

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

# Trajectnota/MER

## N31 Zurich-Harlingen

Het onderzoek in het kort



# 1 De problemen van N31 tussen Zurich - Harlingen ...

Een zorgenkind, zo zou je de N31 tussen de Zurich en Harlingen kunnen noemen. Zoveel verkeersslachtoffers, dat wens je niemand toe. Om over de slachtoffers zelf en hun naasten nog maar te zwijgen. Het voorkomen van slachtoffers is méér dan een wenselijke situatie. Het is een vereiste. Maar de hoognodige aanpak van de weg schept ook andere verplichtingen. Namelijk rekening houden met de belangen en gevoelens van anderen.

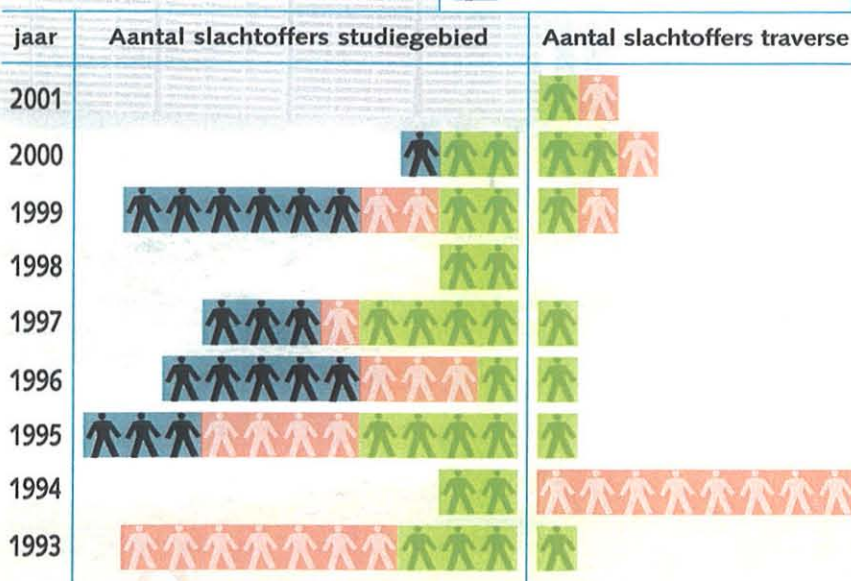


## Onveilige weg

De N31 tussen Zurich en Harlingen is onveilig. Er vallen veel verkeersslachtoffers; in negen jaar tijd 18 doden en 37 gewonden. Het risico om slachtoffer te

worden op dit weggedeelte is in vergelijking met andere rijksautowegen twee keer zo groot. Dat roept om veiligheidsmaatregelen. Dat concludeerde de minister van Verkeer & Waterstaat

(V&W) in 2000 toen zij het geld beschikbaar stelde voor een structurele oplossing. Tot die tijd was dit project namelijk nog niet ingepland in de Rijksbegroting; het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).



## Samenwerking

De provincie Fryslân, de gemeenten Harlingen en Wûnseradiel en Rijkswaterstaat waren van mening dat er iets moest gebeuren. Een ongeval in 1999 waarbij 5 doden vielen, voerde de druk hiertoe verder op. De partijen sloegen de handen ineen om gezamenlijk de veiligheid op de N31 tussen Zurich en Harlingen te verbeteren. Er werd een werkgroep in het leven geroepen met daarin ook de politie. Iedere partij levert vanuit de eigen

expertise een bijdrage. Belangrijkste doel is het zo snel mogelijk structureel wegnemen van de verkeersonveiligheid en te zorgen dat de meest voorkomende ongevallen zich niet meer kunnen voordoen.

### Wettelijke procedure van start

Dankzij de resultaten van de samenwerking en het geld van het ministerie van V&W kwam in 2001 het startsein

voor een wettelijke Tracé/m.e.r. procedure. Bovendien is als tussentijdse maatregel een compleet inhaalverbod ingesteld met een maximum snelheid van 80 km/uur met opnieuw extra politietoezicht. Als eerste stap in de procedure is de Startnotitie verschenen. Met deze Trajectnota/Mer die meer zicht geeft op de mogelijke oplossingen en hun effecten zijn we weer een stap verder.

### Uitzonderlijk project

Het gaat hier om een uniek project, want in de meeste gevallen worden dergelijke studies gestart om een fileprobleem op te lossen. Maar op de N31 tussen Zurich en Harlingen spelen files geen rol, zo blijkt ook uit de studie. Het gaat hier uitsluitend om de verkeersveiligheid en niet om de verkeersintensiteit.



