

## Notitie

**Aan :** Verkeer & Vervoer (Taakveld Infra)  
**Van :** Nieuwe Werken [REDACTED]  
**Datum :** 20 januari 2011  
**Onderwerp :** N358, Skieding – Uterwei (definitief schetsontwerp)

### Gevraagd besluit

Instemmen met het advies om in het definitieve schetsontwerp voor de N358 tussen Augustinusga en de A7 (Skieding – Uterwei):

1. de volgende maatregelen op te nemen waarvoor eenduidig draagvlak is bij de omgeving:
  - a. de aanleg van een ovonde ter hoogte van het kruispunt Leidijk;
  - b. de aanleg van een linksafvak ter hoogte van het kruispunt met de Parksterdswarsweg, inclusief een getrapte fietsoversteek;
  - c. het strekken van de bochtencombinatie tussen de rotonde Groningerstraatweg en de Folgeasterloane;
  - d. het opheffen van de twee aansluitingen aan de oostzijde van de N358 bij deze bochtencombinatie;
  - e. het samenvoegen van de aansluitingen Heidelaan en Wildveld;
  - f. het realiseren van middengeleiders in de rotonde bij de Groningerstraatweg;
  - g. uniforme wegbreedte van 6,80 meter;
  - h. fietssnelweg van minimaal 3,00 meter tussen Surhuisterveen en Augustinusga;
  - i. fietsers en landbouwverkeer niet mengen op deze fietssnelweg.
2. de volgende maatregelen op te nemen waarvoor het draagvlak in de omgeving wisselend is:
  - a. de aanleg van landbouwpasseerstroken (het type en de lengte van landbouwpasseerstroken wordt in een later stadium ingevuld, in overleg met de afdeling Verkeer & Vervoer);
  - b. het handhaven van de huidige rotonde Folgersterloane;
  - c. de aanleg van een linksafvak bij tankstation De Skieding in combinatie met het in stand houden van tweerichtingsverkeer op het terrein van het tankstation;
  - d. het Wildveld en de Heidelaan via de toekomstige rondweg Surhuisterveen-Zuid aan te sluiten op de N358 (in overleg met Gemeente Achtkarspelen);
  - e. het verbreden van de hoofdrijbaan met bermcrete.
3. de haalbaarheid van een ovonde ter hoogte van It Langfal bij Surhuizum onderzoeken. Mocht dit niet haalbaar blijken, dan instemmen om twee extra getrapte fietsoversteeken aan te leggen ter hoogte van de kruispunten Rysloane en de Suderheawei.

### **Inleiding**

Eind 2009 heeft u ingestemd met het opstellen van een voorlopig schetsontwerp voor de N358 tussen Augustinusga en de A7. Het voorlopig 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.

Begin 2010 hebben we het voorlopige schetsontwerp voorgelegd aan gemeenten (zowel op ambtelijk als op bestuurlijk nivo), provincie Groningen en de politie. Naar aanleiding hiervan is een aantal kleine aanpassingen aan het voorlopige schetsontwerp gedaan.

Vervolgens hebben we de afgelopen maanden gesprekken gehad met de plaatselijke belangen, LTO, loonbedrijven en [REDACTED] het tankstation aan de Skieding. Deze gesprekken hadden twee doelen. Enerzijds om te horen welke problemen zij op de N358 ervaren en wat voor maatregelen zij in gedachten hebben. Anderzijds om te inventariseren welke maatregelen die wij in gedachten hebben op draagvlak kunnen rekenen en welke niet.

### **Input definitief schetsontwerp**

Op basis van de gesprekken met de externe partners kan worden geconcludeerd dat een groot deel van de voorgestelde maatregelen op een breed draagvlak kan rekenen. De belangrijkste maatregelen die op een breed draagvlak kunnen rekenen, zijn:

- de aanleg van een ovonde op het kruispunt met de Leidijk;
- de aanleg van een linksafvak ter hoogte van het kruispunt met de Parksterdwarsweg, inclusief een getrapte fietsoversteek;
- het strekken van de bochtencombinatie tussen de rotonde Groningerstraatweg en de Folgersterloane;
- het opheffen van de twee aansluitingen aan de oostzijde van de N358 bij deze bochtencombinatie;
- het samenvoegen van de aansluitingen Heidelaan en Wildveld;
- het realiseren van middengeleiders in de rotonde bij de Groningerstraatweg
- uniforme wegbreedte van 6,80 meter;
- fietssnelweg van minimaal 3,00 meter tussen Surhuisterveen en Augustinusga;
- fietsers en landbouwverkeer niet mengen op deze fietssnelweg.

Voorgesteld wordt om het definitieve schetsontwerp uit te werken op basis van deze maatregelen.

Er is ook een aantal maatregelen waarover de meningen verdeeld waren tijdens de overleggen met de externe partijen. Het betreft de volgende maatregelen:

1. voorzieningen landbouwverkeer;
2. kruispuntoplossing Folgersterloane;
3. situatie tankstation De Skieding;
4. de wijze waarop de aansluitingen van de Heidelaan en Wildveld worden gecombineerd;
5. de wijze waarop de hoofdrijbaan wordt verbreed;
6. fietsoversteek Surhuizum.

Voor ieder van de bovenstaande maatregelen hebben we de meest realistische oplossingsrichtingen op een rijtje gezet. Voor het opstellen van het definitieve schetsontwerp is het nu nodig om een keuze te maken uit deze oplossingsrichtingen.

