

- Gearkomste** :
- Wurklistnûmer** :
- Ûnderwerp** : Adaptieve maatregelen N358 Skieding
Beliedsprogramma : Infrastruktuer
Registraasjenûmer : 01474223
Portefeuillehâlder : S. Poepjes
- Behanneljend amtner** :
N. Joustra, (058) 292 55 61, Ynfrastruktuer
- Oanlieding** : De N358 is een belangrijke ontsluitingsweg in Noordoost Friesland, onder andere voor de kernen Kollum, Buitenpost en Surhuisterveen richting de A7. In het PVVP is deze weg daarom gecategoriseerd als een 'gebiedsontsluitingsweg (GOW)'. De inrichting van de weg tussen Augustinusga en de A7 is echter niet in overeenstemming met de functie van een GOW, waardoor zich verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen voordoen.
- Op basis van het MileuEffectRapport (MER) en de Maatschappelijke KostenBatenAnalyse (MKBA) heeft u op 21 juni 2017 besloten om de bestaande weg Skieding aan te pakken. Daarnaast heeft u ons middels een amendement gevraagd om in overleg met bewoners, belangenorganisaties en gemeenten de mogelijke adaptieve maatregelen te ontwikkelen en verder uit te werken.
- Europeesje kontekst** :
N.v.t.

Koarte gearfetting : Samen met bewoners, eigenaren, belangenorganisaties en overheden is een *gedragen* plan opgesteld. De meer dan 400 gesprekken die zijn gevoerd hebben geresulteerd in:

- opheffen/samenvoegen van kruispunten;
- bochtafsnijdingen en stil asfalt;
- vervallen van meer dan vijftig inritten door aanleg van achter- en vooral voorpaden.

Voor aanleg van doorgaande parallelwegen bleek geen draagvlak.

Deze adaptieve maatregelen betekenen samen met de door u vastgestelde basismaatregelen een aanzienlijke verbetering van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Wel zijn er nog twee onzekerheden te duiden m.b.t. deze adaptieve maatregelen, namelijk dat een deel van de Plus op Gronings grondgebied ligt en dat binnen programma 2 geen budget te genereren is voor dit plan.

Beslútpunten : Provinciale Staten besluiten:

- 1) Te kiezen voor de Plus als uitgangspunt, bestaande uit de adaptieve maatregelen, conform bijgevoegd schetsontwerp. De adaptieve maatregelen bestaan op hoofdlijnen uit:
 - Samenvoegen van de kruispunten Poelbuurt, Heidelaan, Wildveld en Wildveld onverhard tot één kruispunt in combinatie met het afsnijden van de bochtencombinatie Surhuisterveen;
 - Opheffen aansluiting Topweer;
 - Aanleg van achterpaden;
 - Aanleg van voorpaden;
 - Toepassen van stil asfalt;
 - Opstellen en uitvoeren landschapsplan.
- 2) Gezien de twee onzekerheden over financiën/dekking en jurisdictie, Gedeputeerde Staten mandateren om:
 - a. de maatregelen van de Plus op Gronings grondgebied met de gemeente Grootegast en provincie Groningen uit te werken;
 - b. de financiële dekking van de Plus uit te werken.
- 3) Gedeputeerde Staten te mandateren om voor het vervolg in overleg met de betrokken overheden de benodigde ruimtelijke procedures (waaronder PIP) voor te bereiden en uit te voeren, inclusief de voorbereiding en aanvraag van de hiervoor benodigde vergunningen en ontheffingen.

Taheakke : Bijlage 1: PS-besluit 21 juni 2017
Bijlage 2: Schetsontwerp
Bijlage 3: Rapportage "Uitwerking adaptieve maatregelen N358"
Bijlage 4: Overzicht niet-gehonoreerde wensen
Bijlage 5: Schetsontwerp wens 2e aansluiting Lauwerskwartier

Taljochting

:

Kontekst

: In het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) is de N358 tussen Buitenpost en de A7 gecategoriseerd als een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Over de functie van de weg is geen discussie: het is en blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor Noordoost Friesland en dan vooral voor de kernen Kollum, Buitenpost en Surhuisterveen en omstreken.

Al enkele jaren wordt gesproken en nagedacht over de aanpak van de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 (ter plaatse de Skieding genoemd). Hoofddoelstelling van de aanpak is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Er zijn meerdere varianten mogelijk om dit te bereiken. De provincie heeft op vrijwillige basis een m.e.r.-procedure gevolgd en een MKBA uitgevoerd.

Op 21 juni 2017 heeft u op basis hiervan besloten om de bestaande Skieding op te waarderen. Daarnaast heeft u ons middels een amendement gevraagd om in overleg met bewoners, belangenorganisaties en gemeenten de mogelijke adaptieve maatregelen te ontwikkelen en verder uit te werken.

Hieronder volgt een toelichting op het gevolgde proces tussen 21 juni 2017 en heden.

Stap 1: Eerste gespreksronde

Naar aanleiding van uw besluit van 21 juni 2017 (zie bijlage 1) zijn wij met met de ca. 200 stakeholders (bewoners, grondeigenaren, gemeentes, buurprovincie en belangenorganisaties) afzonderlijk en soms op verzoek en petit comite in gesprek geweest. Tijdens deze gesprekken zijn hun wensen, ideeën en (on)mogelijkheden geïnventariseerd. Met de bewoners zijn in de eerste plaats de wensen en mogelijkheden tot opheffing van hun uitrit op de Skieding geïnventariseerd. In de gesprekken is de bewoners ook gevraagd hoe voor hen een plus gerealiseerd kan worden, hetzij landschappelijk, hetzij op het gebied van natuurwaarden of waterhuishouding, maar ook verbetering van wooncomfort.

