

Reaksjenotysje

N358, Skieding – Uterwei

Voorlopig antwoord op de ingediende reacties,
naar aanleiding van het gepresenteerde
ontwerp voor de opwaardering van de N358



Provinsje Fryslân

July 2012

Inhoud

Inleiding	3
Ingediende reacties	6
N358, provinciaal antwoord op ingediende reacties	13
Algemene vragen en reacties	13
A1. Betrokkenheid overige wegbeheerders	24
A2. Bermcrete	25
A3. Landbouwpasseerstroken	26
A4. Ovondes algemeen	29
1. Omgeving Surhuizum	31
2. Ronde Koartwâld	34
3. Omgeving bochtencombinatie	35
4. Ronde Folgerster Loane	39
5. Afslag Parksterdwarsweg	40
6. Tankstation De Skieding	41
7. Ovonde Leidijk	42
O. Overig	43

Inleiding

Wat ging vooraf

Begin dit jaar heeft de provincie Fryslân een viertal avonden gehouden, waarin de provinciale plannen voor de N358 tussen Augustinusga en de A7 (Skieding – Uterwei) centraal stonden. Bewoners en andere belangstellenden hebben toen kennis kunnen nemen van – de door provincie – voorgestelde maatregelen voor dit deel van de N358. Naast het informeren was ook ruimte voor het stellen van vragen en het voeren van discussie over deze maatregelen. Hier is volop gebruik van gemaakt; de avonden zijn in totaal bezocht door naar schatting zo'n 250 personen, met uiteindelijk circa 60 reacties bestaande uit 160 vragen en opmerkingen als resultaat.

Antwoord op vragen en opmerkingen

Al deze vragen en opmerkingen zijn gebundeld in de 'Reaksjenotysje N358, Skieding – Uterwei', zoals deze nu voor u ligt. Tevens hebben wij de vragen en opmerkingen voorzien van een antwoord inclusief onze argumentatie.

Een aantal van de gemaakte opmerkingen hebben geleid tot het besluit om het ontwerp aan te passen. Meest in het oog springende wijzigingen zijn:

- De versteviging van de berm in gewoon beton uitvoeren (in plaats van met 'bermcrete');
- Het instellen van een inhaalverbod tussen de afslag Augustinusga en de A7, met uitzondering van landbouwverkeer;
- De nieuwe en bestaande linksafvakken over een ingekorte lengte aanleggen;
- Op het zuidelijke deel van de N358 (tussen Surhuisterveen en de A7) komen geen landbouwpasseerstroken;
- Het verbeteren van de fietsoversteek bij de rotonde Folgerster Loane (aanleg van twee middengeleiders in de N358).

Daarnaast zijn ook opmerkingen geplaatst die uiteindelijk niet hebben geleid tot een aanpassing. Ook de argumentatie waarom niet is in deze notitie te vinden.

Nog niet alles is duidelijk

Uit de ingediende vragen en opmerkingen blijkt dat met name langs het zuidelijke deel van de N358 – tussen Surhuisterveen en de A7 – weerstand bestaat tegen de gepresenteerde plannen. Dit komt vooral doordat hier relatief veel woningen (ca 50 langs de Skieding) dicht langs de weg staan en een directe uitrit op de provinciale weg hebben. Hierdoor staan de algemene belangen van de provincie (verkeersveiligheid en doorstroming) soms haaks op de individuele belangen van de bewoners (oprijdbaarheid en leefbaarheid).

In het voortraject was deze tegenstrijdigheid al bekend, maar is de oplossing bewust gezocht binnen de huidige weg. De beperkt aanwezige ruimte direct langs de weg en het beschikbare budget waren hierbij maatgevend. Maatregelen zoals parallelwegen hebben we daarmee uiteindelijk niet verder onderzocht.

Uit de ingediende reacties is naar voren gekomen dat een deel van de omgeving zich in enkele van de gepresenteerde maatregelen niet kan vinden. Zoals gezegd geldt dit met name voor het zuidelijke deel. De provincie begrijpt deze weerstand en neemt de opmerkingen serieus. Daarom willen het college van Gedeputeerde Staten de uitgangspunten van het project nog eens goed tegen het licht houden, om er zeker van te zijn dat we straks de juiste dingen doen. Dit gaan we op korte termijn doen.