## 2 ... en de mogelijke oplossingen (zie ook uitklapvel met de vijf alternatieven)

*Er moet een einde komen aan de onveiligheid op het stukje rijksweg van 9 kilometer tussen Zurich en Harlingen. Daarover is iedereen het eens. Maar er zijn altijd meerdere wegen naar Rome. En de beste oplossing voor de veiligheid hoeft niet het beste te zijn voor het milieu, of de economie of kan nare gevolgen hebben voor sommige mensen die er wonen. De beste oplossing is er dus een die het veiligheidsknelpunt blijvend oplost en daarbij rekening houdt met de andere aspecten.*

In deze studie is gekeken naar verschillende mogelijke oplossingen. De oplossingen zijn allemaal onderzocht op aspecten als verkeersveiligheid, milieu, economie en de gevolgen voor omwonenden. Daarnaast is gekeken naar de kosten van elke oplossing. In de uitklapbare kaft van de omslag staat een overzicht van de onderzochte alternatieven. Daarbij zijn de oplossingen steeds vergeleken met het 0-alternatief, de situatie zonder extra maatregelen.

### Aanpak alleen zuidelijk van Harlingen

Alleen het zuidelijke deel van de rijksweg wordt aangepakt, het deel door Harlingen niet. De meest ernstige (dodelijke) ongevallen hebben zich immers voorgedaan op dat weggedeelte. Het onderzoek laat zien dat het mogelijk is de zogenaamde traverse om te bouwen tot een 2x2 autoweg, voor het geval er in de toekomst alsnog wordt besloten tot ombouw van de traverse. Maar voorlopig blijft de

traverse in Harlingen zoals het nu is. Verder is onderzocht of de ombouw van het zuidelijke deel invloed heeft op de verkeersveiligheid op de traverse. Dit lijkt niet het geval. Wel moet er voor de weggebruiker een duidelijk onderscheid zijn tussen het wegbeeld van de traverse en dat van het vernieuwde deel van de N31. Hiermee wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp rekening gehouden.



## Minder ongelukken; veiliger verkeer

De 2x1 autoweg en de 2x2 autoweg zijn in grote lijnen even veilig. Deze alternatieven voldoen aan de gestelde doelstelling om de weg veiliger te maken.

Door het scheiden van de rijrichtingen en het opheffen van de gelijkvloerse kruisingen en oversteken worden botsingen voorkomen en kunnen de meest voorkomende ongevallen zich niet meer voordoen.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) geeft een iets lichtere daling van het aantal slachtoffers.

| Alternatief                               | Daling van het aantal slachtoffers |
|-------------------------------------------|------------------------------------|
| Nul-alternatief                           | 0-10 %                             |
| Nulplus-alternatief                       | 5-25 %                             |
| 2x1 autoweg met vluchtstrook              | 70-95 %                            |
| 2x2 autoweg zonder vluchtstrook           | 70-95 %                            |
| Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) | 55-80 %                            |

Bij het MMA is er een grotere kans op schade en obstakelvrees vanwege de barrier en het smallere wegprofiel. Daarnaast is het bij dit alternatief zodat de weg bij (onderhouds-) werkzaamheden een aantal keren per jaar moet worden afgesloten vanwege ARBO eisen. Bij onderhoud rijdt het

verkeer over minder veilige provinciale en gemeentelijke wegen.

Het nul-alternatief en het nulplus-alternatief zijn geen afdoende oplossingen, omdat de kans op frontale botsingen en andere fatale ongevallen zich kunnen blijven voordoen.

### 3 De alternatieven en de gevolgen voor de bereikbaarheid

*Een lege, ruime autoweg waar je kunt opschieten. Dat is het beeld van de autoreclame dat weggebruikers zal aanspreken. Zoals de ondernemer die vlot wil kunnen doorrijden. En de vrachtwagenchauffeurs die hun vracht snel willen afleveren. Dat moet veilig gebeuren. Jazeker, maar er speelt ook zoiets als het economisch belang.*

Wat betekenen de verschillende alternatieven voor de doorstroming en de economische bereikbaarheid? Wegen zijn immers ook verbindingen tussen economische kernzones met bedrijventerreinen. Ook dat werd onderzocht in deze Trajectnota/MER. Per alternatief is bekeken hoe het verkeer in de toekomst kan doorstromen. Verder zijn de effecten op de economische situatie in de regio in kaart gebracht en is berekend wat de kosten zijn per alternatief.

#### Doorstroming goed bij alle alternatieven

Uitgangspunt voor de te kiezen oplossing is dat er óók in de toekomst een vlotte doorstroming is. Op dit moment rijden er ongeveer 10.000 auto's en vrachtauto's per etmaal op de N31 tussen Zurich en Harlingen. In de prognose voor 2020 zijn dat er rond de 17.500. Het onderzoek laat zien dat alle alternatieven voldoen aan de randvoorwaarde van een vlotte,

goede doorstroming in het planjaar 2020. Een 2x2 autoweg is toekomstvaster, omdat het de groei van het verkeer na 2020 beter kan opvangen.

Bij het nul-alternatief, het nulplus-alternatief en het MMA ontstaan bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden meer problemen voor de doorstroming dan bij de andere alternatieven: de weg moet worden afgesloten en het verkeer moet uitwijken naar de omliggende wegen. Op een 2x1 en een 2x2 autoweg is voor het verkeer in dit geval nog een vluchtstrook dan wel een rijstrook beschikbaar. Het verkeer kan blijven rijden of gezamenlijk gebruik maken van een enkele rijbaan.