Naast de gesprekken met bewoners/eigenaren en overheden hebben wij ook belangenorganisaties als It Fryske Gea, ONOF, H&I Surhuisterveen, Fietzersbond, TLN, NLTO, Cumela, Fryske MilieuFederatie en Staatsbosbeheer gevraagd naar hun wensen en ideeën.

Stap 2: Overleg overheden: wensenkaart

Op basis van deze eerste gesprekken is een wensenkaart met mogelijke maatregelen opgesteld. Deze kaart is met de betrokken overheden (gemeenten Smallingerland, Achtkarspelen, Grootegast en Marum en provincie Groningen) zowel ambtelijk als bestuurlijk doorgenomen op eventuele onoverkomenlijke bezwaren. Dit om zoveel mogelijk te voorkomen dat we tijdens vervolggesprekken met bewoners en eigenaren ideeën en maatregelen bespreken die praktisch niet uitvoerbaar/haalbaar zijn vanwege regelgeving en/of beleid.

Stap 3: Vervolggesprekken: eerste schetsontwerp

Vervolgens is tijdens vervolggesprekken het resultaat van eerdere gesprekken met partijen een schetsontwerp voorgelegd aan de bewoners/belanghebbenden met de vraag of hun wensen op een juiste en goede manier op het schetsontwerp zijn ingetekend. Daarnaast is ook gesproken met 'indirecte' bewoners/grondeigenaren waar hun belangen worden geraakt door wensen/maatregelen van directe bewoners/eigenaren. .

Stap 4: Aanvullende gesprekken

Met verschillende mensen en groepen zijn ook na de tweede ronde nog gesprekken gevoerd. Op het laatste moment hebben wij een "grensoverschrijdende" suggestie/wens ontvangen van bewoners in de bochtencombinatie nabij Surhuisterveen. Hierbij worden de twee bochten flauwer gemaakt en komt een deel van de Skieding op Gronings grondgebied te liggen. Gezien de grote voordelen op gebied van verkeersveiligheid en doorstroming en ook het vervallen van enkele uitritten extra hebben wij deze wens opgenomen in ons voorstel.

Stap 5: Terugkoppeling: inloopbijeenkomst

Het uiteindelijke schetsontwerp, inclusief bovenstaande wens is op 11 december 2017 teruggekoppeld tijdens een drukbezochte inloopmiddag/avond voor bewoners en belangstellenden. De reacties en suggesties van deze avond zijn indien mogelijk/wenselijk nog opgenomen in het schetsontwerp. Het uiteindelijke schetsontwerp met basismaatregelen én adaptieve maatregelen vindt u in bijlage 2.

Probleemstelling

- : Er zijn op de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 relatief veel en ook ernstige ongevallen gebeurd. Deze ongevallen vinden niet alleen op kruispunten plaats, maar ook op de weg zelf. Daarnaast ondervindt het verkeer soms vertraging en is het in de spits moeilijk om de weg veilig op te rijden of over te steken. Veel aanwonenden hebben aangegeven de weg te ervaren als onveilig. Kernprobleem is dat de functie van de weg niet in overeenstemming is met de inrichting van de wge.

Overigens: Uit het MER is gebleken, dat de problematiek met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming objectief gezien geringer is dan aanvankelijk werd aangenomen.

Probleemanalyse

: In de huidige situatie is een aantal zaken aan te wijzen die de verkeersonveiligheid en de soms beperkte doorstroming veroorzaken. We benoemen deze oorzaken hieronder.

Erfaansluitingen

De vele uitritten van woningen en percelen rechtstreeks op de N358. Verkeer van en naar deze woningen moet op de N358 remmen of zelfs stilstaan. Het overige verkeer verwacht dit niet altijd, ook omdat erfaansluitingen op een GOW niet of zo weinig mogelijk thuishoren. Gevolg: gevaarlijke situaties met soms (bijna) kop-staartbotsingen.

Landbouwverkeer

Traag rijdend landbouwverkeer op de provinciale weg. Voor zwaar landbouwverkeer geldt een maximumsnelheid van 25 km/uur.

Gevolg: soms langzaam rijdende slierten verkeer en/of gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

Overigens rijdt op de Skieding aanzienlijk minder landbouwverkeer (20 per dag) dan op de Uterwei ten noorden van Surhuisterveen (70 per dag). En zien bewoners het landbouwverkeer als welkome snelheidsremmer, waardoor zij de N358 beter kunnen oprijden of oversteken.

Kruispunten en bochten

Enkele kruispunten leiden tot verkeersonveiligheid. Dit heeft deels te maken met de hoge verkeersintensiteit (dagelijks meer dan 9.000 motorvoertuigen), vooral in de spits. Het is dan lastig voor verkeer van de zijwegen om vlot en veilig de N358 te kunnen oprijden. Daarnaast liggen de kruispunten met de Leidijk, Heidelaan, Poelbuurt en Topweer in of dichtbij een bocht in de N358, waardoor het zicht op het verkeer op de N358 wordt beperkt..