Uiteindelijk zullen Gedeputeerde Staten in het najaar van 2012 een standpunt innemen over deze uitgangspunten en daarmee over het vervolg. Op dat moment is pas meer duidelijkheid of de maatregelen beperkt blijven tot de huidige weg, of dat ook andere oplossingen mogelijk zijn die de provincie verder wil uitwerken.

Waarom nu de Reaksjenotysje?

Tijdens de informatieavonden hebben we aangegeven dat we in de loop van juli met een antwoord op de gestelde vragen en opmerkingen. Dat doen we nu dus ook, want wat we afspreken willen we ook nakomen.

Dit heeft wel als gevolg dat we nog geen volledige duidelijkheid kunnen geven hoe we nu verder gaan. Enerzijds omdat we dus voor het zuidelijke deel van de N358 nog het een ander nader willen onderzoeken. Maar ook voor de N358 ter hoogte van Surhuizum kunnen we nog geen uitsluitel geven, omdat we daar afhankelijk zijn van de benodigde grondaankoop.

Toch hebben we de keuze gemaakt om deze Reaksjenotysje nu publiekelijk te maken. Zodat u als omgeving weet dat we volop bezig zijn met de N358, ook al is het nu al weer een tijdje stil. Om dit mogelijk te maken, zijn we bij het beantwoorden van de vragen en opmerkingen uitgegaan van het feit dat we doorgaan met de gepresenteerde plannen.

Mocht in het komend najaar uit het standpunt van Gedeputeerde Staten blijken dat de uitgangspunten wijzigen en ook andere oplossingen hiermee mogelijk worden, dan komen de antwoorden uit deze Reaksjenotysje natuurlijk in een ander daglicht te staan.

Ten slotte

Hoewel deze Reaksjenotysje met de grootste zorg is samengesteld, kan het voorkomen dat de Reaksjenotysje onvolkomen of onduidelijkheden bevat. Als u naar aanleiding van deze Reaksjenotysje nog een nadere toelichting wenst of andere vragen hebt, dan kunt u contact opnemen met  van de provinsje Fryslân. Hij is bereikbaar per telefoon 058-292- of per e-mail [@fryslan.nl](mailto:img alt=), behalve in de periode tussen 27 juli en 20 augustus (bouwwak) in verband met vakantie.

