

Naar een verkeersveilige verbinding Surhuisterveen - A7

NRD N358 De Skieding



N358 Surhuisterveen - A7

Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage

Opdrachtgever:
Provincie Fryslân

Grontmij Nederland B.V.
Groningen, 11 juni 2014

Verantwoording

Titel :
Subtitel : Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage
Projectnummer : 333510
Referentienummer : 333510
Revisie : 1.7
Datum : 11 juni 2014

Auteur(s) : ing. R.R. van der Velde, drs. H. Praamstra
E-mail adres : richard.vandervelde@grontmij.nl
Gecontroleerd door : drs. H. Praamstra
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : drs. ing. J.W. Popken
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
T +31 88 811 51 11
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Het uitvoeren van een m.e.r.....	6
1.3	Ruimtelijk plan.....	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Problematiek en doelstelling	8
2.1	Beleidskader/vertrekpunt	8
2.2	Problematiek	8
2.3	Voorgeschiedenis	11
2.4	Doelstelling.....	15
3	Bestaande milieusituatie	16
3.1	Functies en ruimtelijke ontwikkelingen	16
3.2	Bodem en water	19
3.3	Archeologie	19
3.4	Landschap en cultuurhistorie	21
3.5	Natuur	25
3.6	Verkeer.....	27
3.7	Woon- en leefmilieu	31
4	Voorgenomen activiteit en te onderzoeken varianten	33
4.1	Voorgenomen activiteit	33
4.2	Trechtering te onderzoeken varianten	34
4.2.1	Proces variantenontwikkeling	34
4.2.2	Inventarisatie omgevingsaspecten en aanwezige functies studiegebied	34
4.2.3	Ontwikkelde varianten.....	36
4.2.4	Toetsing doelbereik en omgevingsaspecten	38
4.2.5	Combinatiemogelijkheden tracévarianten.....	41
5	Te verwachten milieueffecten	42
5.1	Reikwijdte.....	42
5.2	Detailniveau	42
6	Vervolgprocedure.....	47
6.1	Consultatie bestuursorganen en zienswijzemogelijkheid	47
6.2	Vervolgproces	47

Bijlage 1: Beleid en wet- en regelgeving

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

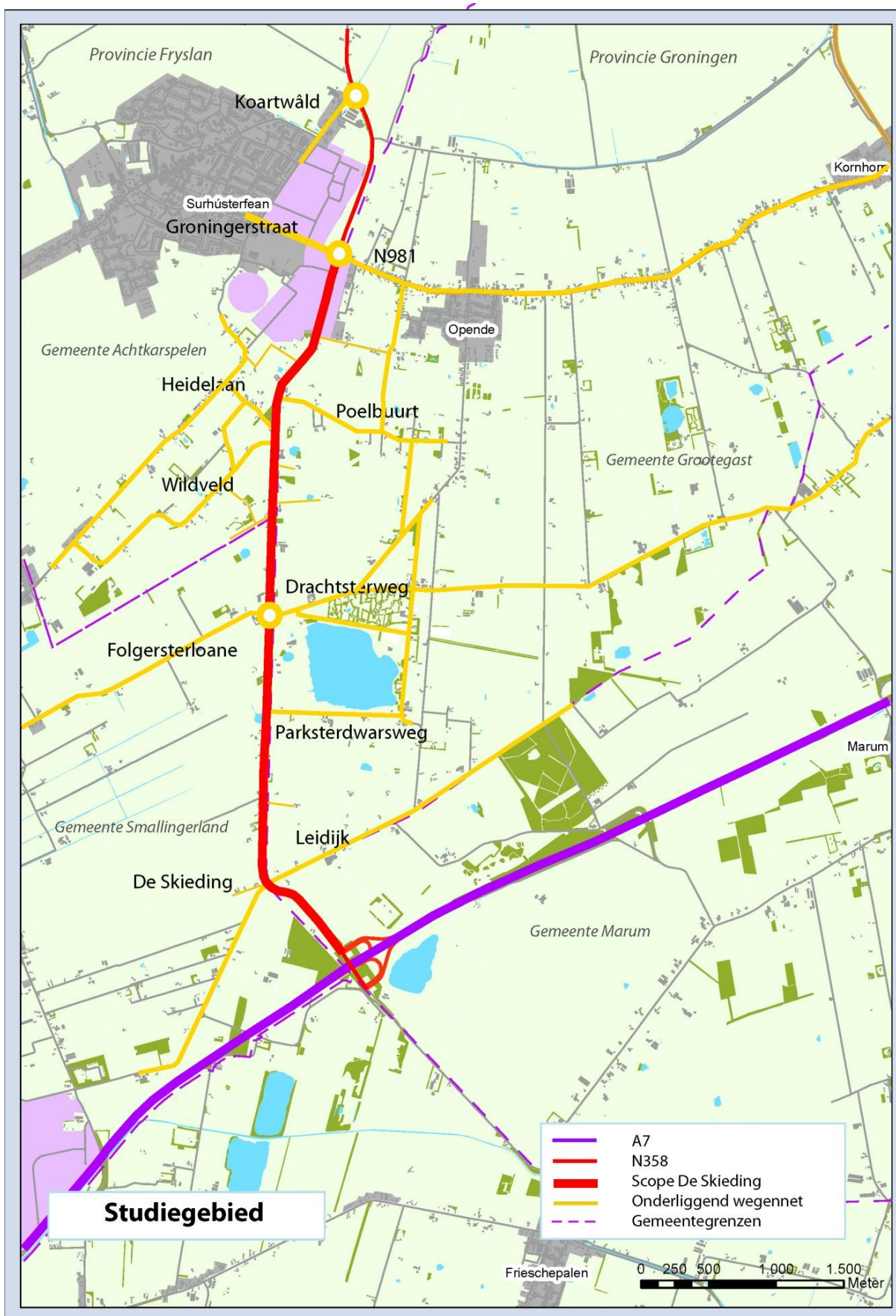
De N358 fungeert als belangrijke ontsluitingsweg tussen Noordoost Fryslân en de A7 en is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan 2006 (PVVP) gecategoriseerd als een gebiedontsluitingsweg. In het PVVP is de N358 tussen Augustinusga en de A7 aangemerkt als een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. De inrichting van de weg is daarnaast niet in overeenstemming met de functie van de weg (onder andere wegbreedte, belijning, veel zijwegen en directe aansluitingen van woningen en percelen).

De provincie heeft begin 2012 aan de bevolking een plan gepresenteerd voor de opwaardering van de N358. De voorgestelde maatregelen richten zich in het plan op het uitvoeren van maatregelen op het bestaande tracé. De maatregelen op het noordelijke deel (Surhuisterveen – Augustinusga) konden op voldoende draagvlak rekenen en zullen naar verwachting in 2014 uitgevoerd worden. Voor de maatregelen op het zuidelijk deel (A7 – Surhuisterveen, beter bekend als De Skieding vanwege de ligging op de provinciegrens van Fryslân en Groningen) bleek minder draagvlak te bestaan. Mede naar aanleiding van de reacties op het gepresenteerde plan is in 2012 een quickscan uitgevoerd naar de haalbaarheid van een nieuw tracé voor de N358 tussen de A7 en Surhuisterveen. Tevens is in 2013 gezamenlijk met de omgeving een variantenstudie gedaan. Resultaat van deze onderzoeken is een inkadering van de theoretisch mogelijke varianten tot een aantal zoekgebieden. Eind 2013/begin 2014 zijn op basis van deze zoekgebieden en andere naar voren gekomen varianten enkele concrete, haalbare en reëel te onderzoeken tracévarianten gedefinieerd.

De N358 tussen de A7 en Surhuisterveen heeft een lengte van circa 5,5 kilometer en is voorzien van een vrijliggend fietspad. Het zoekgebied voor de opwaardering van de N358 is weergegeven in de afbeelding op de volgende pagina. Dit gebied betreft een zone aan weerszijde van de huidige N358 en loopt van de rotonde Surhuisterveen tot de aansluiting op de A7. Het zoekgebied ten oosten van de N358 ligt grotendeels in de gemeente Grootegast en een klein deel in de gemeente Marum. Van het zoekgebied ten westen van de N358 ligt het noordelijk deel in de gemeente Achtkarspelen en het zuidelijk deel in de gemeente Smallingerland.



Luchtfoto N358 De Skieding ter hoogte van Poelbuurt



Studiegebied N358 De Skieding

1.2 Het uitvoeren van een m.e.r.

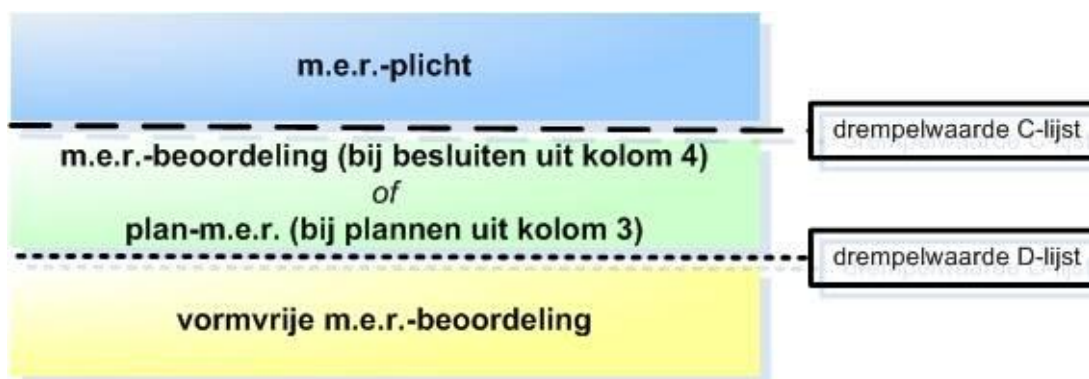
Doel milieueffectrapportage

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.¹) is ontwikkeld om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Voor een aantal activiteiten geldt daarom een zogenaamde m.e.r.-plicht (de zogenaamde C-lijst). Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Indien er sprake is van een m.e.r.-plicht moet de m.e.r.-procedure worden doorlopen. Dit is een procedure die uiteindelijk leidt tot een Milieueffectrapport (MER). In een MER worden op samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven die naar verwachting zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Voor andere activiteiten (de zogenaamde D-lijst) geldt dat zij afhankelijk van de omstandigheden nadelige milieugevolgen kunnen hebben. Voor deze activiteiten geldt een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht.

Milieueffectrapportage

Voor besluiten en plannen waarbij ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt met (eventueel) belangrijke negatieve effecten voor het milieu, geldt de verplichting om vooraf een milieueffectrapportage op te stellen. Op die manier krijgt het milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De activiteiten en drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage (gewijzigd 1 april 2011). Daarbij zijn de volgende situaties te onderscheiden:

- Indien m.e.r.-plichtige ontwikkelingen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt (bijvoorbeeld door middel van een omgevingsvergunning voor het oprichten van een milieu-inrichting) dient een Besluit-m.e.r. te worden doorlopen;
- In gevallen waar het bevoegd gezag nader moet afwegen of er sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, is een m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde;
- Een Plan-m.e.r. moet worden doorlopen indien een plan (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit of op grond van de Habitatrichtlijn of Natuurbeschermingswet een Passende Beoordeling moet worden gemaakt.
- De activiteit staat wel genoemd in de D lijst, maar bevindt zich beneden de drempelwaarde. Voor deze besluiten geldt een 'vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht'.



Vrijwillige m.e.r. procedure

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) zijn voor verschillende activiteiten zogenoemde m.e.r.-drempels opgenomen. Als een m.e.r.-drempel wordt overschreden, ontstaat een m.e.r.-plicht. Het Besluit m.e.r. kent een aantal categorieën die een relatie hebben met wegen, onder andere “verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg”. Voor de verlegging van de N358 is géén sprake van een formele m.e.r.-plicht omdat de weg ook in de toekomst uit maximaal twee rijstroken zal bestaan.

¹ Voor het woord milieueffectrapportage worden twee afkortingen veel gebruikt: MER en m.e.r.. Milieueffectrapportage (m.e.r.) is de procedure waarbij nagegaan wordt wat de gevolgen zijn voor het milieu van bepaalde activiteiten alvorens die activiteiten worden ondernomen. Een milieueffectrapport (MER) is het product van de m.e.r. (het proces).

Gelet op de reacties uit de omgeving en het belang dat gehecht wordt aan het doorlopen van een zorgvuldig proces is besloten om voor dit project een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen. Het MER wordt opgesteld om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de te onderzoeken varianten zodat Gedeputeerde Staten op basis daarvan een zorgvuldig besluit kan nemen voor een zogeheten voorkeursvariant.

Voldaan zal worden aan de procedurestappen en inhoudelijke vereisten voor een project-m.e.r. Deze procedurestappen houden in het kort in dat als eerste stap een openbare kennisgeving wordt gepubliceerd dat een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en consultatie over reikwijdte en detailniveau van het MER zal plaatsvinden. Dit vindt plaats door voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage te leggen met de mogelijkheid voor burgers en (belangen)organisaties om een zienswijze in te dienen over de reikwijdte en detailniveau van het MER. Ook zullen bestuursorganen en adviseurs hierover geconsulteerd worden. Tevens zal de onafhankelijke commissie m.e.r. worden gevraagd om een advies over de reikwijdte en detailniveau uit te brengen. De ontvangen reacties op de NRD zullen worden verwerkt in een reactie-nota.

Vervolgens zal het MER zelf opgesteld worden en de daarvoor benodigde onderzoeken worden uitgevoerd. Na afronding zal het MER ter inzage worden gelegd. Op dat moment is er gelegenheid voor het indienen van zienswijzen op het MER. Tegelijkertijd zal de commissie m.e.r. worden ingeschakeld voor het uitbrengen van een toetsingsadvies met betrekking tot het MER. De zienswijzen en het toetsingsadvies zullen worden verwerkt en vervolgens zal een besluit genomen worden over de uitvoeringsvariant (inclusief een motivatie hoe met de resultaten van het MER, de inspraak en het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is omgegaan).

Afhankelijk van de besluitvorming vindt de eventuele planvorming plaats aan de hand van de uitvoeringsvariant. Dit kan bijvoorbeeld een wijziging zijn van een bestemmingsplan, het opstellen van een inpassingsplan of andere besluitvorming. Indien nodig zal het MER dan nogmaals bij het ontwerp plan ter inzage worden gelegd. Vervolgens zal de planprocedure afgerond worden (vaststelling door de gemeenteraad/provinciale staten en eventuele beroepsmogelijkheid bij de Raad van State).

1.3 Ruimtelijk plan

De initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure is de provincie Fryslân. Zoals aangegeven betreft het een vrijwillige m.e.r.-procedure (zie vorige paragraaf) om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming omtrent de opwaardering van de N358. Of voor de uiteindelijke voorkeursvariant een ruimtelijk plan nodig is en wie het bevoegd gezag is, hangt af van de uiteindelijk te kiezen voorkeursvariant (blijft de weg op het huidige tracé of wordt een geheel nieuw tracé gekozen). Na de keuze van een voorkeursvariant zal door de betrokken overheden een keuze worden gemaakt voor de te volgen ruimtelijke procedure.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de doelstelling van de aanpak van de N358. Tevens wordt in dit hoofdstuk het relevante overheidsbeleid kort beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de inhoud van de voorgenomen activiteit nader toegelicht en wordt ingegaan op mogelijke varianten. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de huidige milieusituatie. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de reikwijdte en het detailniveau van de m.e.r.-studie. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op het vervolgproces.

2 Problematiek en doelstelling

In dit hoofdstuk wordt het 'waarom' van het project opwaardering N358 De Skieding beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de beleidskaders op grond waarvan aanpak opwaardering van de weg noodzakelijk is en de gesignaleerde problematiek op de N358 tussen Surhuisterveen en de A7. Tevens wordt ingegaan op de voorgeschiedenis van het project.

2.1 Beleidskader/vertrekpunt

De N358 is in het in 2011 herziene Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan 2006 (PVVP) gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (GOW, zie onderstaande afbeelding en kader op de volgende pagina). In het PVVP is de N358 tussen Augustinusga en de A7 aangemerkt als een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. Het relevante beleid van overige betrokken overheden en relevante wet- en regelgeving is opgenomen in bijlage 1.

De maatregelen op het noordelijke deel (Surhuisterveen – Augustinusga) zullen naar verwachting in 2014 uitgevoerd worden. De maatregelen op het zuidelijke deel (Surhuisterveen – A7) zijn onderwerp van onderhavige notitie.



Wegencategorisering Fryslân (PVVP Fryslân 2006, herzien 2011)

2.2 Problematiek

De huidige weg heeft een breedte van circa 6,20 meter. Aan de westzijde van de weg ligt een fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Het fietspad heeft een breedte van circa 3 meter. De bermbreedte tussen de weg en het fietspad is circa 5 meter. In deze tussenberm zijn op delen bomen aanwezig. Ter hoogte van enkele woningen is de tussenberm tussen de weg en het fietspad smaller (< 3 meter). Aan de oostzijde van de weg ligt een smalle berm van circa 3 me-

ter met daarlangs (aan de buitenzijde) een bermsloot. Op delen staan in het talud aan de wegzijde bomen.



De problematiek ten aanzien van de N358 tussen Surhuisterveen en de aansluiting op de A7 betreft de volgende aspecten:

- de inrichting voldoet niet aan de Provinciale Richtlijn Wegontwerp;
- hierdoor laat de verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken te wensen over;
- tevens wordt de doorstroming belemmerd;

Inrichting

De weg voldoet niet aan de Provinciale Richtlijn wegontwerp (PRW) en het Handboek Wegontwerp (HWO, CROW), zie onderstaande tabel. De weg is te smal, de markering is niet conform, bochten zijn te krap en de vele huis- en perceelaansluitingen voldoen niet aan het wensbeeld voor een gebiedsontsluitingsweg. Tevens maakt het landbouwverkeer gebruik van de hoofdrijbaan. In de afbeelding op de volgende pagina zijn de primaire probleemgebieden aangeduid.

Landbouwverkeer

Landbouwverkeer wikkelt zich op een gebiedsontsluitingsweg in principe niet af via de hoofdrijbaan. In het beleidsdocument 'Product B Plaats op de weg van landbouwverkeer- Module voor de Provinciale Richtlijn Wegontwerp' wordt aangegeven dat boven 8.000 mvt/etm het inhalen van landbouwverkeer moeilijk en dus gevaarlijk wordt. Er ontstaat vertraging door landbouwvoertuigen. De huidige intensiteit op De Skieding bedraagt circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal, met de verwachting dat deze zal toenemen.

Inrichtingskenmerken	Richtlijn (PRW / HWO)	Huidige situatie
Wegbreedte	6,80m	6,20 m
Markering	Dubbele as, onderbroken kant	Enkele as, doorgetrokken kant
Bochten	R = 400	R = 200
Inritten	0	>40
Perceelontsluitingen	0	>30
Landbouwverkeer	Niet op rijbaan	Op rijbaan
Obstakelvrije zone	> 4,5 m	< 3 meter
Beplantingsvrije zone	> 2,4 meter	< 2 meter

Verkeersveiligheid

In verhouding met andere wegen in Fryslân hebben de afgelopen jaren relatief veel ongevallen op de N358 plaatsgevonden (tussen 2005 en 2012 zijn in totaal 60 ongevallen geregistreerd, waaronder 1 met dodelijke afloop). Duidelijke ongevallenconcentraties in de zin van black-spots

zijn echter niet aan te wijzen. Wel blijkt dat de volgende locaties een verhoogde ongevalconcentratie kennen, met daarbij weergegeven de mogelijke oorzaken:

- kruispunt N358 – Leidijk (onoverzichtelijk kruispunt a.g.v. de ligging in de bocht);
- bedrijven aan de N358 (afslaand verkeer);
- wegvak Topweer - Folgerster Loane (bochtig tracé + aantal zijwegen en perceelaansluitingen op korte afstand van elkaar).

