

Inleiding

In 2006 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) vastgesteld. De N358 Skieding-Uterwei (tussen Augustinusga en de A7) is in dit PVVP aangewezen als een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. In het Uitvoeringsprogramma 2011 staat de uitvoering van het project 'N358, Skieding – Uterwei' gepland voor uitvoering in 2013. Gelet op de huidige planning is de verwachting nu echter dat niet eerder dan in 2014 kan worden gestart met de werkzaamheden. Dit is reeds in de Berap gemeld.

Ten behoeve van de aanpak van de N358 is een budget van € 8,6 miljoen beschikbaar. Daarnaast is een budget van € 900.000,-- beschikbaar in het kader van Groot Onderhoud aan de weg en het fietspad. Ten slotte is een subsidie van € 490.000,-- beschikbaar voor de bermversteving en het aanpassen van de belijning.

Algemene informatie N358, Skieding-Uterwei

De N358 Skieding - Uterwei is een gebiedsontsluitingsweg met een bijbehorende maximumsnelheid van 80 km/uur. De N358 is een van de wegen die de Noordoost Fryslan verbindt met de rijksweg A7. Het totale traject tussen Augustinusga en de Rijksweg A7 is circa 11,2 kilometer lang. De intensiteit op een werkdag varieert van 7.000 tot 10.000 motorvoertuigen per etmaal (tellingen uit mei 2011, intensiteit is afhankelijk van de locatie + dag).

In de periode van 1994 tot en met 2010 zijn er in totaal 443 ongevallen geregistreerd. Bij 90 ongevallen zijn gewonden gevallen en in totaal waren in deze periode 5 doden te betreuren. Het grootste knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid is het kruispunt van de N358 met de Leidijk.

Langs de N358 Skieding – Uterwei hebben circa 80 woningen een rechtstreekse aansluiting (inrit) op de provinciale weg, net als ca 150 percelen / landerijen.

Standpunt gemeente Achtkarspelen / Kollumerland ca

Met name de gemeente Kollumerland en ook Achtkarspelen pleiten voor het verbeteren van de doorstroming op de N358. Dit omdat deze weg in hun ogen dé toegangsroute is naar het landelijke netwerk van snelwegen. Naar hun mening zou daarom a.) geen extra rotondes/ovondes en b.) wel een parallelweg gerealiseerd moeten worden langs de N358. Dit laatste in ieder geval op het drukste gedeelte (tussen Surhuisterveen en de A7).

De realisatie van twee ovondes staat dwars op de wens om de doorstroming te bevorderen. Bewust is ervoor gekozen om de twee ovondes vanuit verkeersveiligheid te willen realiseren.

Uit onderzoek is gebleken dat juist op het drukste gedeelte de hoeveelheid landbouwverkeer gering is. Daarom is ervoor gekozen om geen parallelweg, maar landbouwpasseerstroken aan te leggen over het gehele traject van Buitenpost tot aan de A7.

Functie van de N358 in de omgeving (in relatie tot Centrale As en de N369/Betonwei)

In het PVVP heeft de Skieding – Uterwei de functie van een gebiedsontsluitingsweg. Met de aanstaande realisatie van de Centrale As is beleidsmatig nog eens goed gekeken naar de functie van de N358 in het gebied in relatie tot de N369. De N369 loopt namelijk parallel aan de N358 en bedient ook de regio Noordoost Fryslân. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek die van belang zijn voor dit project:

- de N358 vervult een belangrijke regionale ontsluitingsfunctie vervult voor de regio. Wel is de doorstromingskwaliteit voor het gedeelte Surhuisterveen – A7 belangrijker dan voor het noordelijke deel (Augustinusga – Surhuisterveen);
- De N369 vervult een iets minder belangrijke (lokale) ontsluitingsfunctie voor de regio. Dit ondanks het feit dat de inrichting en de intensiteit op het meest zuidelijke deel van de N369 anders doen denken;
- de gemeente Kollumerland en Achtkarspelen worden binnen het ritduurcriterium ontsloten op een stroomweg (Centrale As). Dit is weliswaar niet de door hun gewenste route via de N358 (zie ook 'standpunt gemeente Achtkarspelen / Kollumerland ca'), maar uit het onderzoek blijkt dat Buitenpost en Kollum vooral gericht zijn op Groningen en Leeuwarden, en minder op de A7.

