

GEMEENTERAAD MENALDUMADEEL

Menaldum : 17 september

Portefeuillehouder : A.M.v.d.Meij

Punt :

Behandelend ambtenaar : W. Feddema

Doorkiesnummer : (0518) 452954

Onderwerp : advies OTB Haak om Leeuwarden

Inleiding

Per brief van 8 juni 2009 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de regionale overheden (gemeenteraden en provinciale staten) verzocht advies uit te brengen over het Ontwerp-Tracébesluit voor Rijksweg 31 Leeuwarden ook wel genoemd de Haak om Leeuwarden. In het voorstadium bij de totstandkoming van de Trajectnota/MER, hebben de regionale overheden besloten de Minister gezamenlijk te adviseren. In het vervolgtraject is de samenwerking tussen de regionale overheden goed geweest. De lijn van integrale en gezamenlijke aanpak wordt met dit gezamenlijke advies bestendigd.

Regionaal Advies OTB

In uw vergadering van 24 april 2008 heeft u al ingestemd met de uitwerking van het voorkeurs tracé van de Haak om Leeuwarden tot het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) waarbij een aantal moties en amendementen zijn aangenomen; inhoudelijk wordt hier nader op ingegaan bij "standpunt van Menaldumadeel".

Het OTB heeft in de periode van 14 mei t/m 24 juni 2009 ter inzage gelegen en belanghebbenden zijn zodoende in staat gesteld hun zienswijzen kenbaar te maken. Hoewel het OTB door de gezamenlijke regionale overheden is opgesteld, heeft de Minister de regionale partners, Provinciale Staten en de Raden van de betrokken gemeenten, afzonderlijk gevraagd uiterlijk 20 juli 2009 advies uit te brengen over voorliggend OTB. Omdat het procedureel niet haalbaar is het advies binnen deze termijn af te geven hebben de betrokken gemeenten uitstel gevraagd aan de Minister en verkregen. Gelet op de gezamenlijke aanpak en het gezamenlijke advies van de regionale overheden op de Trajectnota/MER is ervoor gekozen opnieuw een gezamenlijk, regionaal advies uit te brengen.

Dit concept-advies, met de hoofdpunten uit de inspraak, is bij dit raadstuk ter visie gelegd (concept-brief aan Minister Eurlings) waarbij er ruimte is voor de regionale partners om op relevante onderdelen wensen/zienswijzen in te brengen.

Ten aanzien van dit schrijven zijn wij van mening dat onze belangen in voldoende mate worden beschreven waarbij de nadruk ligt op het in samenhang met belanghebbenden zoeken naar een optimale inrichting van het gebied tussen Deinum en Marssum.

Standpunt van de gemeente Menaldumadeel

In de raadsvergadering van 24 april 2008 bent u inhoudelijk door ons nader geïnformeerd over de inhoud van het concept OTB en de consequenties voor Menaldumadeel. Specifiek over de wijze waarop de onderliggende structuren zijn ingepast en hoe de toekomstige ontwikkelingen op ons grondgebied zijn gewaarborgd.

De betreffende stukken, het besluit en de moties en amendementen zijn bij dit raadsvoorstel ter visie gelegd.

Na de raadsbehandeling hebben wij de projectgroep Haak om Leeuwarden geïnformeerd over uw standpunt inzake het concept OTB met het verzoek hier bij de opstelling van het definitieve OTB invulling aan te geven. Omdat ten opzichte van het concept OTB inhoudelijk weinig is veranderd willen wij in dit rapport volstaan te verwijzen naar de rapporten van april van het vorig jaar en hiernavolgend in te gaan op de wijze waarop het bevoegd gezag (de provincie, rijkswaterstaat en de gemeente Leeuwarden) met de aangenomen moties en amendementen is omgegaan.

