

Vooruit met het Voorkeurstracé



Trechtering leidt tot Voorkeurstracé

De plannen voor De Centrale As zijn in een nieuwe fase gekomen. Voor u ligt het Voorkeurstracé!

Na het Trechteringsbesluit van Gedeputeerde Staten in september 2004 is er een Trajectnota/MER opgesteld, waarin de effecten van de verschillende tracévarianten onafhankelijk zijn onderzocht. Gedeputeerde Staten hebben nu op basis van deze Trajectnota/MER en diverse aanvullende onderzoeken het tracé aangewezen dat het meest aan de doelstellingen van het project voldoet: het Voorkeurstracé. De doelstellingen van De Centrale As zijn overigens: het verbeteren van de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van Noordoost Fryslân en een impuls geven aan de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. Bovendien is het Voorkeurstracé hét tracé dat de minst schadelijke effecten oplevert, of waarvan de schadelijke effecten het beste kunnen worden beperkt. Het Voorkeurstracé wordt gedurende zes weken ter inspraak aan u voorgelegd. Er worden verscheidene informatieavonden georganiseerd waarbij de plannen uitgebreid worden toegelicht. Na de inspraakperiode zullen Provinciale Staten uiteindelijk het definitieve tracé van De Centrale As vaststellen.

In het volgende overzicht wordt het Voorkeurstracé beschreven:

Het Voorkeurstracé (van noord naar zuid) omschreven:

