

Provincie Fryslân

Projectnota/MER

Noordwesttangent Leeuwarden

Samenvatting

Provincie Fryslân

Projectnota/MER

Noordwesttangent Leeuwarden

Samenvatting

Datum	9 december 2002
Kenmerk	FLD026/Kih/0901
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Fryslân
Titel rapport	Projectnota/MER Noordwesttangent Leeuwarden Samenvatting
Kenmerk	FLD026/Kih/0901
Datum publicatie	9 december 2002
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren Y. Visser (projectleider), S. Hoitinga, S.M. Vrieswijk, F. Steegstra en S. Hoekstra
Projectteam gemeenten	de heren J. Ridder (Leeuwarden), R. Meenderink (het Bildt), H. Mulder (Menaldumadeel), H. Siegersma (Leeuwarderadeel) en J. Tigchelaar (Ferwerderadiel)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.J. Kingma (projectleider), T.S. de Boer, A. Durand, R.J. van den Hof, S.J. Korver, J.V. Munsterman, E. Pieterman, G.J. van Tilburg, J. Wilgenburg en mevrouw S.M. Couperus
Projectteam Tauw	de heren N. Jeurink (projectleider), H. Gels, R. Prinsen en de dames A. van der Berg, C. Hoogland en M. Verspui
Projectomschrijving	De provincie Fryslân heeft het initiatief genomen om de Noordwesttangent Leeuwarden te realiseren. Directe aanleiding hiervoor zijn de huidige verkeersproblemen rondom Leeuwarden en de slechte bereikbaarheid van Noord-Fryslân vanaf het landelijk wegennet. Bij 'niets doen' is de problematiek in 2015 zo omvangrijk, dat sprake is van een onacceptabele verkeerssituatie. Om het tij te keren, zijn (verkeerskundige) maatregelen onvermijdelijk. Alvorens wordt besloten waar en hoe de Noordwesttangent wordt gerealiseerd, wil de provincie weten welke alternatieven kansrijk zijn en wat het effect hiervan is. Daartoe wordt een zogenoemde tracé-/m.e.r.-studie doorlopen.
Trefwoorden	projectnota/MER, Leeuwarden, Stiens, Marssum, N357, N383, St. Annaparochie, Beetgum, Beetgumermolen, Engelum

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Probleemanalyse	3
2.1	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	3
2.2	Bodem en water	3
2.3	Levende natuur	4
2.4	Verkeer en vervoer	4
2.5	Woon- en leefmilieu	5
3	Selectie en inkadering	6
3.1	Selectie en inkadering alternatieven	6
3.2	Selectie en inkadering aspecten	7
4	Effectbeschrijving	8
4.1	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	8
4.2	Bodem en water	8
4.3	Levende natuur	8
4.4	Verkeer en vervoer	9
4.5	Woon- en leefmilieu	9
4.6	Landbouw	9
4.7	Kosten	10

1 Inleiding

De provincie Fryslân heeft het initiatief genomen om de Noordwesttangent te realiseren, met als doel Noord- en Noordwest-Fryslân goed te ontsluiten op het hoofdwegenet. In de huidige situatie moet het verkeer gebruikmaken van het stedelijke wegennet, wat leidt tot congestie met als gevolg vertraging voor het doorgaande verkeer.

De Noordwesttangent vormt een nieuwe verbinding tussen de N383 en de N357 buiten de bebouwde kom van Leeuwarden. Realisatie van deze weg betekent dat het bestaande landschap wordt gewijzigd. Om te voorkomen dat het milieubelang onvoldoende wordt meegenomen in de tracéstudie, heeft de provincie besloten om op vrijwillige basis een m.e.r.-studie te doorlopen. Met het verschijnen van de Startnotitie [1] in mei 2000 is deze procedure formeel gestart. In navolging op de Startnotitie zijn in november 2000 de Richtlijnen [2] vastgesteld die richtinggevend zijn voor het vervolg van de studie. Bij de studie zijn naast de provincie Fryslân de gemeenten Ferwerderadiel, het Bildt, Leeuwarden, Leeuwarderadeel en Menaldumadeel betrokken.