### Verschuiving in routekeuze niet aangetoond

In het onderzoek kan niet worden aangetoond of een capaciteitsuitbreiding, zoals bij het 2x2 alternatief, gaat zorgen voor een verschuiving in de routekeuze van de route A7 via Sneek en de N359 via Bolsward naar dit deel van de N31. De route langs de N31 kan namelijk aantrekkelijker worden door de ombouw van de Wâldwei, de eventuele aanleg van de Haak om Leeuwarden en de ombouw van dit gedeelte van rijksweg 31.

### Verbetering bereikbaarheid bij een 2x2 vooral gevoelsmatig

Er treden volgens het onderzoek geen grote verschillen op in economische effecten, als het zuidelijke deel van de N31 zou worden verbeterd. In vergelijking met de andere alternatieven

leidt het 2x2 alternatief tot een kortere reistijd van minder dan een halve minuut. Dit komt omdat in dit alternatief de mogelijkheid tot inhalen bestaat.

Wel heeft met name een 2x2 autoweg een ander gunstig effect: in de beleving van de weggebruiker worden de Westergozone en Harlingen als haven-

stad gevoelsmatig beter bereikbaar.

Dat komt doordat een 2x2 autoweg wordt ervaren als een snelle, doorgaande verbinding. Dat maakt de bedrijventerreinen in de Westergozone aantrekkelijker als vestigingsplaats. Dat deze effecten gering zijn, heeft te maken met de lengte van het te verbeteren weggedeelte en een aantal regiospecifieke factoren.

### Kosten

In onderstaande tabel staat per alternatief wat de alternatieven kosten.

| Alternatief         | Kosten         |
|---------------------|----------------|
| Nul-alternatief     | 0              |
| Nulplus-alternatief | 0              |
| 2x1 alternatief     | € 26 – € 36mln |
| 2x2 alternatief     | € 27 – € 38mln |
| MMA                 | € 19 – € 27mln |

## 4 De alternatieven en de gevolgen voor de omwonenden

*De vrachtwagenchauffeur draait zijn combinatie de smalle weg op, die voert door het vlakke land richting Zurich. Bij Zurich staat hij voor de kruising naar de N31, op weg naar Amsterdam. De wind blaast over de Waddenzeedijk. In de lucht boven hem scheren meeuwen richting Zuricheroordpolder; een grutto duikt over de dijk richting Wad. De chauffeur ziet in de verte een boer op zijn trekker de oversteek bij 't Strand oversteken. Gevaarlijke situatie, schiet het door zijn hoofd. Maar als inwoner van het gebied vraagt hij zich ook meteen af hoe het wordt, als straks de weg veiliger is gemaakt. Want wat zijn de gevolgen voor ons, als betrokken inwoners?*



### Woont u in Zurich, Ald Mar of omgeving?

### Dan heeft de aanpak van de weg gevolgen voor u

Om de veiligheid op de N31 te vergroten, verdwijnen de oversteeken bij 't Strand en Dijksterburen. De kruising bij Zurich wordt ook verwijderd. Dit geldt voor alle ombouwalternatieven (2x1, 2x2 en MMA). Het kan betekenen dat u moet omrijden, afhankelijk van waar u woont. Sommige huizen, bedrijven en percelen worden minder goed bereikbaar.

De circa 45 woningen en bedrijven aan de oostkant van de N31 bij het dorp Zurich zijn straks niet meer recht-

streeks bereikbaar via de oversteek. De huidige tunnel bij Zurich en het viaduct bij de Kimswerderlaan zijn de enige mogelijkheden om te voet, met de fiets of per auto de rijksweg over te steken. Voor vrachtauto's en landbouwvoertuigen is de tunnel niet hoog genoeg. Zij kunnen alleen gebruik maken van de Kimswerderlaan of de aansluiting bij Witmarsum op de A7. Door het weghalen van de oversteek bij Zurich kunnen de bewoners zich meer van hun omgeving geïsoleerd voelen.

Als alternatief voor het volledig afsluiten van de kruising is het mogelijk de huidige verbinding tussen het dorp Zurich

en 'achterland' te behouden door een nieuwe onderdoorgang of een nieuw viaduct ten zuiden van Zurich aan te leggen. Op basis van de Trajectnota/MER, de inspraakreacties van omwonenden en de adviezen van mede-overheden beslissen de ministers of dit alternatief voor Zurich in de Ontwerp Tracébesluitfase (OTB) wel of niet moet worden uitgewerkt.

Woont u in Ald Mar, dan is het goed om te weten dat de vernieuwde N31 bij Ald Mar niet dichterbij de huidige bebouwing komt te liggen dan nu het geval is. De huidige situatie van Ald Mar en de daaraan gelegen woningen kan intact blijven.

## Ombouwen vraagt extra ruimte

Voor de ombouw van de N31 tussen Zurich en Harlingen is extra ruimte nodig. Deze ruimte is voor het overgrote deel al beschikbaar omdat Rijkswaterstaat nagenoeg alle benodigde gronden in eigendom heeft. Bij de ombouw van de Kimswerderlaan moet zeker extra grond worden gekocht. Bij Dijksterburen en Zurich is dit afhankelijk van het uit te werken alternatief en moeten mogelijk kleine stukken grond worden aangekocht.