### **Afwegingscriteria**

Om een goede afweging te kunnen maken wordt iedere oplossingsrichting beoordeeld aan de hand van de volgende vijf criteria:

- Verkeersveiligheid
- Doorstroming
- Ruimtelijke inpassing
- Kosten
- Draagvlak

#### *Verkeersveiligheid*

De hoofddoelstelling van het project luidt: *“het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming door de inrichting van de weg meer in overeenstemming te brengen met de functie van deze weg”*. Van alle oplossingsrichtingen hebben we een inschatting gemaakt in hoeverre en op welke wijze de maatregel bijdraagt aan de verkeersveiligheid op de weg. Deze inschatting is gemaakt op basis van ervaring en verwachtingen.

#### *Doorstroming*

Net als bij de verkeersveiligheid is een inschatting gemaakt in hoeverre en op welke wijze de oplossingsrichting bijdraagt aan de doorstroming van de weg.

#### *Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing*

De beperkte ruimte binnen de bestaande eigendomsgrenzen heeft tot gevolg dat we alle oplossingsrichtingen toetsen op het ruimtebeslag en de landschappelijke inpassing. Het is weliswaar mogelijk om weilanden, tuinen of in het meest extreme geval woningen aan te kopen, maar vanuit landschappelijk oogpunt gaat de voorkeur er naar uit om zoveel mogelijk binnen de bestaande eigendomsgrenzen te realiseren. Vanuit landschap is een variant met een smal profiel gewenst, want hoe meer opdeling van het wegprofiel hoe meer barrière in het landschap en hoe groter het verschil in schaal tussen weg en landschap (overdimensionering t.o.v. landschap).

### *Kosten*

De kosten van de oplossingsrichtingen zijn sterk afhankelijk van de uitwerking van het ontwerp en van de huidige (onderhouds)toestand. en kostenraming te maken. Er is een globale kostenraming opgesteld op basis van ervaringscijfers, omdat het gezien de lengte van het tracé niet mogelijk/wenselijk was om in deze fase een gedetailleerd ontwerp en kostenraming te maken.

### *Draagvlak*

Op basis van de gesprekken met de plaatselijke belangen, gemeenten, politie, LTO en loonbedrijven hebben we op hoofdlijnen een beeld van het draagvlak van de verschillende oplossingsrichtingen.

### **Leeswijzer tabellen**

We hebben voor alle oplossingsrichtingen een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie en de situatie die ontstaat na de realisatie van de maatregel. Op deze wijze wordt inzichtelijk of en in welke mate de maatregel voldoet aan de criteria.

Bewust noemen we voor de oplossingsrichtingen geen totaalscore. In de eerste plaats omdat het ene criterium veel zwaarder kan wegen dan een ander criterium. In de tweede plaats omdat het verschil tussen + en ++ in de navolgende tabellen niet evenredig is. Met andere woorden; de ene oplossingsrichting (+) scoort in de afweging beter ten opzichte van de huidige situatie, maar oplossingsrichting (++) scoort nog beter ten opzichte van de huidige situatie dan de oplossingsrichting (+). Dit betekent echter niet dat oplossingsrichting (++) twee keer zo goed scoort dan (+). Het gaat dus om een relatieve score ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de oplossingsrichtingen onderling.

## 1. oplossingsrichtingen landbouwverkeer

De keuze uit de oplossingsrichtingen voor het landbouwverkeer is de meest essentiële keuze voor het definitieve schetsontwerp. Bij het opstellen van het voorlopig schetsontwerp is het aantal oplossingsrichtingen al teruggebracht tot de volgende drie:

- a. huidige situatie handhaven;
- b. landbouwpasseerstroken;
- c. parallelweg.

In bijlage 1 is van iedere oplossingsrichting een schematische dwarsdoorsnede weergegeven.

|                                                   | huidige situatie | landbouwpasseer-<br>stroken | parallelweg* |
|---------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|--------------|
| <u>Verkeersveiligheid</u>                         |                  |                             |              |
| - mengen landbouwverkeer en fietsverkeer          | 0                | 0                           | --           |
| - mengen landbouwverkeer en (vracht)autoverkeer   | 0                | +                           | ++           |
| - saneren inritten (minder afslaand verkeer)      | 0                | 0                           | +            |
| <u>Doorstroming</u>                               |                  |                             |              |
| - doorstroming (vracht)autoverkeer                | 0                | +                           | ++           |
| - doorstroming landbouwverkeer                    | 0                | 0/-**                       | -            |
| <u>Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing</u> | 0                | -                           | --           |
| <u>Kosten</u>                                     | 0                | -                           | --           |
| <u>Draagvlak</u>                                  |                  |                             |              |
| - Plaatselijke Belangen                           | 0                | +                           | -            |
| - LTO                                             | ++               | 0/-***                      | --           |
| - Gemeenten                                       | -                | +                           | 0/-          |

\* parallelweg alleen mogelijk tussen Surhuizum en A7

\*\* doorstroming landbouwverkeer afhankelijk van type en lengte landbouwpasseerstrook

\*\*\* draagvlak LTO afhankelijk van type en lengte landbouwpasseerstrook

### a. huidige situatie handhaven

- + groot draagvlak bij LTO (geen oponthoud voor landbouwverkeer)
- geen verbetering van de verkeersveiligheid
- geen verbetering van de doorstroming

### b. landbouwpasseerstroken

- + verbetering van de doorstroming van autoverkeer
- + verwachte verbetering van de verkeersveiligheid door voorkomen van inhaalmanoeuvres
- + meeste draagvlak bij Plaatselijke Belangen
- 0/- draagvlak LTO afhankelijk van type en lengte landbouwpasseerstroken
- 0/- doorstroming landbouwverkeer afhankelijk van type en lengte landbouwpasseerstroken
- ruimte nodig voor landbouwpasseerstroken
- kosten

