500, zodat alle betrokkenen weten waar het gekozen tracé komt te liggen. Dit principe-besluit en de projectnota, waar het MER onderdeel van uitmaakt, worden vervolgens aan Provinciale Staten van Fryslân toegestuurd. Zij toetst of het MER juist en volledig is en brengen vervolgens de projectnota in de inspraak.

5.5 TRACÉVASTSTELLING

Het principe-besluit en de projectnota worden gedurende drie maanden voor iedere betrokkene ter inzage gelegd. In deze periode zullen één of meer hoorzittingen gehouden worden. Daarnaast brengen de Cmer en de WA aan het eind van deze periode advies uit over het MER. De Cmer krijgt iets meer tijd, om de inspraakreacties in haar advies te betrekken.

De ingekomen reacties en de verslagen van de hoorzittingen worden verwerkt in een reactienota. Op basis van de projectnota en de reactienota neemt het provinciale bestuur een definitief besluit: de tracévaststelling. Met dit besluit is de volledige procedure doorlopen.

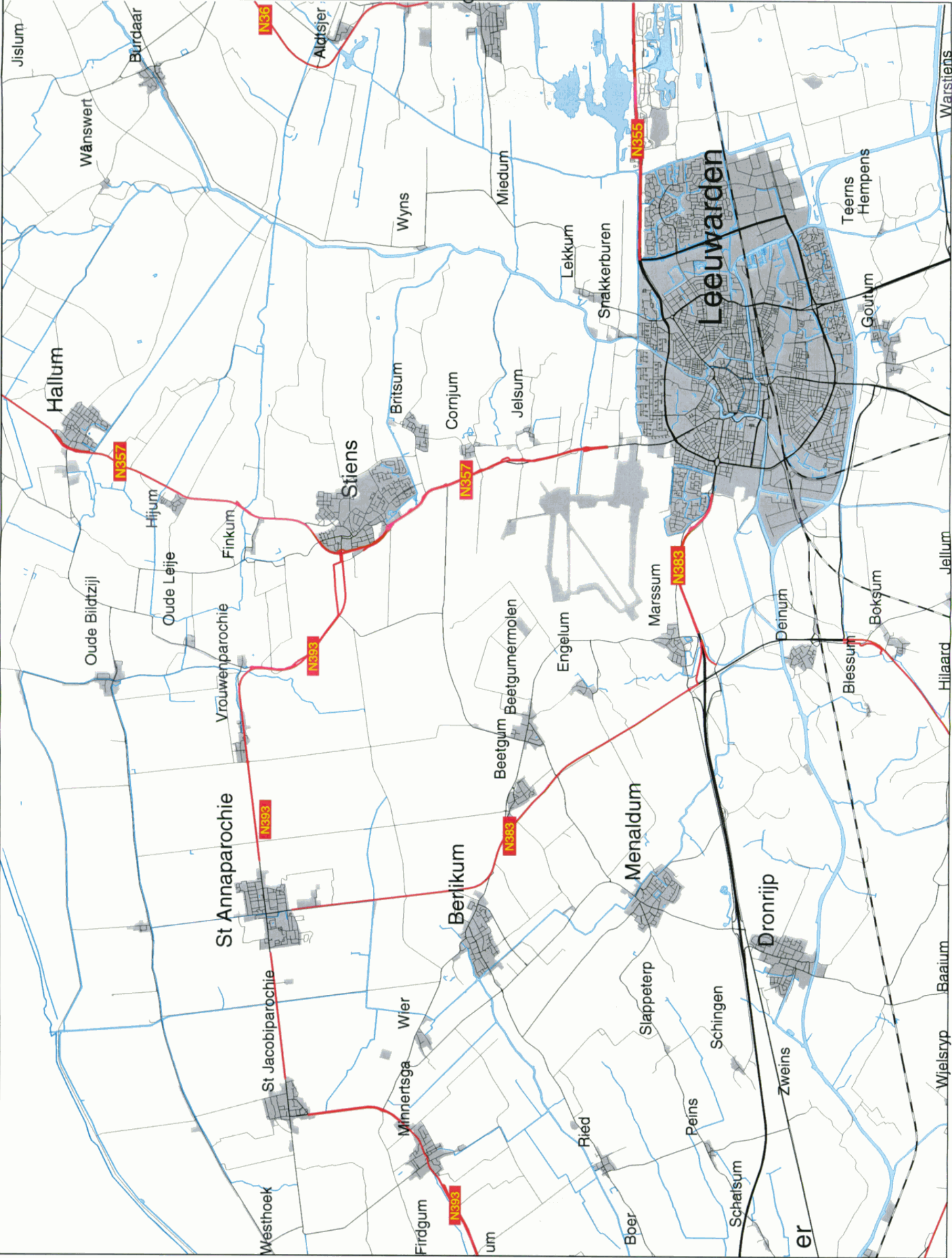
Een eventueel besluit zal opgenomen moeten worden in het streekplan en in de verschillende bestemmingsplannen alvorens tot aanleg kan worden overgegaan. De rechtsbescherming voor burgers en belangenverenigingen is geregeld in deze plannen. Ook zal de financiering van de plannen nog geregeld moeten worden.