## Gevolgen gemeentelijk wegennet

Volgens het onderzoek komt de veiligheid van auto- en fietsverkeer op de omliggende wegen niet in het geding. In dit landelijke gebied rijdt vooral bestemmingsverkeer. Dat zal ook na het afsluiten van de oversteken zo blijven. Het verdwijnen van de oversteken zorgt niet voor een sterke toename van verkeer op de omliggende gemeentelijke wegen. De verwachte verkeerstoename blijft binnen wat voor dit soort landwegen de toegestane norm is.



Alleen op de Tolheksleane ontstaat een ongewenste situatie. Door het ontbreken van voldoende ruimte op percelen langs de Tolheksleane wordt op de weg geladen en gelost. Samen met de toename van het verkeer op deze weg leidt dit mogelijk tot onveilige situaties. Ook moet bekeken worden of het passeren op de toegangsweg tot 't Strand verbeterd kan worden. Voor Dijksterburen wordt het keren van vrachtauto's moeilijk. Op basis van de Trajectnota/MER, de inspraakreacties van omwonenden en de adviezen van mede-overheden beslissen de ministers of en welke aandachtspunten uitgewerkt moeten worden in de Ontwerp Tracébesluitfase (OTB).

## Geen directe gevolgen voor Harlingen

Bewoners van Harlingen (Zuid) hoeven geen andere routes te kiezen dan nu.

De bestaande kruising bij de Kimswerderlaan wordt omgebouwd tot een viaduct met op- en afritten. De traverse, het deel van N31 door Harlingen, maakt geen onderdeel uit van de studie.

## Geluidsoverlast

De N31 tussen Zurich en Harlingen zal in de toekomst drukker worden. Dit geldt voor alle alternatieven. Echter, door het toepassen van geluidsarm asfalt ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) neemt de geluidsbelasting zelfs af. Tussen de alternatieven zit geen groot verschil.

Bij Zurich, Ald Mar en Dijksterburen zijn hogere geluidsbelastingen berekend volgens de Wet Geluidhinder. In de OTB-fase wordt bekeken of, en welke voorzieningen er in het kader van de wet nodig zijn.

## 5 De alternatieven en de gevolgen voor natuur en milieu

*Met de rug naar het Wad staar ik over het weidse landschap richting het Hegewiersterfjild. De vluchtroep van een grutto echoot tegen de zeedijk als het geraas van de auto's met geregelde tussenpozen stilvalt. In het monotone, zilvergrijze vergezicht ligt de autoweg aan de voet van de zeedijk. Maar deze weg eiste mensenlevens op en is nu onderwerp van onderzoek. Meer veiligheid, ja graag. Kan dat samengaan met behoud van het mooie, het onvervangbare?*



Wat betekenen de verschillende alternatieven voor de natuur en het milieu?

Hoeveel extra ruimte is er nodig voor de ombouwalternatieven 2x1, 2x2 en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en gaat dit ten koste van de aanwezige natuur? Deze en andere vragen zijn in de Trajectnota/MER onderzocht. Net als de vraag of er archeologische vondsten zijn en of het geluid van het wegverkeer toeneemt bij een eventuele ombouw van de weg. Tenslotte is met het MMA in kaart gebracht hoe de problemen met de minste belasting voor natuur en milieu kunnen worden opgelost.

### Zuricheroordpolder compensatie voor Hegewiersterfjild

De extra ruimte die de ombouwalternatieven vragen, gaat ten koste van met name landbouwgronden.

Ook zal een strook van het natuurgebied Hegewiersterfjild nodig zijn.

Het gaat hier om een strook grond in bezit van Rijkswaterstaat. De strook heeft een maximale breedte van ongeveer 40 m bij het 2x2 alternatief.

De strook zal gecompenseerd worden.

In de Trajectnota/MER wordt voorgesteld om de gehele Zuricheroordpolder

aan te wijzen als foerageergebied voor vogels, ter compensatie van de strook van het natuurgebied Hegewiersterfjild.

De toekomstige rijksweg knabbelt namelijk een stukje van dit natuurgebied af. Met het voorstel van de Zuricheroordpolder wordt het leefgebied (habitat) van broedparen en foeragerende vogels veiliggesteld.

### Middeleeuwse dijk bij Kimswerderlaan

Langs de weg ligt één archeologisch waardevol terrein, namelijk een middeleeuwse dijk ter hoogte van de Kimswerderlaan. Afhankelijk van de gekozen oplossing wordt in de

(Ontwerp) Tracébesluitfase verder onderzocht hoe hiermee om te gaan.

### Geen effecten voor bodem en water

Een wegwitbreiding of de aanleg van een nieuwe weg heeft plaatselijk effect op bodem en water. De effecten op grond- en oppervlaktewater zijn lokaal en in het algemeen tijdelijk.