### c. parallelweg

- + geen grote snelheidsverschillen op hoofdrijbaan
- + minder afslaand verkeer als gevolg van minder uitritten
- + optimale doorstroming voor autoverkeer
- 0/- gemeente Achtkarspelen en Kollumerland hebben een voorkeur voor de aanleg van een parallelweg (verbetering bereikbaarheid). De overige gemeenten hebben geen uitgesproken voorkeur.
- mengen van landbouwverkeer en fietsverkeer
- (lichte) verslechtering doorstroming landbouwverkeer
- meeste ruimtebeslag
- hoogste kosten
- geen draagvlak bij de meeste Plaatselijke Belangen

- geen uniformiteit, omdat deze oplossingsrichting niet kan worden toegepast tussen Augustinusga en Surhuizum

#### ***Advies oplossingsrichting landbouwverkeer***

We stellen voor om de landbouwpasseerstroken nader uit te werken in het definitieve schetsontwerp. Op de N358 tussen Buitenpost en Augustinusga wordt eveneens gekozen voor het toepassen van landbouwpasseerstroken. Hierdoor ontstaat een uniforme oplossing voor het gehele wegvak tussen Buitenpost en de autosnelweg A7. De keuze voor het type en de lengte van de landbouwpasseerstroken bepalen we bij het opstellen van het voorontwerp.

#### ***Toelichting***

Het handhaven van de huidige situatie levert geen bijdrage aan de doelstellingen om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.

De aanleg van een parallelweg is alleen mogelijk tussen Surhuisterveen en de A7. Een parallelweg is weliswaar de optimale situatie voor de doorstroming op de hoofdrijbaan, maar heeft tot gevolg dat het landbouwverkeer en het fietsverkeer van de parallelweg gebruik moeten maken. Het merendeel van de plaatselijke belangen vindt dit niet wenselijk. Daarnaast is binnen de huidige provinciale eigengrenzen niet voldoende ruimte aanwezig om overal een volwaardige parallelweg aan te leggen. Ter plaatse van woningen zullen we concessies moeten doen aan de minimale breedte van de parallelweg en aan het profiel van vrije ruimte tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan.

## 2. oplossingsrichtingen kruispunt Folgersterloane

Het kruispunt van de N358 met de Folgersterloane is momenteel uitgevoerd als een rotonde. Deze rotonde voldoet qua maatvoering niet aan de landelijke en provinciale richtlijnen. Gewenst is een rotonde met een straal van 18 meter, terwijl de huidige straal 14 meter is. Voor dit kruispunt onderscheiden we de volgende oplossingsrichtingen:

- a. huidige rotonde handhaven;
- b. grotere rotonde (straal van 18 meter), inclusief getrapte fietsoversteken;
- c. ovonde, inclusief getrapte fietsoversteken.

In bijlage 2 is een schematisch ontwerp van deze drie oplossingsrichtingen weergegeven.

Bij de beoordeling van deze oplossingsrichtingen is als uitgangspunt genomen dat landbouwpasseerstroken worden aangelegd. Als voor een parallelweg wordt gekozen, dan is de onderstaande afweging niet van toepassing. In dat geval zal de parallelweg zo goed mogelijk moeten worden ingepast bij de rotonde en op basis daarvan een nieuwe afweging moeten worden gemaakt.

|                                                   | huidige situatie<br>handhaven | grote rotonde | ovonde |
|---------------------------------------------------|-------------------------------|---------------|--------|
| <u>Verkeersveiligheid</u>                         |                               |               |        |
| - veiligheid fietsverkeer                         | 0                             | +             | +      |
| - veiligheid gemotoriseerd verkeer                | 0                             | +             | +      |
| <u>Doorstroming</u>                               |                               |               |        |
| - doorstroming (vracht)autoverkeer                | 0                             | +             | ++     |
| - doorstroming fietsverkeer                       | 0                             | +             | +      |
| <u>Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing</u> | 0                             | -             | --     |
| <u>Kosten</u>                                     | 0                             | --            | --     |
| <u>Draagvlak</u>                                  | 0                             | +             | ++     |

### a. huidige rotonde handhaven

- + geen aankoop grond/woning(en) nodig
- + geen extra kosten
- geen verbetering veiligheid en doorstroming
- neutraal draagvlak (geen voorstanders en geen tegenstanders)

### b. grotere rotonde, inclusief getrapte fietsoversteek op N358

- + verbetering veiligheid en doorstroming fietsers, omdat fietsers in twee fasen kunnen oversteken
- + verbetering veiligheid en doorstroming autoverkeer door ruimere rotonde
- + draagvlak bij plaatselijke belangen en gemeenten
- +/- draagvlak bij bewoners woningen aan rotonde is niet bekend
- hoge kosten
- minimaal 1 en bij voorkeur 2 woningen aankopen en slopen
- meer ruimtebeslag

### c. ovonde, inclusief getrapte fietsoversteken op N358

- + verbetering veiligheid en doorstroming fietsers, omdat fietsers in twee fasen kunnen oversteken
- + verbetering veiligheid autoverkeer
- + optimale doorstroming voor gemotoriseerd verkeer
- + draagvlak bij gemeente en plaatselijke belangen
- +/- draagvlak bij bewoners woningen aan rotonde is niet bekend
- hoogste kosten
- minimaal 1 en bij voorkeur 2 woningen aankopen en slopen
- meeste ruimtebeslag

***Advies oplossingsrichting kruispunt Folgersterloane***

We stellen voor om de huidige rotonde te handhaven. De rotonde functioneert op dit moment goed qua doorstroming, ondanks dat de maatvoering van de rotonde niet voldoet aan de landelijke richtlijnen. Het (beperkte) aantal geregistreerde ongevallen op de rotonde in de afgelopen 10 jaar vormt voor ons eveneens geen aanleiding om een grotere rotonde of ovonde aan te leggen.

