

BIJLAGE 3: VOORKEURSALTERNATIEVEN A6/A7 KNOOPPUNT JOURE EN N31 HARLINGEN

Inleiding

Op 18 mei 2009 heb ik met de Regio Noord-Nederland afspraken gemaakt over de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en de N31 Harlingen. Voor beide projecten heb ik er toen mee ingestemd dat ze de stap maken van verkenning naar planstudie/planuitwerking. Ook heb ik ingestemd met – zij het onder voorbehoud - de bestuurlijke voorkeursalternatieven die voortvloeiden uit de verkenningen. Het voorbehoud stond in verband met onderzoeken die nog moesten plaats vinden. Bij brief van 17 juni 2009 bent u hierover geïnformeerd.¹

Het voorkeursalternatief voor de A6/A7 Knooppunt Joure en voor de N31 Harlingen is gebaseerd op de verkenningen die de provincie samen met respectievelijk de gemeente Skarsterlân en de gemeente Harlingen en met het rijk zoveel als mogelijk volgens de principes van Sneller & Beter heeft uitgevoerd. In de beide verkenningen is met name aandacht geschonken aan draagvlak (participatie), financiering (dekking) en trechtering.

Ik ben verheugd dat ik u inmiddels een aantal vorderingen kan melden. Op het Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland op 17 mei 2010 heb ik op hoofdpunten overeenstemming bereikt met de regio over de projecten. Dit leidde ertoe dat ik op 29 mei j.l. bestuursovereenkomsten heb gesloten over de projecten. Met het sluiten van de overeenkomsten heb ik definitief ingestemd met de Bestuurlijke Voorkeursalternatieven voor deze projecten. De bestuursovereenkomsten bevatten de uitwerking van de bestuurlijk-juridische en financiële afspraken, beschrijving van de uitvoeringsstrategie en de invulling van het opdrachtgeverschap voor het project en te volgen procedures in de planuitwerkingsfase. In de overeenkomsten zijn tevens afspraken gemaakt over hoe om te gaan met risico's, zoals hogere kosten van de realisatie van de voorkeursbeslissing.

Voor beide projecten geldt dat deze zijn opgenomen in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet. Hieronder informeer ik u over beide projecten.

A6/A7 Knooppunt Joure

Op basis van de verkenning Knooppunt Joure is geconcludeerd dat de rotonde bij Joure een kwetsbare schakel is voor doorgaande verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad en overige, regionale en lokale verkeersrelaties. Op het knooppunt vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken. De problemen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming zijn het gevolg van de beperkte capaciteit van de rotonde in combinatie met de wijze van aansluiting hierop van het wegennet.

Voorkeursalternatief

Voor het knooppunt Joure zijn drie alternatieven onderzocht: 'Op de knoop', 'Haulstersingel' en 'Integrale Visie'. Insteek van de alternatieven is een stapsgewijze groei naar de ruimtelijke opzet. Het alternatief 'Op de knoop' beperkt zich tot de nabije omgeving van de rotonde. Het alternatief 'Haulstersingel' verruimt zich naar het gebied tussen de rotonde en Haulstersingel. Bij het alternatief 'Integrale visie' ligt de A6/A7 relatie ten zuiden van de Haulstersingel.

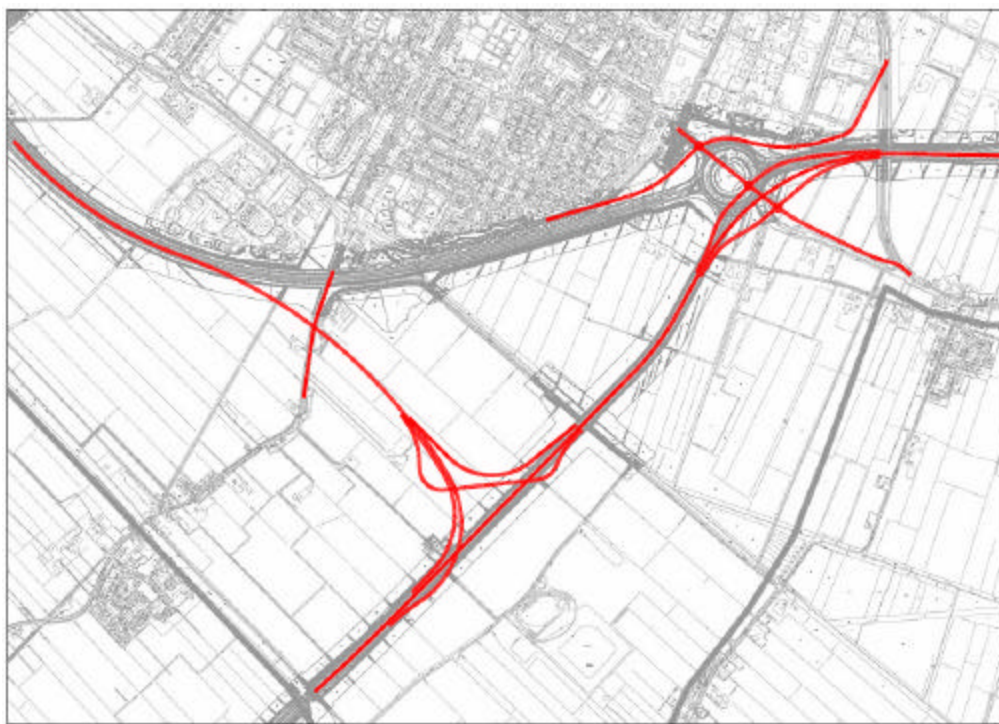
Vervolgens heeft een trechteringsproces plaatsgevonden. De drie alternatieven zijn beoordeeld op inhoudelijke aspecten, financieringskansen en maatschappelijke draagvlak. Het alternatief 'Integrale visie' is als beste naar voren gekomen:

- het oplossend vermogen is het grootst;
- het is een toekomstvaste oplossing;
- scoort het beste op milieu en gezondheid;
- het alternatief past binnen de financiële kaders van het project.