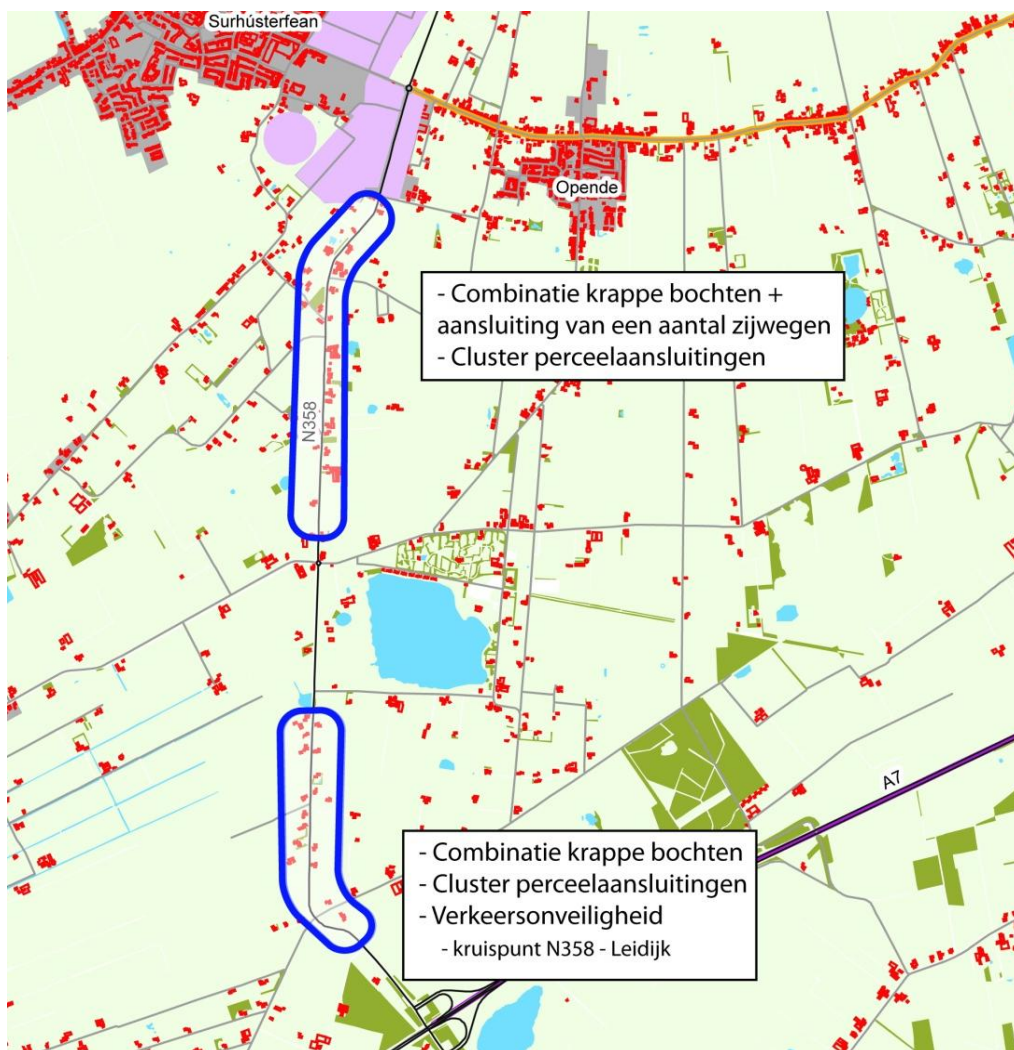
De oorzaak van de ongevallen dient ook gezocht te worden in meer algemene kenmerken van de weg en/of de weggebruiker, zoals:

- krappe bochten met weinig zicht in relatie tot de geldende maximum snelheid;
- relatief veel zijwegen / veel erfaansluitingen direct op de N358.
- relatief hoge intensiteit op N358 (etmaalintensiteit tussen de 8.000 en 9.000 motorvoertuigbewegingen);
- verkeersgedrag: te weinig afstand houden / inhalen.

Doorstroming

De volgende oorzaken (in willekeurige volgorde) leiden tot een verminderde doorstroming op de N358 of op de zijwegen die direct op de N358 aansluiten:

- afslaand verkeer naar de inritten van percelen direct langs de N358;
- aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan;
- aanwezigheid van twee rotondes + afslaand verkeer op 7 voorrangskruispunten;
- relatief hoge intensiteit op N358 (i.v.m. oversteekbaarheid / oprijdbaarheid vanaf zijwegen).



Primaire probleemgebieden N358 De Skieding

2.3 Voorgeschiedenis

De provincie Fryslân heeft in het verleden diverse varianten ontwikkeld om de inrichting, doorstroming en verkeersveiligheid van het wegvak N358 Surhuisterveen – A7 te verbeteren.

Herinrichting bestaand tracé

Door de provincie Fryslân is in 2011 een plan opgesteld voor de opwaardering van de N358. De voorgestelde maatregelen richten zich op het uitvoeren van maatregelen op het bestaande tracé. Het schetsontwerp bestond uit een aantal locatiegebonden maatregelen en uit de volgende drie varianten voor het dwarsprofiel over het hele wegvak:

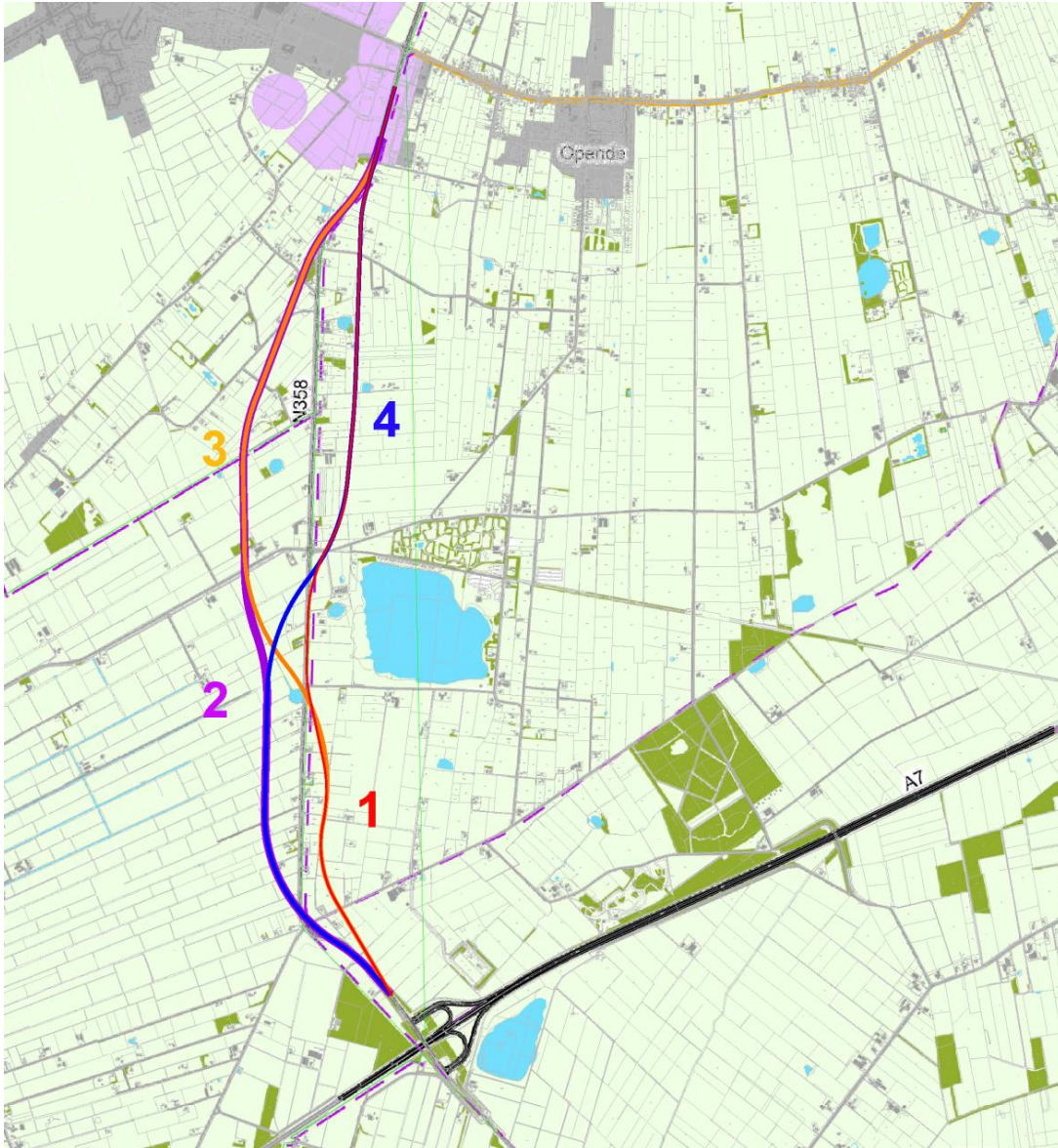
- handhaven huidige situatie;
- landbouwpasseerstroken;
- parallelweg.

Door de provincie zijn bovengenoemde varianten beoordeeld op basis van verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke inpassing, kosten en draagvlak. Na een beoordeling op deze criteria had de provincie een voorkeur voor de aanleg van de variant met landbouwpasseerstroken.

Het schetsontwerp voor de opwaardering van de N358 is in februari en maart 2012 tijdens informatieavonden aan de bevolking gepresenteerd. De maatregelen op het noordelijke deel (Surhuisterveen – Augustinusga) konden op voldoende draagvlak rekenen en zullen naar verwachting in 2014 uitgevoerd worden. Voor de maatregelen op het zuidelijk deel (A7 – Surhuisterveen) bleek minder draagvlak te bestaan. Met name het op- en afrijden van de N358 vanaf de particuliere aansluitingen wordt als een verkeersveiligheidsknelpunt ervaren. Tijdens de informatieavonden is naar voren gekomen dat omwonenden van mening zijn dat het plan voor de opwaardering van de N358 hier geen verbetering in brengt, maar juist een verslechtering.

Scope verbreding: Quickscan nieuw tracé en variantenstudie samen met omgeving

Mede naar aanleiding van de reacties op het gepresenteerde plan heeft de provincie in de tweede helft van 2012 nader onderzoek laten doen naar een nieuw tracé voor de N358 tussen Surhuisterveen en de A7. Om de haalbaarheid te kunnen beoordelen zijn enkele nieuwe tracés verkend en beoordeeld op ruimtelijke en (verkeer)technische consequenties (inpassing en schetsontwerp) en de kosten (zie onderstaande afbeelding). Tevens zijn deze nieuwe tracés vergeleken met de eerder door de provincie opgestelde plannen.



Tracévarianten N358 uit quickscan 2012

In 2013 heeft de provincie samen met de omgeving en betrokken overheden² in kaart gebracht welke varianten mogelijk zijn voor de opwaardering van De Skieding tussen Surhuisterveen en de A7. De resultaten zijn opgenomen in de rapportage 'Variantenstudie N358 De Skieding'. Het doel van deze variantenstudie was om gezamenlijk met de omgeving te komen tot varianten voor de opwaardering van de N358 tussen Surhuisterveen en de A7. Deze varianten worden in een vervolgonderzoek nader onderzocht en beoordeeld. De bandbreedte van deze varianten kan liggen tussen het uitvoeren van beperkte maatregelen aan de bestaande weg tot het realiseren van een geheel nieuw wegtracé.

² Vanaf het begin van het proces zijn de overheden waarbinnen de N358 en het zoekgebied voor de oplossingrichtingen ligt door de provincie Fryslân geïnformeerd en betrokken bij het project. Het gaat hierbij om de provincie Groningen en de gemeenten Achtkarspelen, Grootegast, Marum en Smallingerland.



Foto: werksessie bijeenkomst 6 juni 2013, bron: Omrop Fryslân

In maart en juni 2013 hebben bijeenkomsten met de omgeving en betrokken overheden plaatsgevonden, waarbij mogelijke varianten in beeld zijn gebracht. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn de kaders voor de opwaardering door de provincie gepresenteerd. Vervolgens is in een werksessie, waarbij de aanwezigen in groepen zijn ingedeeld, gewerkt aan het in beeld brengen van de knelpunten en varianten voor de opwaardering. De knelpunten en varianten zijn bij de werksessie op kaart gepresenteerd. Na de bijeenkomst is er gedurende een periode van vier weken de mogelijkheid geweest om reacties en ideeën aan de provincie toe te sturen.

De eerste sessie heeft geresulteerd in circa 40 door omwonenden en belanghebbenden aangedragen oplossingsrichtingen. De veelheid aan (deels conflicterende) oplossingsrichtingen duidt op de aanwezigheid van verschillende uiteenlopende belangen in het gebied. Ondanks de veelheid aan oplossingsrichtingen zijn er diverse overeenkomsten geconstateerd zodat de oplossingsrichtingen konden worden ingedeeld in enkele bundels / bandbreedtes (zie onderstaande tabel en afbeelding op de volgende pagina).

1.	Nieuw tracé op afstand van huidige weg
a.	Nieuw tracé oostzijde
i.	Geheel nieuw tracé oostzijde
ii.	Nieuw tracé noordelijk deel, zuidelijk deel opwaarderen
b.	Nieuw tracé westzijde
c.	Nieuw tracé combinatie oost-west
2.	Nieuw tracé naast huidige weg
a.	Sloop woningen oostzijde
b.	Sloop woningen westzijde
3.	Ontsluitingspad achter woningen langs

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn de resultaten van de eerste bijeenkomst gepresenteerd. Tevens is een voorstel gepresenteerd met te hanteren bundels/bandbreedtes waarbinnen varianten nader onderzocht en beoordeeld worden (zie nevenstaande afbeelding). In de aansluitende werksessie is gevraagd te reageren op het voorstel met bundels/bandbreedtes. Ook is

gevraagd naar specifieke aandachtspunten voor het nader onderzoeken en beoordelen van de varianten in de vervolgstudie. De reacties zijn tijdens de werksessie door de aanwezigen per groep op kaart aangegeven.



Aangedragen oplossingsrichtingen met bundels/bandbreedtes voor vervolgonderzoek

Ook uit de tweede bijeenkomst zijn de verschillende uiteenlopende belangen naar voren gekomen. Waar sommige groepen van bewoners bijvoorbeeld een nieuw tracé westelijk van de bestaande weg als de beste optie zien, zien anderen dat juist als een slechte oplossing. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor een de oplossingsrichting waarbij een nieuw tracé op korte afstand van het bestaande wordt geprojecteerd, in combinatie met sloop van woningen.

2.4 Doelstelling

In paragraaf 2.2 is aangegeven dat de huidige inrichting van de weg niet voldoet aan de eisen en richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg zoals die in het PVVP en de PRW beschreven zijn (onder andere wegbreedte, belijning en veel directe aansluitingen van woningen en percelen). Er is in de huidige situatie sprake van knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid en doorstroming. Opwaardering van de N358 De Skieding is noodzakelijk om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren door de inrichting van de weg meer in overeenstemming te brengen met de functie van gebiedsontsluitingsweg.

In de afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de wijze waarop deze opwaardering plaats kan vinden. Hiervoor zijn diverse varianten opgesteld, variërend van relatief kleinschalige aanpassing van de huidige weg (provinciaal plan 2011) tot aan geheel nieuwe tracés tussen Surhuisterveen en de A7 (quickscan 2012). Tevens is in 2013 een proces doorlopen met de omgeving wat heeft geresulteerd in een aantal bundels/bandbreedtes waarbinnen varianten nader onderzocht kunnen worden. Deze bundels/bandbreedtes blijken sterk overeen te komen met de eerder onderzocht tracés uit de quickscan 2012.

Uit het doorlopen proces is echter ook gebleken dat er onder aan- en omwonenden en betrokken overheden geen uitgesproken draagvlak bestaat voor een van de hoofdvarianten. Daarvoor blijken de belangen te sterk uit een te lopen. Daarnaast is gebleken dat de aanpassing van de N358 gevoelig ligt in de regio en emotionele reacties heeft opgeroepen.

Het gebleken gebrek aan draagvlak voor een bepaalde variant en de gevoeligheid bij aan- en omwonenden is een belangrijke aanleiding geweest voor de provincie Fryslân om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor dit project, ondanks dat dit niet wettelijk verplicht is. Met een dergelijke procedure kan een methodische en gestructureerde verkenning en afweging van varianten plaatsvinden waarbij rekening gehouden wordt met alle relevante milieuaspecten. Tevens zal het MER getoetst worden door de onafhankelijke commissie m.e.r..

In hoofdstuk 4 wordt een eerste aanzet gegeven voor de in het MER te onderzoeken varianten.

3 Bestaande milieusituatie

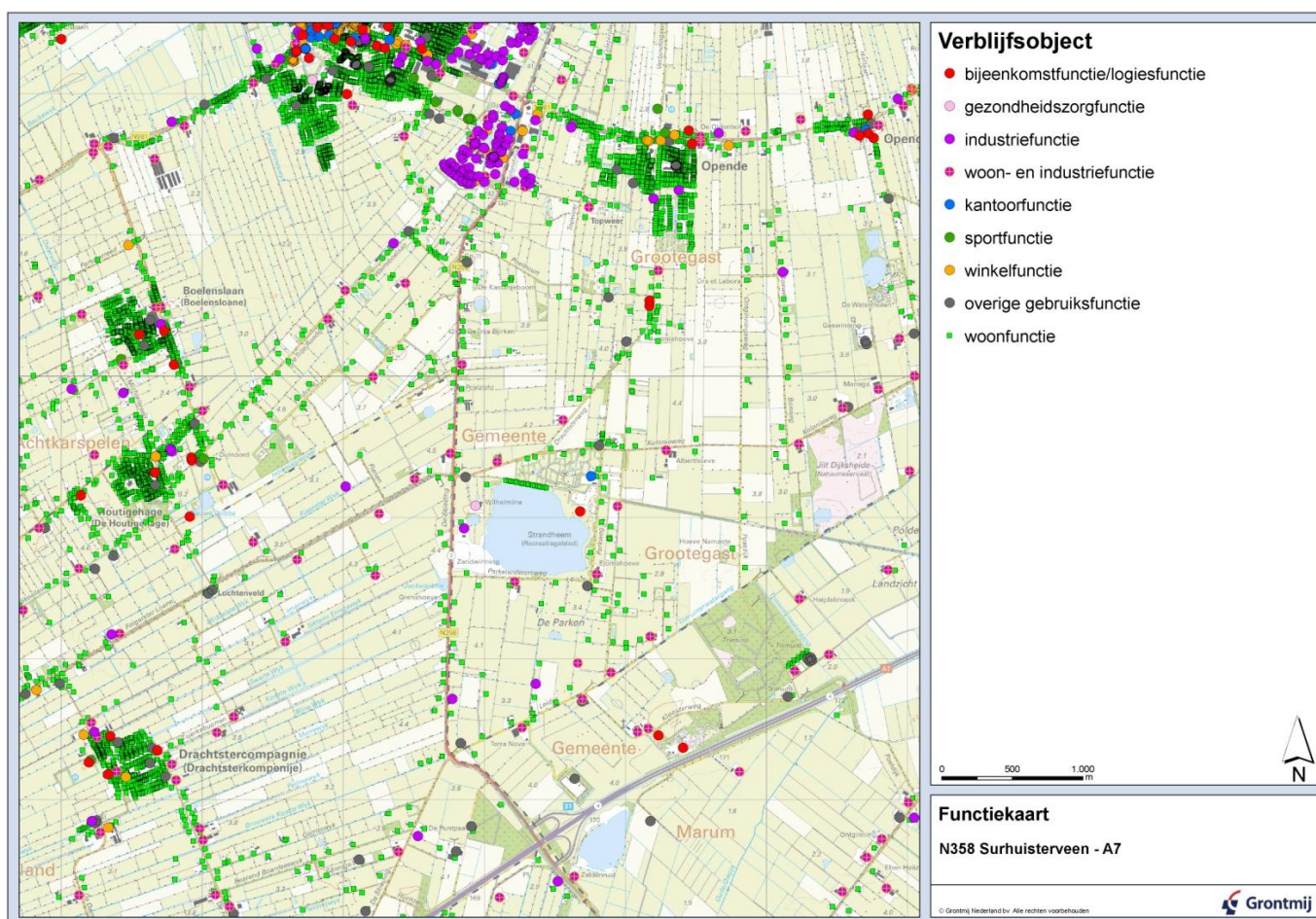
In dit hoofdstuk wordt een korte schets gegeven van de huidige situatie in het plangebied en de directe omgeving. In het MER zal dit worden aangevuld en uitgewerkt.

3.1 Functies en ruimtelijke ontwikkelingen

Direct langs de N358 liggen 54 woningen en 5 bedrijven (tot op circa 100 meter van de weg, zie onderstaande tabel afbeelding). In onderstaande tabel is de verdeling van het aantal woningen tussen het noordelijk, zuidelijk, westelijk en oostelijk kwadrant weergegeven. Verder van de weg liggen nog enkele tientallen woningen en enkele bedrijven.

Aantal woningen per kwadrant

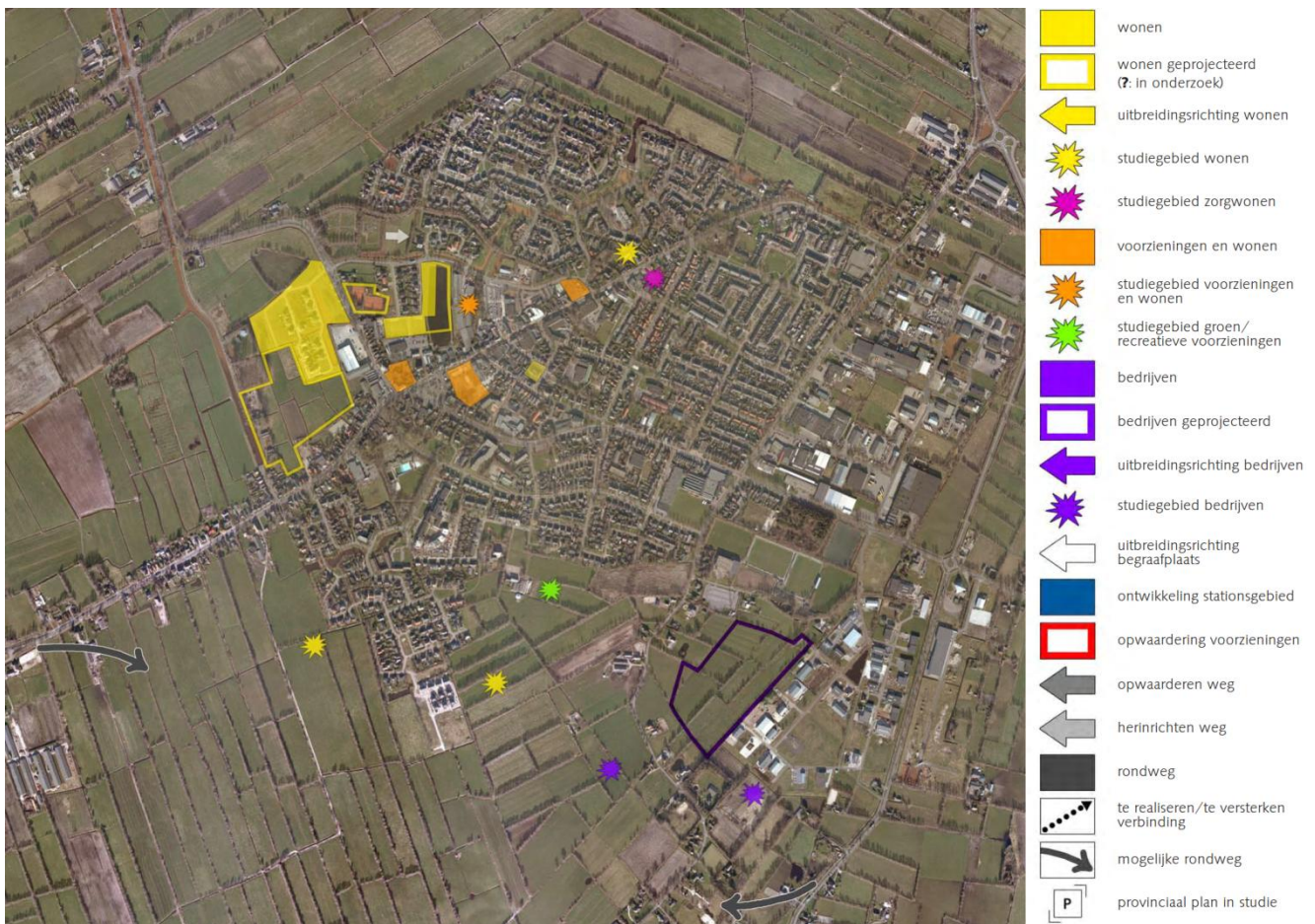
	Westzijde N358	Oostzijde N358
Noord (ten noorden van Folgerster Loane)	11	18
Zuid (ten zuiden van Folgerster Loane)	14	11



Voor de opwaardering van de N358 is het van belang op welke wijze de ontsluiting van de aanliggende woningen en bedrijven op de N358 gewaarborgd kan worden. Qua ruimtebeslag is de landbouwkundige functie overheersend in het zoekgebied. Daarnaast is de zandwinning³ c.q. recreatieterrein Strandheem een belangrijke functie. Tussen de N358 en Strandheem ligt het Wilhelmina Rustoord (verpleeghuis).