***Toelichting***

De relatief hoge kosten van de aanleg van een grotere rotonde of een ovonde wegen niet op tegen de voordelen op gebied van verkeersveiligheid. Voor de aanleg van een grotere rotonde of een ovonde zou het nodig zijn om één of beide woningen aan te kopen en te slopen. Het is niet bekend of de eigenaren van de woning(en) bereid zijn om hun woning en perceel te verkopen. Aangezien de huidige situatie een acceptabele oplossing is, is het de vraag of er voldoende gegronde redenen zijn om te onteigenen.

### 3. oplossingsrichtingen situatie tankstation De Skieding

Voor de situatie ter hoogte van het tankstation aan de Skieding hebben we de volgende oplossingsrichtingen opgesteld:

- a. huidige situatie handhaven;
- b. linksafvak + eenrichtingsverkeer op terrein tankstation;
- c. linksafvak + tweerichtingsverkeer op terrein tankstation.

In bijlage 3 is een schematisch ontwerp van deze drie oplossingsrichtingen weergegeven.

|                                                   | huidige situatie<br>handhaven | linksafvak + één-<br>richting | linksafvak + twee-<br>richting |
|---------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| <u>Verkeersveiligheid</u>                         | 0                             | ++                            | 0                              |
| <u>Doorstroming N358</u>                          | 0                             | ++                            | ++                             |
| <u>Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing</u> | 0                             | -                             | -                              |
| <u>Kosten</u>                                     | 0                             | -                             | -                              |
| <u>Draagvlak bij [REDACTED] tankstation</u>       | ++                            | --                            | -                              |

#### *a. huidige situatie handhaven*

- + geen extra kosten
- + geen extra ruimte nodig
- + draagvlak bij [REDACTED] tankstation (huidige situatie voldoet goed)
- geen verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming

#### *b. linksafvak + eenrichtingsverkeer bij tankstation*

- + verbetering verkeersveiligheid
- + verbetering doorstroming op N358
- extra ruimte nodig voor linksafvak
- kosten
- geen draagvlak bij [REDACTED] tankstation

#### *c. linksafvak + tweerichtingsverkeer bij tankstation*

- + verbetering doorstroming op N358
- + verbetering verkeersveiligheid voor afslaand verkeer op de N358
- +/- draagvlak [REDACTED] tankstation onduidelijk
- verslechtering verkeersveiligheid voor oprijdend verkeer (afdekongevallen) en onduidelijkheid over situatie op terrein tankstation
- extra ruimte nodig voor linksafvak
- kosten

#### **Advies oplossingsrichting situatie tankstation**

We stellen voor om ter hoogte van het tankstation een linksafvak aan te leggen in combinatie met tweerichtingsverkeer op het terrein van het tankstation. Bij de uitvoering hiervan houden we rekening met de routes van de leveranciers van brandstof. Dit zal de doorstroming op de N358 verbeteren. Daarnaast heeft het linksafslaande verkeer op de N358 een veilige opstelplaats.

#### **Toelichting**

Het handhaven van de huidige situatie zal de situatie niet verbeteren. Uit het gesprek met [REDACTED] van het tankstation bleek dat het instellen van eenrichtingsverkeer op het terrein niet mogelijk is in verband met de route van de brandstofleveranciers.

#### 4. oplossingsrichtingen gecombineerde aansluiting Wildveld/Heidelaan

Ten zuiden van de bochtencombinatie bij Surhuisterveen sluiten het Wildveld en de Heidelaan aan op de N358. Beide aansluitingen liggen hemelsbreed 100 meter van elkaar. Het lijkt alle partijen nodig dat deze situatie moet worden verbeterd. De huidige situatie handhaven is dan ook niet als oplossingsrichting meegenomen. We hebben de volgende oplossingsrichtingen opgesteld voor het combineren van de aansluitingen van het Wildveld en de Heidelaan:

- Wildveld afsluiten en via de bestaande wegen naar de Heidelaan leiden;
- Wildveld afsluiten en via een parallelweg langs N358 op Heidelaan aansluiten;
- Wildveld en Heidelaan afsluiten en aansluiten op toekomstige rondweg Surhuisterveen-Zuid

In bijlage 4 is een schematisch overzicht van deze drie oplossingsrichtingen weergegeven.

Bij de beoordeling van deze oplossingsrichtingen is als uitgangspunt genomen dat landbouwpasseerstroken worden aangelegd. Als in plaats van landbouwpasseerstroken voor een parallelweg wordt gekozen, dan is de onderstaande afweging niet van toepassing. In dat geval is het logisch om te kiezen om het Wildveld via de parallelweg op de Heidelaan aan te sluiten.

|                                                   | Heidelaan via Wildveld | Heidelaan via parallelweg | Heidelaan en Wildveld via toekomstige rondweg |
|---------------------------------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|
| <u>Verkeersveiligheid</u>                         | ++                     | +                         | 0*                                            |
| <u>Doorstroming</u>                               |                        |                           |                                               |
| - doorstroming (vracht)autoverkeer N358           | +                      | +                         | 0*                                            |
| - oprijdbaarheid N358 vanaf Heidelaan/Wildveld    | +                      | +                         | 0*                                            |
| <u>Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing</u> | 0/-                    | -                         | 0*                                            |
| <u>Kosten</u>                                     | -                      | -                         | 0*                                            |
| <u>Draagvlak</u>                                  |                        |                           |                                               |
| - plaatselijke belangen                           | +                      | -                         | ++                                            |
| - gemeenten                                       | +                      | 0                         | ++                                            |

\* afhankelijk van type en locatie van de aansluiting rondweg op N358

##### *a. Wildveld afsluiten en via de bestaande wegen naar de Heidelaan leiden*

- + verbetering verkeersveiligheid door opheffen aansluiting Wildveld nabij bochtencombinatie
- + verbetering doorstroming op N358 door aanleg van een linksafvak bij Heidelaan
- + landschappelijk goed inpasbaar, omdat gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur
- + draagvlak bij plaatselijke belangen en gemeenten
- extra ruimte nodig voor linksafvak
- naar verwachting geen draagvlak van direct aanwonenden Heidelaan