Als initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit, realisatie van de Noordwesttangent Leeuwarden, treedt het College van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Fryslân op. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de projectnota/MER. Het College van Gedeputeerde Staten heeft ervoor gekozen om de studie uit te laten voeren door een onafhankelijke derde, zijnde Goudappel Coffeng BV in samenwerking met Tauw bv. Besluiten inzake de projectnota/MER worden genomen door het bevoegd gezag: de Provinciale Staten van de provincie Fryslân. Het bevoegd gezag heeft de Richtlijnen voor de studie inmiddels vastgesteld en besluit te zijner tijd of de Noordwesttangent wordt aangelegd en zo ja, waar en op welke wijze.

Deelproducten

Om de leesbaarheid van de projectnota/MER te vergroten, is ervoor gekozen om niet één integraal rapport op te stellen. In zes afzonderlijke deelproducten is het studieresultaat vastgelegd. Het gaat hierbij om:

- de samenvatting, die is bedoeld om iedereen snel inzicht te geven in de hoofdpunten van de studie;
- de probleemanalyse, die de lezer inzicht geeft in de huidige en de verwachte problematiek alsmede het beleidskader waarbinnen de problematiek opgelost moet worden;
- de selectie en inkadering van alternatieven, waarin de lezer duidelijk wordt welke oplossingsrichtingen in beeld zijn geweest en waarom bepaalde denkwijzen niet verder zijn uitgewerkt;
- de effectbeschrijving, die ingaat op de verwachte effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen inclusief het meest milieuvriendelijke alternatief;
- het voorkeursalternatief nader beschouwd (de precieze impact wordt de lezer duidelijk);

- het bijlagenrapport, dat als onderbouwing van voorgaande producten fungeert en is bedoeld voor de zeer geïnteresseerde lezer c.q. de ter zake kundige.

Het voorliggend rapport betreft de samenvatting van de projectnota/MER.

2 Probleemanalyse

In dit hoofdstuk zijn de huidige en de verwachte problematiek beknopt samengevat.

2.1 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Huidige situatie

Het karakter van dit open tot zeer open agrarische landschap wordt bepaald door het gebied van de voormalige Middelzee, dat aan beide zijden wordt geflankeerd door het terpengebied. Diverse oude dijken geven aan op welke wijze de Middelzee werd ingepolderd. Voorbeelden daarvan zijn de Stienzer Hege Dyk (AD 1300), de Lange Straat en de Skrédyk (AD 1290).

Vanuit het oogpunt van archeologie is met name het terpenlandschap van grote betekenis. In het gebied tussen Beetgummolen en Marssum mag worden aangenomen dat zich in dit gebied nog meer -tot op heden onbekende- archeologische waarden in de ondergrond bevinden.

Autonome ontwikkelingen

Het beleid is erop gericht om de landbouwfunctie in het studiegebied te versterken en archeologisch waardevolle gebieden te beschermen. Deze ontwikkeling betekent dat het bestaande landschap in grote lijnen zal worden gehandhaafd.

2.2 Bodem en water

Huidige situatie

De monding van de voormalige Middelzee onderscheidt zich van het 'oude land' door de aanwezigheid van overwegend kalkrijke gronden, rechte wegen en het ontbreken van terpen. De bodem bestaat uit kalkrijke poldervaaggronden, met hoofdzakelijk lichte tot zware klei. Het gebied ten westen van de lijn Boksum - Marssum - Beetgummolen - Berlikum behoort tot het knipkleigebied en/of het oude kweldergebied met kwelderruggen en oeverwallen.

In het studiegebied liggen enkele tientallen bodemsaneringslocaties. Bij de meeste locaties is de saneringsfase reeds begonnen. Omtrent de exacte locatie, de aard en de ernst van de verontreinigingen bestaat (enige) onzekerheid.

De gemiddelde freatische grondwaterstand bedraagt circa 0,50 m -NAP en het polderpeil ligt gemiddeld op circa 0,50 à 0,75 m -NAP. Op een tweetal locaties in Leeuwarden wordt grondwater aan de bodem onttrokken ten behoeve van industriële activiteiten. Deze onttrekkingen zijn niet van invloed op de studie en blijven verder buiten beschouwing.

De kwaliteit van het oppervlaktewater -met name voor de indicator eutrofiëring- voldoet niet aan de normen. Verder blijkt dat de hoeveelheid bestrijdingsmiddelen voldoet aan de grenswaarde, terwijl de grenswaarde van zuurstof in de Berlikumervaart wordt overschreden.

Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkeling wordt bepaald door de uitvoering van het landelijke en provinciale beleid dat gericht is op een verbetering van de milieukwaliteit. Ondanks de toepassing van schone technologie zullen de concentraties van verontreinigende stoffen door accumulatie toenemen.