Dit onderzoek is nog in concept en wordt binnenkort besproken met de betreffende gemeenten (op 1 februari 2012).

Proces

Verkenkend onderzoek uit het verleden

Voorafgaand aan de huidige voorbereiding is eerder een aantal verkennende onderzoeken uitgevoerd door de provincie. Deze verkenningen zijn op een of andere manier bij de omgeving blijven hangen en hebben geleid tot bepaalde verwachtingen bij de omgeving. Het betreft in ieder geval de onderstaande twee punten:

- parallelweg/ontsluitingwegen aan weerszijden van de provinciale weg, over het gehele tracé. Dit om het landbouwverkeer van de provinciale weg af te halen;
- fietstunnel Surhuizum: hier is destijds nader naar gekeken, inclusief een eerste ontwerp;

De verwachting over de fietstunnel is in overleg met Plaatselijk Belang Surhuizum getemperd door het alternatief van de ovonde + parallelweg aan te bieden. Het is onbekend hoe de omgeving (Surhuizumermieden) nog tegenover de parallelweg staat in verband met de gevolgen ervan (omrijden). Ook de benodigde grondaankoop speelt een rol in de haalbaarheid van deze oplossing.

Overleg met belangenpartijen:

Bewust is ervoor gekozen om het ontwerp stapsgewijs op te stellen en met belanghebbenden te bespreken. Het beschikbare projectbudget is namelijk niet toereikend om de weg grootschalig op te pakken zoals bij bijvoorbeeld de Betonwei (N369) tussen Kootstertille en Drachten is gedaan.

Daarom zijn essentiële keuzes vooraf gemaakt en getoetst bij de betreffende gemeenten (Achtkarspelen, Kollumerland, Smallingerland, Grootegast, Marum), de provincie Groningen, de betreffende Plaatselijke Belangen (Augustinusga, Surhuizum, Surhuisterveen, Opende, Boelenslaan, Houtigehage, Drachtstercompagnie), twee loonbedrijven (Van der Schors, Luimstra) en de politie. Dit heeft reeds plaatsgevonden.

Het ontwerp wordt in 2012 in overleg met de omgeving nader uitgewerkt; de geplande avonden zijn hiervoor als startpunt bedoeld.

Overleg met grondeigenaren

Naast overleg met de genoemde belangenpartijen zal ook nog overlegd moeten worden met een aantal grondeigenaren. Alleen met een tweetal eigenaren rondom de ovonde Surhuizum is overleg gevoerd; voor de overige onderdelen (landbouwpasseerstroken, strekken bochtencombinatie, ovonde Leidijk) is nog geen overleg gevoerd met de eigenaren.

Contact met aanwonenden (telefonisch)

Naar aanleiding van de informatie op de provinciale website heeft een aantal bewoners van de Skieding telefonisch contact opgenomen met de provincie. Uit deze gesprekken blijkt dat een aantal aanwonenden weinig heil ziet in het opwaarderen van de Skieding. Men ziet liever dat er niets gebeurt, of dat op de Skieding drempels komen. De genoemde maatregelen (verbreden van de weg, landbouwpasseerstroken, strekken bochtencombinatie) zal volgens deze aanwonenden leiden tot een nog hogere snelheid, waardoor het oversteken en oprijden van de Skieding (als aanwonende) alleen nog maar moeilijker en onveiliger wordt

Opzet informatie- en inloopavonden

Op 1 februari vindt een algemene informatieavond plaats, zodat belangenpartijen en andere geïnteresseerden zich op de hoogte kunnen stellen van de provinciale plannen voor de Skieding en de Uterwei. Deze avond zal bestaan uit een opening door gedeputeerde Poepjes met als avondvoorzitter [REDACTED] en een presentatie vanuit het projectteam. Daarna kunnen hierover vragen gesteld worden.