Beperkte ruimte

Om bovenstaande oorzaken weg te nemen en de inrichting van De Skieding volgens de richtlijnen van een GOW uit te voeren zijn maatregelen nodig en mogelijk. Deze maatregelen op het bestaande trace zullen een grote impact hebben op de directe omgeving/bewoners. Onder andere vanwege de beperkte ruimte, lees een aantal woningen staat zeer dicht op de weg.

Doelstelling / beëage effecten:

: Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 (De Skieding).

Aanvullend hierop heeft u in uw besluit van 21 juni gevraagd om ook wensen te inventariseren die de leefbaarheid verbeteren.

Risico's

: Twee onzekerheden

In zijn algemeenheid is het plan voor de adaptieve maatregelen (de Plus) een gedragen plan, voortgekomen uit de vele gesprekken die zijn gevoerd. Een belangrijke component in de Plus is het idee van een aantal aanwonenden in de omgeving van de bochtencombinatie net ten zuiden van Surhuisterveen. Namelijk door een aantal woningen te saneren, kan hier een veilige oplossing worden geboden, waarvan het effect aanzienlijk verder reikt dan de bochtencombinatie zelf. Dit idee kent veel draagvlak binnen de omgeving, maar brengt echter wel twee onzekerheden met zich mee.

Ten eerste wordt de Skieding in de bochtencombinatie verlegd naar Gronings grondgebied en hierdoor dienen een aantal woningen op Gronings grondgebied te worden gesaneerd. Daarmee beweegt het plan zich verder dan dat de jurisdictie van de provincie Fryslân strekt. Hoewel op ambtelijk niveau de gemeenten en provincie Groningen dit niet direct als een onoverkomelijk probleem zien, is - ten tijde van het opstellen van dit PS-stuk - het nog de vraag hoe de besturen van Groningen en Grootegast hier tegenover staan. Er is informeel bestuurlijk overleg geweest met provincie Groningen. Hierbij is aangegeven dat Groningen haar ambtelijke inzet kosteloos ter beschikking stelt. Groningen gaat er van uit dat de kosten van ruimtelijke procedures en een eventuele grenscorrectie voor rekening van Provincie Fryslân zijn. De exacte kosten hiervan zijn nog niet bekend, maar in de ramingen is rekening gehouden met de kosten van ruimtelijke procedures en onderzoeken (ongeacht in welke provincie/gemeente)..

Ten tweede zorgt het genoemde idee voor een aanzienlijke kostenpost. En hoewel deze kosten qua doelbereik in onze ogen meer dan billijk zijn, zien wij zo snel geen mogelijkheid om de totale kosten van de Plus te voorzien van dekking. De eerdere gedachte dat dit vanuit het Programma 2 (Verkeer & Vervoer) bekostigd zou kunnen worden, is niet meer reëel. Dit ook gelet op de andere taakstellingen die momenteel al rusten op dit programma. Het zoeken naar dekking van het tekort is in proces.

Verdere risico's

Algemeen risico:

Het bijgevoegde schetsontwerp (bijlage 2) is opgesteld op basis van draagvlak/wensen van bewoners, gemeenten en belangenorganisaties tot en met 11 december 2017 (inloopavond). Het schetsontwerp is door de betrokken overheden getoetst. Vooralsnog zien ook de provincie Groningen en gemeenten geen maatregelen die strijdig zijn met beleid en/of wetgeving.

De maatregelen dienen in de volgende fase nader te worden onderzocht op consequenties met betrekking tot bijvoorbeeld flora en fauna, geluid, landschap en archeologie. Hieruit kan blijken dat bepaalde maatregelen niet of beperkt mogelijk zijn en/of dat er mitigerende maatregelen moeten worden getroffen.

Risico's m.b.t. draagvlak/haalbaarheid:

Dankzij de medewerking en draagvlak van veel bewoners/eigenaren kan een aanzienlijk aantal knelpunten (kruispunten en vooral uitritten) worden opgelost. Voor een aantal maatregelen is het nodig dat er grond en woningen worden aangekocht. Daarnaast heeft een aantal eigenaren aangegeven bereid te zijn mee te werken onder voorwaarde dat zij een deel van hun perceel uit kunnen ruilen tegen een ander (deel van een) perceel. Ook zijn er die ter compensatie van bepaalde maatregelen een (deel van een) perceel zouden willen. Tijdens de gesprekken met bewoners/eigenaren is aangegeven dat de provincie gebonden is aan regels m.b.t. grondaankoop en grondruil. Aankoop en/of ruil wordt gedaan aan de hand van onafhankelijk getaxeerde waarde, inclusief eventuele objectief getaxeerde compensaties waar bewoners/eigenaren recht op hebben. Er is een risico dat bewoners/eigenaren in een later stadium zich bedenken of dat er geen overeenstemming kan worden bereikt over de grondaankoop of grondruil. Hierdoor kunnen bepaalde adaptieve maatregelen wellicht niet worden gerealiseerd en/of zal het plan op onderdelen moeten worden gewijzigd. Dit kan ook gevolgen hebben ook voor anderen. Concreet: een compleet voorpad kan komen te vervallen als de eerste en/of tweede aanwonende uiteindelijk geen voorpad blijkt te willen. Bepaalde adaptieve maatregelen kunnen dus wellicht niet worden gerealiseerd en/of het ontwerp moet op onderdelen worden gewijzigd. Om dit risico te beperken/beheersen wordt een AankoopStrategiePlan (ASP) opgesteld. In dit ASP wordt - binnen de kaders van het grondbeleid – een aanpak en verwervingsinstrumenten opgenomen.