2.3 Levende natuur

Huidige situatie

Het studiegebied ligt niet nabij of in een speciale beschermingszone of in de ecologische Hoofdstructuur. In tabel 2.1 is de huidige waarde van flora en fauna in het studiegebied samengevat.

onderdeel van het studiegebied	waarde voor flora en vegetatie	waarde voor libellen en vlinders	waarde voor vogels	waarde voor amfibieën	waarde voor zoogdieren	waarde voor vissen
graslanden, wegbermen en perceelssloten	deels + , deels 0/+	0	+	+	0	0
kanalen	niet bekend	0	+	+	+	0
0 geen bijzondere waarde + enige waarde	++ hoge waarde					

Tabel 2.1: Samenvatting van de huidige waarde van flora en fauna in het studiegebied

Autonome ontwikkelingen

De provincie werkt voor het kleigebied (onder andere de voormalige Middelzee) voorstellen uit om het weidevogelbeheer te verbeteren. Verder zal de natuurontwikkeling in beperkte mate op natte en zilte graslanden binnendijs plaatsvinden.

2.4 Verkeer en vervoer

Huidige situatie

In de huidige situatie is Noord-Fryslân slecht bereikbaar. Dit gebied is niet direct aangesloten op de regionale dan wel landelijke hoofdwegenstructuur. Het verkeer moet gebruikmaken van de stedelijke hoofdroutes door Leeuwarden, alwaar de doorstroming steeds vaker stagneert. Dit is een ongewenste situatie, te meer omdat het gemotoriseerd verkeer op zoek gaat naar sluiproutes door het landelijk gebied buiten de stad, hetgeen leidt tot leefbaarheidsproblemen (ongevallen, geluidshinder etc.). Op de N357 zelf zorgt de hoge verkeersdruk voor oversteekproblemen.

Autonome ontwikkelingen

Voor 2015 wordt de zogenoemde Haak om Leeuwarden aangelegd. De Haak ontlast het stedelijke hoofdwegennet van Leeuwarden, de Haak heeft echter nauwelijks betekenis voor het verkeer van en naar Stiens en verder. Dit verkeer moet nog altijd gebruikmaken van de stadsrondweg Leeuwarden. Dit betekent dat de verkeersdruk op de N357 en het onderliggend wegennet de komende jaren blijft groeien. Het gevolg hiervan is dat bij ongewijzigd beleid de bereikbaarheid verder verslechtert, de verkeersveiligheid verder onder druk komt te staan, de geluidshinder toeneemt, de luchtkwaliteit afneemt en de oversteekbaarheid van wegen verslechtert.

2.5 Woon- en leefmilieu

Huidige situatie

Naast de verkeersleefbaarheid zijn ook de sociale veiligheid, de barrièrewerking, de visuele hinder en trillingshinder bepalend voor het woon- en leefklimaat. In de huidige situatie is dit klimaat redelijk tot goed.

De N357 kent alleen gelijkvloerse oversteekpunten, waardoor geen sprake is van sociale onveiligheid voor het langzaam verkeer. Ook worden er langs de N357 geen woon- en leefgebieden doorsneden waardoor de weg als barrière wordt ervaren. Wel treedt lokaal -ter hoogte van Jelsum- beperkt visuele hinder op door rijen wachtende auto's als gevolg van een stagnerende verkeersdoorstroming. Ten slotte is er geen aanleiding om te veronderstellen dat omwonenden trillingshinder ervaren.

Autonome ontwikkelingen

De groei van de verkeersdruk op de N357 heeft geen gevolgen voor de sociale veiligheid, de barrièrewerking en de trillingshinder. Daarentegen nemen de visuele hinder en de stankoverlast beperkt toe. Per saldo blijft de kwaliteit van het woon- en leefmilieu van een acceptabel niveau.

2.6 Landbouw

Huidige situatie

In het gebied ten noorden van Leeuwarden zijn met name akkerbouw en veeteeltbedrijven gevestigd. De veeteelt heeft de grootste bedrijfsomvang, zowel qua aantal bedrijven als in economische betekenis. De ruilverkaveling in 1993 heeft de bedrijfsvoering verder geoptimaliseerd.

Autonome ontwikkeling

Grote ruimtelijke ontwikkelingen die aanspraak maken op de gronden die nu nog voor de landbouw worden gebruikt, worden niet verwacht.

