

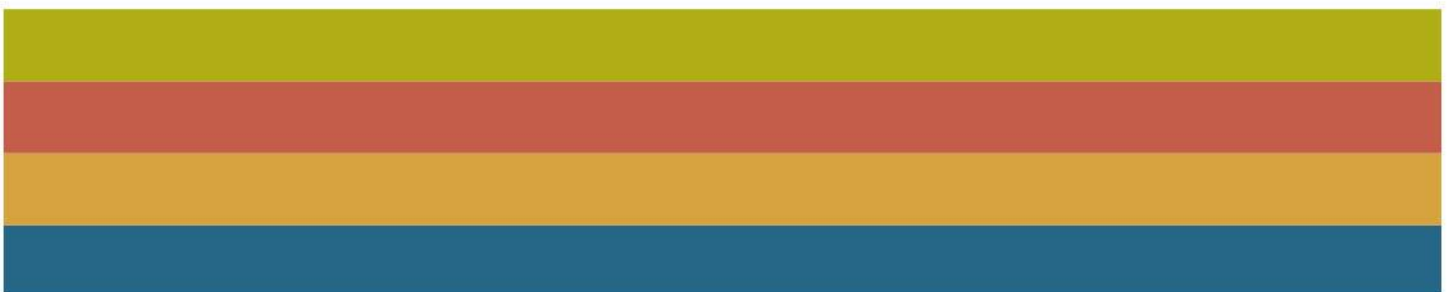


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## N358 De Skieding, grens Fryslân/Groningen

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

21 juni 2016 / projectnummer: 2902



# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Fryslân wil de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N358 tussen de A7 en Surhuisterveen (beter bekend als 'De Skieding') verbeteren. De huidige inrichting van de weg voldoet niet aan het 'Duurzaam Veilig'-principe voor een gebiedsontsluitingsweg. Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. Voor deze m.e.r.-procedure treden Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân op als initiatiefnemer en bevoegd gezag.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER<sup>2</sup>. Omdat nog geen ontwerpplan beschikbaar is, heeft de Commissie niet kunnen beoordelen of het MER aan het ontwerpplan ten grondslag kan worden gelegd.

Het MER is helder en systematisch opgebouwd en daardoor goed leesbaar. Bovendien is de trechtering van de verschillende alternatieven en varianten goed navolgbaar. De effecten van de verschillende varianten op het grijze milieu (geluid, luchtkwaliteit) zijn op een navolgbare wijze in beeld gebracht. Het gebrek aan gebiedsdekkende informatie over beschermde planten- en diersoorten is goed opgelost door soorten te koppelen aan landschapstructuurtypen waarvan wel gebiedsdekkende informatie aanwezig is.

**Niettemin signaleert de Commissie bij de toetsing van het MER een tekortkoming. Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het voornemen.**

De tekortkoming betreft de onderbouwing van de conclusie dat de inrichting van de N358 als erftoegangsweg (de zogenoemde 'Variant 0-') niet als realistisch alternatief wordt beschouwd. De Commissie adviseert nader te onderbouwen waarom deze variant wel of niet voldoet aan de doelstellingen (verbetering doorstroming en verkeersveiligheid) zonder daarbij de categorisering als gebiedsontsluitingsweg in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2006, herzien in 2011 (PVVP), als uitgangspunt te hanteren.

Overigens leidt de Commissie uit het MER af dat op dit moment op de N358 geen wezenlijke problemen voor doorstroming en verkeersveiligheid bestaan noch dat deze op termijn worden verwacht.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer 2902 in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Milieueffectrapport N358 Surhuisterveen-A7, Provincie Fryslân, 10 februari 2016.

## 2. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij een aanbeveling voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbeveling is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

### 2.1 Doelstelling en doelbereik

Het MER geeft aan dat de provincie Fryslân met de herinrichting van de N358 tussen Surhuisterveen en de aansluiting op de A7, de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N358 wil verbeteren. Daarnaast geeft het MER aan dat de N358 in het PVVP is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg, maar dat de vormgeving van de weg in de huidige situatie niet in alle opzichten voldoet aan het ‘Duurzaam Veilig’-principe dat past bij een gebiedsontsluitingsweg.<sup>3</sup> Uit deze tekst kan worden afgeleid dat het een doel op zich is om de weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg.<sup>4</sup> Uit een gesprek met het bevoegd gezag op 19 mei 2016 heeft de Commissie begrepen dat het inrichten als gebiedsontsluitingsweg slechts een middel is om de doelen ‘verbetering doorstroming en verkeersveiligheid’ te bereiken.

Van de in het MER onderzochte varianten blijkt volgens het MER één variant niet realistisch, omdat deze niet aan de doelstelling voldoet.<sup>5</sup> Het betreft de zogenoemde “Variant 0–”, waarin de huidige N358 wordt heringericht als erftoegangsweg.