Ingediende reacties

A. Algemene vragen en reacties

- A.01 Hoe rijmt verkeersveiligheid met doorstroming? Meer verkeer met een hogere snelheid is strijdig met de veiligheid van aanwonenden.
- A.02 Landbouwverkeer op de rijbaan houden, want dit zorgt voor lagere snelheid en hiaten in de verkeersstroom, waardoor de N358 makkelijker oprijdbaar is.
- A.03 De weg niet verbreden, want dit werkt snelheidsverhogend.
- A.04 Waar moeten brommobielen rijden na de aanpak?
- A.05 De weg ongewijzigd laten en geld in de zak houden.
- A.06 Aanleg van een verbindingsweg tussen Augustinusga en de N369 om de N358 te ontlasten van verkeer.
- A.07 Wat is het budget voor de aanpak?
- A.08 Wordt de N358 tussen Lutkepost en Augustinusga eerder aangepakt dan de N359 tussen Augustinusga en de A7?
- A.09 Hoeveel van de 80 aansluitingen worden opgeheven?
- A.10 Maximumsnelheid van 80 km/uur handhaven, want anders is het een lange rit van Buitenpost naar de A7.
- A.11 Op de tekeningen is een groene strook getekend. Is dit grond die moet worden aangekocht?
- A.12 De oprijdbaarheid/veiligheid voor aanwonenden is nu slecht en wordt nog slechter door de maatregelen (bermcrete, landbouwpasseerstroken, strekken bochten, linksafvakken).
- A.13 Is het mogelijk om bij iedere woning een linksafvak en rechtsafvak aan te leggen?
- A.14 Is er rekening gehouden met de vuilnisophaaldienst? Op dit moment zijn er 3 verschillende ophaaldiensten op De Scheiding.
- A.15 Is het qua ruimte mogelijk om de dubbele asstreep aan te brengen?
- A.16 Bij een dubbele asstreep zullen vrachtauto's sneller in de bermen terecht komen.
- A.17 Worden de sloten langs het gehele tracé gedempt?
- A.18 Hoe ver komt de kantbelijning van de kant van de weg? Is daar een minimum voor?
- A.19 De oostzijde van De Scheiding is te smal om bermcrete aan te brengen. Wordt de as van de weg verlegd?
- A.20 De provincie zou een plan op moeten stellen waar geld/budget niet leidend is.
- A.21 Mag ik linksaf slaan bij een dubbelde doorgetrokken streep?
- A.22 Wordt er geluidsonderzoek gedaan?
- A.23 Als het budget leidend is waarom is er dan niet naar passende oplossingen gezocht?
- A.24 Moet er een MER worden gemaakt voor deze maatregelen?
- A.25 Is het mogelijk om trajectcontrole in te voeren?
- A.26 Zijn er prognoses van de intensiteit in 2020? En zijn de maatregelen robuust genoeg voor de toename van het autoverkeer?
- A.27 Snelheidsbeperkende maatregelen zijn erg tijdelijk en werken niet.
- A.28 Instellen van 60 km/uur past bij een weg met zoveel woningen en is veiliger. Daarnaast zorgt dit voor minder geluidsoverlast, lagere emissie en snellere rijders kiezen een andere route.
- A.29 Hoe zijn de cijfers op het kaartje met de rondweg Buitenpost tot stand gekomen?
- A.30 Aanbrengen afscheiding tussen weg en fietspad (bv haag of geleiderail) of meer afstand tussen hoofdrijbaan en fietspad creëren
- A.31 Geen geluidswerende voorzieningen in plan, maar wel een ribbelstrook van beton langs weg
- A.32 Maak van de N358 een weg voor bestemmingsverkeer
- A.33 Probeer de omgeving landelijk te houden door bijvoorbeeld geen asfalt toe te passen
- A.34 Instellen van een inhaalverbod op N358 met uitzondering van tractoren
- A.35 Instellen van 60 km/uur tussen rotonde Poelbuurt en rotonde Folgersterloane, in verband met de bochtencombinatie en de aanwezigheid van woningen.

- A.36 Visueel versmallen van de weg.
- A.37 Plaatsen van vaste flitspalen.
- A.38 Aanleg van een fietspad aan de oostzijde tussen Leidijk en Folgersterloane.
- A.39 Welke maatregelen worden getroffen om veiligheid van de aanwonenden te verbeteren?
- A.40 Landbouwpasseerstroken en ovonde zijn overbodig en geldverspilling. Er zijn goedkopere varianten mogelijk.
- A.41 Alleen snelheidsbeperkende maatregelen zijn doelmatig.
- A.42 De kleine afstanden tussen kruispunten geven geen tijdswinst die in verhouding staat tot de bedachte en zogenaamde voordelen.
- A.43 Het asfalt van de N358 verkeert in een slechte staat van onderhoud.
- A.44 De doorstroming is niet optimaal door aanwezigheid landbouwverkeer en oprijdend en afslaand verkeer.
- A.45 De N358 is onveilig als gevolg van multifunctioneel gebruik.
- A.46 Geen doorgaand tractorverkeer op N358.
- A.47 Ontmoedigen van opslag van bouwstoffen nabij N358 die landbouwverkeer aantrekken.
- A.48 Het viaduct over de A7 en de rondweg Surhuisterveen afsluiten voor landbouwverkeer.
- A.49 De weg met asfalt verbreden aan de westzijde en geen beton langs de weg.
- A.50 Verwijderen fietspad langs N358 ter hoogte van bedrijventerrein Lauwerskwartier.
- A.51 Het fietspad tussen Folgersterloane en A7 verbreden naar 3,5 meter en er een parallelweg van maken.
- A.52 Aanleg van een oostelijke parallelweg achter woningen De Scheiding en de Skieding langs waar ook fietsers gebruik van mogen maken.
- A.53 Oversteek voor landbouwverkeer van oostelijke naar westelijke parallelweg bij Parksterdwarsweg.
- A.54 Gemeente Achtkarspelen heeft rekening gehouden met de aanleg van een parallelweg bij bedrijventerrein Lauwerskwartier en de aanleg van een rondweg Surhuisterveen.
- A.55 Gevoel dat de mening van aanwonenden ondergeschikt is.
- A.56 De beleving van de aanwonenden en de provincie lopen ver uiteen.
- A.57 Met het instellen van een inhaalverbod en geen landbouwpasseerstroken ontstaat een acceptabele en veilige weg.
- A.58 Verkorten van linksafvakken om de snelheid te remmen en daarmee hiaten creëren in de verkeersstroom.
- A.59 Op de tekeningen ontbreekt de 1-1 asmarkering bij uitritten.