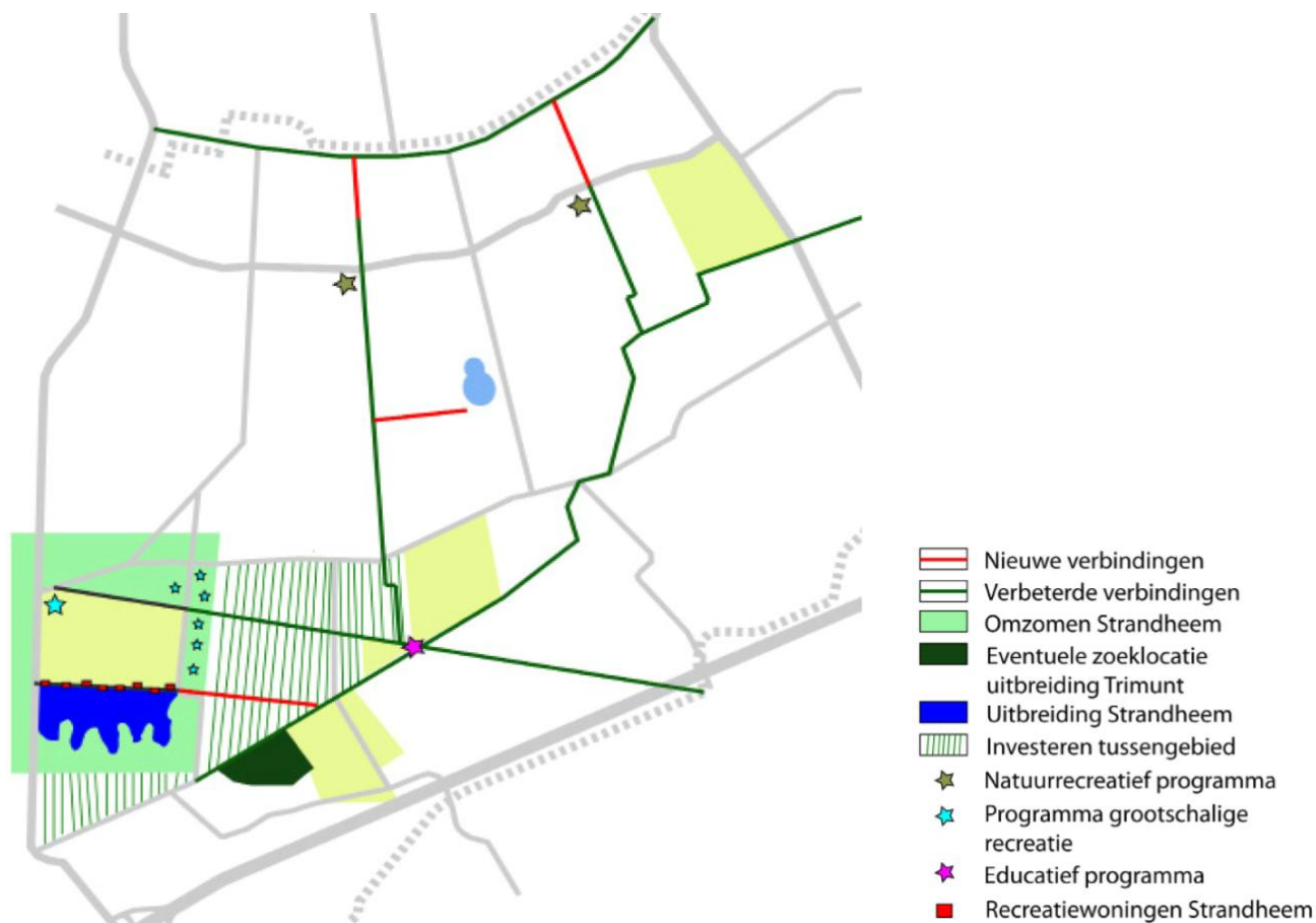
In het zoekgebied spelen de volgende autonome ruimtelijke ontwikkelingen:

- Gemeente Achtkarspelen (Structuurvisie 2011):
 - uitbreiding bedrijventerrein Lauwerskwartier;
 - tweede ontsluiting Lauwerskwartier;
 - zuidelijke rondweg Surhuisterveen.
- Gemeente Grootegast (Ontwikkelvisie Zuidwesthoek 2011):
 - hierin wordt een ontwikkeling geschetst rondom Strandheem: uitbreiding van de zandwinning in zuidelijke richting en uitbreiding van de recreatiefunctie.
- Gemeente Marum (Structuurvisie 2010):
 - ontwikkelen toeristisch-recreatieve routestructuren.
- Reconstructie aansluiting N358 - A7 tot rotondes (in uitvoering juni 2014).

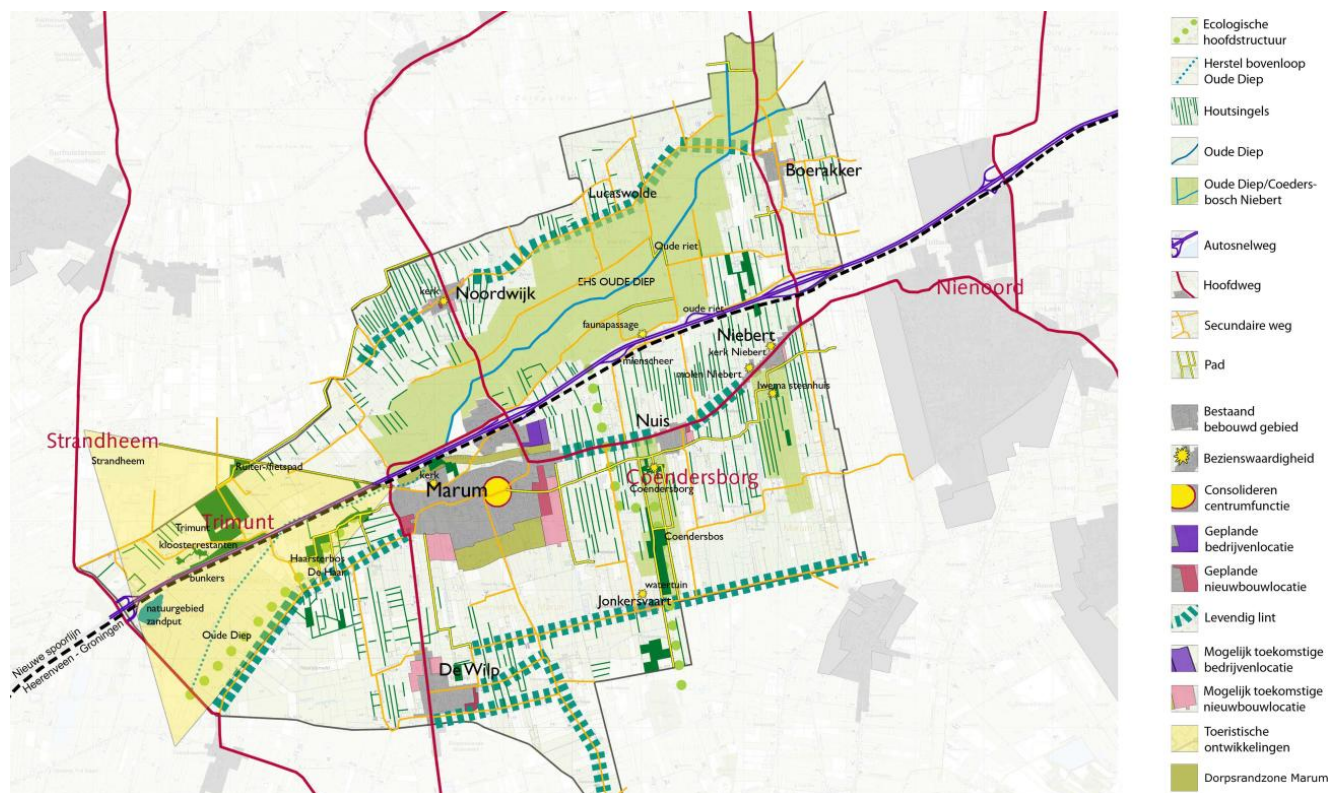


Structuurvisie Achtkarspelen (uitsnede Surhuisterveen)

³ De zandwinning heeft een ontgrondingsvergunning die geldig is tot 2015. Gelet op het huidige lage wintempo is het waarschijnlijk dat deze vergunning na 2015 nog zal worden verlengd.



Ontwikkelvisie Zuidwesthoek (gemeente Grootegast)

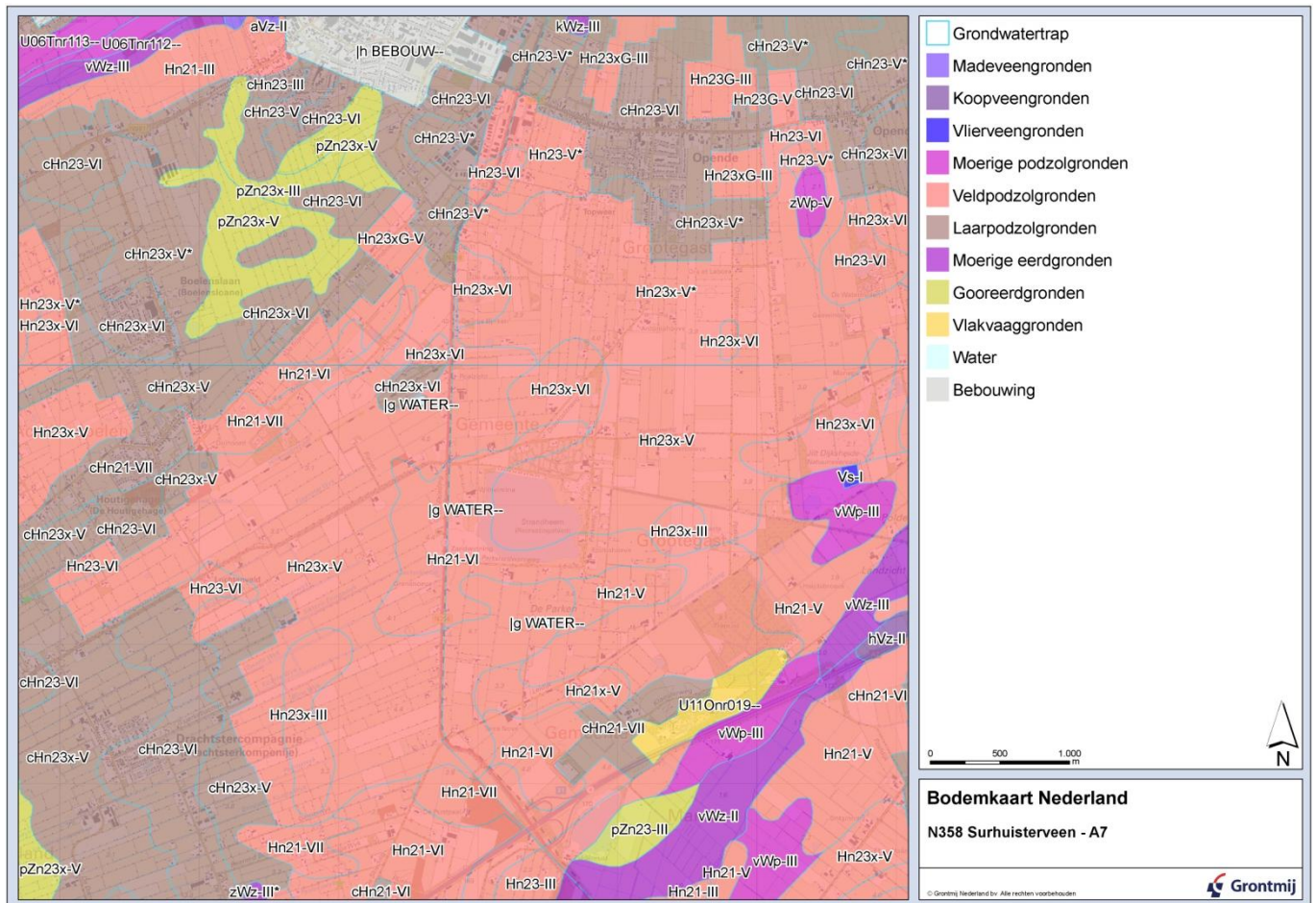


Structuurvisie gemeente Marum

3.2 Bodem en water

Het westelijk deel van het plangebied behoort tot de Noardlike Fryske Wâlden. Het oostelijk deel van het plangebied behoort tot het Zuidelijk Westerkwartier. Beide gebieden hebben min of meer dezelfde ontstaansgeschiedenis als veenontginning en bestaat grotendeels uit veldpodzolgronden met grondwatertrap III tot VI (zie onderstaande afbeelding). Het waterbeheer in het studiegebied is afgestemd op de landbouwkundige functie.

In het studiegebied bevinden zich geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden. Ook zijn er geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Wel zijn diverse verdachte activiteiten bekend (o.a. dempingen, bedrijfsactiviteiten, boven- of ondergrondse brandstoftanks).



3.3 Archeologie

Archeologische waarden zijn overblijfselen van menselijke activiteiten uit het verleden. Bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen dient volgens de in 2007 gewijzigde Monumentenwet rekening te worden gehouden met de bekende en de te verwachten archeologische waarden in het plangebied. De landschappen zoals ze zonder ingrijpen van de mens zijn ontstaan worden aardkundige landschappen genoemd. Aardkundige waarden zijn waardevolle natuurlijke variaties in het aardoppervlak van geomorfologische, geologische, bodemkundige en geohydrologische verschijnselen.

Het plangebied ligt op een noordelijke uitloper van het Fries-Drents-Gronings keileemplateau, ruwweg op de grens van de pleistocene zandgebieden van Drenthe in het zuidoosten naar de holocene klei- en veengebieden in het westen en noorden. Van de grootschalige veenafdekking uit het Holoceen is inmiddels geheel verdwenen. Kenmerkend voor het gebied zijn de vele pingoruïnes uit de voorlaatste ijstijd die verspreid in het gebied voorkomen.

De bewoningsgeschiedenis kan globaal in twee grote fase worden onderscheiden, ieder met een kenmerkend landschap. Resten van de vroegste bewoning (Laat-Paleolithicum-Meseolithicum, circa 30.000 – 4.900 v.Chr.) bevinden zich in de top van het pleistocene landschap. In deze periode leefden kleine groepen mensen die binnen een groot territorium op verschillende locaties en in verschillende delen van het jaar kleine kampementen opsloegen. Van hieruit werd jacht bedreven en verzamelde men plantaardige voedselbronnen. Dergelijke kampplekken liggen gewoonlijk op betrekkelijk kleine afstanden van water (bijvoorbeeld in de vorm van beken en pingo-meertjes). Het materiële residu van deze bewoningsplekken bestaat uit grondsporen (bijvoorbeeld haardkuilen, hut/tentkommen, afvalkuilen) en een spreiding van bewerkt of verbrand vuursteen, natuursteen, botmateriaal, houtskool en afhankelijk van de conserveringscondities vondsten van organisch materiaal (leer, hout). Het gebied was in deze periode zeer dun bevolkt. Voorkeurslocaties voor het opslaan van tijdelijke kampementen waren de relatief hogere en drogere delen van het landschap.

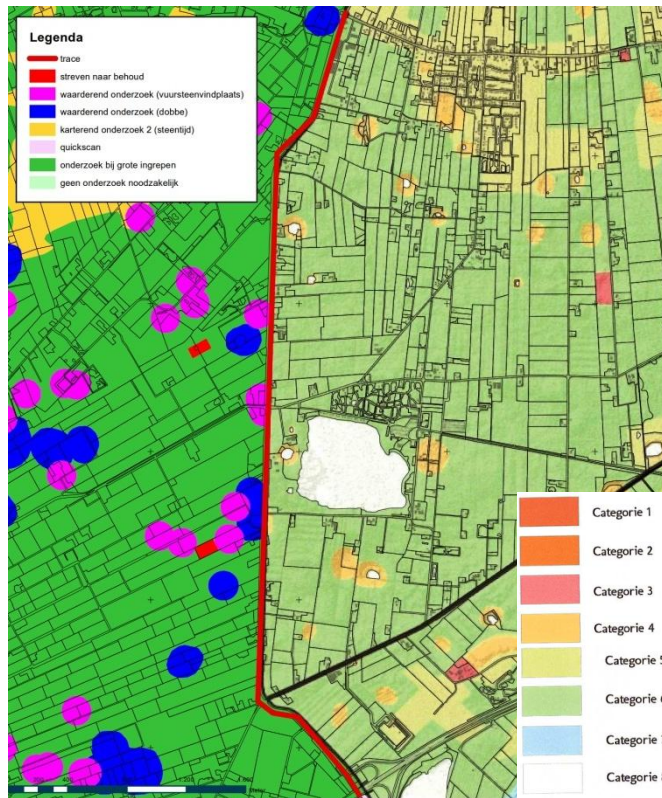
Vanaf de periode Bronstijd-IJzertijd/Romeinse tijd raakt het gebied vrijwel geheel bedekt door een pakket hoogveen. Slechts enkele relatief hogere dekzandruggen staken boven het veen uit en waren soms bewoond. Vanaf de Late Middeleeuwen (11^e-12^e eeuw) werden de eerste hoogveenontginningen opgestart en raakte het gebied meer en meer bewoond. Plaatselijk zijn vanaf de Late Middeleeuwen cultuurdekken ontstaan als gevolg van het opbrengen van vruchtbare grond of plaggen op het schrale zand.

Er zijn in het verleden op verschillende plaatsen archeologische vondsten gedaan en onderzoeken uitgevoerd rond het plangebied. Deze gegevens zijn onder andere geregistreerd in het Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Daarnaast zijn er op diverse plekken vondsten gedaan door amateurarcheologen. Deze laatste categorie vondsten betreft vooral vuursteen.

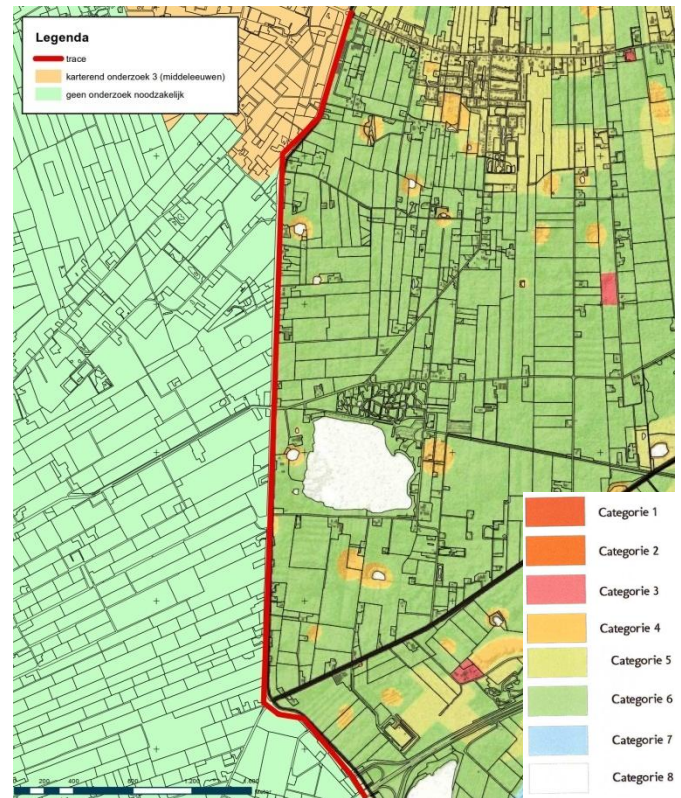
Met betrekking tot het archeologisch beleid geldt aan de westzijde (in de provincie Fryslân) de Friese Archeologische monumentenkaart Extra (FAMKE). De gemeenten aan de Friese kant hebben geen eigen archeologisch beleidskaart. Aan de oostzijde van het plangebied is het beleid ten aanzien van de archeologische waarden vastgelegd in een archeologische beleidskaart voor de Groningse gemeenten in het Westerkwartier. In de FAMKE wordt onderscheid gemaakt tussen twee perioden (Steentijd en Middeleeuwen). De Groningse beleidskaart maakt geen onderscheid naar perioden. Op de volgende pagina zijn de kaartbeelden voor beide gebiedsdelen samengevoegd. Er zijn twee kaarten met beleidadviezen: een kaart voor de periode Steentijd (het pleistocene landschap) en een kaart voor de periode Middeleeuwen/Nieuwe tijd (het holoceen landschap).