De Commissie constateert dat deze variant afvalt vanwege het feit dat de N358 in het PVVP is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg.<sup>6</sup> Deze variant scoort ten aanzien van de doelstellingen doorstroming en verkeersveiligheid daarom matig. Voor het milieu scoort deze variant overigens het meest positief.<sup>7</sup>

Volgens het MER moet in het kader van Duurzaam Veilig een trapsgewijze overgang zijn van erftoegangsweg via gebiedsontsluitingsweg naar stroomweg en omgekeerd. In dit geval gaat de afrit van de A7 echter direct over in een rotonde. Hierdoor wordt de beoogde overgang van wegtype al gerealiseerd, gelet op de vormgeving van een rotonde en aangezien de rij-snelheid vanwege toepassing van een rotonde automatisch wordt teruggebracht.

Bovendien valt op dat de N358 ten noorden van Surhuisterveen ook niet volledig als gebiedsontsluitingsweg wordt ingericht, nu daar na reconstructie ook in de toekomst nog landbouwverkeer wordt toegestaan.<sup>8</sup> Dit leidt derhalve niet tot de beoogde gewenste uniformiteit van het wegbeeld, dat vanuit Duurzaam Veilig juist essentieel is. Uit de scenario’s voor varianten 0+ en 0++ blijkt bovendien dat voor het deel tussen A7 en Surhuisterveen nog de mogelijkheid bestaat dat landbouwverkeer toegestaan blijft.<sup>9</sup>

---

<sup>3</sup> Het is niet duidelijk in hoeverre milieuoverwegingen een rol hebben gespeeld bij de beslissing om de N358 als gebiedsontsluitingsweg te categoriseren.

<sup>4</sup> Zie het MER, blz. 7.

<sup>5</sup> Zie het MER, blz. 15.

<sup>6</sup> Zie bijvoorbeeld het MER Deel B, blz. 72: de afwaardering naar een erftoegangsweg voldoet niet aan het criterium van een gebiedsontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/u.

<sup>7</sup> Zie tabel 4-2 en 4-3, op blz. 71 en 72 van het MER.

<sup>8</sup> Zie het MER, blz. 24 en 59.

<sup>9</sup> Zie de scenario-versies van deze varianten.

Ten slotte valt op dat in het MER wordt gesteld dat het ritduurcriterium volgens het in het PVVP gehanteerde principe (maximaal vijftien minuten van erftoegangsweg tot stroomweg) ook na realisatie van een volwaardige gebiedsontsluitingsweg voor de N358 niet wordt gehaald.<sup>10</sup>

De Commissie constateert dat in de huidige situatie geen sprake is van wezenlijke problemen ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming.<sup>11</sup> Vanwege de verwachte –geringe– verkeersafname zal de situatie voor deze aspecten op termijn zelfs enigszins verbeteren.

De Commissie deelt bovendien niet de conclusie dat de ‘Variant 0–’ tot een verslechtering van de doorstroming en de verkeersveiligheid leidt.<sup>12</sup> Bij die conclusie lijkt het MER zich vooral te baseren op ‘de functie van de weg in het hele netwerk van wegen in het gebied’ en wordt gesteld dat een gebiedsontsluitingsweg het ‘wensbeeld’ is.<sup>13</sup> Dit zorgt ervoor dat het *wensbeeld* in plaats van het niet behalen van de doelen *verbetering doorstroming en verkeersveiligheid* ertoe leidt dat de ‘Variant 0–’ als niet realistische variant wordt beschouwd.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER te onderbouwen waarom de ‘Variant 0–’ wel of niet voldoet aan de doelstellingen (verbetering doorstroming en verkeersveiligheid), zonder daarbij de categorisering als gebiedsontsluitingsweg in het PVVP te hante-ren.

### 3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

#### 3.1 Verkeersgegevens huidige situatie

In het MER zijn geen verkeersgegevens over de huidige situatie beschikbaar. Het MER biedt ook voor het basisjaar uitsluitend modelberekeningen. Het is daardoor niet mogelijk om vast te stellen hoe de uitkomsten van deze berekeningen zich verhouden tot de actuele situatie en in hoeverre deze berekeningen daarvoor representatief zijn.

- De Commissie beveelt aan om in de vervolprocedure werkelijke reistijden in de huidige situatie te meten.

---

<sup>10</sup> Zie het MER, blz. 33.

<sup>11</sup> Zie respectievelijk tabel 2–19 op blz. 57 van het MER en tabel 2–4 op blz. 42 van het MER.

<sup>12</sup> Zie het MER, blz. 7.

<sup>13</sup> Zie het MER, blz. 14.

## 3.2 Ritduurcriterium

Uit het MER blijkt dat het ritduurcriterium van 15 minuten voor de N358 niet te halen valt.<sup>14</sup> Gelet hierop vraagt de Commissie zich af in hoeverre dit criterium een relevante en onderscheidende parameter is. Onduidelijk is bovendien op welke wijze reistijden voor de huidige situatie, verliestijden/vertragingen als gevolg van het zeer geringe landbouwverkeer (dat bovendien alleen buiten de spits rijdt) zijn berekend en hoe de huidige vertragingstijden op de kruispunten zijn bepaald.<sup>15</sup> Bij de beoordeling wordt tot slot niet de beoogde totale reistijd, maar de verandering ervan als criterium genomen.<sup>16</sup>

- De Commissie beveelt aan om in de vervolprocedure het ritduurcriterium niet meer of slechts als streefwaarde te hanteren.