### Vernieuwde weg opvallend element

De huidige weg valt niet op in het landschap. Dat komt omdat dit gedeelte van de N31 direct naast en evenwijdig aan de Waddenzeedijk ligt die een dominante plaats in het landschap inneemt. Dit blijft zo na een eventuele ombouw van de weg.

Het viaduct bij de ombouw van de Kimswerderlaan kan op verschillende

manieren worden aangelegd en afhankelijk daarvan meer of minder opvallen in het landschap. Een variant waarbij de N31 geleidelijk langs de zeedijk over de bestaande Kimswerderlaan wordt geleid, valt minder op in het landschap dan een variant waarbij de Kimswerderlaan die haaks op de zeedijk staat, wordt verhoogd.

### Geluid

Het gebied langs de N31 waar men last zou kunnen hebben van het verkeersgeluid wordt door de toepassing van ZOAB kleiner dan bij het nul-alternatief.

Dit gebied is bij het MMA het kleinst, maar er is nauwelijks onderscheid tussen de alternatieven.

### Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

In deze Trajectnota/MER is, zoals wettelijk verplicht, een MMA meege-

nomen. Dit alternatief lost de verkeersveiligheidsproblemen op met de minste belasting voor de kwaliteit van leefomgeving en milieu. Het MMA is iets minder veilig dan een 2x1 of 2x2 autoweg. Bij onderhoud geeft een MMA wel meer onveiligheid op de omliggende wegen. Het verkeer kan dan namelijk niet op de rijksweg blijven rijden en moet uitwijken naar de omliggende wegen. Dit zal een paar keer per jaar voorkomen. Hierdoor daalt de veiligheid. Dit effect kan zich ook bij calamiteiten voordoen.

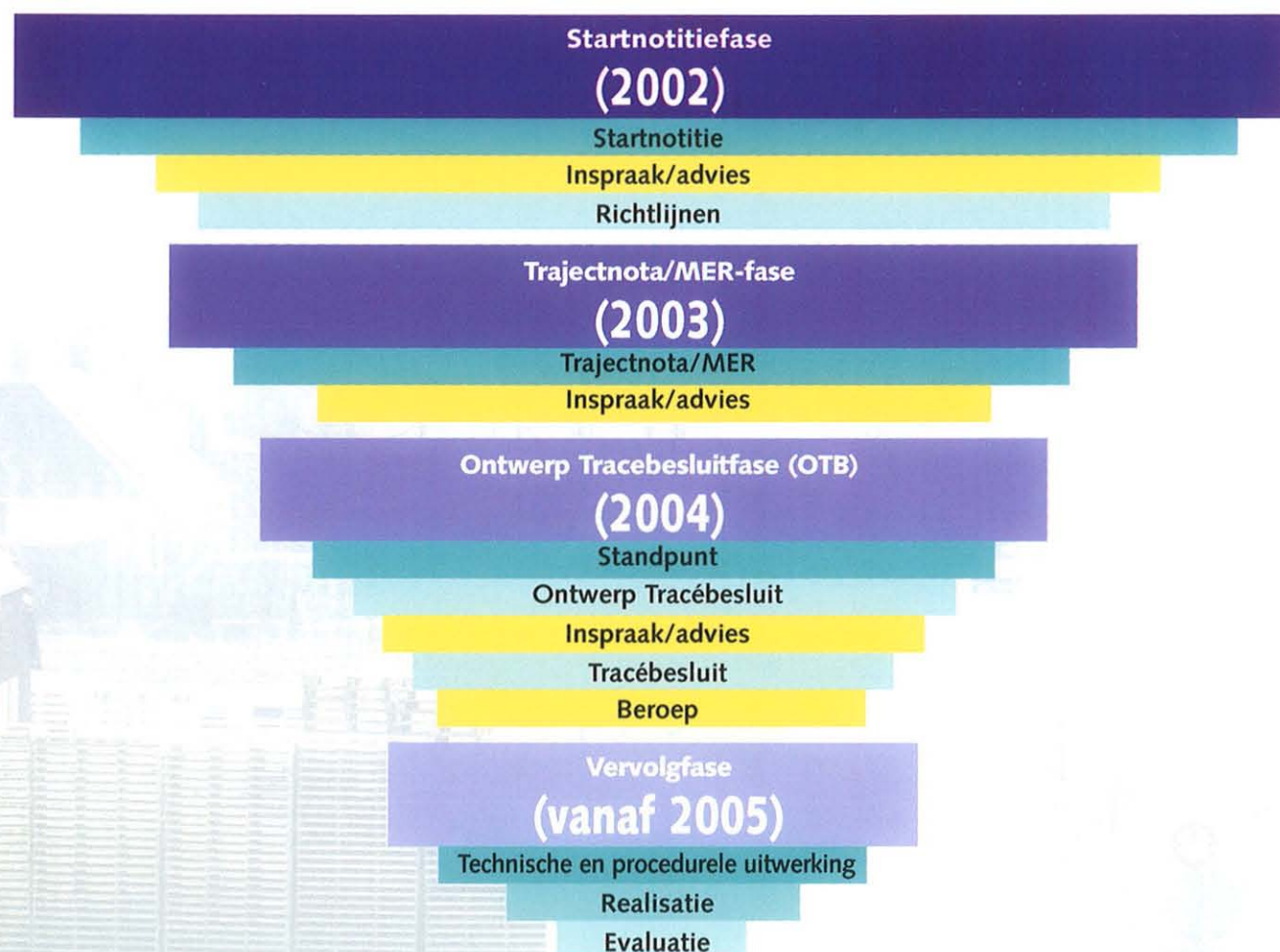
Het MMA knabbelt een smalle strook grond af van het Hegewiersterfild. Afhankelijk van de gekozen oplossing wordt in de Ontwerp Tracébesluitfase nader onderzoek gedaan naar hoe hiermee om te gaan.