Aan weerszijden van de N358 liggen meerdere geregistreerde archeologische vindplaatsen, in de vorm van archeologische terreinen (AMK-terreinen), Archis-waarnemingen en vuursteen-vindplaatsen. Aan de oostzijde liggen een drietal AMK-terreinen. Deze terreinen liggen op enige afstand van het onderzoeksgebied voor de tracé-varianten. Aan de westzijde liggen twee bekende archeologische waarden binnen het onderzoeksgebied of dicht eraan grenzend. Deze archeologische terreinen betreffen vuursteenvindplaatsen uit Laat-Paleolithicum-Mesolithicum, laat-middeleeuwse/nieuwetijds vindplaatsen van kloosterterreinen en de historische kern van Opende en een nabij gelegen borgterrein.

Daarnaast liggen er in een nabij het onderzoeksgebied meerdere Archis-waarnemingen. Dit betreffen Steentijd vindplaatsen van vuursteenconcentraties (kampementen) en enkele losse vondsten van stenen bijlen.



Periode Steentijd



Periode Middeleeuwen/Nieuwe tijd

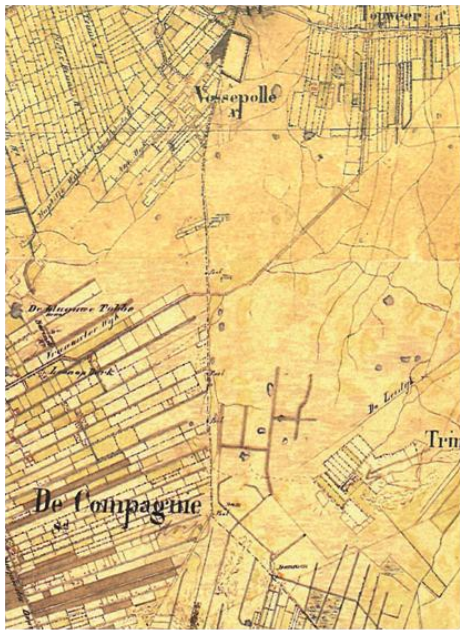
3.4 Landschap en cultuurhistorie

De identiteit van het landschap wordt bepaald door de ontstaansgeschiedenis en de diversiteit aan landschapstypen. Cultuurhistorische waarden betreffen het samenspel van historische landschappen, historische geografische elementen en monumentale gebouwen.

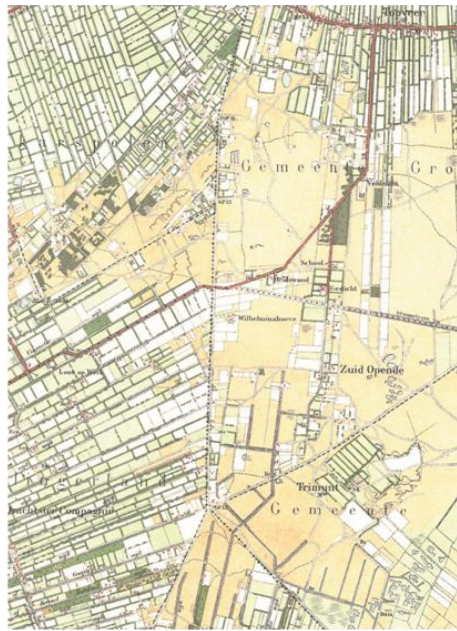
Het onderzoeksgebied ligt in het veenkoloniaal landschap van zuidwest Westerkwartier en het Nationaal Landschap Noordelijke Friese Wouden, met aan de zuidoostzijde nog een deel van wat oorspronkelijk heideontginningslandschap was. Het veenkoloniale landschap kenmerkt zich door karakteristieke waterlopen (kanalen- en wijkenstructuur), het is een wegdorpenlandschap met houtsingels en bijzondere aardkundige waarden (pingoruïnes). Op de historische kaart rond 1850 (zie kaartbeelden op de volgende pagina) is duidelijk dat het gebied tot in die periode grotendeels uit woeste gronden bestaat waar alleen het voormalige kloosterterrein Trimunt en de bewoning langs de weg Surhuisterveen-Opende opvallend aanwezig zijn. Het onderzoeksgebied wordt doorkruist met diverse onverharde paden. De recente bewoningsgeschiedenis heeft zich ontwikkeld vanaf het midden van de 19^e eeuw tot heden. Op grotere afstand rond het onderzoeksgebied liggen gebieden met kenmerkende verkavelingstructuren die het gevolg zijn van de hoogveenontginning in Drachtstercompagnie in de 17^e eeuw en de heideontginningen begin 20^e eeuw.

Aan beide zijden van de huidige N358 is sprake van een singellandschap dat zich kenmerkt door:

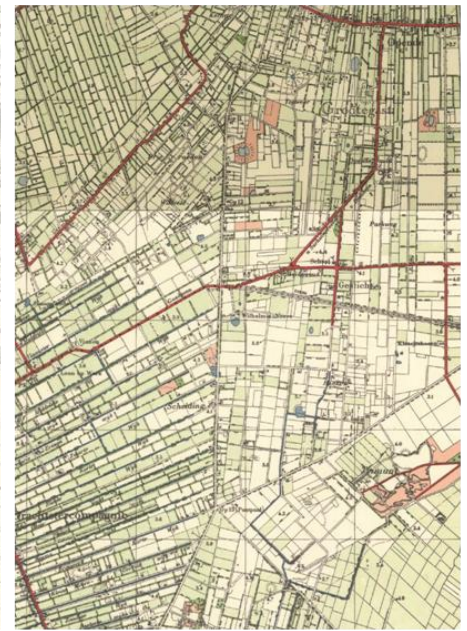
- kleinschalig patroon van lintbebouwing, houtwallen, elzensingels met geleidelijke overgangen naar open enclaves daartussen (mieden en hooilanden);
- relatief dicht netwerk aan houtwallen en elzensingels;
- afwisseling van schaal en (beperkt) microreliëf;
- opstreckende stroken met gevarieerde lengte-breedte verhoudingen van gemiddeld 4:1 à 5:1 tot (plaatselijk on)regelmatige blokverkaveling;
- structurerende elementen als beplantingen, aardkundige elementen (pingoruïnes, dobben), lintdorpen, wegen en paden met laanbeplanting.



1850



1900



1950

Aan de Friese zijde is het singellandschap zeer goed bewaard gebleven en daarom aangemerkt als Nationaal Landschap (Noordelijke Friese Wouden). In de ontwerp-structuurvisie “Grutsk op ‘e Romtel” van de Provincie Fryslân worden voor dit gebied kenmerkende elementen en structuren onderscheiden, die van provinciaal belang zijn. Binnen het studiegebied is een groot deel van deze elementen en structuren zichtbaar en herkenbaar, zowel aan de Friese als aan de Groningse zijde van de N358 (zie afbeelding op de volgende pagina):

- kleinschalig gebied met een hoge dichtheid aan opstreckende percelen, grensbepaling van houtwallen en elzensingels in de slootrand;
- samenhang van historische wegen met bebouwingslinten en rijke schakering aan wegbeplanting in diverse vormen (singels, bomen, hagen);
- herkenbaarheid en beleefbaarheid van natuurlijk reliëf van dekzandruggen en pingoruïnes;
- karakteristieke langgerekte verkaveling- en bebouwingsstructuren;
- karakteristieke blokvormige structuren en verkavelingen met verspreide bebouwing in de heideontginningsgebieden (zuidoosthoek van onderzoeksgebied).

Nationale Landschappen hebben (inter)nationaal unieke landschapskwaliteiten en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Voor de Nationale Landschappen in Fryslân wordt in het Streekplan uitgegaan van versterking, ontwikkeling en benutting van deze bijzondere kwaliteiten. Evenals de gebieden daarbuiten, zijn de omschreven landschappelijke kernkwaliteiten per landschapstype richtinggevend en medesturend voor ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie Fryslân ziet het als een ontwerp-opgave om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te combineren met behoud en versterking van de aanwezige bijzondere landschappelijke kwaliteiten. In het provinciaal ruimtelijk beleid wordt geen onderscheid gemaakt tussen gebieden in of buiten de Nationale Landschappen. Dit betekent dat in de Nationale Landschappen ruimte is voor ontwikkelingen binnen de landschappelijke kernkwaliteiten.

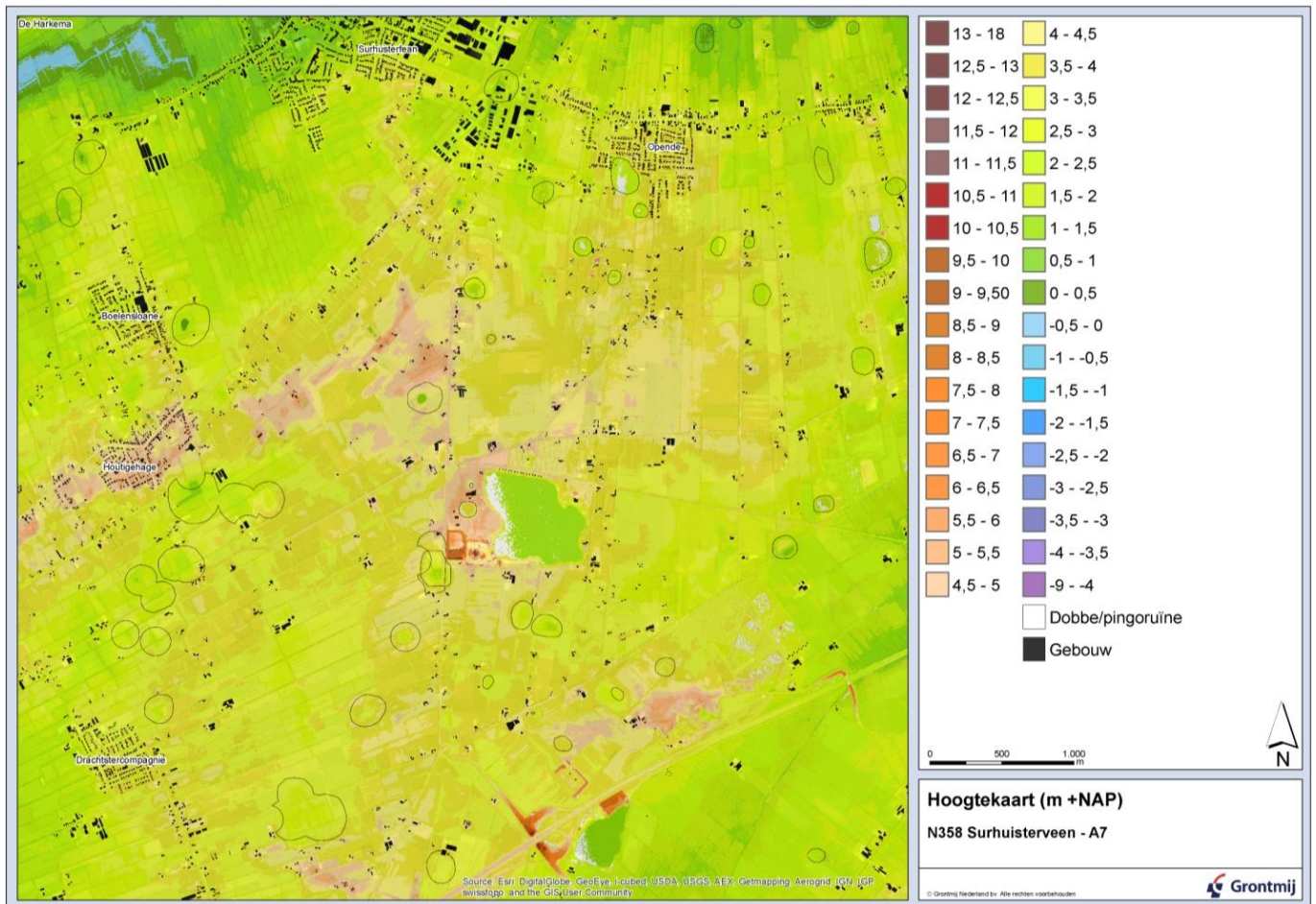
Ook aan de Groninger zijde is de houtsingelstructuur nog goed herkenbaar, zij het in mindere mate dan aan de Friese zijde. De landschappelijke waarden worden beschermd via de beleidskaders in het POP en POV.

Waardevolle elementen en structuren

Hieronder wordt de waardevolle elementen en structuren in het studiegebied kort beschreven.

Microreliëf

In het gebied is sprake van een sterk aanwezig microreliëf in de vorm van dekzandruggen, pingoruïnes, dobben en poelen en vuursteenvindplaatsen (zie onderstaande afbeelding). Dit microreliëf maakt niet alleen de geschiedenis van het gebied zichtbaar, maar zorgt ook voor bijzondere aardkundige- en natuurwaarden. Pingoruïnes, nu herkenbaar als kleine meertjes die willekeurig in het landschap liggen, leveren veel informatie over het toenmalige klimaat en de invloed van de mens op het landschap. Deze onzichtbare waarden dienen zo veel mogelijk in situ bewaard te blijven, waarbij de terreinen onbebouwd en toegankelijk voor onderzoek moeten blijven.



Kavelstructuur, singels en wijken

Kenmerkend voor de Noardlike Fryske Walden is de kleinschalige kavelstructuur met een hoge dichtheid aan opstreckende percelen, ontstaan door het systematisch winnen van hoogveen. Deze karakteristieke langgerekte kavelstructuur is zichtbaar in het landschap door de opgaande elzensingels die de kavelscheidingen vormen. De singels zijn langs sloten en wijken geplant en bepalen gezamenlijk met deze watergangen de ruimtelijke karakteristiek van het gebied.

Wegen en bebouwing

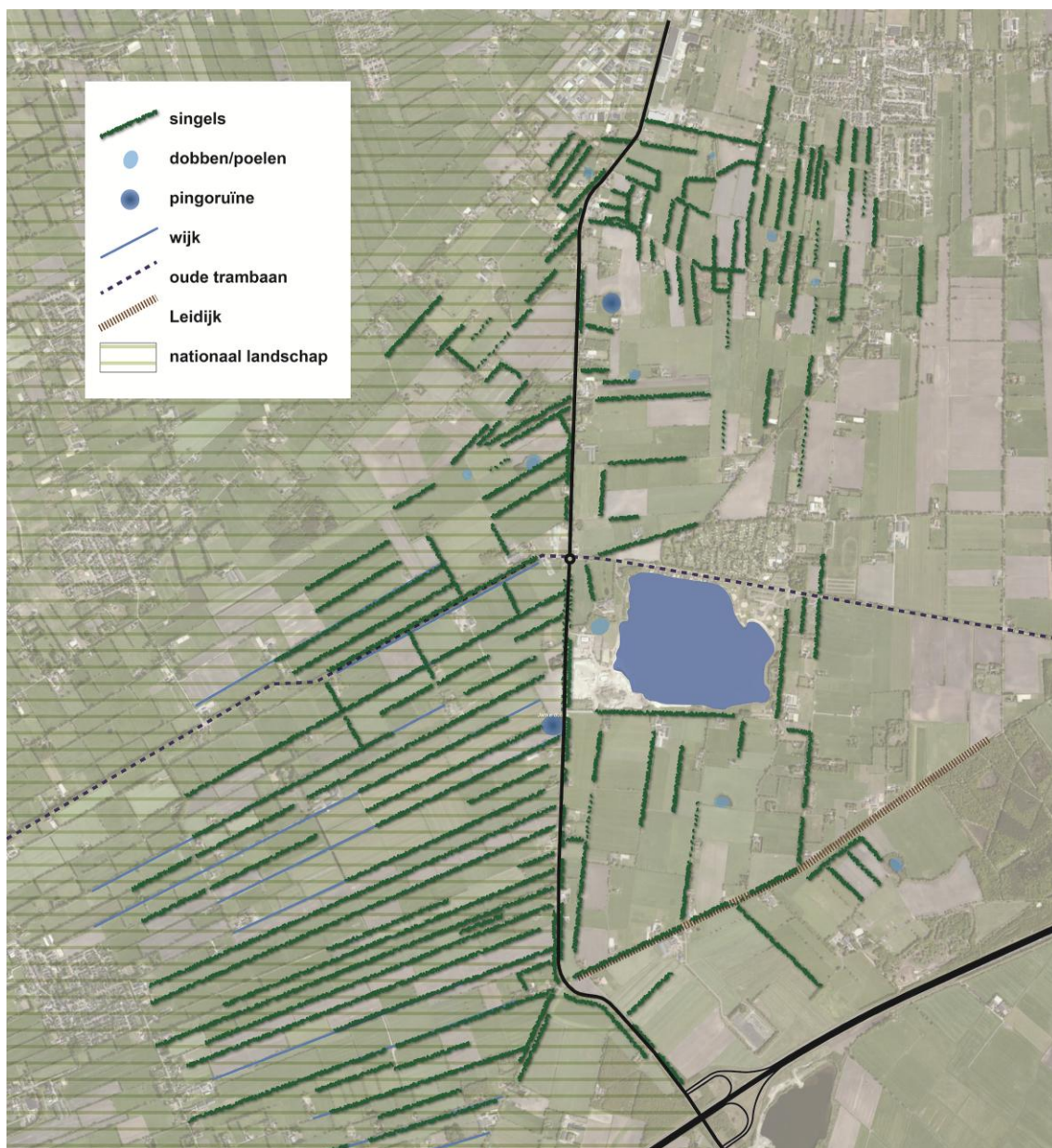
De Noardlike Fryske Walden kent een grote mate van samenhang van historische wegen met bebouwingslinten en wegbeplanting in de vorm van zowel singels, bomen als hagen. Bij ontwikkelingen in dit gebied dienen deze elementen en hun onderlinge samenhang zoveel mogelijk behouden te worden. De Skieding ontleent zijn naam aan het feit dat hier van oudsher de grens tussen de provincies Groningen en Friesland lag en nog steeds ligt, ook nog zichtbaar in de grenspalen die nog aanwezig zijn langs de weg.

Oude trambaan

In 1913 is een tramlijn aangelegd die Groningen via Roden, Leek en Marum verbond met Drachten, ook wel bekend als de Drachtster tramlijn. In eerste instantie was er sprake van personenvervoer, maar vanaf 1948 is de lijn alleen nog gebruikt voor goederenvervoer, met name naar de Philipsfabriek in Drachten. Dit heeft geduurd tot 1985, waarna in 1988 de tramlijn volledig is opgebroken. De voormalige trambaan is nog duidelijk herkenbaar in het landschap. Binnen het plangebied ligt het fietspad vanaf de Noorderringweg in Marum tot de Leidijk's Reed op het tracé van de trambaan. Vanaf de Leidijk's Reed tot de Skieding gaat de oude trambaan deels verder als weg: De Oude Trambaan. Ten westen van De Skieding volgde de trambaan de Folgerster Loane.

Leidijk

In de Middeleeuwen werden in deze regio leidijken aangelegd om het water uit de omringende hoogveengebieden tegen te houden. Ook in het studiegebied is zo'n leidijk aanwezig, die ook de naam Leidijk draagt. Het punt waarop Leidijk kruist met De Skieding, is op historische kaarten duidelijk herkenbaar als vijsprong in het landschap. In de huidige situatie is deze vijsprong alleen nog zichtbaar in de beplantingsstructuren.



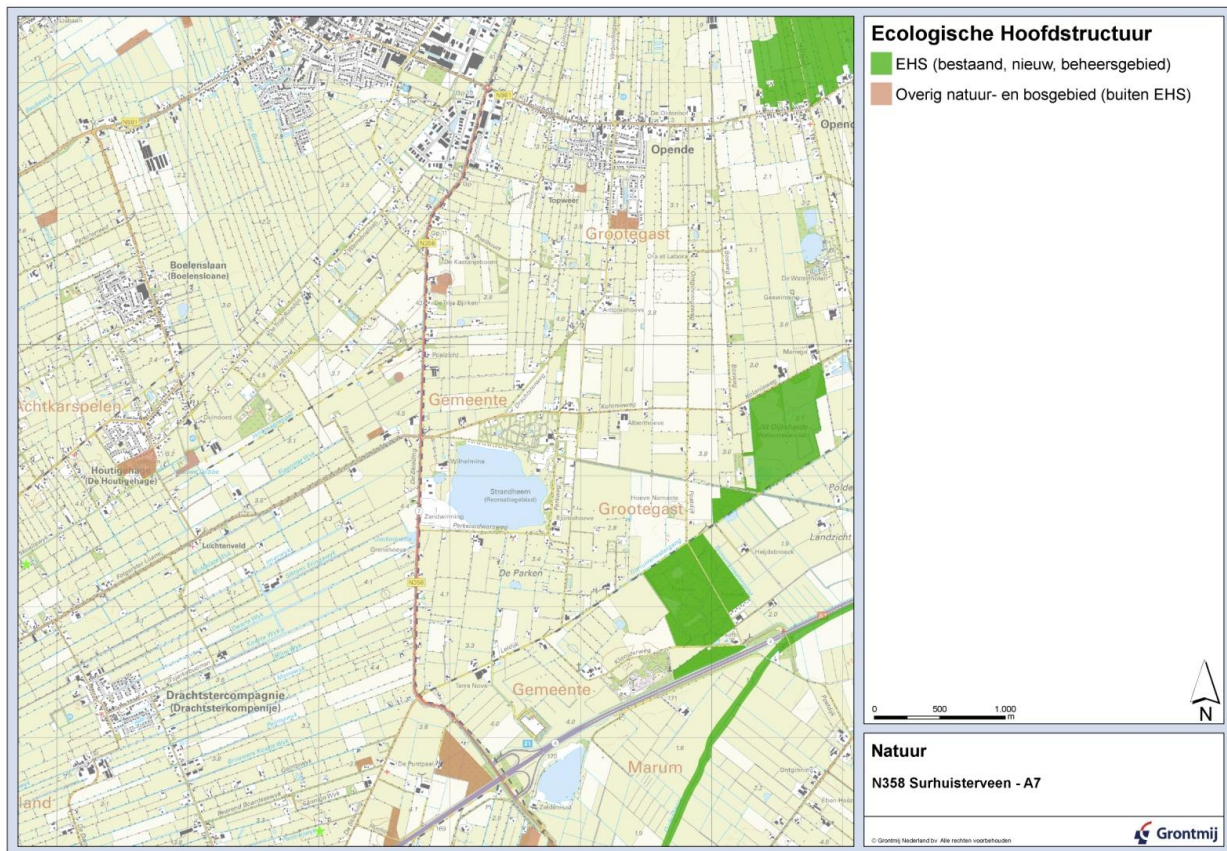
Waardevolle elementen en structuren

3.5 Natuur

Sinds 2002 moeten alle ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht: de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Daarnaast is de Nota Ruimte relevant (EHS) en eventueel beschermde gebieden op provinciaal niveau (bijvoorbeeld ganzenfoerageergebieden). Uitgangspunt is dat er van ruimtelijke ingrepen geen nadelige invloeden mogen uitgaan op de aanwezige beschermde natuurwaarden.