A. Algemene reacties en vragen over betrokkenheid overige wegbeheerders

- A.60 Is de Groninger gedeputeerde aanwezig en zijn alle gemeentes aanwezig bij de algemene informatieavond?
- A.61 Wat vindt de wethouder van Achtkarspelen van de plannen?
- A.62 Wat vindt de Groninger gedeputeerde van de plannen?
- A.63 Wordt Gemeente Smallingerland uitgenodigd voor de sessie bij Strandheem?

A. Algemene reacties en vragen over bermcrete

- A.64 Veroorzaakt bermcrete extra geluid? En mag dat?

A. Algemene reacties en vragen over landbouwpasseerstroken

- A.65 Het gevaar bestaat dat automobilisten rechts inhalen bij landbouwpasseerstroken. Helemaal als een uitrit aan de overzijde is gelegen.
- A.66 Landbouwpasseerstroken werken snelheidsverhogend voor het autoverkeer.
- A.67 Invoegen vanaf de landbouwpasseerstrook kan tot onveilige situaties leiden door het verschil in snelheid tussen landbouwverkeer en autoverkeer aan het einde van de landbouwpasseerstroken.
- A.68 Toename van geluid door wisselende snelheden van het verkeer (afremmen en optrekken tractoren).
- A.69 Instellen van een inhaalverbod ter hoogte van landbouwpasseerstroken.
- A.70 Verhoogde band tussen hoofdrijbaan en landbouwpasseerstroken om rechts inhalen te voorkomen.
- A.71 Waarom landbouwpasseerstroken en geen driestrookswegen zoals in het buitenland.
- A.72 Landbouwpasseerstroken zo lang mogelijk maken.
- A.73 Landbouwpasseerstroken voldoende breed maken.
- A.74 Ruime toegang naar landbouwpasseerstroken aanleggen.
- A.75 Bij voorkeur onverplichte landbouwpasseerstroken toepassen.

A. Algemene reacties en vragen over ovondes

- A.76 Een ovonde is geen veilige fietsoversteek/Hoe kunnen fietsers veilig oversteken bij een ovonde?
- A.77 De aanleg van ovondes kan op veel instemming/draagvlak rekenen.
- A.78 Er zou geen rotonde bij komen. Een ovonde is een veredelde rotonde. Hoe zit dit?

1. Reacties en vragen over omgeving Surhuizum

- 1.01 Waarom is er gekozen voor een ovonde bij Surhuizum?
- 1.02 Waarom geen fietsbruggen of een fietstunnel bij Surhuizum? Eventueel de fietsbrug uit Heerenveen gebruiken.
- 1.03 Hoe komt het met de Koaisreed?
- 1.04 Blijft de aansluiting van de C. Schuurmanwei bestaan? Zo ja, waarom?
- 1.05 Moet langzaam verkeer omrijden als de Rysloane wordt afgesloten? En wordt de Bartemerwei dan een doodlopende weg?
- 1.06 Moet langzaam verkeer vanaf de Suderheawei over de ovonde?
- 1.07 Wordt de Hurde Eker ook afgesloten?
- 1.08 Verbeteren/opknappen fietspad langs Koaisreed.
- 1.09 Geen verbindingsweg naar de Suderheawei voor woning langs (in het weiland van XXXXXXXXXX) aanleggen, maar een parallelweg langs de N358.
- 1.10 Anders opkopen en slopen Uterwei 4b en 4d, waardoor XXXXXXXXXX ook een directe aansluiting heeft.
- 1.11 De nieuwe aansluiting op de Suderheawei tussen huisnummer 8 en 10 aanleggen in verband met veiligheid en beperken overlast voor omwonenden (koplampen en geluid).
- 1.12 Geluidswal aanleggen bij ovonde in verband met het optrekken en afremmen van verkeer.
- 1.13 Aanleg van een veilige oversteek voor de 30 schoolgaande kinderen in welke vorm dan ook.
- 1.14 Slopen van de boerderij It Sud 2 om ruimte te creëren.
- 1.15 De verbindingsweg/parallelweg langs de N358 verbetert de verkeersveiligheid niet.
- 1.16 Aanleg van een fietspad aan noordzijde van It Langfal, zodat fietsers richting Surhuizum niet twee keer It Langfal hoeven over te steken.
- 1.17 Voldoende verlichting langs nieuwe verbindingsweg plaatsen tussen de ovonde en de Suderheawei.
- 1.18 Aanleg van de ventwegen vanaf Suderheawei en Rysloane is geen goed plan, want dit leidt tot meer drukte op de aansluiting bij It Langfal.
- 1.19 Meer verkeer dichterbij woning Uterwei 4e en dus meer lawaai.