## 3.3 Voertuigkilometers

Het MER wijst erop dat in het PVVP een forse groei van de voertuigkilometers wordt voorspeld tussen 2000 en 2020.<sup>17</sup> Het MER geeft echter niet aan of tussen 2015 en 2030 een groei of afname wordt verwacht, noch welke omvang die zal hebben.<sup>18</sup>

- De Commissie beveelt aan om in de vervolprocedure aan te geven wat de omvang is van de te verwachten groei of afname van voertuigkilometers op de N358 tussen A7 en Surhuisterveen tussen 2015 en 2030.

## 3.4 Wachtijd voor voetgangers

In het MER wordt een wachtijd van 20 seconden voor voetgangers als “slecht” gewaardeerd, terwijl dat voor een 60 km/u-weg niet gebruikelijk is: daar wordt een wachtijd tot 27 seconden als acceptabel beschouwd.<sup>19,20</sup>

- De Commissie beveelt aan om voor een 60 km/u-weg een wachtijd tot 27 seconden voor voetgangers als acceptabel te beschouwen.

---

<sup>14</sup> Zie het MER, blz. 33.

<sup>15</sup> Zie het MER, Deel B, blz. 38 en 50.

<sup>16</sup> Zie het MER, Deel B, blz. 51.

<sup>17</sup> Zie het MER, blz. 35.

<sup>18</sup> Voor het studiegebied van De Skieding wordt gesproken van een toename van 2%.

<sup>19</sup> Zie het MER, blz. 44 en 49.

<sup>20</sup> Zie ASVV 8.4.4, CROW.

### 3.5 Verkeersmodel

In het MER wordt op een aantal punten verwezen naar het zogenoemde “Verkeersmodel Skie-ding”<sup>21</sup> Het is echter niet duidelijk hoe dit model zich verhoudt tot het NRM, zoals dit zou zijn toegepast, en in hoeverre dit aansluit bij gangbare verkeersmodellen en welke uitgangspunten voor dit model zijn gehanteerd.

- De Commissie beveelt aan om in de vervolgproucedure de uitgangspunten van het model op zich en in relatie tot het NRM en gangbare verkeersmodellen te beschrijven.

### 3.6 Verkeersveiligheid

In het MER zijn ongevallenkanscijfers gehanteerd, die gebaseerd zijn op het aantal ongevallen per miljoen voertuigkilometers per wegtype. De gehanteerde cijfers veronderstellen dat alle beschouwde wegen voldoen aan de criteria voor dit type wegen volgens Duurzaam Veilig. De Commissie constateert dat dit in het beschouwde studiegebied niet het geval is.

- De Commissie beveelt aan om verkeersveiligheid op een andere wijze te benaderen dan het aantal ongevallen per miljoen voertuigkilometers per wegtype. Te denken valt aan het aantal potentiële conflicten per wegvak en kruispunt.

### 3.7 Soorten

Uit het MER blijkt dat maar zeer beperkt concrete (gebiedsdekkende) gegevens over soorten beschikbaar waren. Voor het detailniveau van de keuze van de voorkeursvariant is dat gerechtvaardigd.

- De Commissie beveelt aan om in de vervolgproucedure concrete inventarisaties te doen naar beschermde soorten in het plangebied.

---

<sup>21</sup> Zie bijvoorbeeld de tabellen van paragraaf 2.3.3 van het MER.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân

**Bevoegd gezag:** Gedeputeerde Staten van de Provincie Fryslân

**Besluit:** nog niet bekend

**Categorie Besluit m.e.r.:** vrijwillig plan-m.e.r.

**Activiteit:** De provincie Fryslân wil de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N358 tussen Surhuisterveen en de aansluiting op de A7 (beter bekend als 'De Skieding') verbeteren.

### **Procedurele gegevens:**

Aankondiging start procedure: 14 juni 2014

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 16 juni 2014 t/m 14 augustus 2014

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 16 juni 2014

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 5 september 2014

Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 1 maart 2016

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 14 maart tot en met 25 april 2016

Voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 21 juni 2016

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. J.A.M. van Dijk

dhr. dr. F.H. Everts

dhr. mr.drs. G.A.J.M. Hoevenaars (secretaris)

mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)

dhr. ir. P.P.A. van Vugt

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport N358 Surhuisterveen – A7, Deel A, Arcadis, 10 februari 2016
- Milieueffectrapport N358 Surhuisterveen –A7, Effect Hoofdstukken Deel B, Arcadis, 10 februari 2016
- Rapport Ontwikkeling meetmethode landbouwverkeer, Beschrijving methode en nulmeting N358, DHV, februari 2012
- NRM-Basisbestand 2011, sociaal economische gegevens voor de verkeersmodellen, 31 oktober 2012
- Sociaal Economische Gegevens voor NRM 2015, actualisatie SEGs 2030–2040, januari 2014

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 3 mei 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

VOORLOPIG



**Bezoekadres**

A. v. Schendelstraat 800  
3511 ML Utrecht

**Postadres**

Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