Gebiedsbescherming

In de nabijheid van de N358 bevinden zich geen Natura 2000 gebieden (dichtstbijzijnde gebieden betreffen Bakkeveense Duinen en Wijnjeterper Schar op circa 8 kilometer). Aan de oostzijde van de N358 liggen enkele EHS gebieden op circa 2-3 kilometer afstand. Op kortere afstand van de N358 liggen enkele kleinere gebieden die in het provinciaal ruimtelijk beleid van beide provincies is aangemerkt als 'Bos en natuur buiten de EHS' (zie onderstaande afbeelding). Het studiegebied maakt geen onderdeel uit van ganzenfoerageergebied. Het gebied wordt niet kansrijk geacht vanwege de vele verstoringsbronnen (bebouwing, opgaand groen, wegen, etc.).



Soortbescherming

In augustus 2013 is door Grontmij een quickscan uitgevoerd naar de in het studiegebied aanwezige natuurwaarden. Deze quickscan heeft als doel het verkrijgen van een eerste inschatting van de belangrijkste natuurwaarden in het studiegebied. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- Ten westen van de N358 en ten zuiden van de Folgerster Loane is het aandeel gevarieerde houtsingels (oude en jonge bomen met struik- en kruidenlaag) plaatselijk relatief hoog en ook aansluitend op elkaar. Hier wordt een relatief rijke broedvogelpopulatie verwacht. Ook zijn deze elementen actueel en potentieel van belang voor gebiedskaracteristieke planten zoals bijvoorbeeld zomereik, zwarte els, wilde roos en varens. Naar verwachting zijn deze gevarieerde singels van belang voor kleine, middelgrote en grote zoogdieren, vleermuizen en insecten zoals dagvlinders.
- Ten noorden van de Folgerster Loane en ten zuidwesten van Surhuisterveen is het aandeel gevarieerde singelbeplantingen lager of ontbrekend ten opzichte van het gedeelte ten zui-

den van de Folgerster Loane. Hier wordt een minder rijke broedvogelpopulatie verwacht en een geringer belang voor kleine en middelgrote zoogdieren. Dit gebied zal naar verwachting vanwege het ontbreken van samenhangende landschapsstructuren een beperkte betekenis voor vleermuizen hebben.

- Ten oosten van de N358 zijn in het gebied vanaf Poelbuurt tot de zuidoostzijde van Surhuisterveen gevarieerde singels aanwezig. Deze singels hebben ook een hoge mate van onderlinge samenhang. Hier is in 2004 een relatief rijke broedvogelpopulatie aangetroffen en deze wordt ook verwacht. Deze landschapselementen zijn naar verwachting van belang voor kleine, middelgrote en grote zoogdieren, vleermuizen en insecten.
- In het overige gebied ten oosten van de N358 is het aandeel gevarieerde singels in het grootste deel van het gebied zeer gering of ontbrekend. Het betreft lage jonge beplanting of elzensingels zonder of met weinig onderbegroeiing. Het belang voor broedvogels, kleine en middelgrote zoogdieren en vleermuizen is hier naar verwachting beperkt.
- Langs de N358 zelf zijn relatief jonge wegbeplantingen één- en / of tweezijdig aanwezig in de vorm van zomereiken. Ook zijn er grote lengten waar wegbeplanting ontbreekt. Parallel aan de weg en het fietspad zijn plaatselijk wallen met beplanting of singelbeplantingen aanwezig. Deze begeleidende beplantingen ontbreken echter langs het grootste deel van de route aan beide zijden. Het belang voor broedvogels is vanwege de verkeersdrukten en het ontbreken van geschikte beplantingsstructuren naar verwachting beperkt, maar ze vervullen plaatselijk wel een rol waar beplantingen aanwezig zijn. Samen met de erfbeplantingen dragen zij bij aan de samenhang in de beplantingsstructuren in het grotere geheel. Deze samenhang is vooral voor de fauna belangrijk.
- Plaatselijk zijn oudere erfbeplantingen aanwezig, met ook kleine boselementen en soms ook waterelementen. Deze combinatie is van belang voor broedvogels, vleermuizen, amfibieën en waardevolle planten.
- Verspreid in het gebied zijn dobben en poelen aanwezig. Deze elementen hebben over het algemeen een hoge natuurwaarde, van belang voor water- en oeverplanten, vleermuizen, water- en rietvogels, amfibieën en libellen.
- Ten westen van de N358 zijn wijken en sloten en ten oosten van de N358 vooral sloten aanwezig die waterhoudend zijn. Deze elementen zijn van belang in combinatie met de aanwezige beplantingen vanwege hun grote lengte en het verbindende karakter. Deze natte structuren zijn uit het oogpunt van natuur van belang voor karakteristieke water- en moerasplanten, waaronder kwelindicerende soorten, water- en moerasvogels, vleermuizen (onderdeel vliegroutes en foerageergebied), vissen, amfibieën en libellen.

Uit het oogpunt van natuurwetgeving is de kans op de aanwezigheid van beschermde planten gering, zijn veel licht beschermde diersoorten uit met name de groep van zoogdieren en amfibieën te verwachten en zwaar beschermde soorten zoals de vleermuizen en (broed)vogels. In het studiegebied zijn veel natuurwaarden aanwezig die bijdragen aan de kenmerkendheid en kwaliteit van het landschap. Deze natuurwaarden zijn vooral gekoppeld aan de dobben en poelen, de wijken en de vele singelbeplantingen (zie onderstaande tabel).

	Singel	Wijk/sloot	Dobbe/poel/ pingoruïne
Fauna			
Broedvogels	+		
Zoogdieren	+		
Vleermuizen	+	+	+
Vissen		+	
Insecten	+		
Amfibieën		+	+
Libellen		+	+
Water-/riet-/moerasvogels		+	+
Flora			
Water- en oeverplanten		+	+
overige waardevolle beplanting	+		

3.6 Verkeer

Verkeersstructuur

Het wegvak Surhuisterveen – A7 is onderdeel van de gebiedsontsluitingsweg N358 Kollum – Buitenpost – Surhuisterveen – A7. Het omliggende gebied wordt door deze weg ontsloten richting het hoofdwegennet (de A7 Drachten-Groningen). Het wegvak Surhuisterveen – A7 ontsluit de volgende kernen op de A7: Surhuisterveen, Harkema en Opende. Via het onderliggende wegennet worden tevens de overige dorpen ontsloten op de N358. De belangrijkste wegen van het onderliggend wegennet op dit deel van De Skieding zijn de N981 / Groningerstraat / Blauwhuisterweg, de Drachtsterweg / Folgerster Loane en De Leidijk / De Skieding (zie onderstaande afbeelding).

De N358 heeft dus voor het gebied / de dorpen Surhuisterveen, Surhuizum, Opende, Harkema, Augustinusga, Gerkesklooster, Buitenpost en Kollum een belangrijke functie om het gebied te ontsluiten. Oostelijk en westelijk van de Skieding liggen respectievelijke de N980 en de N369. De intensiteiten op deze wegen bedragen 5.300 en 15.200 mvt/etmaal.

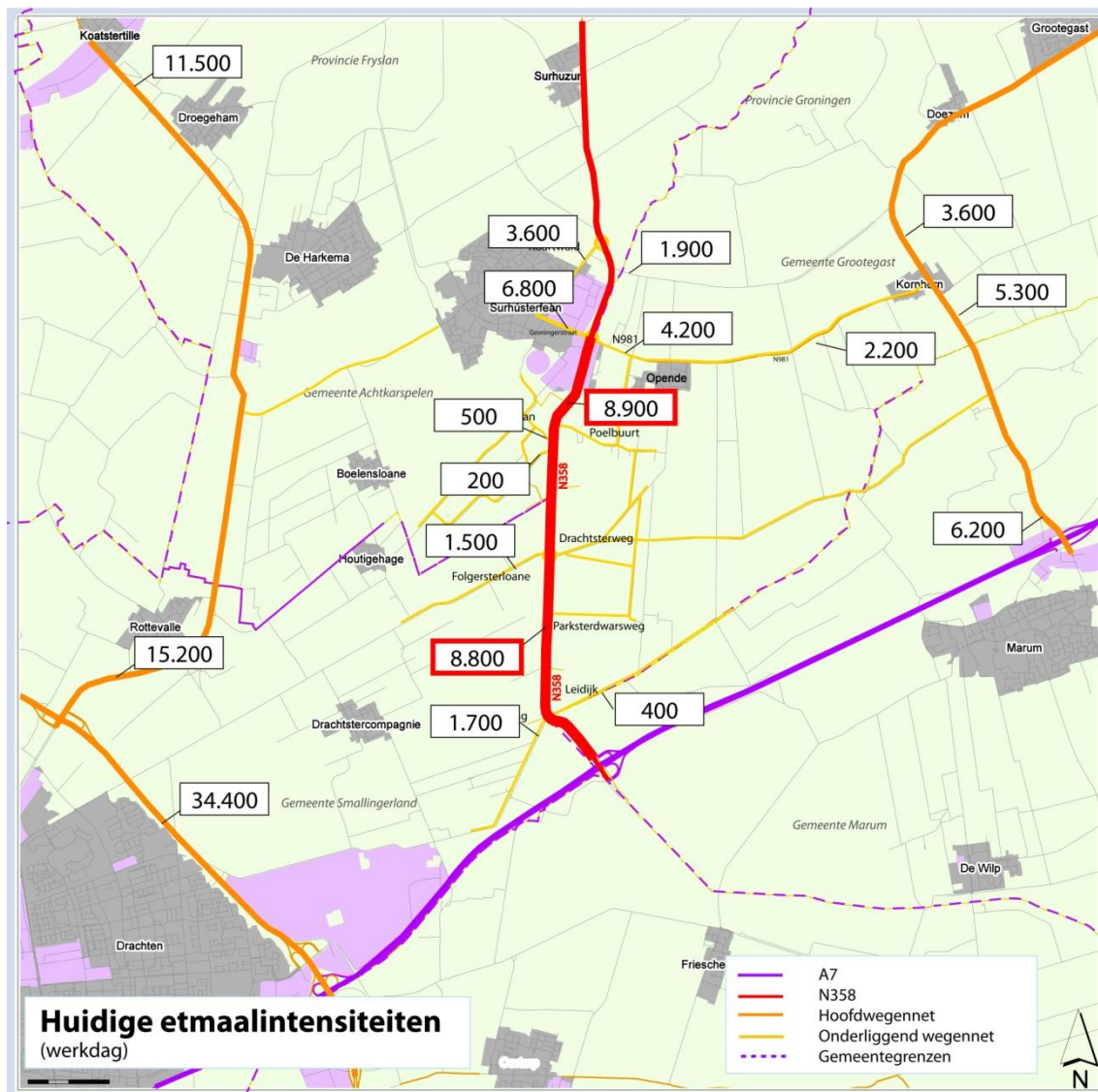


Verkeersstructuur en kruisende wegen N358

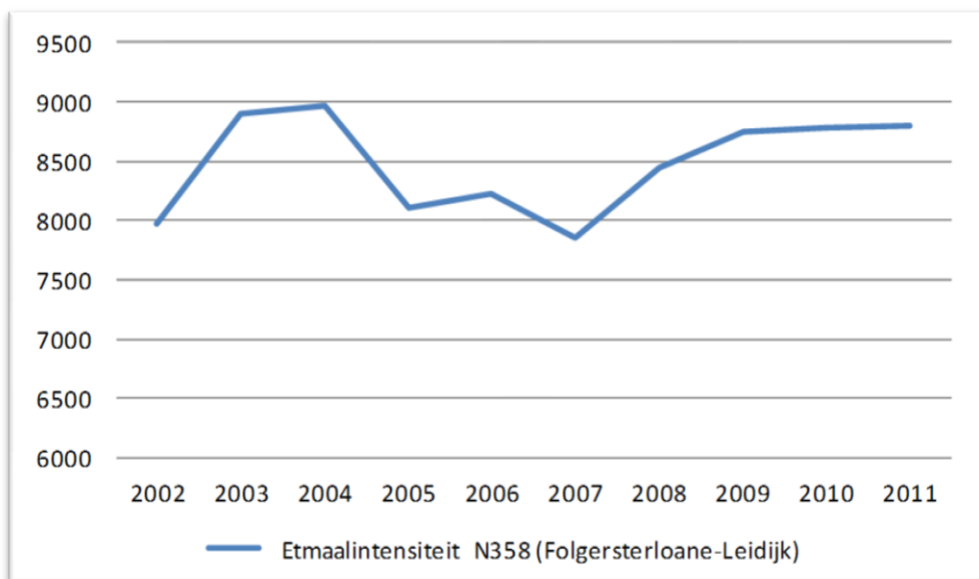
Verkeersintensiteiten

Op de N358 tussen Surhuisterveen en de aansluiting met de A7 rijden dagelijks circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal (telgegevens 2011). Het kruispunt met de meeste verkeersuitwisseling is het kruispunt N358 - Groningerstraat / N981. Op de Groningerstraat in Surhuisterveen rijden dagelijks circa 6.800 mvt/etmaal en op de N981 richting Opende rijden circa 4.200 mvt/etmaal. Tussen Surhuisterveen en de aansluiting met de A7 liggen 8 kruispunten (de inritten e.d. niet inbegrepen). De drukste zijwegen zijn de Folgerster Loane (1.500 mvt/etmaal) en De Skieding/Leidijk (1.700 mvt/etmaal). De overige zijwegen zijn relatief rustig.

Van het verkeer op De Skieding valt circa 9% in de categorie middelzwaar en 4% in de categorie zwaar. De Skieding is voor het fietsverkeer geen hoofdroute. Uit een uitgevoerde telling op de aansluiting met de A7 blijkt dat het meeste verkeer op de N358 via de A7 van en naar Drachten gaat en mindere mate van en naar Groningen. Ook is er een duidelijke relatie met Frieschepalen.



De laatste jaren schommelt de etmaalintensiteit op de N358 tussen Surhuisterveen en de aansluiting A7 tussen de 8.000 en 9.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal (zie onderstaande afbeelding). In 2004 is de nieuwe Betonwei (N369 Twijzel-N31) geopend waarbij de N358 De Skieding als alternatieve route fungeerde tijdens stremmingen van de N369 (aanlegperiode 2002-2003). Na 2004 daalde het aantal motorvoertuigen, maar vanaf 2007 lijkt de etmaalintensiteit weer te groeien richting 9.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.



In 2011 is door de provincie de 'Studie wegverbindingen: N358 Buitenpost – A7 en N369 Twijzel – A7' uitgevoerd. In deze studie is op basis van modelberekeningen met het NRM 2011 een prognose van de verkeersintensiteiten in 2020 opgesteld (ondermeer inclusief de aanleg van de Centrale As). Voor de verkeersintensiteiten op de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 is een stijging verwacht van de huidige intensiteit van circa 9.000 naar 10.000-11.000 motorvoertuigen per etmaal. In de m.e.r.-fase kan deze prognose worden geactualiseerd op basis van het nieuwe NRM.

Verkeersveiligheid

De aanpak van de N358 of de aanleg van een nieuw tracé hebben onder meer als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op de N358 tussen de aansluiting A7 en rotonde N981 Surhuisterveen zijn tussen 2005 en 2012 in totaal 60 ongevallen geregistreerd. De registratiegraad van ongevallen daalt de laatste jaren. Bij 46 ongevallen was uitsluitend materiële schade (Ums) het gevolg. Bij 14 ongevallen waren slachtoffers te betreuren, waarvan 1 met dodelijke afloop.

Jaar ongeval	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
2005	0	3	7	10
2006	0	5	11	16
2007	0	0	11	11
2008	0	4	5	9
2009	0	1	4	5
2010	0	0	4	4
2011	0	0	1	1
2012	1	0	3	4
Totaal	1	13	46	60

Ongevallen op N358 tussen de aansluiting A7 en Surhuisterveen

Op de kruispunten met de N358 zijn voornamelijk voorrangsongevallen en ongevallen door onvoldoende afstand voorgevallen. Deze ongevallen worden voornamelijk veroorzaakt door:

- verkeer uit de zijwegen dat geen voorrang verleent aan het verkeer op de N358
- verkeersdeelnemers die achterop stilstaand of langzaam rijdend verkeer op de N358 botsen.

Op de wegvakken is de voornaamste oorzaak onvoldoende afstand op de voorligger. Deze ongevallen zijn veelal het gevolg van een verschil in snelheid. In veel gevallen wordt dit naar verwachting veroorzaakt door:

- oprijdend en afslaand verkeer van en naar uitritten op de N358;
- de aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan.

Kruispunt Leidijk

Er vinden relatief veel ongevallen plaats op het kruispunt N358 - Skieding / Leidijk. Hier zijn in de periode 2005 – 2012 in totaal 15 ongevallen geregistreerd, waarvan 4 met letsel. De hoofdtoedracht van de meeste ongevallen op dit kruispunt is het niet verlenen van voorrang. Het merendeel van de ongevallen vond plaats tussen 18.00 en 22.00 uur. De vermoedelijke oorzaak van deze ongevallen is een combinatie van een kruispunt in een scherpe bocht, omdat:

- het verkeer op de zijwegen kan de snelheid van verkeer op de N358 niet goed inschatten;
- het verkeer op de N358 kan het verloop van de weg niet goed inschatten.



Kruispunt N358 - Skieding / Leidijk

Wegvak N358 Surhuisterveen-A7

Ook zijn relatief veel ongevallen geregistreerd op het wegvak zelf. In de periode 2005 – 2012 zijn van de 60 ongevallen 31 geregistreerd op wegvakniveau, waarvan 6 met letsel. Veel ongevallen waren botsingen met een vast voorwerp / boom. Langs dit deel van de N358 staan bomen aan beide zijden van de weg. Een kwart van de ongevallen gebeurde met verkeer van of naar het tankstation. Ter hoogte van het tankstation is relatief veel afslaand verkeer dat snelheid moet verminderen om af te slaan en/of tegemoetkomend verkeer voorrang moet verlenen. Hierdoor is de kans op een kop-staartongevallen hoger dan bij een reguliere uitrit.



Tankstation en bomen langs N358

3.7 Woon- en leefmilieu

In deze paragraaf wordt ingegaan worden op de effecten van de voorgenomen activiteit op het woon- en leefmilieu in en rond het plangebied. Het gaat hierbij om de zogenaamde grijze verkeersgerelateerde milieuaspecten geluid, lucht en externe veiligheid, maar ook om het meer algemene begrip leefbaarheid. Dit komt tot uiting in sociale en ruimtelijke aspecten als gezondheid, barrièrewerking en impact op woongenot en de bedrijfsvoering (ontsluitingssituatie, insluiting door wegen).

Over het algemeen blijkt dat het woon- en leefmilieu in het plangebied redelijk tot goed is. Dit kan deels verklaard worden uit de relatief lage bevolkingsdichtheid. Ook komt grootschalige bedrijvigheid in de hogere milieucategorieën beperkt voor. Dit geldt niet voor de woningen direct langs de bestaande weg. Hier is in meer of mindere mate sprake van knelpunten op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en gezondheid. Ook heeft de weg een negatieve impact op het woongenot, al blijft dit een subjectief criterium.

Akoestiek

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat bestaande en nieuwe geluidgevoelige objecten geen hinder mogen ondervinden van geluid afkomstig van wegen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden getoetst op hun geluidseffecten voor geluidgevoelige objecten. Omdat in het plangebied sprake is van bestaande en nieuwe geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet Geluidhinder (Wgh) is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. In deze toetsing staat niet de toetsing aan relevante wetgeving centraal. Formeel akoestisch onderzoek zal moeten plaatsvinden in het kader van de ruimtelijke procedure. Daarbij moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

Met behulp van standaard rekenmethode 1 is een inschatting gemaakt van het aantal woningen dat in de huidige situatie binnen de volgende geluidcontouren vallen:

- voorkeurswaarde voor woningen (48 dB);
- hoogst toelaatbare waarde voor bestaande woningen in buitenstedelijk gebied (53 dB);
- met betrekking tot woningen die reeds aanwezig of in aanbouw zijn, kan voor de toekomstige geluidsbelasting vanwege een weg die nog niet geprojecteerd is een hogere waarde worden vastgesteld die de 58 dB niet te boven mag gaan.