##### *b. Wildveld afsluiten en via een parallelweg langs N358 op Heidelaan aansluiten*

- + verbetering verkeersveiligheid door opheffen aansluiting Wildveld nabij bochtencombinatie
- + verbetering doorstroming op N358 door aanleg van een linksafvak bij Heidelaan
- extra ruimte nodig voor linksafvak en parallelweg
- fietspad wordt onderbroken door parallelweg
- bij de meeste plaatselijke belangen geen draagvlak om autoverkeer te mengen met fietsverkeer

##### *c. Wildveld en Heidelaan afsluiten en aansluiten op toekomstige rondweg Surhuisterveen-Zuid*

- + veel draagvlak bij plaatselijke belangen en gemeenten
- +/- veiligheid nieuwe aansluiting afhankelijk van type aansluiting
- +/- doorstroming N358 afhankelijk van type aansluiting
- hoge kosten

#### **Advies oplossingsrichting gecombineerde aansluiting Wildveld/Heidelaan**

We adviseren om het Wildveld en de Heidelaan via de nieuwe rondweg Surhuisterveen-Zuid op de N358 aan te sluiten. De directe aansluitingen van de Heidelaan en het Wildveld op de N358 worden in dat geval allebei opgeheven. De (planning van de) aanleg van de rondweg is afhankelijk van gemeente Achtkarspelen. Vandaar dat we adviseren om ook de oplossingsrichting uit te werken waarbij het Wildveld via bestaande wegen naar de Heidelaan wordt geleid. Dit voor het geval de zuidelijke rondweg niet op korte termijn of geheel niet wordt aangelegd.

### ***Toelichting***

Als het Wildveld via een parallelweg op de Heidelaan wordt aangesloten, dan wordt het fietspad langs de N358 onderbroken door een stuk parallelweg. De meeste plaatselijke belangen hebben aangegeven dat zij het mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer op een parallelweg als onveilig ervaren, dus er is weinig draagvlak voor deze oplossing. Daarnaast is ter plaatse erg weinig ruimte om een parallelweg aan te leggen door de aanwezigheid van een woning.

## 5. oplossingsrichtingen verbreding hoofdrijbaan

Een van de uitgangspunten van de aanpak van de N358 Skieding-Uterwei is om de weg naar een uniforme wegbreedte van 6,8 meter te verbreden. De breedte van de weg varieert nu tussen de 6 en 7 meter. De huidige situatie handhaven is dan ook niet als oplossingsrichting meegenomen. We hebben de volgende oplossingsrichtingen opgesteld voor het verbreden van de weg:

- a. met asfalt;
- b. met grasbetontegels;
- c. met betoncrete.

In bijlage 5 is van iedere oplossingsrichting een voorbeeldfoto weergegeven.

|                                                   | asfalt | betongrasstenen | betoncrete |
|---------------------------------------------------|--------|-----------------|------------|
| <u>Verkeersveiligheid N358</u>                    | +      | +               | +          |
| <u>Doorstroming N358</u>                          | +      | 0               | 0          |
| <u>Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing</u> | 0      | 0/+             | 0          |
| <u>Kosten</u>                                     |        |                 |            |
| - kosten aanleg                                   | --     | -               | +          |
| - kosten onderhoud                                | +      | --              | +          |
| <u>Draagvlak</u>                                  | ??     | ??              | ??         |

De manier van verbreden hebben we niet expliciet voorgelegd aan externe partijen, waardoor het draagvlak niet bekend is.

### *a. asfalt*

- + verbetering verkeersveiligheid
- + verbetering doorstroming, omdat de verbreding in hetzelfde materiaal wordt uitgevoerd
- +/- draagvlak niet bekend
- relatief dure oplossing

### *b. grasbetontegels*

- + verbetering verkeersveiligheid
- + (lichte) verbetering doorstroming door verbreding van de weg
- + "groene uitstraling"
- +/- draagvlak niet bekend
- geluid/trillingen => kan van invloed zijn op draagvlak aanwonenden

### *c. betoncrete*

- + verbetering verkeersveiligheid
- + (lichte) verbetering doorstroming
- + goedkoopste manier van verbreden (geen zware fundering nodig)
- + goedkoop om te onderhouden
- + "groene uitstraling"
- +/- draagvlak niet bekend
- geluid/trillingen => kan van invloed zijn op draagvlak aanwonenden

## **Advies oplossingsrichting verbreding hoofdrijbaan**

Wij stellen voor om de verbreding van de weg uit te voeren met betoncrete. De kosten van het aanbrengen van betoncrete zijn relatief laag, omdat geen zware fundering hoeft te worden aangebracht. De verbreding is bedoeld als redresseerstrook/uitwijkstrook en zal derhalve niet intensief gebruikt worden. Hierdoor zal het betoncrete na verloop van tijd overgroeid worden met gras.

## **Toelichting**

Het verbreden van de weg met asfalt is de duurste oplossing, omdat een complete fundering moet worden aangebracht. Voor het aanbrengen van de fundering zal een relatief brede strook moeten worden afgegraven. Gezien de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van kabels en leidingen zal dit leiden tot hoge maatschappelijke kosten. Het aanbrengen van grasbetontegels is goedkoper dan asfalt, maar het onderhoud hiervan is intensiever en dus duurder dan asfalt of betoncrete.