Daarnaast vinden op 15 februari (Surhuizum), 22 februari (Surhuisterveen) en 7 maart (Opende/Strandheem) inloopavonden plaats. Op deze avonden wordt een deel van het traject voorgelegd aan de aanwonenden en andere geïnteresseerden, door tekeningen op tafel neer te leggen en zo vragen te kunnen beantwoorden en meningen boven water te krijgen.

Verdere planning

De verdere planning ziet er globaal als volgt uit:

- 2012: nader uitwerken ontwerp + onderhandelingen over grondaankoop
- 2013: definitief maken ontwerp + voorbereiden realisatie
- 2014: start realisatie
- 2015: einde realisatie

Voorgestelde maatregelen

Tijdens de voorbereiding hebben we alle knelpunten en mogelijke oplossingen op een rijtje gezet. Met het oog op het beschikbare budget is een afweging gemaakt welke maatregelen we wel treffen en welke niet. Deze afweging is voorgelegd aan de Afdeling Verkeer en Vervoer (ambtelijk opdrachtgever). Ter informatie is de notitie aan Verkeer en Vervoer bijgevoegd. Op de bijgevoegde tekening is schematisch weergegeven welke maatregelen we uiteindelijk in gedachten hebben voor het traject. Hieronder volgt een beknopte beschrijving per maatregel.

Bermverstevinging

Om het aantal eenzijdige ongevallen te beperken stellen we voor om de bermen aan weerszijden van de N358 te verstevigen met bermcrete. Bermcrete is een betonstrook direct naast de kant van de weg die op relatief simpele manier kan worden aangebracht (geen fundering nodig, waardoor kabels en leidingen in de bermen niet hoeven te worden verlegd).

Belijning / maximumsnelheid

De snelheid op de N358 is en blijft 80 km/uur. De belijning op de weg wordt wel aangepast aan de landelijke richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen (dubbele asstreep en een onderbroken kantstreep en géén groene streep).

Landbouwpasseerstroken

Het landbouwverkeer maakt op dit moment gebruik van de N358. De N358 maakt onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer en dus zal het landbouwverkeer ook in de toekomst gebruik mogen blijven maken van de N358.

In het kader van de verkeersveiligheid en doorstroming is het gewenst om maatregelen te treffen voor het landbouwverkeer. De aanleg van een parallelweg of een landbouwpad is niet mogelijk op provinciaal grondgebied en is daardoor een (te) dure aangelegenheid. Daarnaast is gebleken dat bij de Plaatselijk Belangen vrijwel geen draagvlak is voor de aanleg van een parallelweg waar fietsers en landbouwverkeer gezamenlijk gebruik van moeten maken.

Voorstel is om in totaal acht landbouwpasseerstroken aan te leggen (vier aan iedere zijde van de weg). De exacte locaties van de landbouwpasseerstroken moeten nog worden uitgewerkt en overlegd met grondeigenaren.

Tijdens de voorbereiding van de plannen constateerden wij dat er relatief veel scepsis over de landbouwpasseerstroken was bij de beoogde gebruikers. Bestuurders van landbouwvoertuigen vrezen dat zij met name in de spits veel oponthoud ondervinden als zij gebruik moeten maken van de landbouwpasseerstroken. Vandaar dat we nader onderzoek hebben gedaan naar de gewenste lengte en uitvoering van de landbouwpasseerstroken (zie hieronder.). Op basis van dit onderzoek stellen we voor om landbouwpasseerstroken van 200 meter toe te passen waarbij het landbouwverkeer moet uitvoegen. Door de lengte van 200 meter zal het landbouwverkeer in 80% van de gevallen door kunnen rijden en hier dus geen hinder ondervinden. Hiermee verwachten wij (meer) draagvlak te creëren onder de bestuurders van landbouwvoertuigen.