De volgende uitgangspunten zijn hierbij gehanteerd:

- telgegevens provincie Fryslân;
- verhardingstype: SMA 0/6.

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de berekening weergegeven. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie een groot aantal woningen niet kan voldoen aan zowel de voorkeursgrenswaarde voor woningen van 48 dB als de hoogst toelaatbare waarde voor bestaande woningen in het buitengebied (53 dB). Dit is een logisch gevolg van het gegeven dat er in de huidige situatie langs de N358 veel woningen dicht op weg liggen.

Geluidsklasse	Aantal woningen
> 48 dB	55
> 53 dB	43
> 58 dB	8

In het Actieplan Geluid 2013-2017 van de provincie Fryslân wordt het beleid en de aanpak van geluidsoverlast van verkeer op provinciale wegen voor de jaren 2013 tot en met 2017 uiteen gezet. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke verplichting hiertoe zoals geformuleerd in de EU-richtlijn omgevingslawaaï en de vertaling daarvan in de Wet Milieubeheer. Uit het Actieplan Geluid blijkt dat op de N358 twee woningen een geluidsbelasting hebben die hoger is dan 68 dB en daarmee in aanmerking komen voor isolatie (De Skieding 7 en Folgerster Loane 94). Daarnaast komen enkele delen van de N358 in aanmerking voor toepassing van stil asfalt (over een lengte van circa 1 kilometer).

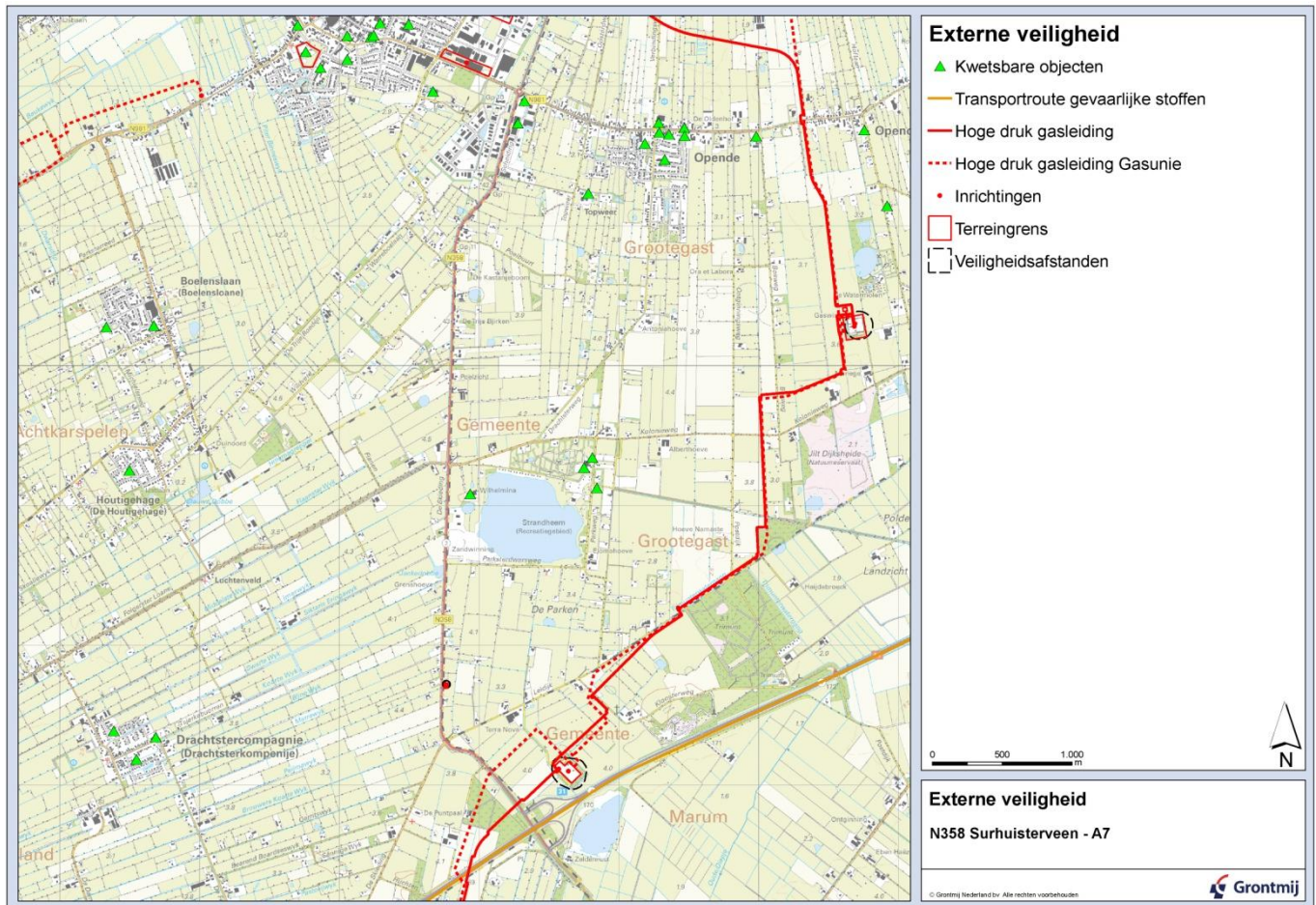
Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit vormt geen belemmering in het studiegebied. De huidige concentraties liggen, onder andere vanwege een relatief lage achtergrondconcentratie, naar verwachting ruim onder de norm.

Externe veiligheid

Binnen het studiegebied bevinden zich enkele risicovolle en kwetsbare objecten. Hieronder en op de afbeelding op de volgende pagina is aangegeven welke objecten aanwezig dit betreffen:

- Kwetsbare objecten:
 - Wilhelmina Rustoord (verpleeghuis);
 - dagrecreatieve functies Strandheem en Topweer (kampeerterrein, horeca, etc.);
 - diverse objecten op bedrijventerrein De Lauwers in Surhuisterveen;
 - woningen langs de N358.
- Risicovolle objecten:
 - N358 (transportroute gevaarlijke stoffen);
 - hoge druk gasleidingen (tussen Leidijk en aansluiting A7) en diverse NAM-locaties;
 - tankstation met LPG installatie langs de N358.



4 Voorgenomen activiteit en te onderzoeken varianten

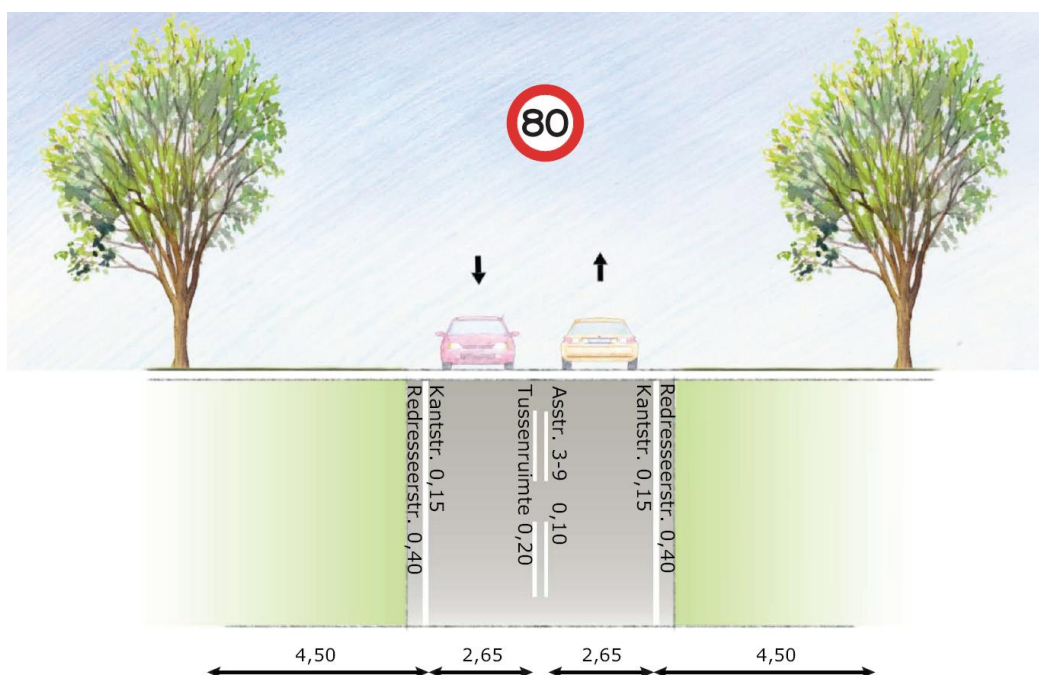
4.1 Voorgenomen activiteit

De N358 is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan 2006 (PVVP) gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. In het PVVP is de N358 tussen Augustinusga en de A7 (Skieding-Uterwei) aangemerkt als een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. De inrichting van de weg is daarnaast niet in overeenstemming met de functie van de weg (o.a. wegbreedte, belijning en veel directe aansluitingen van woningen en percelen).

Voorgenomen activiteit is het opwaarderen van de N358 tot een volwaardige gebiedsontsluitingsweg conform de Provinciale Richtlijn Wegontwerp (zie onderstaand kader) zodat de doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd worden.

Inrichting gebiedsontsluitingsweg

In de aan het PVVP gekoppelde Provinciale Richtlijn Wegontwerp zijn de eisen en richtlijnen opgenomen voor de inrichting waaraan een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom moet voldoen. Bij het opwaarderen van de N358, hetzij door de aanpak van het bestaande tracé, hetzij door de aanleg van een nieuw tracé, dient de inrichting van de weg op deze functie te worden afgestemd.



Elementen inrichting GOW:

- dubbele asmarkering 3 - 9;
- kantmarkering;
- obstakelvrije zone minimaal 4,5 meter (gemeten vanaf binnenkant kantstreep);
- totaal benodigde breedte inclusief obstakelvrije zone bedraagt 15,8 meter.
- Geen landbouwverkeer op de hoofdrijbaan

4.2 Trechtering te onderzoeken varianten

4.2.1 *Proces variantenontwikkeling*

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt verkend waarover het MER 'zou moeten gaan'. Belangrijk element hierin is het onderzoeken van de ruimtelijke scope, oftewel: het definiëren van concrete, haalbare en reële tracévarianten, al dan niet uit eerdere studies en eventuele andere in het voortraject naar voren gekomen varianten. In het MER dienen immers alleen reële en haalbare varianten te worden onderzocht⁴. Tevens is het van belang om duidelijk te beschrijven hoe deze varianten tot stand zijn gekomen.

Eind 2013/begin 2014 zijn op basis van de eerder uitgevoerde onderzoeken en andere naar voren gekomen varianten enkele concrete, haalbare en reële te onderzoeken tracévarianten ontwikkeld die aan de basis kunnen staan voor onderzoek van de milieueffecten en een meest milieuvriendelijke variant. Deze varianten zijn ontwikkeld in enkele integrale ontwerp sessies met specialisten van de provincie Fryslân en de betrokken overheden⁵. In deze sessies stond de vraag centraal 'waar moet het MER over gaan'.

In een eerste ontwerp sessie (januari 2014) is een eerste selectie gemaakt van tracévarianten die gebruikt kunnen worden als basis voor het MER. In hoofdlijn bestond dit uit het verder uitwerken van de zoekgebieden uit de variantenstudie 2013 tot concrete tracévarianten. Hierbij is nadrukkelijk aandacht besteed aan het onderscheidend vermogen van de varianten qua verwachte milieueffecten. De tracévarianten van deze ontwerp sessie zijn vervolgens verder uitgewerkt en ruimtelijke en verkeerstechnisch ingepast aan de hand van de volgende werkwijze:

- het zo veel mogelijk volgen van landschap en verkaveling en ontwijken (clusters) woningen;
- zo veel mogelijk 'omzeilen' van omgevingswaarden (kaart integrale omgevingsaspecten);
- vrijeveldcontour wegverkeer van circa 80 meter (48 dB voorkeursgrenswaarde);
- richtlijnen Handboek Wegontwerp en Provinciale Richtlijn Wegontwerp (o.a. bochtstralen);
- samenvoegen of toevoegen van varianten gelet op onderscheidend vermogen vanuit milieu.

Tevens is een eerste globale beoordeling (multicriteria analyse) van de tracévarianten opgesteld van op basis van de meest relevante omgevingsaspecten en doelmatigheid (doorstroming en veiligheid). Met behulp van deze methode zijn de voor- en nadelen per variant overzichtelijk samengevat in een beoordelingstabel.

In een tweede ontwerp sessie (maart 2014) zijn de tracévarianten verder verfijnd en bijgesteld en is gediscussieerd over de doelmatigheid en impact van de varianten. Op basis van deze sessie is een principekeuze gemaakt voor de meest reële varianten. Dit betreffen globale lijnen die in het vervolgproces nader gedetailleerd en geoptimaliseerd kunnen worden.

4.2.2 *Inventarisatie omgevingsaspecten en aanwezige functies studiegebied*

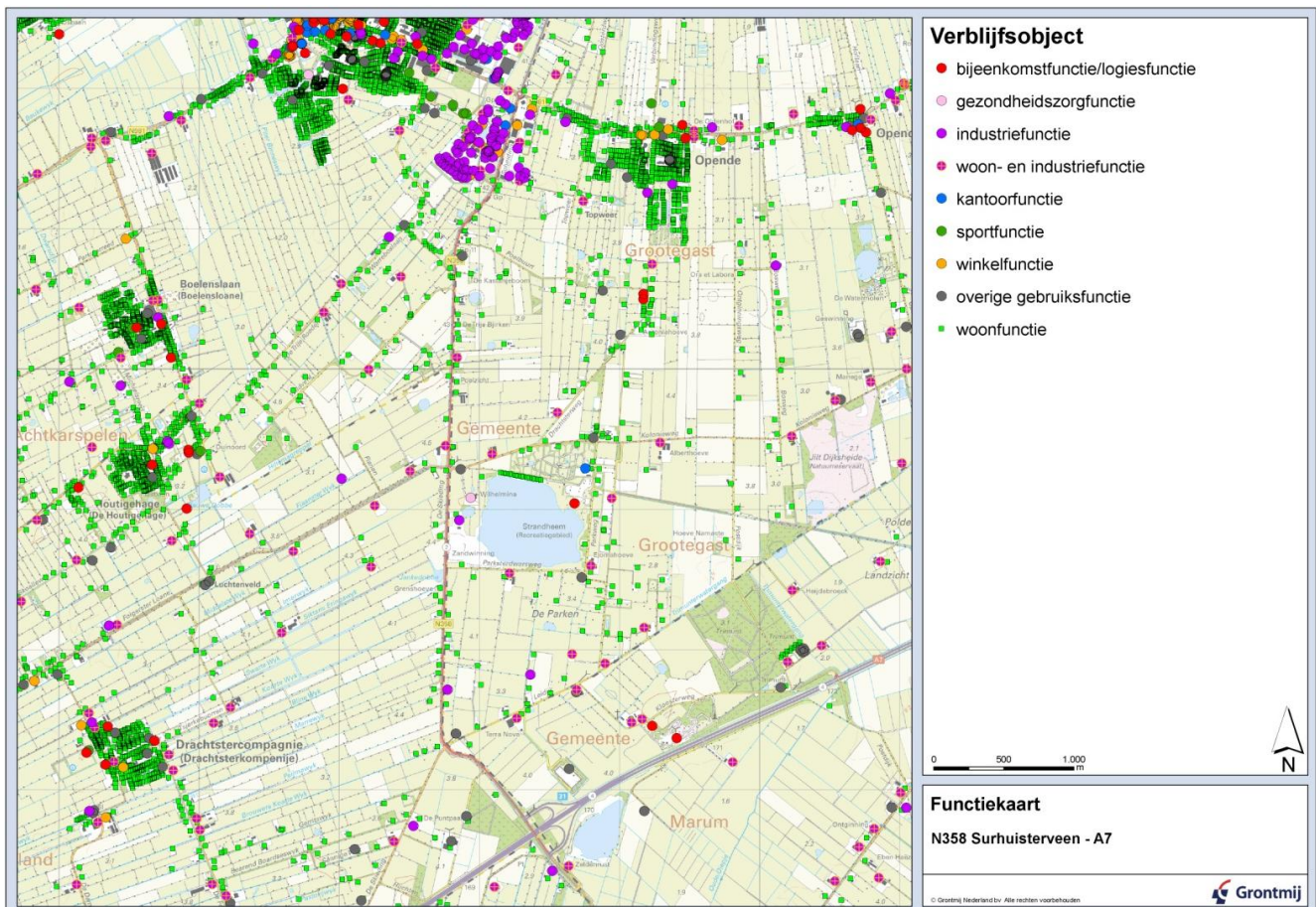
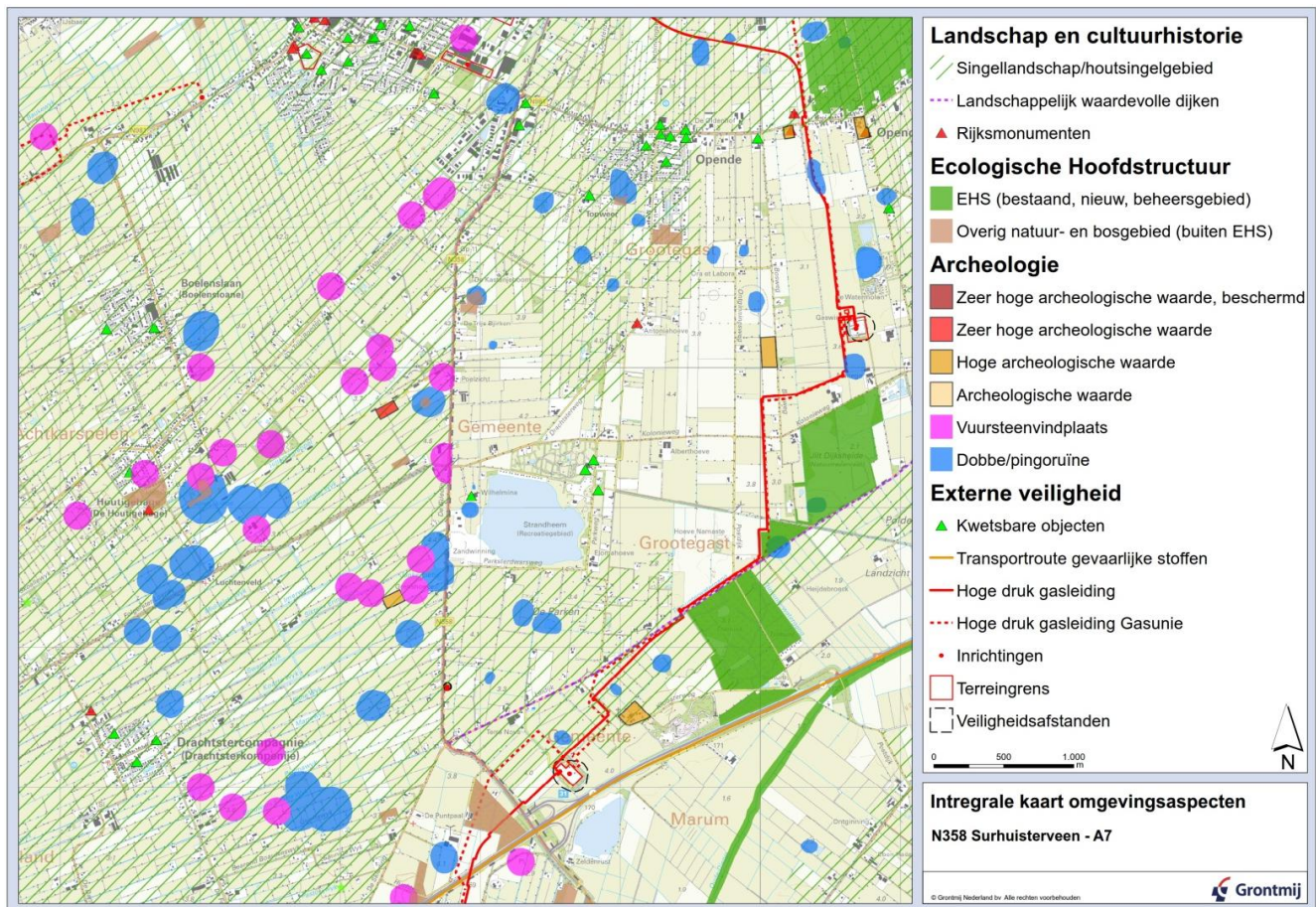
Voorafgaand aan de variantenontwikkeling is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar relevante omgevingsaspecten en de aanwezige functies in het studiegebied. Het doel van deze verkenning is drieledig:

- het verkrijgen van gedetailleerd inzicht in gebiedspecifieke kenmerken van het studiegebied;
- bouwstenen voor het uitwerken van de zoekgebieden tot haalbare tracévarianten en een eerste onderlinge vergelijking;
- een inschatting van de haalbaarheid van de varianten en vervolgonderzoek in het MER.

Dit onderzoek bestond uit onder meer bureaustudie en GIS analyses. Tevens zijn enkele verdiepende onderzoeken uitgevoerd (natuurtoets met veldonderzoek, bureauonderzoek archeologie en verkenning landschap en cultuurhistorie). Op basis hiervan zijn de belangrijkste gebiedspecifieke kenmerken en beleidsaspecten in kaart gebracht. Onderstaande kaartbeelden geven een samenvatting van de huidige (milieu)situatie (zie voor meer informatie hoofdstuk 3).

⁴ Met reël te onderzoeken wordt bedoeld: een oplossing die beantwoordt aan de geformuleerde doelstelling.

⁵ De provincie Groningen en de gemeenten Achtkarspelen, Grootegast, Marum en Smallerland.