## 6 En hoe nu verder?

*De minister pakt de bovenste nota van de stapel op zijn bureau. Een nota over de N31; een deel van de rijksweg aan de Waddenzeedijk in Fryslân, dat meteen na de Afsluitdijk begint. Niet lang, niet druk. Wel gevaarlijk. Er zijn al te veel verkeersslachtoffers gevallen. Het is nu aan de minister om aan de hand van dit onderzoek, de binnengekomen reacties en adviezen een alternatief te kiezen dat een passende oplossing biedt voor het probleem.*

### De Tracé/m.e.r.-procedure in 't kort



Het onderzoek, de Trajectnota/MER voor de N31 tussen Zurich en Harlingen, is klaar. Als het goed is heeft u na het lezen hiervan een beeld gekregen van de voor- en nadelen van de alternatieven en zich wellicht op basis hiervan een beeld gevormd van wat volgens u de meest gewenste oplossing is en waarom. Dit kunt u kenbaar

maken aan de ministers van VROM en V&W. Zij maken een keuze uit één van de alternatieven.

### Ministers spreken hun voorkeur uit

De Trajectnota/MER, de ontvangen inspraakreacties en de adviezen van de betrokken overheden worden door de

ministers VROM en V&W beoordeeld. Op deze manier kunnen zij op een verantwoorde wijze hun standpunt bepalen en hun voorkeur uitspreken voor een alternatief. Dit zogenaamde voorkeursalternatief wordt vervolgens door Rijkswaterstaat gedetailleerder uitgewerkt in de volgende fase, het Ontwerp Tracébesluit (OTB).

U kunt in die fase opnieuw meepraten, maar dan alleen nog over de uitwerking van het gekozen alternatief en niet meer over de andere alternatieven.

### **Uw mening is belangrijk!**

Uw mening telt dus mee bij de besluitvorming van de ministers van VROM en V&W. Wanneer u uw standpunt aan hen kenbaar wilt maken, dan kunt u dat schriftelijk of mondeling doen.

### **Inspreken**

Schriftelijk kan dat tijdens de officiële inspraakperiode die wordt gehouden van **26 juni t/m 20 augustus 2003**.

Dan ligt de trajectnota/MER ter inzage in gemeentehuizen, bibliotheken, het provinciehuis en het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland in Leeuwarden. Verder is de Trajectnota/MER verstuurd naar alle personen en instanties die op de Startnotitie hebben gereageerd.

### **U kunt uw inspraakreactie sturen naar :**

Inspraakpunt N31 Zurich – Harlingen, Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag.

U kunt dit ook doen via [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl) of [www.N31.nl](http://www.N31.nl).

### **Hoorzitting**

Mondeling kunt u uw inspraakreactie afgeven tijdens de officiële hoorzitting die wordt gehouden op **12 augustus 2003** in het gemeentehuis van Wûnseradiel, Arumerweg 53 in Witmarsum, aanvang 19.00 uur.

### **Informatiebijeenkomst**

Op **3 juli 2003** organiseert Rijkswaterstaat een informatiebijeenkomst waarbij de mensen van Rijkswaterstaat u persoonlijk willen informeren over de Trajectnota/MER.

U bent van harte welkom tussen 17.00 - 21.30 uur in het gemeentehuis van Wûnseradiel, Arumerweg 53

in Witmarsum. Voorafgaand aan de hoorzitting wordt deze informatiebijeenkomst herhaald.

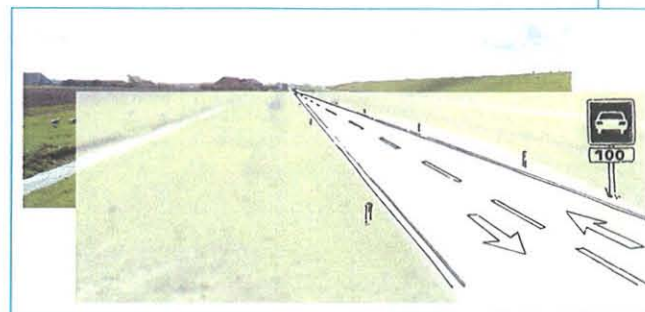
Aankondigingen van de genoemde bijeenkomsten vindt plaats via de regionale dag- en huis-aan-huisbladen.

### **Waar kunt u ons bereiken?**

Heeft u vragen of wilt u meer informatie? U kunt tijdens kantooruren altijd contact opnemen met Rick Timmerman (projectleider) of Gosse Schriemer (assistent-projectleider): (058) 234 41 41 of 234 41 68.