De keuze voor het alternatief 'Integrale visie' wordt breed gedragen door bestuurders, bewoners en andere betrokkenen.

¹ TK 31 700A, nr. 98

Het voorkeursalternatief gaat uit van een doorgaande verbinding A6-A7 Lemmer – Joure – Heerenveen met haaks daarop de A7 Bolsward – Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Er komt op de plaats van de huidige rotonde een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting voor de aansluiting van Joure.



Alternatief Integrale Visie Joure

Overige afspraken

Het rijk is verantwoordelijk voor de planstudie en de realisatie van het project. Dit gebeurt in samenwerking met de regio, waardoor de provincie haar rol als budgetverantwoordelijke kan waarmaken. De planstudie vindt plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, dit in samenwerking met de regio.

Het taakstellend budget bedraagt € 70 miljoen (inclusief BTW en BLD). Het project wordt gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP: € 50,5 miljoen, het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006 (rijksbijdrage: € 9 miljoen en regiobijdrage: € 6 miljoen). De regio staat garant voor de resterende bijdrage van € 4,5 miljoen en streeft ernaar om deze te realiseren door besparingen. Rijk en regio hebben afgesproken dat bij de marktbenadering wordt uitgegaan van het taakstellende budget. Mocht het project niet binnen het taakstellende budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Planning

Voor het project wordt tussen partijen onderstaande planning aangehouden:

- | | |
|---|---------------|
| • Start planstudiefase (aanvangsbeslissing) | augustus 2009 |
| • OTB/MER | Q3 2011 |
| • TB | Q1 2012 |
| • Uitvoering | 2012 - 2014 |

N31 Harlingen

De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam – Leeuwarden, nu het gedeelte Zurich – Harlingen recent 2x2 rijstroken heeft gekregen. Op basis van de verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit van dit wegvak beperkend is voor de doorstroming, dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnij-

ding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

Voorkeursalternatief

In het kader van de verkenning zijn drie alternatieven onderzocht: boven maaiveld, verdiepte ligging en maaiveld. Om de alternatieven vervolgens goed te laten aansluiten zijn op het onderliggende wegennet zijn er vervolgens drie varianten bepaald: Handhaven/moderniseren huidige op- en afritten, een Centrale aansluiting Zuid en Centrale aansluiting Spaansens Perseverantia. De varianten zijn in principe toepasbaar op alle drie de alternatieven. Er heeft vervolgens een trechteringsproces plaatsgevonden. De drie alternatieven en de varianten zijn beoordeeld op inhoudelijke aspecten, financieringskansen en maatschappelijke draagvlak. Het alternatief 'Verdiepte ligging' in combinatie met de variant 'Centrale aansluiting Spaansens Perseverantia' is als beste naar voren gekomen. Dit is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- het oplossend vermogen is het grootst;
- de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit is het grootste;
- de effecten op milieu en gezondheid zijn beperkter;
- de variant past binnen de financiële kaders van het project.

Daarmee is het alternatief 'Verdiepte ligging' in combinatie met de variant 'Centrale aansluiting Spaansens Perseverantia' het bestuurlijk voorkeursalternatief geworden. De keuze voor het alternatief wordt breed gedragen door bestuurders, bewoners en andere betrokkenen.

Het voorkeursalternatief bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging en een betere inpassing in de omgeving. In het alternatief is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal.

Er wordt gezocht naar mogelijkheden voor samenwerking en synergie tussen de uitvoering van het voorkeursalternatief en projecten die vallen onder de gebiedsontwikkeling 'Stadsvisie Harlingen'.



Overige afspraken

Het rijk is verantwoordelijke voor de realisering van het project. Dit gebeurt in samenwerking met de regio, waardoor de provincie haar rol als budgetverantwoordelijke kan waarmaken. De planstudie/planuitwerking vindt plaats onder regie van de provincie.

Het taakstellend budget voor het project bedraagt € 140 miljoen (inclusief BTW en BLD). Het project wordt geheel gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP. Rijk en regio hebben afgesproken dat bij de marktbenadering wordt uitgegaan van het taakstellende budget. Mocht het project niet binnen het taakstellende budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de regio.

Planning

Voor het project wordt tussen partijen onderstaande planning aangehouden:

- | | |
|---|---------------|
| • Start Planstudiefase (aanvangsbeslissing) | augustus 2009 |
| • OTB/MER | Q2 2011 |
| • TB | Q4 2011 |
| • Uitvoering | 2012 - 2017 |