## 6. oplossingsrichtingen fietsoversteek Surhuizum

Bij Surhuizum kan het fietsverkeer bij de kruispunten Rysloane, It Langfal en de Suderheawei waar de N358 oversteken. Op dit moment is er alleen ter hoogte van It Langfal een voorziening voor het overstekende fietsverkeer (middengeleider). We hebben vier oplossingsrichtingen opgesteld voor de situatie bij Surhuizum:

- huidige situatie handhaven;
- twee extra getrapte fietsoversteken;
- fietstunnel of fietsbrug bij It Langfal, inclusief verbindende fietspaden.
- ovonde bij It Langfal, inclusief verbindende fietspaden

In bijlage 6 is een schematisch overzicht van deze vier oplossingsrichtingen weergegeven.

|                                                   | huidige situatie handhaven | twee extra getrapte fietsoversteken | fietstunnel/fietsbrug | ovonde |
|---------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-----------------------|--------|
| <u>Verkeersveiligheid</u>                         |                            |                                     |                       |        |
| - verkeersveiligheid fietsverkeer                 | 0                          | +                                   | ++                    | ++     |
| - verkeersveiligheid autoverkeer                  | 0                          | 0                                   | 0                     | ++     |
| <u>Doorstroming</u>                               |                            |                                     |                       |        |
| - doorstroming (vracht)autoverkeer                | 0                          | 0                                   | 0                     | --     |
| - doorstroming fietsverkeer                       | 0                          | +                                   | ++                    | ++     |
| - omrijfactor fietsverkeer                        | 0                          | 0                                   | --                    | --     |
| <u>Ruimtebeslag en landschappelijke inpassing</u> | 0                          | -                                   | --                    | --     |
| <u>Kosten</u>                                     | 0                          | -                                   | -- / -                | -      |
| <u>Draagvlak</u>                                  |                            |                                     |                       |        |
| - Plaatselijke Belangen                           | --                         | -                                   | ++                    | +      |
| - Gemeenten                                       | -                          | +                                   | +                     | -      |

### *a. huidige situatie handhaven*

- + geen extra kosten
- + geen extra ruimte nodig
- geen verbetering verkeersveiligheid en doorstroming
- geen draagvlak bij plaatselijke belangen en gemeente

### *b. twee extra getrapte fietsoversteken*

- + verbetering veiligheid en doorstroming fietsers, omdat fietsers in twee fases kunnen oversteken
- + draagvlak bij gemeenten
- + relatief goedkope oplossing
- weinig extra ruimte nodig voor omleggen weg en fietspaden (t.o.v. oplossingsrichtingen c en d)
- geen draagvlak bij plaatselijke belangen

### *c. fietstunnel of fietsbrug bij It Langfal, inclusief verbindende fietspaden*

- + meest veilige oplossing fietsverkeer
- + optimale doorstroming voor fietsverkeer
- + grootste draagvlak bij Plaatselijk Belang Surhuizum
- relatief grote omrijafstanden voor fietsverkeer om de tunnel of brug te bereiken => gevaar dat de tunnel/brug niet wordt gebruikt en de N358 illegaal wordt overgestoken
- extra ruimte nodig voor tunnel/brug en toegangspaden
- erg hoge kosten (tunnel/brug + toegangspaden + aankoop grond en eventueel boerderij)

### *d. ovonde bij It Langfal*

- + verbetering verkeersveiligheid fietsverkeer
- + meest veilige oplossing autoverkeer
- + verbetering doorstroming fietsverkeer
- + draagvlak bij Plaatselijk Belang Surhuizum

- verslechtering doorstroming (vracht)autoverkeer op N358
- relatief grote omrijdafstanden voor verkeer om ovonde te bereiken
- extra ruimte nodig voor ovonde en toegangspaden
- hoge kosten (ovonde + toegangswegen + aankoop grond en eventueel boerderij)

#### ***Advies oplossingsrichting fietsoversteek Surhuizum***

We stellen voor om de haalbaarheid van een ovonde bij It Langfal nader te onderzoeken. Bij deze oplossing worden de aansluitingen van de Rysloane en de Suderheawei op de N358 afgesloten. Het verkeer van/naar de Rysloane en de Suderheawei wordt met een nieuwe verbindingsweg aangesloten op de ovonde. Voor zowel de ovonde als de nieuwe verbindingsweg zal grond en eventueel een boerderij moeten worden aangekocht. Daarnaast dient er met goed gevolg een ruimtelijke procedure te worden doorlopen.

Mocht een ovonde niet haalbaar blijken, dan stellen wij voor om getrapte fietsoversteken aan te leggen bij de kruispunten Rysloane en Suderheawei/Loanekampen. Hierdoor kunnen fietsers in twee fasen oversteken, waardoor zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming voor fietsers verbeterd.

#### ***Toelichting***

In 2002 heeft de provincie in overleg met Plaatselijk Belang Surhuizum een ontwerp opgesteld voor een fietstunnel, maar deze tunnel is nooit aangelegd. Met het opstellen van het ontwerp zijn echter wel verwachtingen gewekt bij Plaatselijk Belang. Plaatselijk Belang dringt dan ook aan op de aanleg van een fietstunnel, omdat dit de meest verkeersveilige oplossing voor fietsers is. De nadelen van een fietstunnel/fietsbrug wegen in onze ogen echter niet op tegen de (geringe) verbetering van de verkeersveiligheid.

Uit de ongevallenregistratie blijkt dat op de N358 bij Surhuizum in de afgelopen 10 jaar in totaal 29 ongevallen zijn gebeurd. Hierbij was één fietser betrokken. De rest van de ongevallen betrof ongevallen waar alleen autoverkeer bij betrokken was.