- 1) Bij Dokkum sluit De Centrale As aan op de Rondweg Noord door middel van een rotonde met een straal van 20 meter.
- 2) De Centrale As kruist de Stroobosserweg en -trekvaart met een combi-viaduct.
- 3) De doorgetrokken zuidelijke rondweg om Dokkum (Lauwersseewei) sluit via een turborotonde aan op De Centrale As. Hierdoor ontstaat er aan de oostkant van Dokkum een parallel route voor het lokale verkeer.
- 4) De Kooilaan kruist De Centrale As met een auto-/fietsstunnel.
- 5) De Centrale As gaat onder de Doniaweg door.
- 6 en 7) De aansluiting met de (verbeterde) Dwarslaan (7) wordt vormgegeven als turborotonde met een straal van 25 meter.
- 8) De Valomstervaart wordt gekruist met een vaste brug, met ruimte voor een aparte fietsvoorziening.
- 9) De Centrale As kruist na De Valom de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS wordt met een 'natuurvriendelijk' viaduct gepasseerd.
- 10) De bestaande Hoofdweg wordt zuidelijk van de Valomstervaart teruggebracht naar semi-verhard, zodat alleen landbouwverkeer er gebruik van kan maken. Fietsers behouden een apart fietspad.
- 11) Na de EHS-passage volgt aansluiting op de huidige turborotonde bij de Boppewei.
- 12) De Centrale As kruist het spoor aan de oostkant van Veenwouden met een tunnel. Hierin wordt ook de Goddeloze Singel opgenomen, zodat deze het spoor ongelijkvloers kruist en vervolgens aansluit op de Kuikhorneweg. De ongelijkvloerse aansluiting van Veenwouden wordt ook in dit half klaverblad opgenomen. Het is mogelijk dat Zwaagwesteinde in de toekomst via dit half klaverblad ontsloten wordt.
- 13) Vervolgens blijft De Centrale As na de tunnel ongeveer 1 meter onder het maaiveld, tot na de Woudweg.
- 14, 15 en 16) De Kuikhorneweg, de Zevenhuisterweg (15), en de Woudweg (16) kruisen De Centrale As met een 'lui viaduct'. Dit betekent dat door de enigszins verdiepte ligging van De Centrale As, de kruisende wegen minder hoog boven het maaiveld hoeven worden opgetrokken.
- 17) Voor Veenwoudsterwal wordt een extra ontsluitingsweg aangelegd.
- 18) Noordwestelijk van Quatrebras sluit de rondweg van Hurdegaryp aan op De Centrale As met een turborotonde met een straal van 25 meter.
- 19) De N355 wordt noordelijk van Quatrebras omgelegd en kruist de Woudweg door middel van een rotonde met een straal van 20 meter, en sluit oostelijk van Quatrebras aan op de huidige N355.
- 20) Het huidige kruispunt in Quatrebras wordt heringericht: de verkeersregelinstantie (VRI) verdwijnt en noord - zuid verkeer krijgt voorrang vanwege de ontsluiting van Burgum.
- 21) De rondweg Hurdegaryp kruist het spoor via een spoortunnel en loopt vervolgens parallel aan het spoor richting de N355.
- 22) Voor het langzaam verkeer wordt een fietstunnel onder het spoor aangelegd om de verbinding tussen de Slachtedyk en de Stationsweg te herstellen.
- 23) De ontsluiting van Ryptsjerk (Slachtedyk) wordt omgeleid naar de aansluiting met de N355. Hier komt een verkeersregelinstantie (VRI).
- 24) De rondweg om Burgum begint westelijk van Quatrebras. De Rijksweg (N355) gaat onder De Centrale As door via een auto-/fietsstunnel.
- 25) In de Zomerweg komt een fietstunnel (F).
- 26) De Centrale As wordt westelijk van Burgum ongeveer 1 meter onder het maaiveld aangelegd.
- 27) De Hillamaweg wordt in zuidelijke richting verlegd. De kruising met De Centrale As vindt nu dichterbij het Aquaduct (A) plaats.
- 28) Het Aquaduct wordt direct dubbelbaans aangelegd. De Centrale As wordt vervolgens dubbelbaans doorgetrokken onder de Hillamaweg door. Het Prinses Margrietkanaal wordt in zuidelijke richting iets verlegd, waardoor de vaarroute naar de Burgumerdam rechtgetrokken wordt. Dit vergroot de veiligheid op het water. Deze strekking maakt het vervolgens mogelijk het Aquaduct buiten de vaarweg te bouwen.
- 29) De zuidelijke aansluiting van Burgum wordt met een ongelijkvloers kruispunt vormgegeven (half klaverblad). Hier sluiten ook de Rondweg Garyp en de lokale wegen van Sumar en Garyp op aan. Het tracé over de bestaande N356 richting Nijega wordt als dubbelbaans autoweg aangelegd tot de aansluiting met de N31 (Waldwei).
- 30) Voor het bundelen van de lokale wegen van Sumar wordt aan de oostkant van deze aansluiting een rotonde met een straal van 18 meter aangelegd.
- 31) De rondweg van Garyp wordt halverwege de Stinswei en de huidige N913 aangelegd. De Eendrachtsweg kruist De Centrale As met een volwaardige landbouw-tunnel. De aansluiting van de rondweg Garyp op de N31 vindt plaats via een rotonde in de open afrit aan de noordkant van de N31.
- 32) Ter hoogte van de Gariperhoeke komt een auto-/fietsstunnel.
- 33 en 34) De Joute Van der Meerwei gaat onder De Centrale As door via een auto-/fietsstunnel, net als de Polderdyk bij De Tike (34).
- 35) De huidige aansluiting van de N356 op de N31 (Waldwei) blijft gehandhaafd. Bij de noordelijke toe- en afrit van de N31 wordt een turborotonde gerealiseerd. Het verkeer vanuit Drachten (oosten) wordt voor de aansluiting met de rotonde gesplitst in de richting Nijega en Burgum. De hoofdstroom richting Burgum wordt via een bypass langs de rotonde geleid. Langzaam- en lokaal verkeer kruist de oostelijke tak haaks met behulp van een verkeersregelinstantie (VRI). Een vijfde tak aan de rotonde ontsluit het gebied ten westen (o.a. Wierren en Sumarreheide) en ten oosten (De Tike) van De Centrale As. Deze tak met tussen de afslagen naar Burgum en Leeuwarden te liggen (noordwestelijk kwadrant). Hierdoor ontziet het lokale verkeer de drukke verkeersstroom Drachten - Burgum. Aan de zuidzijde wordt het kruispunt bij de toe- en afrit geregeld door een VRI. Deze installatie wordt zodanig geprogrammeerd dat de verkeersstroom Burgum - Drachten prioriteit heeft. Een andere functie van de VRI is dat verkeer vanuit de richting Nijega de zware verkeersstroom kan kruisen. De oversteek van langzaam- en lokaal verkeer op de oostelijke toerit (richting Drachten) wordt meegenomen in de regeling van de VRI.