In gesprekken met aanwonenden en eigenaren is aangegeven dat het provinciaal bestuur uiteindelijk beslist welke adaptieve maatregelen en wensen wel/niet worden gerealiseerd. Niet uit te sluiten is dat er toch verwachtingen ontstaan/zijn ontstaan. Het afwijzen van bepaalde maatregelen of wensen kan leiden tot teleurstellingen en minder vertrouwen in de provincie.

Probleemoplossing

: Het voorgestelde plan kunt u in kaartvorm vinden op bijlage 2. Dit plan bestaat uit de basismaatregelen die u 21 juni 2017 heeft vastgesteld, aangevuld met de adaptieve maatregelen, waarover u nu een besluit neemt. Hieronder volgt een beschrijving van alle maatregelen.

Basismaatregelen (reeds vastgesteld):

1. Ovonde Leidijk;
2. Ovonde Drachtsterweg;
3. Linksafvakken benzinstation en Parksterdwarweg;
4. Verbreden bestaande weg en aanpassen belijning;
5. Verruiming bochtencombinatie Surhuisterveen.

Over de verruiming van de bochtencombinatie Surhuisterveen het volgende: Op basis van de gesprekken met bewoners/eigenaren is gebleken dat verbetering van de bochtencombinatie integraal onderdeel zou moeten uitmaken van de adaptieve maatregel van het samenvoegen van kruispunten (zie hieronder punt 1 bij adaptieve maatregelen).

Kosten basismaatregelen

De totale kosten voor deze basismaatregelen worden geraamd op € 5,1 miljoen. Deze kosten van de basismaatregelen waren in het PS-voorstel van 21 juni 2017 nog geraamd op € 5,7 miljoen. Dit verschil wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de ovonde Leidijk op het bestaande kruispunt wordt aangelegd.

Adaptieve maatregelen:

Om inzicht te geven in de opbouw (van kosten en baten) van de diverse adaptieve maatregelen, hebben wij de maatregelen ingedeeld in zes categorieën. De categorieën leest u hieronder. De totale kosten van de voorgestelde adaptieve maatregelen bedragen € 7,3 miljoen.

1) Samenvoegen vier kruispunten Poelbuurt, Heidelaan, Wildveld en Wildveld onverhard tot één kruispunt in combinatie met afsnijding bochtencombinatie Surhuisterveen
Baten:

De samenvoeging van de vier kruispunten en bochtafsnijding resulteert hier in:

- 31 minder directe uitritten op de Skieding, waaronder uitritten in de binnenbochten met onvoldoende zicht op het verkeer op De Skieding;
- kortere en overzichtelijkere en daarmee veiligere route voor doorgaand verkeer;
- vervallen van de verkeersonveilige en onoverzichtelijke aansluiting van Poelbuurt in de zuidelijke bocht;
- samenvoegen van de vier kruispunten Wildveld, onverhard Wildveld, Heidelaan en Poelbuurt tot een (veilig) kruispunt in de vorm van een ovonde.

Kosten:

€ 5,1 miljoen. Een aanzienlijk deel van deze kosten is in het kader van de aankoop van woningen/bedrijf en grond.

Uitleg:

Tijdens de gesprekken is door bewoners een oplossing aangedragen die de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in deze omgeving sterk zal verbeteren. Hierbij:

- worden de vier aansluitingen Wildveld, Wildveld onverhard, Heidelaan en Poelbuurt samengevoegd tot één aansluiting in de vorm van een ovonde.
- wordt de Skieding verlegd, waardoor de bestaande Skieding als (doodlopend) voorpad kan fungeren voor de woningen, weilanden en bedrijven ter plaatse.
- wordt aan de andere zijde van de nieuwe Skieding een nieuw voorpad aangelegd om ook de percelen aan deze zijde te ontsluiten.
- wordt de bochtencombinatie zodanig aangepast dat hier een overzichtelijke en veiligere situatie ontstaat.

Om deze maatregelen uit te kunnen voeren, is het nodig dat vijf woningen en een bedrijf worden gesaneerd. De bewoners/eigenaren van deze woningen/bedrijf hebben aangegeven mee te willen werken aan deze oplossing.

2) Opheffen aansluiting Topweer

Baten:

Verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming door het vervallen van 1 kruispunt/aansluiting nabij de bochtencombinatie op de Skieding.

Kosten:

ca. € 0,2 miljoen

Uitleg:

Tijdens de gesprekken is door bewoners een oplossing aangedragen die de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in deze omgeving sterk zal verbeteren. Hierbij worden de vier aansluitingen Wildveld, Wildveld onverhard, Heidelaan en Poelbuurt samengevoegd tot één aansluiting in de vorm van een ovonde. Daarnaast wordt de Skieding verlegd, waardoor de bestaande Skieding als (doodlopend) voorpad kan fungeren voor de woningen, weilanden en bedrijven ter plaatse.

Aan de andere (zuid)zijde van de nieuwe Skieding wordt een nieuw voorpad aangelegd om ook de percelen aan deze zijde te ontsluiten. Ten slotte wordt de bochtencombinatie zodanig aangepast dat hier een overzichtelijke en veiligere situatie ontstaat.

3) Aanleg van achterpaden

Baten:

Vervallen van 2 directe uitritten op de Skieding.