A. Aangenomen moties.

De tekst van motie 2 luidt als volgt:

“Sjoen

- It belang fan tsjusternis foar minske en natuer
- It belang fan it brûken fan minder enerzjy

Sprekt út dat: De iepenbiere ferljochting fan de Heak om Ljouwert en by de op- en ôfritten fan de Heak sober en sa minimaal mooglik wêze moat en mei minimaal enerzjyferbrûk, sûnder ljocht fersmoarging en mei gebrûk fan de meast moderne techniken, sa as ledferljochting en stjoering troch ferkearsyntinsiteit en waar. En draacht it kolleezje op dit yn te bringen yn it oerlis mei de provinsje en de gemeenten Ljouwert en Littenseradiel”

Reactie:

In het OTB en in het regionaal advies is verwoord dat de weg zo onopvallend mogelijk in het landschap moet worden gelegd en geluid- en lichthinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Daar waar het nodig is worden maatregelen genomen om de geluidhinder te voorkomen, bijvoorbeeld door toepassing van fluisterasfalt. In het ontwerp wordt uitgegaan van zo weinig mogelijk verlichting voor zover dit uit oogpunt van verkeershinder verantwoord is.

In het kader van de ontwikkeling Nieuw Stroomland vindt nader onderzoek plaats naar innovatieve en duurzame bouwmethoden en technieken in relatie tot de Haak. Er wordt een verkenning uitgevoerd naar toepassingsmogelijkheden op de nieuw aan te leggen Haak en en/of de invalswegen

De tekst van motie 3 luidt als volgt:

“Overwegende

- Dat als gevolg van de Haak waardevol weidevogelgebied verloren gaat,
- Dat in het gebied ten oosten en ten westen van de te verwijderen weg tussen Marssum en Deinum, goede weidevogelpopulaties voorkomen,
- Dat het gebied landbouwkundig heringericht wordt en dat de waterstand op boezempeil ligt; dit gebiedje uitstekende kansen biedt als weidevogelgebied (weliswaar met enige verstoring door summier verkeer op de Trekwei),
- Dat de provincie bij verdwijnen van weidevogelgebied compensatie voorschrijft,
- Dat de eerste optie van compensatie; het in hetzelfde gebied motiveren van agrariërs om door middel van Agrarisch Natuurbeheer aan weidevogelbeheer deel te nemen,

Spreekt uit dat:

Het gebied tussen Deinum en Marssum, landschappelijk (landbouwkundig) heringericht wordt, waarbij de omstandigheden voor vestiging van weidevogels optimaal ingericht worden en gezocht wordt naar toekomstige landbouwkundige gebruikers welke bereid zijn om in het kader van de subsidieregeling Agrarisch Natuurbeheer overeenkomsten voor weidevogelbeheer aan te gaan. En draagt het college op deze inspanningsverplichting in te brengen in het overleg met de bij de Haak betrokken relevante partijen en de Landinrichtingscommissie Baarderadeel”

Reactie:

In het kader van het opstellen van een landschappelijke visie voor het gebied tussen Deinum en Marssum ligt er inmiddels een opdracht aan het bureau HNS om uitvoering te geven aan deze motie. Naar verwachting zal nog voor het eind van dit jaar duidelijk zijn of deze wens te realiseren is.

Verder kan ten aanzien van de verstoring en compensatie van de weidevogelhabitat opgemerkt worden dat de situatie ten opzichte van april vorig jaar is gewijzigd. In het OTB wordt nog voorge-

steld de verstoring te compenseren middels een financiële bijdrage aan het provinciale weidevogelfonds, conform de provinciale regeling.

Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State bij het bestemmingsplan Wiarda als onderdeel van de Zuidlanden, blijkt dit nu onmogelijk. De RvS heeft bij dit bestemmingsplan, waar de verstoring van weidevogelhabitat eveneens financieel gecompenseerd zou worden, geoordeeld dat deze onvoldoende zekerheid biedt. Met andere woorden: compensatie moet concreet geregeld zijn en er kan niet worden volstaan met enkel een financiële bijdrage aan het provinciale weidevogelfonds.