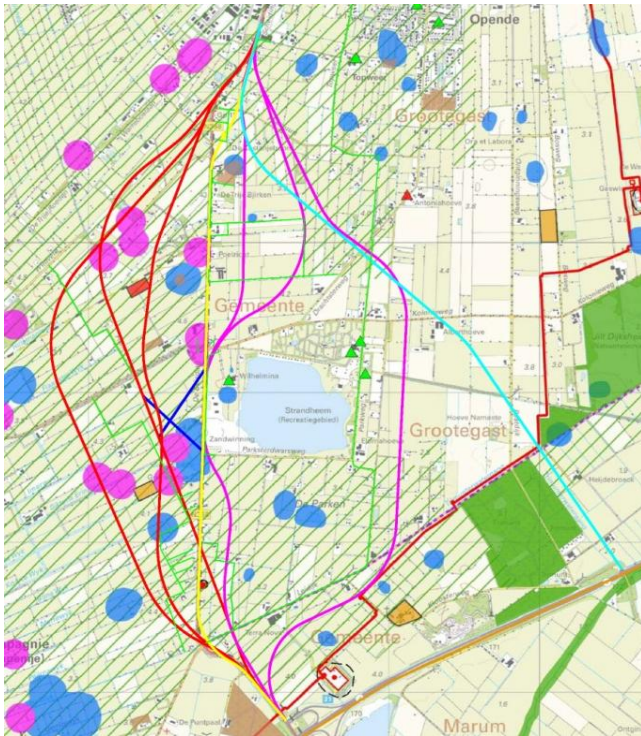


4.2.3 Ontwikkelde varianten

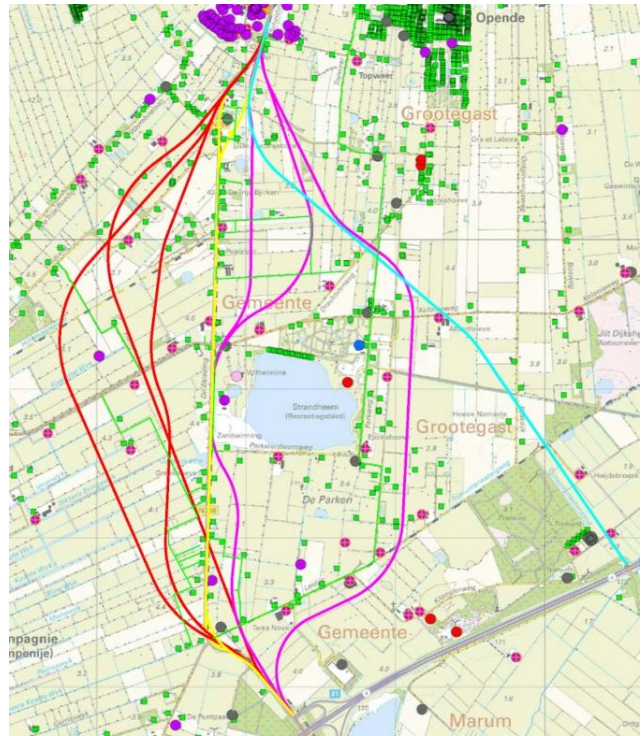
Resultaat van het gevolgde ontwerpproces zijn tracévarianten die gebruikt kunnen worden als basis voor het MER onderzoek. Dit wil zeggen varianten die qua doelbereik als reëel te bestempelen zijn en varianten die naar verwachting onderscheidend zijn op milieueffecten). Hieronder zijn de te onderzoeken varianten beschreven (zie afbeeldingen op de volgende pagina).

Variant 0+ (opwaarderen N358 binnen het huidige profiel) • Strecken van bochten • Weg verbreden • Wegmarkering aanpassen • Rotondes en kruispunten aanpassen • Combineren zijwegen / reduceren kruisingen • Waar mogelijk combineren / reduceren erfaansluitingen • Optimalisatie: creëren van alternatieve routes voor landbouwverkeer en alternatieve ontsluiting van woningen en percelen • Globale lengte⁶: 5.050 meter	Variant 0++ (opwaarderen N358 binnen het huidige profiel) • Zelfde maatregelen als 0+ • Aanvulling: In grotere mate strekken van bochten (onder meer kruising Leidijk) • Aanvulling: nieuw tracé tussen Topweer en Wildveld • Optimalisatie: creëren van alternatieve routes voor landbouwverkeer en alternatieve ontsluiting van woningen en percelen • Globale lengte: 4.950 meter
Variant 1 Nieuw tracé direct naast N358 • Nieuw tracé ter plaatse van woningen aan oost- of westzijde van de N358 (sloop woningen). • Realiseren ideaal profiel gebiedsontsluitingsweg. Hoofdweg met huidige N358 als parallelstructuur (parallelweg/landbouwpad/fietspad) • Rotondes en kruispunten aanpassen • Combineren zijwegen / reduceren kruisingen • Globale lengte: 5.000 meter	Variant 2 Nieuw tracé op grotere afstand ten westen van de N358 • Realiseren ideaal profiel gebiedsontsluitingsweg. Hoofdweg met parallelstructuren (parallelweg/landbouwpad/fietspad) • Rotondes en kruispunten aanpassen • Huidige N358 wordt ingericht als erftoegangsweg (60 km/uur) • Globale lengte: 5.650 meter
Variant 3 Nieuw tracé op kleinere afstand ten westen van de N358 • Realiseren ideaal profiel gebiedsontsluitingsweg. Hoofdweg met parallelstructuren (parallelweg/landbouwpad/fietspad) • Rotondes en kruispunten aanpassen • Huidige N358 wordt ingericht als erftoegangsweg (60 km/uur) • Het gedeelte tussen Topweer en Wildveld ligt ten oosten van de huidige N358 (conform 0++) • Globale lengte: 5.300 meter	Variant 4 Nieuw tracé op kleinere afstand ten oosten van de N358 • Realiseren ideaal profiel gebiedsontsluitingsweg. Hoofdweg met parallelstructuren (parallelweg/landbouwpad/fietspad) • Rotondes en kruispunten aanpassen • Huidige N358 wordt ingericht als erftoegangsweg (60 km/uur) • Ter hoogte van Strandheem wordt de huidige N358 aangehouden • Globale lengte: 5.000 meter
Variant 5 Nieuw tracé op grotere afstand ten oosten van de N358 • Realiseren ideaal profiel gebiedsontsluitingsweg. Hoofdweg met parallelstructuren (parallelweg/landbouwpad/fietspad) • Rotondes en kruispunten aanpassen • Huidige N358 wordt ingericht als erftoegangsweg (60 km/uur) • Het tracé ligt ten oosten van Strandheem • Globale lengte: 5.450 meter	Variant 6 Nieuw tracé op grotere afstand ten oosten van de N358 en nieuwe aansluiting A7 • Realiseren ideaal profiel gebiedsontsluitingsweg. Hoofdweg met parallelstructuren (parallelweg/landbouwpad/fietspad) • Rotondes en kruispunten aanpassen • Huidige N358 wordt ingericht als erftoegangsweg (60 km/uur) • Nieuwe aansluiting op de A7 ter hoogte van Trimunt • Globale lengte: 4.650 meter

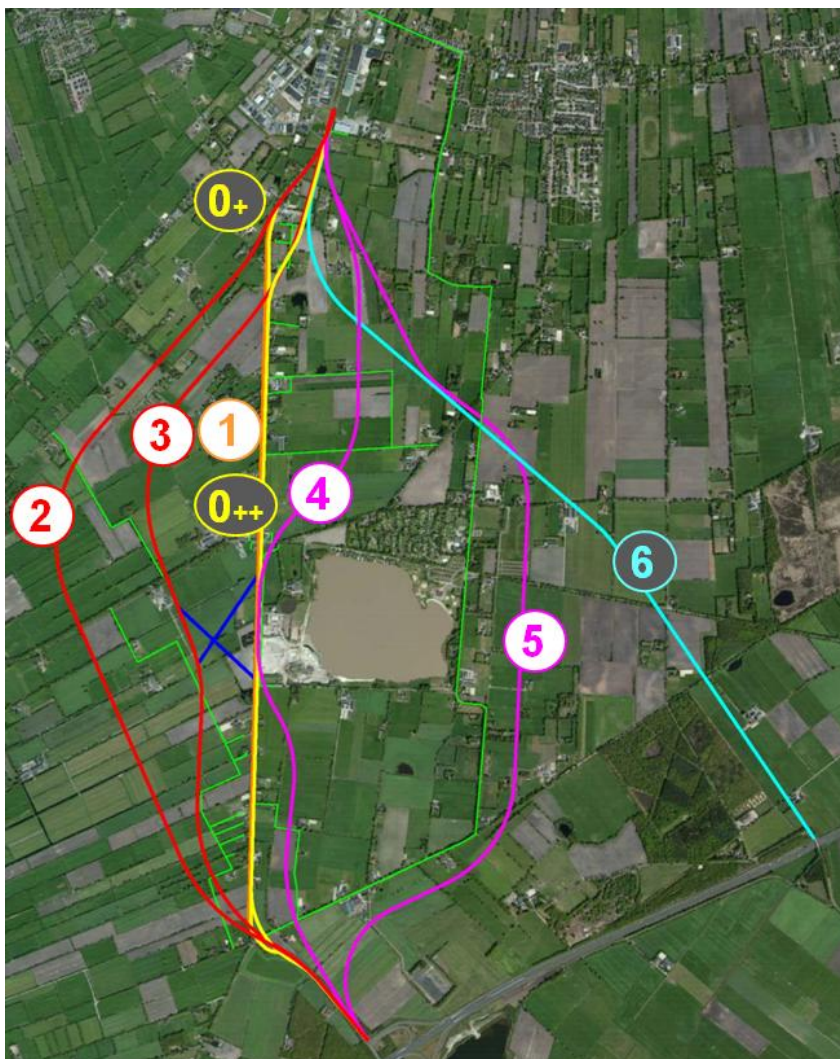
⁶ Lengte globaal gemeten tussen Topweer en aansluiting A7.



Eerste uitwerking varianten op kaart omgevingsaspecten



Eerste uitwerking varianten op functiekaart



Verder uitgewerkte en gecombineerde varianten op luchtfoto (inclusief combinatiemogelijkheden in het blauw)

4.2.4 Toetsing doelbereik en omgevingsaspecten

De tracévarianten zijn door middel van een zogenaamde multicriteria-analyse getoetst en met elkaar vergeleken. De multicriteria-analyse (MCA) is een evaluatiemethode waarmee economische en landschappelijke criteria naast elkaar worden gezet zodat verschillende varianten voor een nieuwe weg integraal afgewogen kunnen worden.

De varianten zijn getoetst ten opzichte van de huidige situatie, oftewel de situatie dat er geen wijzigingen aan de N358 zullen plaatsvinden. Daarbij is gekeken of de varianten een positief effect dan wel een negatief effect heeft op het betreffende criterium, aangegeven met een + / ++ of een – / –. Een neutraal of geen significant effect is aangegeven met een 0.

De toetsing betreft een eerste globale beoordeling van het doelbereik van de varianten en de score op enkele relevante omgevingsaspecten. De beoordeling is gebaseerd op bureauonderzoek voor de betreffende criteria en niet op gedetailleerd gebiedsgericht onderzoek. Een diepgaande toetsing zal plaatsvinden in het MER zelf.

Beoordeling

In onderstaande tabel is de beoordeling van de tracévarianten weergegeven. In de beoordeling is onderscheid gemaakt tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het zoekgebied. Met kleur is aangegeven welke (delen) van de tracévarianten hoger dan wel lager scoren op doelbereik⁷. Hieronder worden de onderscheidende aspecten nader toegelicht.

Globale beoordeling	0+		0++		1		2		3		4		5		6	
	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z
Doelstelling																
Doorstroming	0/+	0/+	0/+	0/+	++	++	+	+	++	++	++	++	+	+	-	-
Verkeersveiligheid	0/+	0/+	+	0/+	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
Omgevingsaspecten																
Verkeersstructuur	0	0	0	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0/-	0/-	--	--
Archeologie	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Landschap en cultuurhistorie	0	0	0/-	0	0	0	--	--	--	--	-	-	--	--	--	-
Natuur en ecologie	0	0	0/-	0	0/-	0/-	0/-	-	0/-	-	-	0/-	-	0/-	-	--
Geluid	0	0	0/+	0	0/+	0/+	+	++	+	++	+	+	+	+	+	+
Externe veiligheid	0	0	0	0	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	+	0/+	+	+
Bedrijven/recreatie	0	0	0/-	0	0/-	0/-	0	0	0/-	0	0	0	0	0	0/-	0
Leefbaarheid	0	0	0	0	-	-	0/+	++	0/+	0/+	+	0/+	0/+	0	0/+	0/+
Landbouw	0	0	0/-	0	0	0	-	-	-	-	-	-	--	-	--	-
Ruimtelijke ontwikkelingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0/-	0	0/-	0	0

Hoger
↑
Lager
↓

Toetsing doelbereik en omgevingsaspecten

Doelbereik

Ten eerste zijn de varianten getoetst op doelbereik, oftewel de verkeerskundige aspecten doorstroming en verkeersveiligheid. De varianten zullen immers in eerste instantie moeten voldoen aan de hoofddoelstelling van de studie, namelijk het bieden van een oplossing voor de problematiek op de bestaande N358. Een variant met een te laag verkeersoplossend vermogen zal dan ook geen reële variant zijn om verder uit te werken.

⁷ De optimalisatiemogelijkheden op varianten 0+ en 0++ (alternatieve routes landbouwverkeer) zijn niet meegenomen in deze beoordeling omdat deze aanvullende maatregelen nog niet voldoende onderzocht en uitgewerkt zijn.

- Geconcludeerd wordt dat de meeste varianten in meer of mindere mate een verbetering van de **doorstroming** opleveren, afhankelijk van het gedeelte waarover een nieuw tracé wordt aangelegd (en de huidige weg afgewaardeerd kan worden tot parallelweg). Ook de lengte van het nieuwe tracé speelt hierin een rol. Alleen variant 6 wordt negatief beoordeeld omdat met de nieuwe aansluiting op de A7 ten oosten van de huidige aansluiting een langere route ontstaat voor de belangrijke relaties (N358 – Drachten en N358 – Frieschepalen)⁸. Dit gaat ten koste van de bundeling van het regionale verkeer op de N358. Wel levert het een verbetering op voor verkeer van en naar Groningen.
- De varianten waarin een geheel nieuw tracé wordt aangelegd (variant 1-6) worden zeer positief beoordeeld op **verkeersveiligheid** omdat hiermee een volledig Duurzaam Veilige weg kan worden gerealiseerd.
- De varianten 0+ en 0++ scoren zowel qua doorstroming als verkeersveiligheid enigszins positief omdat na de reconstructie delen van de weg niet voldoet aan de richtlijnen (aanwezigheid erfaansluitingen, obstakelvrije zone, etc.).

Omgevingsaspecten

Een nieuwe weg kan op verschillende manieren aangelegd worden. Het gaat daarbij niet alleen om het bepalen van het vanuit verkeerskundig oogpunt beste traject, ook is het van belang om rekening te houden met de gebiedsspecifieke situatie (bijvoorbeeld bodemgesteldheid en waterhuishouding).

Minstens zo belangrijk is de manier waarop de weg invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit. Hoe wordt bijvoorbeeld een woning benaderd, of op welke manier kruist de weg andere infrastructuur. De weg vergroot weliswaar de bereikbaarheid van de regio, maar doorsnijdt misschien wel wegen en paden op lokaal niveau. Ruimtelijke kwaliteit gaat over het landschap dat we buiten zien, over patronen en structuren (bijvoorbeeld het kenmerkende singellandschap) en cultuurhistorisch waardevolle objecten. Het gaat ook over het landschap dat we niet meer zien, over de archeologie en aardkundige waarden verborgen in de bodem. Daarnaast gaat ruimtelijke kwaliteit ook over wat aan de ruimte wordt toegevoegd en het belang daarvan voor specifieke bestaande en toekomstige functies, bijvoorbeeld landbouw, natuur, recreatie en bedrijven.

Naast de ruimtelijke aspecten heeft ook een eerste beoordeling plaatsgevonden van milieuaspecten (geluid, externe veiligheid). Dit zijn immers aspecten die belanghebbenden direct zullen raken en dienen daarom in dit stadium al meegenomen te worden als afwegingscriterium.

- **Verkeersstructuur:** varianten 5 en 6 scoren op dit aspect negatief vanwege het feit dat deze meer bestaande wegen doorsnijden dan de overige varianten. Dit geldt vooral voor variant 6. Voor variant 6 geldt daarnaast dat er een minder goede verkeersstructuur ontstaat door het vervallen van de bestaande aansluiting op de A7. Hierdoor is sprake van een verminderde ontsluiting Frieschepalen / Bakkeveen.
- **Archeologie:** hiermee wordt het effect van de varianten op bekende archeologische waarden beoordeeld. In de varianten met kleinschalige ingrepen (0+ en 0++) is sprake van een neutraal effect op archeologie, terwijl de varianten waarin een geheel nieuw tracé wordt aangelegd (variant 1-6) licht negatief scoren. Dit als gevolg van de aanwezigheid van enkele bekende archeologische monumenten, vuursteenvindplaatsen en dobben die mogelijk aangetast worden.
- **Landschap en cultuurhistorie:** Met deze aspecten wordt het effect van de varianten op de onderscheidende patronen en structuren in de diverse landschapstypen en de herkenbaarheid van cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren beoordeeld. Alle varianten waarin een nieuw tracé wordt aangelegd (variant 1-6) scoren negatief op het aspect landschap omdat een nieuwe weg een aanzienlijk impact heeft op het kenmerkende houtsingellandschap langs de bestaande N358. Het effect van de variant 4 wordt daarbij minder negatief gewaardeerd omdat hierbij deels van de huidige N358 gebruik wordt gemaakt.

⁸ Uit een uitgevoerde telling op de aansluiting met de A7 blijkt dat het meeste verkeer op de N358 via de A7 van en naar Drachten gaat en mindere mate van en naar Groningen. Ook is er een duidelijke relatie met Frieschepalen.

- **Natuur:** In de varianten met kleinschalige ingrepen (0+ en 0++) is sprake van een (grotendeels) neutraal effect op natuur, terwijl de varianten waarin een geheel nieuw tracé wordt aangelegd (variant 1-6) negatief scoren. Het noordelijk deel scoort minder negatief omdat hier op basis van de uitgevoerde quickscan minder aantasting van waarden is te verwachten. Variant 6 scoort negatiever omdat hier de ecologische hoofdstructuur wordt doorsneden.
- **Geluid en externe veiligheid:** met een nieuwe tracé valt een substantiële winst te behalen op de grijze milieuaspecten (minder geluidhinder en verbetering plaatsgebonden risico en groepsrisico) omdat de weg op grotere afstand van bestaande woningen kan worden gepland. Dit geldt in mindere mate voor variant 1 omdat het tracé relatief dicht bij bestaande woningen komt te liggen.
- **Bedrijven en recreatie:** het betreft hier de sloop of aantasting van bedrijfsactiviteiten. In variant 1 is sprake van mogelijke sloop van enkele aanwezige bedrijven aan de oost- of westzijde van de N358. Daarnaast raken de tracés van varianten 1 en 3 de minicamping die gevestigd is ten zuiden van Poelbuurt.
- **Leefbaarheid:** Hiermee wordt het woongenot van omwonenden beoordeeld. In de meeste varianten met een nieuw tracé wordt dit aspect positief beoordeeld omdat in de nieuwe situatie de hoofdweg deels op (veel) grotere afstand van de woningen komt te liggen dan in de huidige situatie. Voor variant 1 wordt leefbaarheid negatief gewaardeerd in verband met de sloop van woningen aan oost- of westzijde van het huidige tracé. Het betreft hierbij 15 – 25 woningen.
- **Landbouw:** Dit aspect beoordeelt het effect van de variant op de landbouwkundige bedrijfsvoering zoals het versnijden van kavels en het verlies van landbouwgrond. Bij de aanleg van een nieuwe weg (variant 1-6) is sprake van verlies van (gebruikswaarde van) landbouwgrond en wordt dan ook negatief beoordeeld. De noordelijke delen van variant 5 en 6 worden sterk negatief beoordeeld omdat over bijna de gehele lengte van het tracé sprake is van een ongunstige versnijding van bestaande kavels.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen:** Dit aspect wordt grotendeels neutraal beoordeeld. Alleen de zuidelijke delen van variant 4 en 5 worden enigszins negatief beoordeeld omdat de tracés dicht langs of door het gebied ten zuiden recreatiegebied Strandheem lopen. In de Ontwikkelvisie Zuidwesthoek van de gemeente Grootegast is voor het gebied ten zuiden van de bestaande plas uitbreiding van de zandwinning en verdere recreatieve ontwikkeling gedacht.

Conclusie

- Met varianten 1-5 kunnen de hoofddoelstellingen van het project in ruime mate verwezenlijkt worden (zowel qua doorstroming als verkeersveiligheid) omdat een geheel nieuwe tracé wordt aangelegd. Wel hebben deze varianten in zijn algemeenheid een grotere archeologische, ecologische en landschappelijke impact en is negatief voor de landbouwstructuur. Hier staat weer tegenover dat met een nieuwe tracé meer winst te behalen valt op de grijze milieuaspecten (o.a. minder geluidhinder).
- Variant 6 scoort lager op doelbereik omdat gebleken is dat dit tracé zal resulteren in omrijdbewegingen voor de meeste gebruikers van de N358. In het MER kan nader worden onderzocht in hoeverre hier inderdaad sprake van is. Ook scoort deze variant negatiever op verkeersstructuur en natuur.
- De varianten waarin kleinschaligere maatregelen worden genomen (0+ en 0++) dragen in mindere mate bij aan de hoofddoelstellingen van het project, maar hebben geen of een kleinere archeologische, ecologische en landschappelijke impact dan een geheel nieuw tracé en is minder negatief voor de landbouwstructuur. Aan de huidige geluidssituatie verandert echter niets (verbetering kan worden bereikt door bijvoorbeeld toepassing van stil asfalt). Ondanks het kleinere doelbereik worden deze varianten wel als realistisch aangemerkt vanwege de te verwachten positievere effecten op 'groene' omgevingsaspecten (archeologie, natuur en landschap).