Onderzoek naar landbouwverkeer

In den lande is weinig bekend over landbouwpasseerstroken en over de intensiteit van landbouwverkeer op een weg. Daarom heeft de provincie hier onderzoek naar verricht, gericht op de N358. Hieruit komt naar voren dat de intensiteit van landbouwverkeer aanzienlijk kan verschillen per traject. Daarnaast leidt de aanwezigheid van landbouwverkeer op de provinciale weg – gemiddeld gezien – tot weinig extra oponthoud. Wel leidt het landbouwverkeer tot een verhoogd (gevoel van) verkeersonveiligheid, mede door het willen inhalen van trekkers. Uiteindelijke conclusie is dat het toepassen van landbouwpasseerstroken langs de N358 tussen Buitenpost en de A7 een passende maatregel is.

Verbreden fietspad tussen Surhuisterveen en Augustinusga

Het fietspad tussen Surhuisterveen en Buitenpost is door de provincie aangewezen als fietssnelweg. Het fietspad langs de N358 is nu zo'n 2,8 meter breed. Als provincie hebben we als criterium gesteld dat de breedte van een fietssnelweg 3,5 meter moet zijn. Ons voorstel is dan ook om het fietspad tussen Surhuisterveen en Augustinusga te verbreden naar 3,5 meter.

Ovonde Surhuizum

Tijdens de gesprekken met de Plaatselijke Belangen bleek dat de provincie in 2002 een verkeerstechnisch ontwerp heeft laten opstellen van een fietstunnel ter hoogte van het kruispunt It Langfal te Surhuizum. De aanleiding hiervan was het landelijke en provinciale streven dat (brom)fietsers een gebiedsontsluitingsweg bij voorkeur ongelijkvloers moeten kruisen. Het ontwerp van de fietstunnel is destijds met Plaatselijk Belang Surhuizum besproken, maar de fietstunnel is nooit aangelegd. Met het opstellen van het ontwerp van een fietstunnel zijn echter wel verwachtingen gewekt bij Plaatselijk Belang Surhuizum.

De uitgangspunten van het schetsontwerp van de N358 Skieding-Uterwei zijn echter veel soberder dan de uitgangspunten die in 2002 voor een gebiedsontsluitingsweg werden gehanteerd. Enerzijds komt dit door het beperkte beschikbare budget, anderzijds is dit het gevolg van voortschrijdend inzicht.

De aanleg van een fietstunnel is de meest verkeersveilige oplossing voor fietsers, maar uit de ongevalgegevens blijkt dat het geen kostenefficiënte maatregel is. Om fietsverkeer op de Suderheawei en de Rysloane van en naar de tunnel te leiden, is het nodig om een nieuw fietspad aan de oostzijde van de N358 aan te leggen. Voor zowel de fietstunnel als de nieuwe toeleidende fietspaden zal grond en eventueel de boerderij van [REDACTED] moeten worden aangekocht. De kosten van de aanleg van een fietstunnel en toeleidende fietspaden zijn destijds geraamd op ruim € 1,7 miljoen, exclusief de eventuele aankoop van de boerderij van [REDACTED].

Met deze investering bereiken we een verbetering van de verkeersveiligheid voor een beperkte doelgroep. Uit de ongevalgegevens blijkt dat op de drie kruispunten waar fietsers bij Surhuizum kunnen oversteken in de afgelopen 10 jaar één ongeval met een fietser is gebeurd. Daar staat tegenover dat op deze drie kruispunten bij Surhuizum in totaal 17 ongevallen zijn gebeurd waarbij alleen autoverkeer betrokken was. De aanleg van een fietstunnel voorkomt ongevallen waarbij fietsers betrokken waren, maar heeft geen invloed op de ongevallen van het autoverkeer onderling. Daarbij blijven de zijwegen in stand en kunnen fietsers hier nog steeds gebruik van maken.

De aanleg van een ovonde ter hoogte van It Langfal zal een veel groter positief effect op de verkeersveiligheid hebben dan de aanleg van een fietstunnel. Bij deze oplossing worden de aansluitingen van de Rysloane en de Suderheawei op de N358 geheel afgesloten. Het verkeer van/naar de Rysloane en de Suderheawei wordt met nieuwe verbindingswegen aangesloten op de ovonde. Ter hoogte van de ovonde kunnen fietsers veilig(er) oversteken, omdat de snelheid van het autoverkeer laag is en de fietsers de hoofdrijbaan in twee fases kunnen oversteken. De kosten van de aanleg van een ovonde en verbindende wegen zijn geraamd op € 1,8 miljoen, exclusief de eventuele aankoop van de boerderij van [REDACTED].