*De Bildtdijk
tussen Beetgumermolen
en Stiens*

Lijst met afkortingen

MER	Milieu-Effect-Rapport
m.e.r.	milieueffectrapportage
PVVP	provinciaal verkeer en vervoer plan
Cmer	Commissie voor de milieueffectrapportage
WA	Wettelijke Adviseurs
LNV	Landbouw, Natuur en Visserij
MMA	meest milieuvriendelijke alternatief

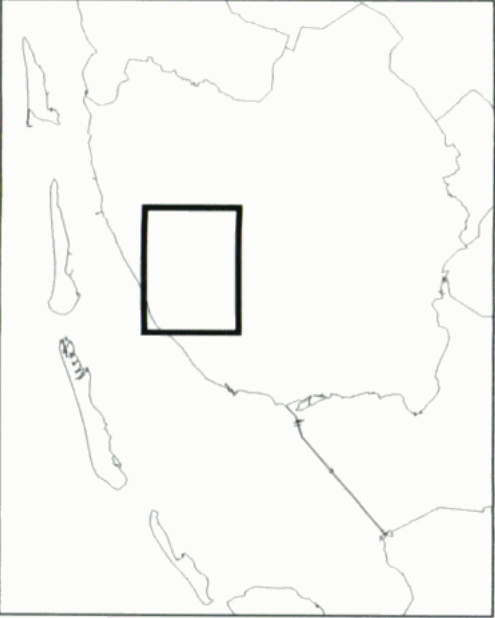


Legenda

bron: Cluster Informatievoorziening
Bureau Verkeer en Vervoer

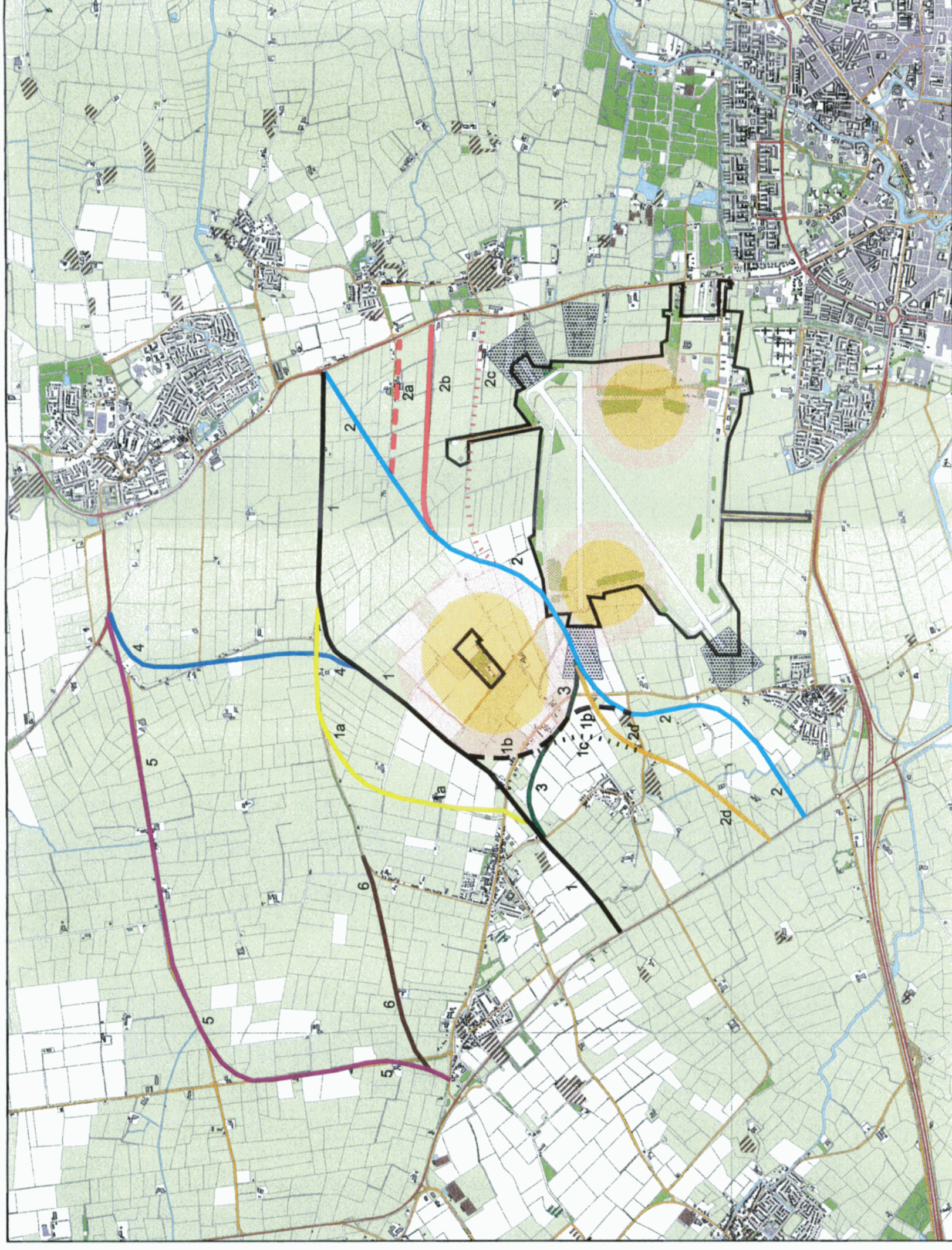
13 april 2000

0 1 2 km



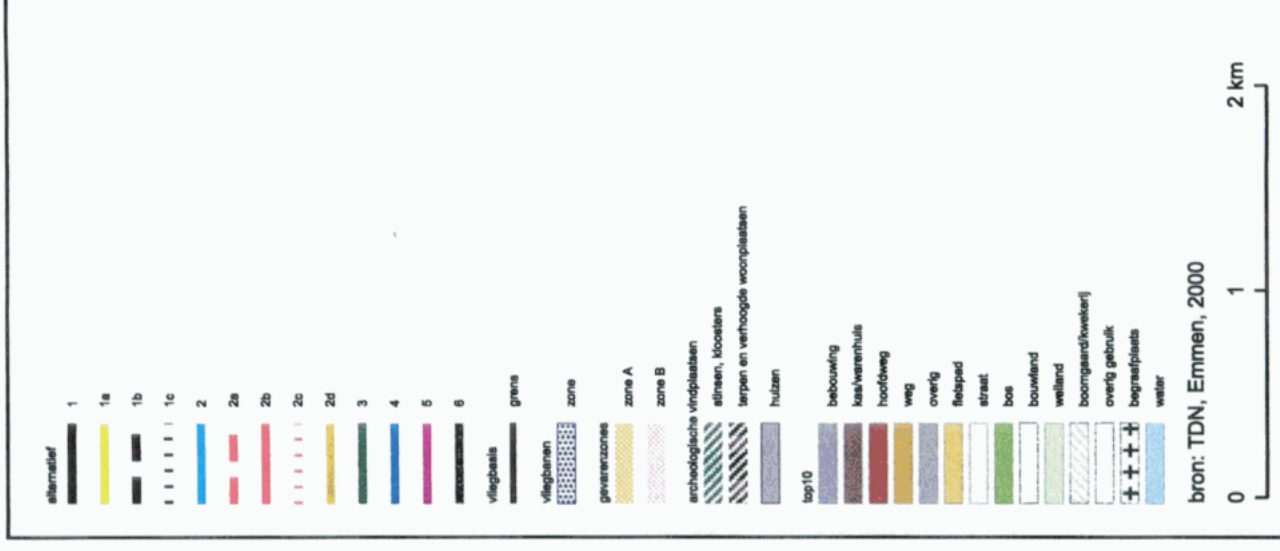
Afbeelding 2: Alternatieven Noordwesttangent Leeuwarden