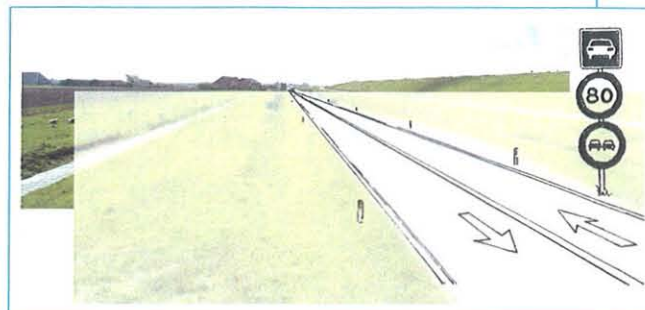
*Of kijk op [www.N31.nl](http://www.N31.nl) of [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl). Hier kunt u ook de Trajectnota/MER met bijbehorende bijlagen downloaden.*

Dit alternatief gaat uit van de huidige situatie zoals die in 1999 was, dus vóór het aanbrengen van de tijdelijke maatregelen. Uitgangspunten zijn een maximum snelheid van 100 km/uur en een onderbroken streep waarbij inhalen toegestaan is. De andere vier alternatieven op deze pagina zijn in het onderzoek vergeleken met dit nul-alternatief (referentiesituatie).



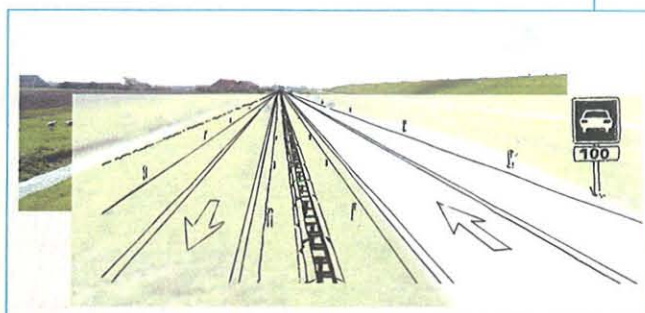
### Nulplus-alternatief

Dit alternatief is de situatie van dit moment met inbegrip van de maatregelen die in mei 2001 zijn ingevoerd: een doorgetrokken streep waarbij inhalen niet toegestaan is, een maximumsnelheid van 80 km/uur en extra politietoezicht.



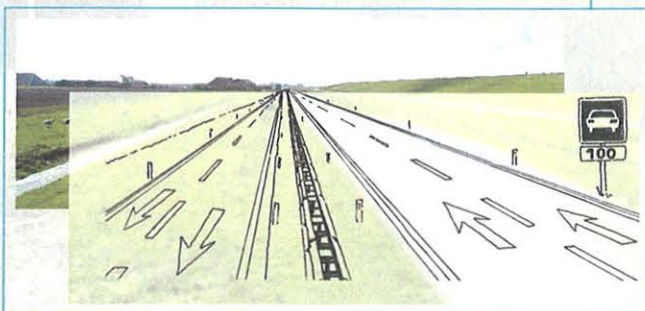
### 2x1 autoweg met vluchtstrook

Dit is een alternatief waarin de weg wordt omgebouwd tot een autoweg, waarbij er per baan één rijstrook komt met ernaast een vluchtstrook. De maximum snelheid is 100 km/uur. Het tegemoetkomende verkeer wordt van elkaar gescheiden door een middenberm met geleiderail en inhalen is niet mogelijk. De kruising ter hoogte van Zurich en de twee oversteken bij 't Strand en Dijksterburen verdwijnen. De kruising bij de Kimswerderlaan wordt een viaduct met op- en afritten. Hierdoor hoeft het verkeer elkaar niet meer gelijkvloers te kruisen.