## Bijlage 1. oplossingsrichtingen landbouwverkeer

a. huidige situatie handhaven



b. landbouwpasseerstroken



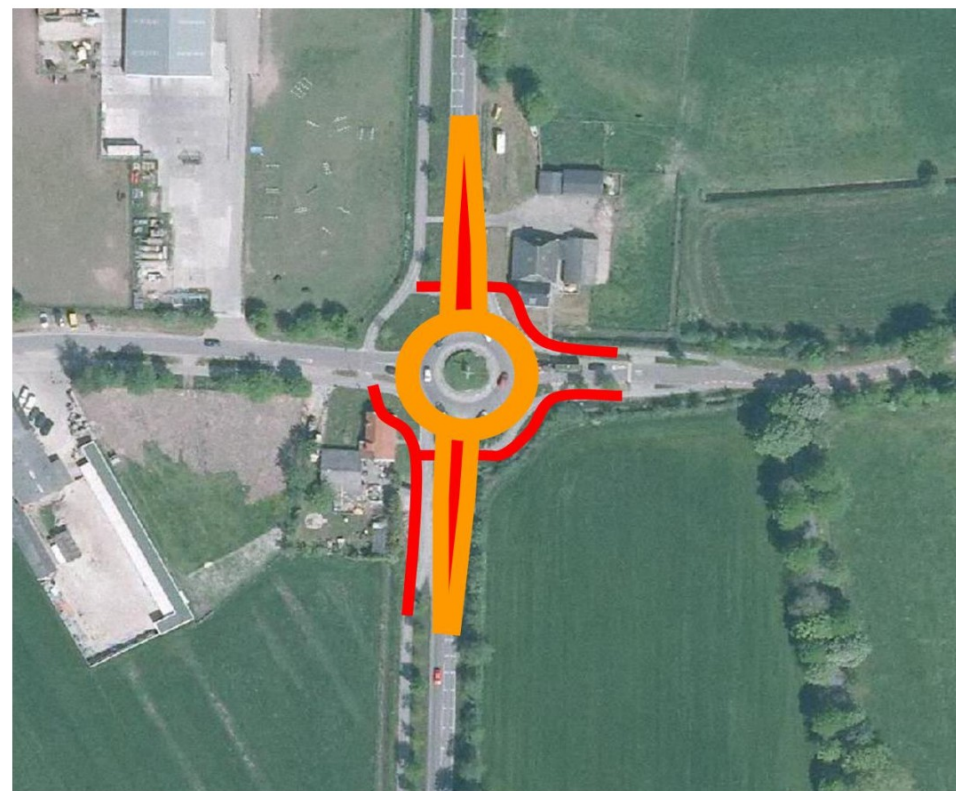
c. parallelweg



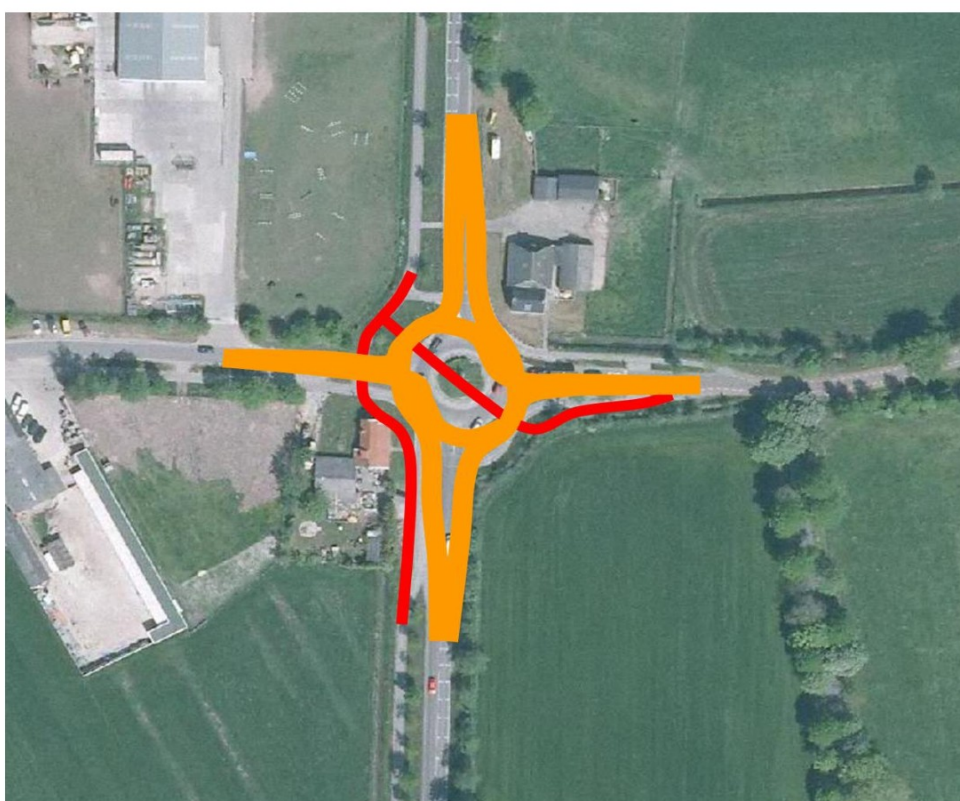
## Bijlage 2. oplossingsrichtingen kruispunt Folgersterloane