- 1.20 Het gronddepot Van der Schors fungeert nu als geluidswal en moet blijven.
- 1.21 De nieuwe ventwegen moeten voldoende breed in verband met de veiligheid van fietsers.
- 1.22 Als er geen diepe sloot of hekken worden geplaatst bij aansluitingen Suderheawei en Rysloane dan blijft het (fiets)verkeer hier oprijden/oversteken.
- 1.23 De Koaisreed wordt een sluiptweg, waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan.
- 1.24 De oversteek bij Rysloane is onveilig. Aanleg van een linksafvak inclusief getrapte fietsoversteek, mogelijk in combinatie met de verplaatsing van Rysloane 2.
- 1.25 Als de boerderij van Brinkman wordt opgekocht dan kan de N358 in oostelijke richting worden opgeschoven, zodat er ruimte is voor landbouwpasseerstrook. De landbouwpasseerstrook tussen Surhuizum en Surhuisterveen kan in dat geval vervallen.
- 1.26 Bij het linksafvak voor de Suderheawei is nu een speciale opstelplaats voor Koartwald 32. Is het opheffen van dit linksafvak met de bewoners overlegd?

2. Reacties en vragen over rotonde Koartwâld

- 2.01 De middengeleider bij rotonde Koartwald richting centrum Surhuisterveen verwijderen, want de doorgang is (te) smal.
- 2.02 Het fietspad nabij rotonde Koartwald is donker en "eng", want hier staat geen verlichting en het asfalt is zwart.
- 2.03 Autoverkeer op de Kaleweg verblindt het verkeer op de N358. Mogelijke oplossing: hekwerk verhogen.
- 2.04 De bocht in de Kealewei bij de rotonde Koartwâld is te krap.
- 2.05 Gaat landbouwverkeer bij de rotonde aan de noordoostelijke zijde van Surhuisterveen allemaal door Surhuisterveen?

3. Reacties en vragen over omgeving bochtencombinatie

- 3.01 Het oprijden van de weg (zowel voor auto's als fietsers en voetgangers) wordt bemoeilijkt als de bochten worden gestrekt, omdat er harder wordt gereden.
- 3.02 Samenvoegen van Topweer, Poelbuurt, Heidelaan en Wildveld bij een nieuw aan te leggen ovonde/rotonde die ook snelheid remt.
- 3.03 In het plan ontbreekt de nieuwe rondweg Surhuisterveen/ontsluiting Lauwerskwartier.
- 3.04 Het afsluiten Poelbuurt is een goede oplossing in verband met de (on)veiligheid.
- 3.05 Een rotonde bij Poelbuurt past waarschijnlijk niet.
- 3.06 Instellen van 60 km/uur in de bochtencombinatie.
- 3.07 De westelijke rijbaan tussen Heidelaan en rotonde Surhuisterveen afsluiten voor landbouwverkeer.
- 3.08 Aanleg van een rechtsafvak bij Poelbuurt.
- 3.09 De oostelijke rijbaan tussen Poelbuurt en rotonde Surhuisterveen afsluiten voor landbouwverkeer.
- 3.10 Verwijderen van de holle rug in as van de weg. Weg rechtdoor trekken vanaf Heidelaan.
- 3.11 Verwijderen van het fietspad tussen Heidelaan en de eerstvolgende woning.
- 3.12 De dubbele bocht vervangen door één bocht met één straal.
- 3.13 De uitritten in de bocht verschuiven in noordwestelijke richting in verband met zicht.
- 3.14 De as van de weg tussen de bochten in noordelijke richting draaien.
- 3.15 De woningen aan de noordzijde tussen de bochten ontsluiten via de Warreboslaan.
- 3.16 Geen gecombineerde uitrit bij de Poelbuurt, bewoners Scheiding 13 willen rechtstreekse uitrit houden op de N358.
- 3.17 De locatie van de knip in de Poelbuurt in overleg met de aanwonenden bepalen.
- 3.18 Hoe ver moet de bewoner van Heidelaan 12 omrijden?
- 3.19 Is het niet verstandiger om het Wildveld af te sluiten en de Heidelaan open te houden?
- 3.20 Hoe wordt de zandweg Wildveld-Fianen ontsloten?
- 3.21 De Heidelaan is nu sluiptweg voor verkeer van/naar Surhuisterveen. Afsluiten is dus een goede oplossing. Keuze tussen afsluiten bij de N358 of bij de Warreboslaan.