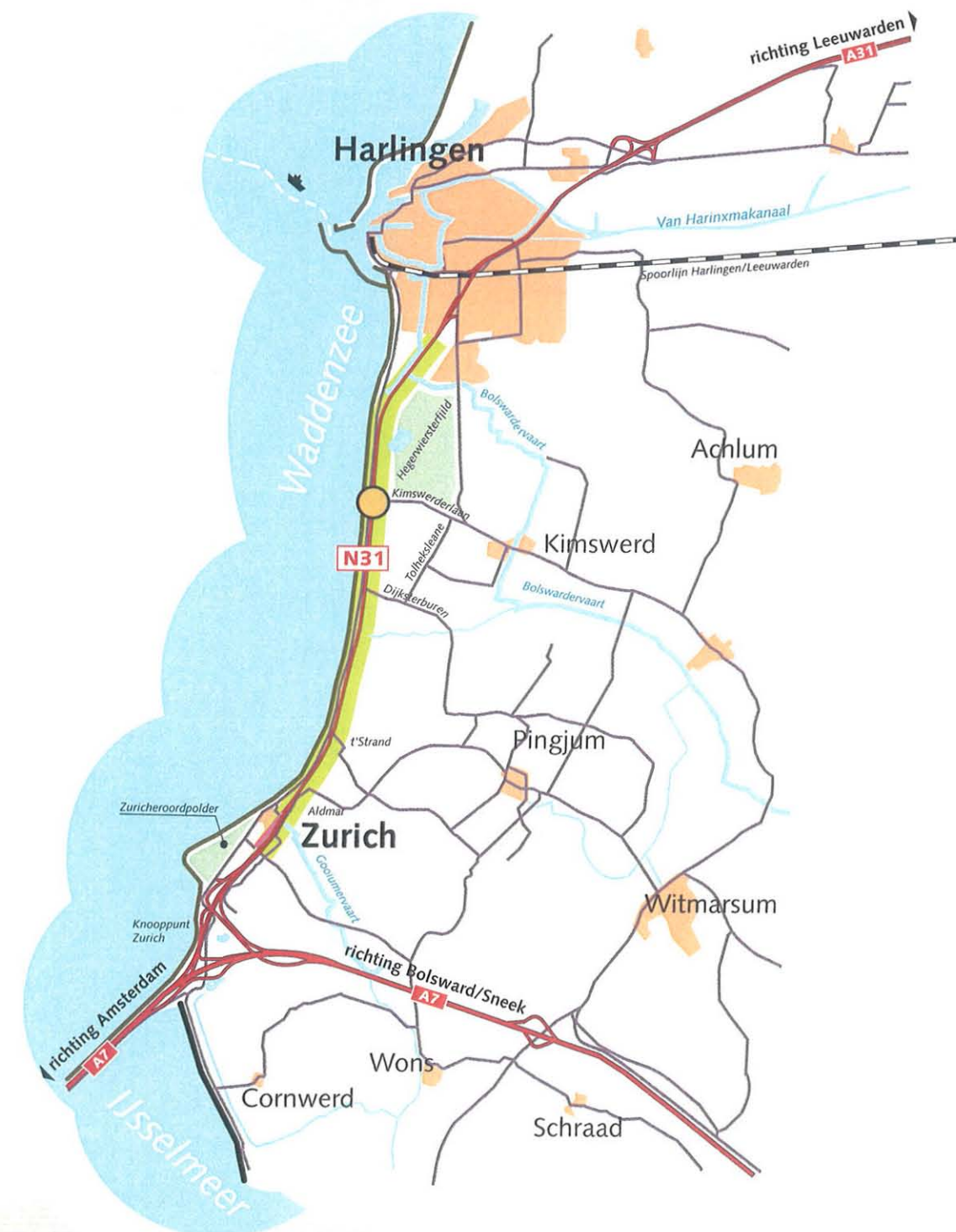
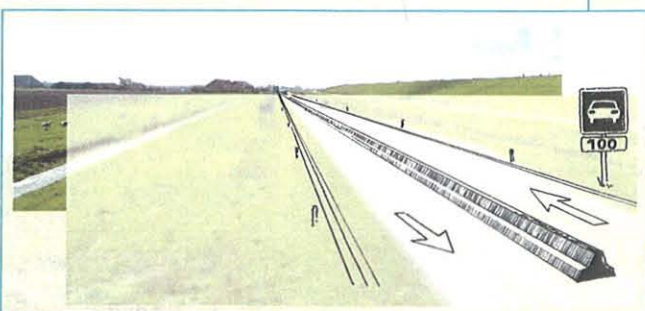
### 2x2 autoweg zonder vluchtstrook

Dit is een alternatief waarin de weg wordt omgebouwd tot een dubbelbaans autoweg met twee rijstroken per richting. De rijbanen zijn gescheiden door een middenberm met geleiderail. Dit alternatief kent geen vluchtstrook, maar vluchthavens om de 500 meter. De maximum snelheid is 100 km/uur. De oversteken bij Dijksterburen en 't Strand worden opgeheven evenals de kruising bij Zurich. De kruising bij de Kimswerderlaan wordt ongelijkvloers gemaakt met een viaduct.



### MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief)

Dit alternatief wil het milieu zo min mogelijk belasten. Door zo min mogelijk extra ruimte in beslag te nemen. Maar het moet wel het probleem oplossen. Uitgangspunt is één brede rijbaan, met een barrier in het midden als scheiding tussen het tegemoetkomende verkeer. Dit alternatief heeft geen vluchtstrook. Ook worden de oversteken bij Dijksterburen en 't Strand opgeheven evenals de kruising bij Zurich. De kruising bij de Kimswerderlaan wordt ongelijkvloers gemaakt met een viaduct.



### Effecten van alternatieven op de hoofdthema's

| Thema                                 | Nul | Nulplus | 2x1 | 2x2 | MMA |
|---------------------------------------|-----|---------|-----|-----|-----|
| Verkeersveiligheid                    | 0   | 0       | ++  | ++  | +   |
| Verkeer en economische bereikbaarheid | 0   | 0       | 0   | 0/+ | 0   |
| Gevolgen voor omwonenden              | 0   | 0       | -   | -   | -   |
| Natuur en milieu                      | 0   | 0       | -   | -   | 0/- |