a. huidige rotonde handhaven



b. grotere rotonde



c. ovonde

### Bijlage 3. oplossingsrichtingen situatie tankstation De Skieding



a. huidige situatie handhaven

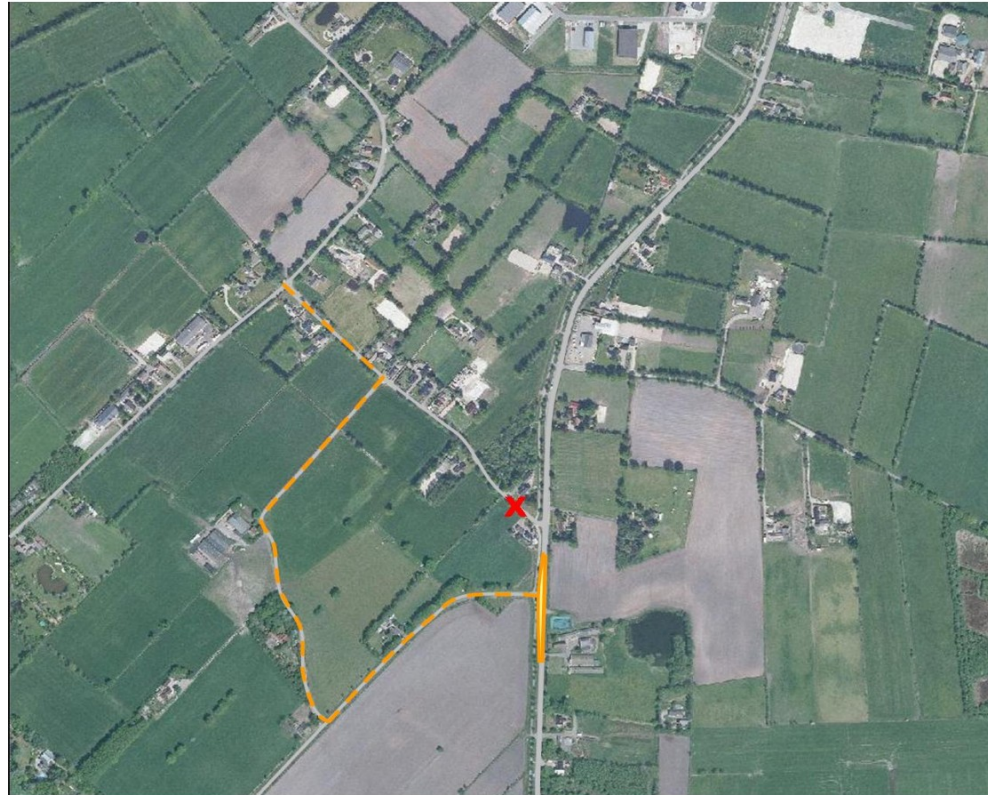


b. linksafvak + eenrichtingsverkeer op terrein tankstation

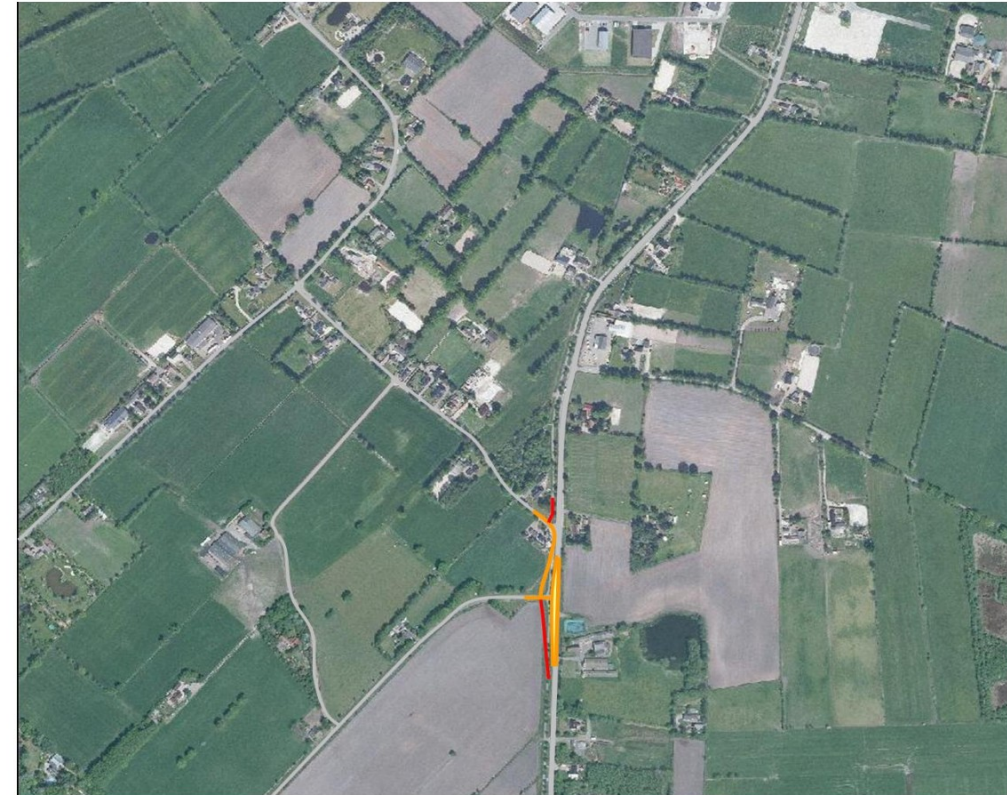


c. linksafvak + tweerichtingsverkeer op terrein tankstation

#### Bijlage 4. oplossingsrichtingen gecombineerde aansluiting Wildveld/Heidelaan



a. Wildveld afsluiten en via de bestaande wegen naar de Heidelaan leiden



b. Wildveld afsluiten en via een parallelweg langs N358 op Heidelaan aansluiten



c. Wildveld en Heidelaan afsluiten en aansluiten op toekomstige rondweg Surhuisterveen-Zuid

## Bijlage 5. oplossingsrichtingen verbreding hoofdrijbaan



a. asfalt



b. grasbetontegels



c. betoncrete

Bijlage 6. oplossingsrichtingen fietsoversteek Surhuizum



a. huidige situatie handhaven



b. twee extra getrapte oversteken



c. fietstunnel bij It Langfal, inclusief verbindende fietspaden



d. rotonde bij It Langfal