Grondaankoop

Voor het realiseren van de ovonde Surhuizum dient grond aangekocht te worden. Een deel van deze grond is eigendom van [REDACTED]. Uit het verleden is bekend dat [REDACTED] waarschijnlijk zal opteren voor de optie om alles (woning + stallen + 42 ha aan grond) te verkopen. Intern is nog discussie of en hoe om te gaan met deze optie. Deze optie biedt voor de landinrichting (agrarisch + natuur) in de directe omgeving namelijk grote kansen; alleen de financiering ervan is een groot vraagteken. Vanuit PPLG staat het programma namelijk ter discussie i.v.m. de welbekende herijking.

Middengeleiders rotonde Surhuisterveen (piramide)

Bij de rotonde Surhuisterveen zijn op dit moment geen middengeleiders aanwezig, waardoor fietsers de N358 in één keer moeten oversteken. Het is op een relatief simpele manier mogelijk om middengeleiders aan te brengen, zodat fietsverkeer de N358 in twee fasen kan oversteken.

Verbeteren bochtencombinatie ten zuiden van Surhuisterveen

Ten zuiden van Surhuisterveen ligt een combinatie van twee scherpe bochten in de N358. De boogstralen van deze bochten voldoen niet aan de landelijke richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg. Het verkeer verwacht dan ook niet een dergelijke bochtencombinatie in de N358. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren stellen we voor om beide bochten te verruimen.

Afsluiten zijwegen Poelbuurt en Topweer

Ter hoogte van de eerdergenoemde bochtencombinatie sluiten de Poelbuurt en Topweer aan op de N358. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming willen we het aantal aansluitingen op de N358 zoveel mogelijk beperken. Beide wegen hebben beide een ondergeschikte functie met een lage intensiteit. We stellen dan ook voor om beide aansluitingen op te heffen. Het verkeer dat nu gebruikt maakt van deze twee wegen kan de N358 ter plaatse van de (veilige) rotondes bij Surhuisterveen en de Folgersterloane op- en afrijden.

Afsluiten Heidelaan in combinatie met aanleg linksafvak Wildveld

Ten zuiden van de bochtencombinatie sluiten de Heidelaan en het Wildveld aan op de N358. Uit tellingen is gebleken dat de beide wegen een redelijk belangrijke functie voor het achtergebied hebben. De beide aansluitingen zijn echter 100 meter van elkaar verwijderd. Om het aantal aansluitingen op de N358 zoveel mogelijk te beperken stellen we voor om de Heidelaan af te sluiten en een linksafvak aan te leggen bij het Wildveld. Het verkeer dat nu gebruik maakt van de Heidelaan kan in dat geval via het Wildveld de N358 op een veilige manier op- en afrijden.

Linksafvak Parksterdwarsweg + fietsoversteek

De Parksterdwarsweg is de toegangsweg van de zandwininput van Poelmanen en het park Strandheem. Op dit moment zijn hier geen voorzieningen voor het linksafslaande verkeer en overstekende fietsers. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren stellen we voor om een linksafvak aan te leggen. Hierdoor is het ook voor fietsverkeer mogelijk om de N358 in twee fasen over te steken.

Tankstation aan de Skieding

Ook ter hoogte van het tankstation aan de Skieding zijn op dit moment geen voorzieningen voor linksafslaand verkeer en overstekende fietsers. Door de aanwezigheid van een woning is het niet mogelijk om een volledig linksafvak aan te leggen. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de weg te verbeteren stellen wij voor om een kort linksafvak aan te leggen. Door de aanwezigheid van het linksafvak kunnen fietsers de N358 in twee fasen oversteken.

Ovonde Leidijk

Uit de ongevallengegevens blijkt dat het kruispunt N358-Leidijk het meest verkeersonveilige punt op de N358 is. Het kruispunt ligt in een (te) scherpe bocht, waardoor het zicht op het kruispunt slecht is. Daarnaast verwacht het doorgaande verkeer een dergelijke bocht niet in een gebiedsontsluitingsweg, waardoor er regelmatig eenzijdige ongevallen plaatsvinden. Ons voorstel is om op dit kruispunt een ovonde aan te leggen.