Kosten:

ca. € 0,6 miljoen

Uitleg:

Bewoners en eigenaren van Skieding 30 en 61 hebben (onder voorwaarden) aangegeven mee te willen werken aan de ontsluiting via een achterpad.

4) Aanleg van voorpaden

Baten:

Verbetering verkeersveiligheid en doorstroming door het opheffen van 16 uitritten.

Kosten:

ca. € 1,0 miljoen.

Uitleg:

Naast de aanpassingen in/nabij de bochtencombinatie is er nog een aantal locaties waar bewoners/eigenaren mee willen werken aan een voorpad. Met de kanttekening dat op een deel van deze paden het doorgaande fietsverkeer mengt met gemotoriseerd bestemmingsverkeer. Voorstel is om de vormgeving en inrichting van de voorpaden samen met o.a. de bewoners en Fietsersbond nader te bepalen bij de verdere uitwerking. Suggestie hierbij is om dit als een zogenaamde fietsstraat vorm te geven waarbij het gemotoriseerde verkeer te gast is.

5) Toepassen van stil asfalt

Baten:

Verbeteren van de leefbaarheid en het woongenot

Kosten:

ca. € 0,1 miljoen.

Uitleg:

Om de leefbaarheid voor bewoners en fauna te verbeteren, stellen wij voor de hoofdrijbaan over de volledige lengte te voorzien van stil asfalt. Dit is wettelijk niet noodzakelijk, maar deze maatregel is vrijwel unaniem door bewoners aangedragen.

6) Opstellen en uitvoeren landschapsplan directe omgeving

Skieding

Baten:

Landschappelijke inpassing van de infrastructurele maatregelen. Vesterking van de aanwezige waarden op gebied van landschap, natuur, cultuurhistorie en archeologie. Verbeteren van het wooncomfort en gezondheid van bewoners.

Kosten:

ca. € 0,3 miljoen.

Uitleg:

Door een aantal bewoners en eigenaren zijn suggesties gedaan m.b.t. beplanting, landschap, natuur, cultuurhistorie en/of recreatie op of in de omgeving van hun perceel. De Fryske MilieuFederatie (FMF) heeft i.o.m. de betrokken natuur- en landschapsorganisaties in het gebied een globaal plan opgesteld met suggesties, kansen en wensen over landschap, cultuurhistorie en natuur direct langs de Skieding én in de omgeving van de Skieding. De totale kosten van het plan zijn door FMF geraamd op ruim € 2 miljoen. Wij stellen voor om samen met de betrokken overheden, FMF en landschapsbeheer Groningen een landschapsplan alleen voor de **directe** omgeving van de Skieding op te stellen en uit te voeren.

Foarkaroplossing/ Yntegrale ôfwaging

- : De reeds vastgestelde **basismaatregelen** zijn duurzame oplossingen voor de Skieding. De maatregelen:
- dragen bij aan de doelstellingen veiliger en betere doorstroming;
 - leveren een positieve bijdrage aan de lokale en regionale economie.

De verkeersveiligheid op Skieding is voldoende geborgd.

De voorgestelde **adaptieve** maatregelen (de Plus) leveren:

- een extra bijdrage aan de doelstellingen veiliger en betere doorstroming;
- en een “plus” op het ontwerp mbt tot wooncomfort en landschap.

Voordeel van de adaptieve maatregelen is dat deze gefaseerd kunnen worden uitgevoerd. Als straks blijkt dat meer bewoners de voordelen van bijvoorbeeld een voor- of achterpad zien, dan kunnen deze paden bij voldoende draagvlak ook in een later stadium worden aangelegd/uitgebreid.

Finansiele dekking

De kosten van de basismaatregelen zijn geraamd op € 5,1 miljoen. De totale meerkosten van de adaptieve maatregelen bedragen € 7,3 miljoen. De totale kosten van de maatregelen uit het schetsontwerp zijn geraamd op € 12,4 miljoen.

Het totale beschikbare budget vanuit het MPI en RYP is € 8,1 miljoen waarvan € 1,3 miljoen uit het RYP. De Skieding valt niet onder de projecten van het RYP die worden heroverwogen qua planning/uitvoering.

Het is niet realistisch om het uiteindelijke tekort van € 4,3 miljoen binnen het MPI en het RYP (waar het project N358, Skieding onder valt) op te lossen. Beide programma's beschikken op dit moment niet over financiële ruimte. In het besluit van 21 juni 2017 gaat u ervan uit dat het tekort als taakstelling wordt opgenomen binnen het geheel van programma 2.

Gelet op de andere taakstellingen die momenteel al rusten op Programma 2 (Verkeer en Vervoer) is de gedachte dat dit vanuit het Programma 2 bekostigd zou kunnen worden niet meer reëel. Het zoeken naar dekking voor de € 4,3 miljoen is in proces.

Onderdeel van het adaptieve maatregelenpakket is de aanleg van voor- en achterpaden. De structurele meerkosten van het beheer en onderhoud hiervan zijn geraamd op € 8.000 per jaar. Na de aanleg van de betreffende paden dient het budget ten behoeve van beheer en onderhoud van wegen structureel met € 8.000 te worden verhoogd.

Twee onzekerheden

Op dit moment zijn er nog twee onzekerheden die de realisatie van de Plus in de weg kunnen staan:

- wel of geen medewerking van gemeente Grootegast/provincie Groningen aan maatregelen van de Plus op Gronings grondgebied;
- wel of geen budget beschikbaar voor de realisatie van de Plus.