3 Selectie en inkadering

Op basis van de resultaten uit de probleemanalyse zijn de alternatieven en de beoordelingsaspecten nader bestudeerd. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevantie van de onderscheiden alternatieven en aspecten, waarbij beargumenteerd wordt waarom bepaalde alternatieven en aspecten buiten de scope van de studie blijven.

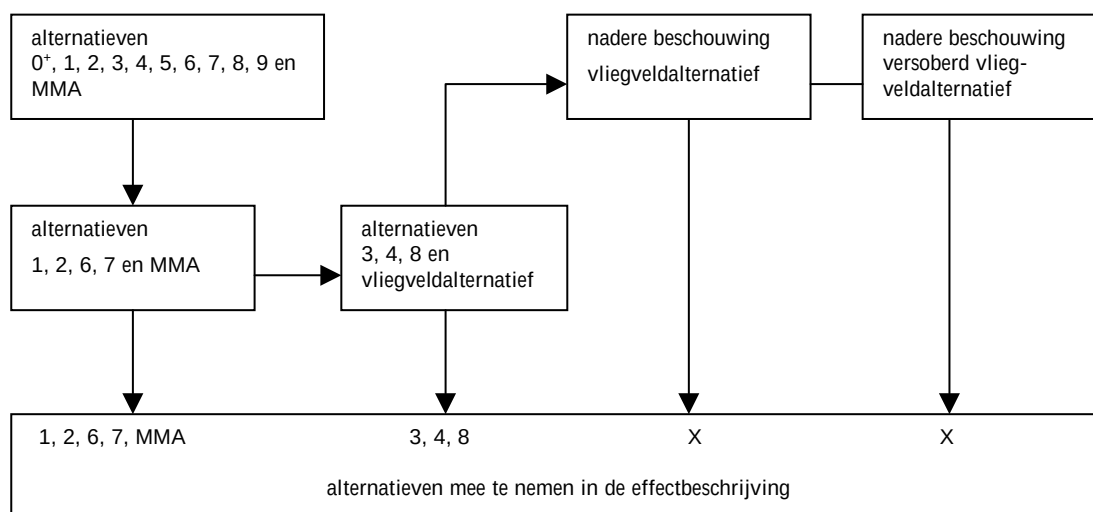
3.1 Selectie en inkadering alternatieven

Het nulplusalternatief en de negen tracéalternatieven (zie figuur 3.1) zijn aan de hand van verschillende relevante milieuaspecten nader beschouwd. Uit deze eerste globale verdiepingsslag is een selectie van vijf alternatieven naar voren gekomen (alternatief 1, 2, 6, 7 en MMA). Deze geselecteerde alternatieven hebben meer potentie dan de andere en dienen te worden meegenomen in de meer diepgaande effectbeschrijving.

Voor een gelijkwaardige vergelijking van de consequenties voor de vier dorpen Beetgum, Beetgumermolen, Engelum en Marssum zijn ook de alternatieven 3, 4 en 8 geselecteerd. Deze keuze is voortgekomen uit het open planproces dat de provincie in deze studie hanteert.

Het open planproces heeft ook geleid tot een extra alternatief: het zogenaamde zuidalternatief of vliegveldalternatief. Uit een nadere beschouwing bleek dat dit alternatief geen kansen bood als toekomstige Noordwesttangent.

Dit heeft ertoe geleid dat de alternatieven 1, 2, 4, 6, 7, 8 en het MMA verder worden uitgewerkt in de effectbeschrijving (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Schematische weergave proces afbakening alternatieven

3.2 Selectie en inkadering aspecten

In de beschrijving van de huidige en de autonome situatie is een onderscheid gemaakt in de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie; bodem en water; levende natuur; verkeer en vervoer; woon- en leefmilieu. Onderzocht is of alle aspecten relevant zijn.

Het blijkt dat niet alle aspecten discriminerend zijn voor de uit te werken alternatieven. Dit geldt voor de deelaspecten luchtverontreiniging en stankoverlast. De luchtverontreiniging en de stankoverlast zal bij de alternatieven in dezelfde mate optreden als in de autonome situatie. Er is dus geen meerwaarde om ze verder mee te nemen in het MER.

4 Effectbeschrijving

In dit hoofdstuk zijn de verwachte effecten voor zowel de tracéalternatieven als het MMA beknopt samengevat. Met behulp van de resultaten van de beoordeling van de tracéalternatieven is het MMA opgesteld, waarbij per deelgebied (noord, midden en zuid) de tracédelen met de minst negatieve aspecten zijn geselecteerd.