In samenwerking met de desbetreffende afdeling van de provincie (afdeling PPLG) wordt nu de concrete verstoring opnieuw bepaald. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar Rijksweg 31, maar ook naar de projecten Nieuw Stroomland, Newtonpark III en De Zuidlanden. Bekeken wordt waar de totale verstoring van habitat aan de zuidwestkant van Leeuwarden gecompenseerd kan worden, welke kosten dit met zich meebrengt en wanneer de compensatie concreet gerealiseerd kan worden.

De minister wordt geadviseerd niet eerder over te gaan tot realisatie van Rijksweg 31 dan wanneer de compensatie adequaat is geregeld. In deze koppeling schuilt het risico dat vertraging bij de invulling van de compensatie leidt tot vertraging van realisatie van rijksweg 31.

B. Aangenomen wijzigingen ten aanzien van het besluit (amendementen)

1. U hebt besloten de toekomstige fietsbrug bij Deinum aan te leggen in verband met het realiseren van een logische fietsstructuur.

De fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het OTB, wel zijn de kosten hiervan opgenomen in de raming. De gemeente Menaldumadeel is in dit kader bevoegd te bepalen waar de nieuwe brug moet komen.

2. Het fietspad vanaf de brug bij Deinum naar Ritsumasyt opwaarderen naar een fietspad met een functie van hoofdfietsroute met een minimale breedte van 2,70 meter.

De verbreding van dit fietspad is meegenomen in de kostenraming maar maakt geen onderdeel uit van het OTB.

4. De parallelle verbinding tussen it Holt en de Haak aanleggen als fietspad om te voorkomen dat dit een sluiproute wordt voor autoverkeer.

Deze verbinding vervangt de landbouwontsluiting aan de zuidkant van het spoor (de Ljochtewei). Belangrijk is dat deze verbinding blijft bestaan. Dit advies is door het bevoegd gezag niet overgenomen.

6. Wijziging van het zuidelijke deel van de aansluiting Marssum van de voorgestelde Haarlemmermeeroplossing in een half klaverblad.

Verkeerskundig is deze wijziging niet nodig. Zowel qua verkeersveiligheid als verkeersafwikkeling voldoet de huidige oplossing.

Dit advies is door het bevoegd gezag eveneens niet overgenomen.

7. Het verbeteren van de veiligheid van de huidige fietsoversteek ten zuiden van de rotonde ten westen van Marssum;

Deze valt buiten de scope van de Haak. Er is toegezegd dat er met de gemeente nader overleg zal plaatsvinden over het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze rotonde.

11. Het gedeelte van de Ljochtewei tot aan de Haak laten bestaan ten behoeve van de ontsluiting van de aanliggende percelen.

De Ljochtewei blijft bestaan voor de ontsluiting van de landbouwpercelen.

Inspraak

Het Ontwerp-Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden heeft in de periode van 14 mei t/m 24 juni 2009 ter visie gelegen. Ter ondersteuning van de inspraak zijn informatieavonden georganiseerd in Wirdum en Deinum op 9 en 11 juni van dit jaar. Belanghebbenden zijn op deze wijze in de gelegenheid gesteld zich te laten informeren over de voorgenomen activiteiten in het kader van de realisatie van Rijksweg 31, inclusief invalswegen naar het stedelijk wegennet, en hun zienswijzen hierop kenbaar te maken.

In totaal zijn zo'n 70 brieven binnengekomen, sommigen zijn door meerdere personen ondertekend. Daarnaast is op 11 juni jl. in Deinum een officiële hoorzitting georganiseerd, hier hebben 12 insprekers de moeite genomen hun zienswijzen kenbaar te maken.

Uit de inspraak kunnen, naast de te verwachten inbreng over nadere uitwerkingen in het vervolg van het project en verzoeken aangaande financiële compensatie van benadeelden, een paar hoofdthema's worden ontleend, deze worden ook benoemd in de brief aan de Minister:

1. Twijfel aan nut en noodzaak;
2. Zorg voor het open landschap;
3. Verlies aan weidevogelhabitat;

Ad 1: nut en noodzaak

Insprekers hebben gewezen op de huidige financiële en economische crisis en op de verwachte krimp van de groei van de bevolking. Zij twijfelen aan de noodzaak van het project in het licht van deze ontwikkelingen.