- 3.22 Het gevolg van de afsluiting van de Heidelaan is dat bewoners moeten omrijden. Parallelweg tussen Heidelaan en Wildveld heeft dan ook de voorkeur.
- 3.23 Is afsluiting van de Heidelaan nodig?
- 3.24 Het onverharde Wildveld is "ingepikt" en dus niet meer begaanbaar.
- 3.25 Verplaatsen/verkorten van het linksafvak Wildveld in verband met de uitrit.
- 3.26 Vuilnisauto's keren op het onverharde Wildveld als gevolg van de gemeentegrenzen.
- 3.27 Bewoners van twee woningen aan het Topweer moeten omrijden als Topweer wordt afgesloten.
- 3.28 De aansluiting van Topweer in stand houden, want het oostelijke deel van Topweer is onverhard en slecht begaanbaar (geldt voor 2 woningen).
- 3.29 Bij afsluiting Topweer wordt post niet meer bij woning Topweer 14 bezorgd.
- 3.30 Topweer laten zoals het is.
- 3.31 Topweer wordt veel gebruikt door fietsers en wandelaars, dus niet afsluiten.
- 3.32 Als Topweer toch wordt afgesloten, dan afsluiten ten oosten van Topweer 14 in verband met de bereikbaarheid van Topweer 12 en 14.
- 3.33 Aansluiting Topweer in stand houden, want anders is Topweer 12 niet bereikbaar voor leveranciers en kan de bewoner niet bij zijn landerijen aan De Scheiding komen.
- 3.34 De zandweg Topweer werd/wordt oneigenlijk gebruikt door vrachtverkeer van/naar het bedrijventerrein.

4. Reacties en vragen over rotonde Folgersterloane

- 4.01 Worden er bij rotonde Folgersterloane maatregelen getroffen voor overstekende fietsers?
- 4.02 De rotonde Folgersterloane zou verdwijnen, maar dit zit niet in de plannen. Hoe zit dit?
- 4.03 Het middeneiland van de rotonde Folgersterloane moet kleiner.
- 4.04 De oversteek bij rotonde Folgersterloane moet veiliger.
- 4.05 Opheffen van de fietsoversteek aan de zuidzijde van rotonde Folgersterloane.
- 4.06 Aanleg van een middengeleider aan de noordzijde van de rotonde Folgersterloane ten behoeve van overstekende fietsers. Fietsers in de voorrang overwegen.
- 4.07 De landbouwpasseerstrook bij rotonde Folgersterloane verlengen tot voorbij uitrit Skieding 6.