4.1 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In alle alternatieven is sprake van een aantasting van het landschapsbeeld en de landschapsstructuur, alternatief 8 en het MMA tasten dit echter het minst aan.

In de alternatieven 7, 8 en MMA is sprake van een beperkte aantasting van cultuurhistorische waarden. De genoemde tracés doorkruisen het perceel 'Finne van Stiens'. De schade blijft echter beperkt omdat de N357 het perceel reeds ruimtelijk scheidt van het dorp en de N393 het noordelijk deel van het perceel doorsnijdt.

Voor archeologie scoort alternatief 4 neutraal. Dit tracé vier doorsnijdt als enige het archeologisch interessante gebied tussen Beetgumermolen en Marssum niet.

Uit de integrale beschouwing van de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie kan geconcludeerd worden dat alternatief 8 en het MMA de structuren in het landschap en de cultuurhistorische waarden die daar onlosmakelijk mee zijn verbonden, het minst aantasten en zelfs lokaal versterken.

4.2 Bodem en water

De onderscheiden alternatieven zijn voor dit aspect nauwelijks verschillend. In alle alternatieven is sprake van een aantasting van bodem- en waterkwaliteiten in vergelijkbare omvang.

4.3 Levende natuur

Bij geen van de alternatieven zijn waardevolle biotopen aangetroffen. Andere belangrijke bevindingen zijn:

- de effecten op het biotoopverlies voor fauna zijn in alle alternatieven gelijk;
- het optreden van kwaliteitsverlies door geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer wordt in alle alternatieven gelijk gewaardeerd;
- de verstoring van landschapsecologische relaties treedt in alle alternatieven in gelijke mate op.

4.4 Verkeer en vervoer

De resultaten voor het aspect verkeer en vervoer geven aan dat de alternatieven 6, 7 en 8 het meeste verkeer uit Noord-Fryslân afwikkelen. Bij deze alternatieven is geen sprake van sluipverkeer in noord-zuidrichting op het onderliggend wegennet. Wel is er sprake van gebiedseigen verkeer in oost-westrichting. Daarnaast is de noordelijke aansluiting bij Stiens veel eenvoudiger te realiseren en dientengevolge veel goedkoper. Alternatief 3 en 8 zorgen voor de meeste bundeling van verkeer op de Noordwesttangent, als gevolg van de centrale ligging van de aansluiting tussen Beetgumermolen en Dijksterhuizen.

Bij alle tracéalternatieven ontstaat de mogelijkheid om de routing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan te passen, waardoor de externe veiligheid verbetert. Ook de oversteekbaarheid van relevante wegen is bij alle beschouwde alternatieven gewaarborgd.

Nadeel van de beschouwde alternatieven is dat de geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer, toeneemt. Alternatief 8 en het MMA leiden echter tot de minste toename van hinder.

4.5 Woon- en leefmilieu

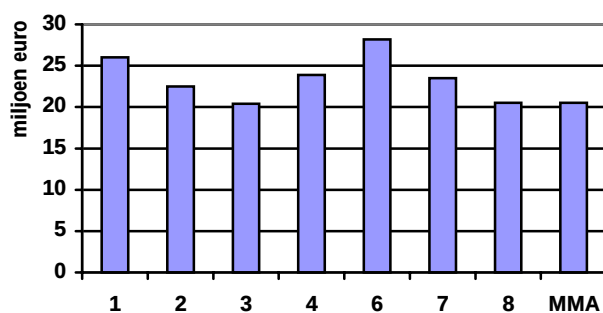
Voor alle tracéalternatieven geldt dat het woon- en leefmilieu erop achteruit gaat, de mate waarin verschilt per alternatief. De achteruitgang wordt met name veroorzaakt door negatieve scores op de items barrièrewerking, visuele hinder, trillingshinder en gedwongen vertrek. In de alternatieven 8 en MMA wordt de kwaliteit van het woon- en leefmilieu het minst aangetast.

4.6 Landbouw

Realisatie van de Noordwesttangent betekent dat de agrarische bedrijfsvoering wordt aangetast. Bij alternatief 8 en het MMA leidt dit tot de minste perceel doorsnijding.

4.7 Kosten

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de Noordwesttangent lopen uiteen van ruim 20 tot 28 miljoen euro.



Figuur 4.2: Kostenraming Noordwesttangent