Er is door het projectbureau een analyse gemaakt van de omvang van deze consequenties en geconstateerd dat deze marginaal zijn. De verkeershoeveelheden nemen weliswaar af met tussen de 7 en 9 procent, de problematiek (congestie, sluipverkeer en daarmee een blijvende slechte bereikbaarheid van Leeuwarden en een groot deel van Fryslân) blijft onverkort groot. Een notitie hierover is bij dit rapport ter visie gelegd.

De minister wordt geadviseerd deze analyse in het te nemen definitieve Tracébesluit op te nemen.

Ad 2: Open Landschap

Veel insprekers uiten hun zorg over de aantasting van het open landschap in het gebied van de voormalige Middelzee. De minister wordt geadviseerd bij de verdere uitwerking zorg en aandacht te blijven houden voor een optimale inpassing van het tracé van Rijksweg 31 in het landschap.

Ad 3: Weidevogels

Realisatie van Rijksweg 31 betekent een verstoring van weidevogelhabitat. In het OTB wordt voorgesteld deze verstoring te compenseren middels een financiële bijdrage aan het provinciale weidevogelfonds, conform provinciale regeling.

Zoals hiervoor bij de reactie op de motie 3 al is aangegeven, is dit als gevolg van een uitspraak van de Raad van State niet mogelijk. De compensatie moet concreet geregeld worden en om die reden zal de totale verstoring van de habitat aan de zuidwestkant van Leeuwarden tengevolge van alle voorgenomen ontwikkelingen, opnieuw worden bepaald. Tevens zal bekeken worden of er mogelijkheden zijn aan de zuidwestkant van Leeuwarden compensatie te vinden.

De minister wordt geadviseerd niet eerder over te gaan tot realisatie van Rijksweg 31 dan wanneer de compensatie adequaat is geregeld. In deze koppeling schuilt een risico; vertraging bij de invulling van de compensatie leidt tot vertraging van realisatie van rijksweg 31.

Overig

De minister wordt voorts geadviseerd de huidige integrale en gezamenlijke aanpak voort te zetten in de vervolprocedure en aandacht te hebben voor gemeentelijke en provinciale voorwaarden/eisen bij inrichting van het onderliggend (vaar)wegennet.

Ook wordt gevraagd het thema 'duurzaamheid' invulling te geven en open te staan voor innovatieve bouwmethoden en technieken. Hiertoe wordt nauw overlegd met de projectorganisatie Nieuw Stroomland. Zij voert een verkenning uit naar toepassingsmogelijkheden op Rijksweg 31 en/of de invalswegen.

Vervolgproces

Volgens de Tracéwet neemt de minister binnen 5 maanden na het vaststellen van het OTB een definitief Tracébesluit (TB). De verwachting is dat het TB in december 2009 wordt genomen, de stukken dienen dan voor 5 oktober 2009 te worden aangeleverd bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Na de vaststelling volgt de wettelijke termijn van beroep en zal gewerkt worden aan voorbereiding van de uitvoering. De daadwerkelijke start van de realisatie is voorzien in 2011.

Advies:

Samenvattend stellen wij u voor in te stemmen met het gezamenlijke concept-advies van de regionale partners op het OTB Rijksweg 31 Leeuwarden en dit advies aan de Minister doen toekomen.

Menaldum,

Burgemeester en wethouders van Menaldumadeel;
de secretaris, de burgemeester,

Bij het rapport ter visie gelegd:

- raadsvoorstel 24 april 2008
- overzicht aangenomen moties en amendementen
- brief van de Minister V&W 8 juni 2009
- Brief GS aan Minister V&W 23 juni 2009
- Gevoeligheidsanalyse Haak om Leeuwarden 27-5- 2009
- Brief aan Minister V&W met advies regionale partners over Ontwerp-Tracébesluit N31