Het is wenselijk dat op korte termijn duidelijkheid geboden wordt aan de omgeving over de status van de Plus. In het amendement heeft u gevraagd om de nodige vaart in het proces te brengen. Daarnaast verdient het proces zoals dat het afgelopen half jaar is gevoerd, in onze ogen ook een vlotte voortzetting. Wij stellen dan ook voor om GS mandaat te verlenen voor wat betreft de uitwerking van de financiële dekking en medewerking van de provincie Groningen en gemeente Grootegast. Mocht dit uiteindelijk toch leiden tot een ander plan, dan kan dit alsnog aan u voorgelegd worden indien dit nodig wordt geacht.

Inperken Plus

Het is een optie om een deel van de maatregelen waar de Plus uit bestaat, niet uit te voeren, om zo de totale kosten van de Plus te beperken. Dit doet echter geen recht aan het gevoerde proces met de omgeving. Daarnaast zijn de kosten van de meeste maatregelen uit de Plus beperkt, waardoor dit een druppel op de welbekende gloeiende plaat zou zijn. Uitzondering hierop vormt het genoemde idee rondom de bochtencombinatie ten zuiden van Surhuisterveen, inclusief verlegging van de Skieding naar Gronings grondgebied; het niet uitvoeren van dit onderdeel leidt in onze ogen tot een aanzienlijke waardevermindering van de Plus.

Uitbreiden Plus

Het is ook mogelijk om de Plus uit te breiden met meer maatregelen. Uit alle gevoerde gesprekken zijn namelijk meer maatregelen naar voren gekomen, die niet allemaal in de Plus zijn opgenomen. Denk hierbij aan:

- wens glasvezel
- wens 2^e aansluiting Lauwerskwartier

- alternatieven landbouwverkeer en opheffen van uitritten (parallelweg aan een of beide zijden, of landbouwpasseerstroken)

De onderbouwing waarom we niet kiezen om bovenstaande punten in de Plus mee hebben genomen, vindt u hieronder.

Wensen die niet zijn opgenomen in voorstel:

Naast de voorgestelde adaptieve maatregelen zijn er wensen/maatregelen die niet zijn opgenomen in dit voorstel. Dit zijn wensen/maatregelen die niet of beperkt bijdragen aan het algemeen belang. Volledigheidshalve leggen wij u deze wensen en suggesties wel voor, inclusief een globale kostenraming (zie bijlage 4). De totale projectkosten van deze niet gehonoreerde wensen zijn geraamd op € 3,1 miljoen.

- Wens glasvezel

Een veelgehoorde wens is de aanleg van glasvezel langs de Skieding, zodat bewoners langs en rondom De Skieding in ieder geval de mogelijkheid hebben om op breedband aan te sluiten. Deze wens staat los van de aanpak van de Skieding. Wij maken de wens/behoefte kenbaar bij KabelNoord. De eventuele aanleg van glasvezel kan worden meegenomen tijdens de uitvoering van de maatregelen aan de Skieding.

- Wens 2^e aansluiting Lauwerskwartier

De gemeente Achtkarspelen en het bedrijfsleven in Surhuisterveen en omgeving wensen een tweede ontsluiting van bedrijventerrein Lauwerskwartier. De bestaande ontsluiting op de Groningerstraat leidt momenteel vooral in de spits tot wachtrijen op de toegangsweg, omdat verkeer vanaf het bedrijventerrein voorrang moet verlenen aan verkeer op de Groningerstraat. Daarnaast zullen de verkeersbewegingen van en naar het bedrijventerrein toenemen als gevolg van de geplande uitbreiding van het Lauwerskwartier. Een tweede ontsluiting is volgens gemeente en bedrijfsleven dan ook urgent om bedrijven te behouden én aan te trekken.

De wens van Achtkarspelen, gesteund door o.a. bedrijvenverenigingen ONOF, H&I en ABC, is de tweede ontsluiting indirect te situeren op de Skieding.

Concreet: de ontsluiting voor verkeer van en naar het Lauwerskwartier te laten verlopen via het in overleg met aanwonenden bedachte voorpad aan de westkant van De Skieding (zie bijlage 5).

De daadwerkelijke aansluiting op de Skieding verloopt dan via de aan te leggen ovonde Wildveld/Heidelaan. Het in overleg met bewoners bedachte voorpad (bestemd uitsluitend ten behoeve van aanwonenden en hun bezoek) zal dan opgevaardeerd moeten worden tot parallelweg in combinatie met de aanleg van een vrijliggend fietspad. Op basis van een ruwe inschatting zullen er ongeveer 1.600 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van deze ontsluiting, waarbij de toename als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein niet is meegenomen.

Aanwonenden hebben aangegeven hier tegen te zijn, omdat het verkeer (waaronder relatief veel vrachtverkeer) van/naar het Lauwerskwartier dichterbij hun woningen komt dan in de huidige situatie.

Met de gemeente en ondernemersverenigingen is afgesproken deze wens expliciet aan u voor te leggen als mogelijke *extra* maatregel. Alternatief is om samen met de gemeente en ondernemersverenigingen te zoeken naar een andere oplossing voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Lauwerskwartier (bv door aanpassing van de rotonde Groningerstraatweg-N358).