Aandachtspunten (niet in het ontwerp)

Relatie met N358, Lutkepost - Augustinusga

Dit project heeft een nauwe relatie met een ander MPI-project, te weten de N358, Lutkepost – Augustinusga. Dat project ligt in het verlengde van de Skieding – Uterwei in noordelijke richting. De relatie tussen beide projecten is daarmee geografisch van aard, maar ook inhoudelijk en procesmatig bestaat een relatie tussen beide projecten.

Inhoudelijk bestaat de volgende relatie: voor de weggebruiker is de weg tussen Buitenpost en de A7 (Lutkepost – Augustinusga + Skieding – Uterwei) een geheel. De opwaardering vanuit beide projecten moeten dan ook zoveel mogelijk met elkaar overeenkomen om zo een eenduidig wegbeeld te krijgen. Ter informatie: in het project Lutkepost – Augustinusga is de nodige vertraging ontstaan door een bestuurlijk/politieke discussie over het mengen van fietsers met landbouwverkeer ter hoogte van de brug Blauforlaet (over het PM-kanaal). Deze vertraging is mede aanleiding geweest om het wegbeeld in beide projecten zoveel mogelijk te uniformeren.

Procesmatig omdat de beide projecten niet gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden. De start van de uitvoering van het project Lutkepost – Augustinusga staat vooralsnog gepland voor de tweede helft van 2013.

Rotonde Folgersterloane handhaven

De rotonde bij de Folgersterloane voldoet qua maatvoering niet aan de landelijke/provinciale richtlijnen, maar is qua doorstroming van het gemotoriseerde verkeer vergelijkbaar aan een volwaardige rotonde. Als naar het ongevallenbeeld wordt gekeken, dan zal de aanpassing tot een volwaardige rotonde naar verwachting geen grootschalige effecten hebben op de verkeersveiligheid. Daarnaast is het voor de aanleg van een volwaardige rotonde of ovonde nodig om in ieder geval één maar bij voorkeur twee woningen aan te kopen en te amoveren. Naast de landschappelijke gevolgen hiervan heeft dit ook tot gevolg dat de aanleg van een volwaardige rotonde of ovonde relatief duur is. De aanleg van een volwaardige rotonde of een ovonde is naar onze mening niet een kosteneffectieve maatregel ten opzichte van andere geplande maatregelen op het wegvak. Het advies is dan ook om de huidige rotonde te handhaven.

Mogelijke aansluiting rondweg Surhuisterveen

Gemeente Achtkarspelen heeft het voornemen om ten zuiden van Surhuisterveen een rondweg aan te leggen die ook zal fungeren als toegangsweg van het bedrijventerrein Lauwerskwartier. Deze rondweg sluit aan op de N358, maar de gemeente moet de exacte locatie nog bepalen. Zodra de gemeente concretere plannen heeft, dan bekijken wij in overleg met de gemeente of de aansluiting kan worden meegenomen bij de provinciale werkzaamheden aan de N358.

Noordelijke aansluiting A7 + carpoolplaats

Rijkswaterstaat heeft het voornemen om de noordelijke op- en afrit van de rijksweg A7 op de N358 aan te pakken in het kader van de verkeersveiligheid (FES-gelden). Rijkswaterstaat denkt hierbij aan de aanleg van een rotonde. Ter hoogte van de aansluiting van de A7 op de N358 liggen twee (provinciale) carpoolterreinen. Uit tellingen blijkt dat het carpoolterreinen intensief worden gebruikt. Het is dan ook gewenst om de capaciteit van de carpoolterreinen uit te breiden. We hebben echter geen mogelijkheid om op provinciaal grondgebied uit te breiden. In overleg met RWS wordt bekeken of het mogelijk en wenselijk is om de voorbereiding en uitvoering van de rotonde en de uitbreiding van de carpoolterreinen kan worden meegenomen bij de provinciale werkzaamheden aan de N358.