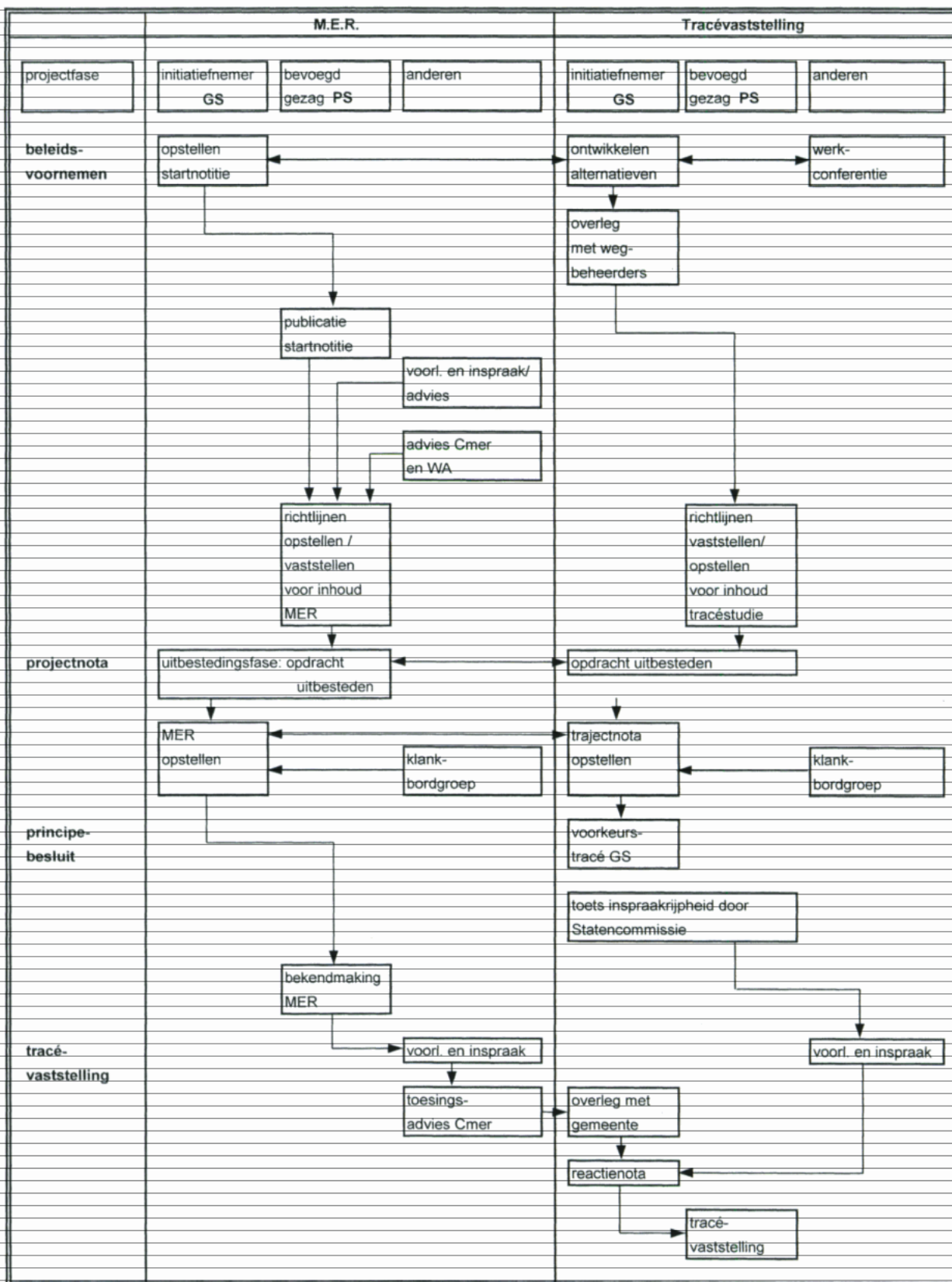
Noordwesttangent Leeuwarden



10 april 2000 9:35:17 d:\arcview projecten\terrein_t.apr; Noordwesttangent

Bestanden zijn aan gebruiksrestricties onderhevig





Afbeelding 3: **Tracévastellings / m.e.r.-procedure Noordwesttangent Leeuwarden**