Baten:

Betere afwikkeling bestemmingsverkeer van en naar Lauwerskwartier.

Alternatieve toegangsweg/uitgang in het geval van calamiteiten of onderhoud aan de bestaande toegangsweg.

Kosten:

Ca. € 1,5 miljoen euro voor aan te leggen infrastructuur, inclusief aan/uitkoop woningen en compensaties.

De gemeente Achtkarspelen geeft aan niet de benodigde financiële middelen te hebben om deze kosten te kunnen dekken.

Risico:

Afhaken aanwonenden die voor een voorpad zijn, maar tegen een doorgaande parallelweg.

- Alternatieven landbouwverkeer en het opheffen van uitritten

Er is een aantal oplossingen mogelijk voor het opheffen van uitritten op de Skieding die zijn voorgelegd aan bewoners, belangenorganisaties en gemeenten. Deze oplossingen hangen nauw samen met de plaats op de weg van het landbouwverkeer op de Skieding.

a. Parallelwegen aan beide zijden van Skieding

Meest optimale oplossing voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de Skieding is om aan weerszijden van de Skieding (doorgaande) parallelwegen aan te leggen die de weilanden en woningen aan weerszijden van de Skieding ontsluiten. In dat geval zou ook een algeheel verbod voor landbouwverkeer kunnen worden ingesteld op de Skieding conform de richtlijnen van een GOW. In de MER en MKBA is in hoofdlijnen al onderzocht wat de voor- en nadelen, respectievelijk kosten en baten van een dergelijke oplossing zijn in de meest ideale situatie (variant 1). Vooral aan de oostzijde van de Skieding staat een flink aantal woningen dermate dicht langs de weg dat het noodzakelijk is om deze te saneren voor de aanleg van een parallelweg. Dit is onzes inziens een te ingrijpende maatregel in relatie tot de problematiek. Zeker omdat de parallelweg wordt aangelegd voor de ontsluiting van woningen die dan vervolgens zouden

worden gesaneerd. Alternatief is de aanleg van een achterpad/parallelweg aan de achterzijde van de woningen. Vrijwel unaniem zijn bewoners/eigenaren tegen een parallelweg met doorgaand verkeer voorlangs. Ook zijn ze tegen een doorgaand pad achterlangs. Belangrijkste argumenten hierbij zijn dat bewoners tussen twee wegen/paden in komen te zitten en/of dat (huis)kavels van agrariërs en bewoners worden doorsneden. Een bedrijf heeft aangegeven dat het praktisch onmogelijk is om aan de achterzijde van zijn bedrijf een pad/weg aan te leggen, omdat vanwege hygiëne geen “vreemd” verkeer over het perceel mag.

b. Parallelweg aan westzijde (fietspadzijde) van Skieding

Het verbreden van het bestaande fietspad aan de westzijde van de Skieding tot een parallelweg is een voor de hand liggende oplossing, waarbij doorsteken naar de weilanden aan de oostzijde worden gemaakt. Vanuit verkeersveiligheid zijn dergelijke doorsteken niet de meest wenselijke oplossing, maar het verbetert de doorstroming op de Skieding zelf wel, omdat er geen stilstaand/afremmend verkeer naar uitritten meer is. Bewoners aan de westzijde/Friese kant willen geen parallelweg met doorgaand verkeer. Een flink aantal bewoners wil in plaats hiervan een (doodlopend) voor- of achterpad waar alleen aanwonenden, hun bezoekers en doorgaand fietsverkeer gebruik van maken. Daarnaast zijn er bewoners/belanghebbenden die de huidige situatie willen handhaven. De bewoners die bereid zijn om mee te werken aan een voorpad (zie punt 3 van de adaptieve maatregelen), stellen hierbij wel de voorwaarde dat dit voorpad alleen bedoeld is voor doorgaand fietsverkeer en het gemotoriseerde bestemmingsverkeer naar hun woning/bedrijf/weiland. Mocht dit voorpad worden veranderd/doorgetrokken tot een doorgaande parallelweg, dan trekken zij hun medewerking in. Ten slotte hebben belangenorganisaties NLTO, Cumela en TLN aangegeven dat het wat hun betreft niet wenselijk is om doorgaand landbouwverkeer en fietsverkeer op een parallelweg te mengen in verband met de verkeersveiligheid.

c. Landbouwpasseerstroken

Het laatste alternatief voor landbouwverkeer is de aanleg van landbouwpasseerstroken. Hierbij blijft het landbouwverkeer wel gebruik maken van de Skieding, maar kan het achterrijdende verkeer ter plaatse van de landbouwpasseerstroken het landbouwverkeer passeren. Bewoners hebben aangegeven dat de hiaten in de verkeerstroom voor hen de mogelijkheid biedt om veilig de Skieding op- en af te rijden. Uit tellingen blijkt dat het percentage landbouwverkeer op de Skieding 0,2% van het verkeer op de Skieding is. Daarnaast rijdt het landbouwverkeer voornamelijk buiten de spits.

Gezien het kleine aandeel landbouwverkeer stellen wij uit het oogpunt van kosteneffectiviteit voor om geen maatregelen voor het landbouwverkeer te treffen.

Útfiering

: Onderstaande planning is er op gebaseerd dat de onzekerheden over dekking en medewerking van Groningen/Grootegast over de maatregelen op Gronings grondgebied op korte termijn zijn weggenomen. In het geval deze onzekerheden niet op korte termijn zijn weggenomen, worden voorlopig alleen de basismaatregelen die niet samenhangen met adaptieve maatregelen volgens onderstaande planning uitgevoerd. De overige basismaatregelen en adaptieve maatregelen lopen in dat geval vertraging op.