4.2.5 Combinatiemogelijkheden tracévarianten

Vanwege de mogelijkheden om tracévarianten met elkaar te combineren zijn de varianten afzonderlijk beoordeeld op het noordelijk en zuidelijk deel (ten noorden of ten zuiden van de Folgerster Loane). Op basis van deze (deel)beoordelingen is het mogelijk om op een gestructureerde wijze combinaties van varianten te onderzoeken op haalbaarheid en te beoordelen op milieueffecten.

In onderstaand schema is weergegeven welke combinaties 'noord' en 'zuid' theoretisch mogelijk zijn. Met kleur is aangegeven welke (delen) van de tracévarianten hoger dan wel lager scoren op doelbereik en verwachte impact op omgevingsaspecten op basis van bovenstaande beoordelingen⁹. Daarnaast zijn enkele combinaties zwart gelaten omdat deze fysiek niet mogelijk zijn (bijvoorbeeld de combinaties met varianten 2, 5 en 6).

Uit onderstaand schema blijkt dat een groot aantal gecombineerde varianten realistisch zijn om te onderzoeken in het MER. Daarom is het van belang om ook in het MER de varianten afzonderlijk te beoordelen in een noordelijk deel en een zuidelijk deel zodat de voorkeursvariant eventueel uit een combinatie van varianten kan worden gekozen.

Combinaties		0+		0++		1		2		3		4		5		6		Hoger ↕ Lager	
		N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z	N	Z		
0+	N																		
	Z																		
0++	N																		
	Z																		
1	N																		
	Z																		
2	N																		
	Z																		
3	N																		
	Z																		
4	N																		
	Z																		
5	N																		
	Z																		
6	N																		
	Z																		

Verkenning combinatiemogelijkheden op basis van beoordeling doelbereik

⁹ Een combinatie met twee keer een oranje score in de tabel in paragraaf 4.2.4 scoort in deze tabel oranje (laag doelbereik). Een combinatie met twee keer groen scoort in deze tabel donkergroen (hoog doelbereik). Tussenvallende waarden scoren lichtgroen.

5 Te verwachten milieueffecten

5.1 Reikwijdte

De geografische reikwijdte van het MER wordt gevormd door het plangebied voor de wijziging of verlegging van de N358. Het plangebied is beschreven in §1.1 van deze notitie. De effecten van de voorgestelde activiteiten zullen voor een aantal aspecten echter verder reiken dan de grenzen van het plangebied. In het onderzoek wordt daarom, indien noodzakelijk, een groter onderzoeksgebied aangehouden. De omvang van het onderzoeksgebied kan per milieuaspect verschillen.

Daarnaast is het van belang om de varianten afzonderlijk te beoordelen op het noordelijk en zuidelijk deel (ten noorden of ten zuiden van de Folgerster Loane), conform de methodiek zoals beschreven in hoofdstuk 4. Op basis van deze (deel)beoordelingen is het mogelijk om op een gestructureerde wijze combinaties van varianten te onderzoeken op haalbaarheid en te beoordelen op milieueffecten zodat de voorkeursvariant eventueel uit een combinatie van varianten kan worden gekozen.

5.2 Detailniveau

Het detailniveau sluit aan bij de aard van de studie. Zoals aangegeven in de inleiding betreft het een vrijwillige m.e.r.-procedure met een daarbij behorende diepgang. De effecten zullen per tracévariant gedetailleerd in beeld worden gebracht. In de planologische procedure voor het realiseren van het voorkeustracé zal vervolgens nader worden ingezoomd op inrichtingsniveau.

Aandachtspunt bij het opstellen van het MER zijn verschillen in beleid en regelgeving en de beschikbare inhoudelijk gegevens (met name geodata) bij de provincie Fryslân en provincie Groningen. Voor het thema archeologie is geconstateerd dat de aanwezigheid van vuursteenvindplaatsen wel is meegenomen op de beleidskaart van provincie Fryslân (FAMKE) maar niet op de beleidskaart van de gemeenten in het Westerkwartier (provincie Groningen). Deze verschillen kunnen zich ook voordoen op het niveau van beleid en regelgeving (bijvoorbeeld de waardering van houtsingelstructuur in de omgevingsverordening of de vrijwaringszone externe veiligheid rond transportroutes gevaarlijke stoffen in de provincie Groningen). Bij de uitvoering van de onderzoeken moet gestreefd worden naar vergelijkbare onderzoeksinformatie.

De effectbeoordeling wordt uitgevoerd op basis van de beschikbare en nog uit te voeren onderzoeken. De beoordeling is deels kwalitatief en deels kwantitatief van aard. Indien noodzakelijk zullen modelberekeningen worden gemaakt voor het bepalen van kwantitatieve effecten. Dit geldt onder meer voor effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De effecten van de varianten worden beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In onderstaande tabel is aangegeven welke milieuthema's in het MER aan de orde komen en welke onderzoeksmethode gehanteerd wordt. Vervolgens is voor de belangrijkste thema's een nadere toelichting opgenomen en een samenvatting.

Thema	Deelaspecten	Onderzoeksmethode
Verkeer	• Verkeersafwikkeling • Verkeersveiligheid • Verkeersprestatie • Overige modaliteiten	Bureauonderzoek en eventueel modelonderzoek
'Groene' milieuaspecten	• Natuur • Landschap en cultuurhistorie • Archeologie • Aardkunde	Bureauonderzoek en veldonderzoek

'Blauwe' milieuaspecten	• Grondwater • Oppervlaktewater • Bodem	Bureauonderzoek
Woon- en leefmilieu	• Geluid • Lucht • Externe veiligheid • Gezondheid • Woongenot • Bedrijfssituatie	Bureauonderzoek en modelonderzoek (geluid en lucht)

Verkeer

De verkeersgerelateerde effecten hebben betrekking op de doelstelling van het project: het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid. De effectbeschrijving richt zich op veranderingen in verkeersstromen. Hierbij wordt de verkeersafwikkeling kwalitatief beoordeeld. Tevens wordt aandacht besteed aan verkeersveiligheid, langzaam verkeersroutes en de effecten op overige modaliteiten (onder meer fietsverkeer en landbouwverkeer).

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Variabele
Verkeersafwikkeling	Bereikbaarheid	I/C waarden en reistijdwinst/-verlies
	Belasting wegnnet	Intensiteiten op wegvakken
Verkeersveiligheid	Ongevallenratio	Verwacht aantal ongevallen en slachtoffers
	Duurzaam Veilig	Afstemming functie en inrichting
Verkeersprestatie	Aantal autokilometers	Aantal voertuigkilometers per wegtype (rijdt het verkeer waar het moet rijden?)
Overige modaliteiten	Fietsverkeer	- Oversteekbaarheid - Directheid - Aantrekkelijkheid, comfort en sociale veiligheid
	Afwikkeling landbouwverkeer	- Bereikbaarheid percelen en bedrijven - Routing langere afstand
	Gebruikerskwaliteit OV	Snelheid, frequentie en haltes

'Groene' milieuaspecten

Natuur

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, de Bakkeveense Duinen en Wijnjeterper Schar, liggen op ongeveer 8 km afstand. Het is niet de verwachting dat ontwikkelingen binnen het plangebied negatieve effecten heeft op dit gebied. Ten aanzien van verzuring wordt ingeschat dat er geen negatieve effecten optreden omdat de vernieuwing van de N358 niet of nauwelijks leidt tot een toename van verkeersaantallen en gelet op de afstand tot deze gebieden met verzuringsgevoelige vegetatietypen. Dit aspect zal in het MER echter wel nader onderbouwd moeten worden met stikstofdepositie berekeningen.

Ook voor de EHS gebieden ten oosten van het plangebied zijn geen negatieve effecten te verwachten. Wel is er binnen het plangebied sprake van een enkele gebieden die zijn aangemerkt als 'Bos en natuur buiten de EHS'. Onderzocht zal worden of er schade aan deze natuurwaarden optreedt en, zo ja, welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen kunnen worden.

Tevens zal door middel van aanvullend ecologisch onderzoek (voortbouwend op de in 2013 uitgevoerde quickscan natuurwaarden) aandacht worden besteed aan de in het gebied voorkomende soorten die beschermd zijn in het kader van de Flora- en Faunawet en/of Rode Lijst soorten en welke extra negatieve effecten optreden als gevolg van verstoring. Onderzocht zal

worden op welke wijze verstoring tot buiten het plangebied zoveel mogelijk voorkomen kan worden.

Bij het opstellen van varianten voor de N358 dient tevens rekening te worden gehouden met de natuurwaarden die bijdragen aan de kenmerkendheid en kwaliteit van het landschap. Naarmate landschapselementen van groter natuurbelang zijn en aangetast kunnen worden door een nieuw tracé (onder meer door versnippering), zal er per variant sprake zijn van een groter of beperkter negatief effect. Ook zal er per variant verschil optreden in de mate waarin ontheffingen noodzakelijk zijn en/of mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te beperken.

Archeologie en aardkunde

Binnen het plangebied zijn diverse gebieden aangeduid als archeologisch en aardkundig waardevol (met name pingoruïnes en vuursteenvindplaatsen). Met het oog hierop is minimaal een bureauonderzoek noodzakelijk. De resultaten van het bureauonderzoek kunnen uitwijzen of ingrepen bezwaarlijk zijn of met welke randvoorwaarden de tracévarianten rekening dient te worden gehouden. In het vervoltraject zal uit nader karterend en waarderend onderzoek moeten blijken hoe waardevol de vindplaatsen zijn.

Landschap en cultuurhistorie

De effecten op landschap en cultuurhistorie hangen vooral samen met de effecten vanwege de aanleg in de directe omgeving van een nieuw tracé. Hierdoor zal de openheid van het landschap in en om het plangebied afnemen en kunnen waardevolle structuren en patronen aangetast worden. De wijze waarop invulling is gegeven aan de ruimtelijke inpassing van de tracévarianten is een belangrijk onderdeel van het vervoltraject. Hierbij dient specifiek aandacht te zijn voor de waarden van het Nationaal Landschap Noordelijke Friese Wouden.

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Variabele
Natuur	Aantasting	Ruimtebeslag beschermde gebieden of aantasting beschermde soorten
	Versnippering	Beschrijving van versnippering beschermde gebieden of leefgebied soorten
	Verstoring	Geluidsverstoring beschermde gebieden of beschermde soorten
Archeologie	Aantasting gebieden met (middel)hoge verwachtingswaarde	Aantasting kwaliteit en globale gevolgen
	Fysieke of indirecte aantasting archeologisch bodemarchief	Aantasting kwaliteit en globale gevolgen
Aardkunde	Aantasting van aardkundig waardevolle elementen en patronen	Aantasting kwaliteit en globale gevolgen
Landschap en cultuurhistorie	Aantasting van landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen	Aantasting kwaliteit en globale gevolgen

‘Blauwe’ milieuaspecten

De blauwe milieuaspecten betreffen de effecten van de tracévarianten op het oppervlaktewater- en grondwatersysteem. Tevens zal aandacht worden besteed aan de mogelijke verandering van de bodemkwaliteit, bijvoorbeeld als gevolg van veranderende grondwaterstromen. Daarnaast is er bij wegenprojecten vaak sprake van grote hoeveelheden aan en af te voeren grond. De wijze waarop met de grondbalans omgegaan wordt is onderdeel van het onderzoek.

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Variabele
Grondwater	Verandering grondwaterstand	
	Verandering kwel en infiltratie	
	Grondwaterbeschermingsgebied	Ligging ten opzichte van waterwinning
Oppervlaktewater	Verandering gebiedsafvoer en waterberging	Toename verhard oppervlak en verandering watersysteem
	Verandering kwaliteit oppervlaktewater	Verontreiniging
Bodem	Zetting	Bodemopbouw
	Verandering bodemkwaliteit	Beïnvloeding bestaande verontreinigingen
	Grondverzet/grondbalans	m ³ aan of af te voeren grond

Woon- en leefmilieu

Grijze milieuaspecten

Een nieuw tracé voor de N358 kan zorgen voor een verandering in verkeersstromen. Hierdoor kan er lokaal een toename of juist een afname van geluidsbelasting dan wel een verbetering/verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaan. Dit zou overschrijding van grenswaarden voor geluid op nabijgelegen woningen tot gevolg kunnen hebben. Ondanks dat voor luchtkwaliteit geen overschrijdingen worden verwacht is het wel van belang om eventuele verslechtingen voor omwonenden te onderzoeken. Voor de effectbeschrijving zullen de geluid- en luchtkwaliteitseffecten gekwantificeerd en gecumuleerd worden weergegeven waarbij rekening wordt gehouden met de in de autonome situatie aanwezige activiteiten.

Ten slotte worden eventuele effecten op externe veiligheid beoordeeld. Onder externe veiligheid wordt verstaan: risico als gevolg van gevaarlijke inrichtingen of transport van gevaarlijke stoffen over de weg of door buisleidingen. Beoordeeld wordt in hoeverre de voorgenomen activiteit leidt tot een verandering van de externe veiligheidssituatie. Een verschuiving van de N358 (transportroute gevaarlijke stoffen) in de richting van kwetsbare objecten kan mogelijk leiden tot een overschrijding van normen voor het plaatsgebonden risico en/of toename van het groepsrisico¹⁰. Dit geldt ook voor een mogelijke verplaatsing van het tankstation langs de N358.

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Variabele
Geluid	Verandering geluidsbelast gebied (kwantitatief)	Geluidsbelast oppervlak als gevolg van wegverkeerslawaai
	Verandering geluidsgehinderden (kwantitatief)	Aantal geluidsbelaste woningen als gevolg van wegverkeerslawaai
Lucht	Verandering luchtkwaliteit (kwantitatief)	Weergave contour jaargemiddelde grenswaarde NO _x en fijnstof
	Verandering gezondheidsrisico's bewoners	Aantal woningen binnen contour jaargemiddelde grenswaarde NO _x en fijnstof
Externe veiligheid	Verandering plaatsgebonden risico	Contour PR 10 ⁻⁶
	Verandering groepsrisico	Maatschappelijke ontwrichting

¹⁰ Voor de provinciale wegen en de ruimte rond rijks- en spoorwegen geldt in de provincie Groningen het provinciaal basisnet (opgenomen in de provinciale omgevingsverordening). Dit betekent onder meer dat rondom alle provinciale- en rijkswegen een zone van 30 meter ligt aan weerszijden van de transportroute. Binnen deze 30-meter zone mogen geen nieuwe objecten geprojecteerd worden ten behoeve van minder zelfredzame personen. Indien de N358 op Gronings grondgebied komt te liggen dan ligt het voor de hand dat deze weg opgenomen wordt in het provinciaal basisnet.

Sociale en ruimtelijke aspecten

Als onderdeel van het thema woon- en leefmilieu zullen tevens enkele sociale en ruimtelijke aspecten worden onderzocht. Hierbij gaat het met name om de invloed van de tracévarianten op de situatie voor de bewoners en ondernemers in de omgeving. Met betrekking tot de aan- en omwonenden wordt onderzocht wat de gezondheidseffecten van de varianten zijn. Hiervoor worden de relevante GES scores bepaald conform de GES (Gezondheidseffectscreening) methodiek van GGD Nederland.

Ook wordt onderzocht wat de directe ruimtelijke effecten van de varianten zijn op de in het gebied aanwezige woningen en bedrijven. Met betrekking tot dit aspect gaat het niet alleen om het al dan niet amoveren van gebouwen maar ook in hoeverre de aanwezige bedrijven kunnen blijven functioneren op een economisch rendabele wijze. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar het functioneren van de in het gebied aanwezige agrarische bedrijven (onder andere doorsnijding en bereikbaarheid van percelen en bedrijven).

Tevens zal aandacht worden besteed aan de sociale effecten die – ondanks het meer subjectieve karakter – van grote invloed kunnen zijn op het woongenot (barrièrewerking en insluiting als gevolg van een nieuwe weg).

Deelaspect	Beoordelingscriterium	Variabele
Gezondheid	Verandering gezondheidssituatie	GES score conform GES methodiek (Gezondheidseffectscreening)
Woongenot	Barrièrewerking en insluiting	Oversteekbaarheid en ligging van wegen
	Ruimtebeslag woningen	Aantal te amoveren woningen
Bedrijfssituatie	Ruimtebeslag bedrijven	Aantal te amoveren bedrijven
	Gevolgen bedrijfsvoering	Doorsnijding/bereikbaarheid landbouwpercelen Bereikbaarheid overige bedrijven
	Areaalverlies	Oppervlakte landbouwgrond

6 Vervolgprocedure

6.1 Consultatie bestuursorganen en zienswijzemogelijkheid

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is opgesteld namens de provincie Fryslân. Op basis van deze NRD zal de provincie een openbare kennisgeving publiceren dat een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en consultatie over reikwijdte en detailniveau van het MER zal plaatsvinden.

Dit vindt plaats door voorliggende NRD zes weken ter inzage te leggen met de mogelijkheid voor burgers en (belangen)organisaties om een zienswijze in te dienen over de reikwijdte en detailniveau van het MER. Ook zullen bestuursorganen en adviseurs hierover geconsulteerd worden. Tevens zal de onafhankelijke commissie m.e.r. zal worden gevraagd om een advies over de reikwijdte en detailniveau uit te brengen. De ontvangen reacties op de NRD zullen worden verwerkt in een reactienota.

6.2 Vervolgproces

De openbare kennisgeving en de consultatie van over reikwijdte en detailniveau vormen de eerste stap in de m.e.r. procedure. Het vervolg van de m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen (BG=bevoegd gezag, IN= initiatiefnemer):

1. Opstellen reactienota op basis van NRD, zienswijzen, adviezen en advies van Commissie m.e.r.
2. Besluit door Gedeputeerde Staten (BG) op de reactienota en NRD
3. Uitvoeren onderzoeken, opstellen MER (IN);
4. Ter inzage legging van het MER (BG) en raadplegen andere betrokken bestuursorganen en instanties;
5. Tegelijkertijd: inschakeling commissie m.e.r. voor toetsingsadvies met betrekking tot het MER (BG);
6. Verwerken zienswijzen op het MER en het nemen van een besluit op de uitvoeringsvariant (BG) (inclusief motivatie hoe met de resultaten van het MER, de inspraak en het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is omgegaan);
7. Afhankelijk van de besluitvorming vindt de eventuele planvorming plaats aan de hand van de uitvoeringsvariant. Dit kan bijvoorbeeld een wijziging zijn van een bestemmingsplan, een inpassingsplan of andere besluitvorming.
8. Wanneer nodig wordt het MER dan nogmaals bij het ontwerp plan ter inzage gelegd.
9. Vervolg planprocedure (vaststelling door de gemeenteraad/provinciale staten en beroeps-mogelijkheid bij de Raad van State) (BG).

Bijlage 1

Beleid en wet- en regelgeving

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor N358
EU	Kaderrichtlijn water	De kwaliteit van watersystemen verbeteren, het duurzame gebruik van water bevorderen en de verontreiniging van grondwater verminderen. De uitwerking vindt plaats in stroomgebiedvisie.	Het watersysteem in het plangebied dusdanig inrichten dat het voldoet aan de Kaderrichtlijn water. De chemische ecologische kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater moet gehandhaafd of verbeterd worden.
EU	Verdrag van Malta (geïmplementeerd in Monumentenwet)	Archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke bewaren en beheersmaatregelen nemen om dit te bewerkstelligen.	Rekening houden met aanwezig archeologisch erfgoed en het inventariseren van archeologische waarden.
NL	Nationaal Milieubeleidsplan 4	Beëindigen van het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen.	Bescherming van bodem, water en lucht en aandacht voor maatregelen ten behoeve van het milieu.
NL	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	De ontwerp structuurvisie richt zich op de doen concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het rijk over aan de provincies en gemeenten. Het Rijk zet in op vereenvoudiging van regels en procedures. Het motto van het rijk verschuift naar 'decentraal, tenzij...'.	PM
P	Streekplan Fryslân en Verordening Romte	Provinciaal belang in de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Ruimtelijke kwaliteit is hierbij de leidraad. De Provincie Fryslân wil ontwikkelingsmogelijkheden bieden voor wonen en werken, natuur, recreatie en toerisme en landbouw. Deze ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kwaliteit van de Friese ruimte.	
P	Grutsk op e Romte		
P	Regionaal bedrijventerreinplan Noordoost Fryslân	Het regionale bedrijventerreinplan geeft invulling aan de verordening Romte en toepassing aan de 'SER-ladder' op regionaal niveau (mogelijkheden voor ruimtewinst op bestaande bedrijventerreinen). Regionale vraag en aanbod wordt op elkaar afgestemd zodat overcapaciteit wordt vermeden.	
P	Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan 2006 Fryslân, herzien 2011		
P	Provinciaal Omgevingsplan en Omgevingsverordening Groningen		
P	Basisnet provincie Groningen		
			PM
G	Structuurvisie gemeente Achtkarspelen		• Uitbreiding bedrijventerrein Lauwerskwartier • Tweede ontsluiting Lauwerskwartier • Zuidelijke rondweg Surhuisterveen
G	Ontwikkelvisie Zuidwesthoek gemeente Groote-gast		Ontwikkeling Strandheem
G	Structuurvisie gemeente Smallerland		
G			

www.grontmij.nl