1. Fase 1 (uitvoering begin 2019)

Maatregelen die zonder bestemmingsplanprocedure en grondaankoop kunnen worden uitgevoerd:

- A. Verbreden van de weg naar 6,80 meter met betonstroken aan weerszijden op rechtstanden, inclusief aanleg van stil asfalt en aanbrengen van de markering conform een gebiedsontsluitingsweg
- B. Linksafvakken tankstation en Parksterdarsweg

2. Fase 2 (uitvoering medio 2019/eind 2019 bij geen bezwaren)

Maatregelen waarvoor een postzegelbestemmingsplan kan worden opgesteld en/of waarvoor grondaankoop moeten worden gedaan:

- A. Ovonde Leidijk en ovonde Drachtsterweg
- B. Voor – en achterpaden

3. Fase 3 (uitvoering 2020 bij geen bezwaren)

Adaptieve maatregelen met bestemmingsplanprocedure (Provinciale InpassingsPlannen):

- A. Samenvoegen kruispunten en bochtafsnijding

Werk met werk

Wij streven ernaar om de maatregelen die volgen uit het landschapsplan uit te voeren in combinatie met het betreffende infrastructurele werk.

Monitoaring/evaluaasje : -

Stjoering : Na positieve besluitvorming vindt rapportage plaats via de reguliere lijnen van Berap en Jaarstukken. Verder brengen wij u twee keer per jaar per brief op de hoogte over de voortgang en stand van zaken.

Ferfolchproseduere : 1. Uitwerking/detaillering ontwerp i.o.m. bewoners, belanghebbenden en gemeenten/provincie;
2. Voorbereiden en opstarten van de benodigde ruimtelijke procedures in overleg met de betrokken overheden, waaronder het uitvoeren van de hiervoor benodigde onderzoeken en het aanvragen van vergunningen en onthefingen;
3. Opstellen en uitvoering geven aan AankoopStrategiePlan (ASP).

Deze drie vervolgpcedures lopen parallel aan elkaar.

Oare punten : Met betrekking tot uw motie van 21 juni 2017 over monitoring, handhaving en verkeersveiligheids campagne op de Skieding het volgende:

Om de ongevallen op de Skieding te monitoren is september 2017 een meldpunt op de project-website geopend. De bewoners aan en rondom de Skieding is tijdens de gespreksrondes gevraagd om hier ongevallen op de Skieding te melden door een vragenlijst in te vullen. Vrijwel alle bewoners hebben aangegeven hier aan mee te willen werken en een flyer over het meldpunt meegenomen. Daarnaast wordt alle berichtgeving in de media over ongevallen op de Skieding verzameld. Over de ongevallen op de Skieding wordt jaarlijks gerapporteerd in het monitoringshoofdstuk van het Uitvoeringsprogramma Verkeer en & Vervoer.

In overleg met het ROF en de politie wordt een verkeersveiligheidscampagne in combinatie met een handhavingsplan opgesteld. De campagne en handhaving richten zich op snelheid en inhaalgedrag op de Skieding en eventuele sluiproutes op het onderliggende wegennet. Hierover informeren wij u nader op een later tijdstip.

Ljouwert,
Deputearre Steaten fan Fryslân,

drs. A.A.M. Brok , foarsitter

R.E. Bouius-Riemersma MBA MCM , sekretaris

UTSTEL

Underwerp : **Adaptieve maatregelen N358 Skieding**

Provinsjale Steaten fan Fryslân

Nei it lêzen fan it útstel fan Deputearre Steaten fan Fryslân fan 20 febrewaris, nr. 1474223, oangeande Adaptieve maatregelen N358 Skieding

Mei it each op

Oerwagende dat :

Beslute :

- 1) Te kiezen voor de Plus als uitgangspunt, bestaande uit de adaptieve maatregelen, conform bijgevoegd schetsontwerp. De adaptieve maatregelen bestaan op hoofdlijnen uit:
 - Samenvoegen van de kruispunten Poelbuurt, Heidelaan, Wildveld en Wildveld onverhard tot één kruispunt in combinatie met het afsnijden van de bochtencombinatie Surhuisterveen;
 - Opheffen aansluiting Topweer;
 - Aanleg van achterpaden;
 - Aanleg van voorpaden;
 - Toepassen van stil asfalt;
 - Opstellen en uitvoeren landschapsplan.
- 2) Gezien de twee onzekerheden over financiën/dekking en jurisdictie, Gedeputeerde Staten mandateren om:
 - a. de maatregelen van de Plus op Gronings grondgebied met de gemeente Grootegast en provincie Groningen uit te werken;
 - b. de financiële dekking van de Plus uit te werken.
- 3) Gedeputeerde Staten te mandateren om voor het vervolg in overleg met de betrokken overheden de benodigde ruimtelijke procedures (waaronder PIP) voor te bereiden en uit te voeren, inclusief de voorbereiding en aanvraag van de hiervoor benodigde vergunningen en ontheffingen.

Sa feststeld troch Provinsjale Steaten fan Fryslân yn harren iepenbiere gearkomste fan,

drs. A.A.M. Brok , foarsitter

G.W. Huisman , griffier