5. Reacties en vragen over afslag Parksterdwarsweg

- 5.01 Is er onderzoek gedaan naar het fietsverkeer naar Strandheem? Fietsverkeer steekt nu over bij Parksterdwarsweg maar in de plannen zijn daar geen voorzieningen voor ingetekend.
- 5.02 De aanleg van een middengeleider bij de Parksterdwarsweg is onveilig, want dan raast het autoverkeer aan beide kanten langs.
- 5.03 Linksafvak bij Parksterdwarsweg aanleggen.
- 5.04 Rechtsafvak bij Parksterdwarsweg aanleggen.
- 5.05 Geen afslag/oversteek voor fietsverkeer bij de Parksterdwarsweg.
- 5.06 Zandhandel Poelman volledig ontsluiten via de Parksterdwarsweg.
- 5.07 Een linksafvak bij de Parksterdwarsweg gaat niet werken in verband met het oprijden van vrachtauto's.
- 5.08 Inhaalverbod instellen op het kleine stuk N358 tussen de landbouwpasseerstrook en het linksafvak bij de Parksterdwarsweg.

6. Reacties en vragen over tankstation De Skieding

- 6.01 Een linksafvak bij het tankstation maakt situatie onveiliger door belemmering zicht naar beide zijden.
- 6.02 Een vrachtauto/tractor heeft geen ruimte om halverwege op de N358 te stellen als hij linksaf tankstation verlaat.
- 6.03 Het middeneiland bij het tankstation verlengen ten behoeve van de fietsoversteek.
- 6.04 Verdrijvingstrepen aanbrengen op het tussenvlak bij het tankstation in verband met het opstellen van een tractor.
- 6.05 Geen linksafvak bij tankstation aanleggen, want dat heeft geen rendement.
- 6.06 Is het mogelijk om een invoegstrook bij het tankstation aan te leggen?

7. Reacties en vragen over ovonde Leidijk

- 7.01 De ovonde een kwartslag draaien, waarbij het landbouw- en fietsverkeer via het middeneiland kan oversteken.
- 7.02 De dammen van weilanden liggen aan overzijde van de landbouwpasseerstrook bij ovonde Leidijk. Onveilig om vanaf de landbouwpasseerstrook twee rijstroken over te steken.
- 7.03 Geen landbouwpasseerstrook bij ovonde Leidijk aanleggen.

0. Overig

- O.01 Aanleg van een uitvoegstrook/linksafvak naar Uterwei 18, want sinds kort is hier een bedrijf gevestigd.
- O.02 Er zijn geen sloten/watergangen aan de Groningse zijde van De Scheiding. Gevolg is dat bij veel regenval wateroverlast ontstaat bij Scheiding 29b.
- O.03 De uitrit van Koartwald 22 is te smal/haaks.

N358, provinciaal antwoord op ingediende reacties

Algemene vragen en reacties

A.01	<i>Hoe rijmt verkeersveiligheid met doorstroming? Meer verkeer met een hogere snelheid is strijdig met de veiligheid van aanwonenden.</i>
	Bij het ontwikkelen van het gepresenteerde ontwerp zijn diverse mogelijke maatregelen tegen het licht gehouden. Uiteindelijk hebben we ervoor gekozen om geen maatregelen te treffen over de gehele lengte van de N358, zoals het aanleggen van een parallelweg voor de ontsluiting van de aanliggende woningen en percelen. Bewust gaan we maatregelen treffen op de locaties waar relatief veel ongevallen plaatsvinden en die een vergrote kans op een ongeval kennen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het realiseren van een ovonde op een gevaarlijk kruispunt (bijv. Leidijk) of aan een linksafvak bij een zijweg (bijv. Parksterdwarsweg). De linksafvakken en de landbouwpasseerstroken kunnen inderdaad ook het gevolg hebben dat de doorstroming van het verkeer toeneemt. Hierdoor ontstaan er minder ruimtes in de verkeersstroom. Met als gevolg dat het oprijden van de provinciale weg moeilijker wordt voor bijvoorbeeld het verkeer vanuit de uitritten. Om dit te voorkomen, passen we het ontwerp op bepaalde punten aan, mede naar aanleiding van de reacties die naar voren zijn gekomen op de informatie-avonden. Hiermee komen we tegemoet aan de oprijdbaarheid en veiligheid van de aanwonenden. Zo worden op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) geen landbouwpasseerstroken toegepast. Ook worden de linksafvakken zodanig ingekort dat het linksafslaande verkeer snelheid moet minderen op de hoofdrijbaan en stil kan staan op het linksafvak. Het overige rechtdoorgaande verkeer moet daardoor ook snelheid minderen, maar de kans op kop-staartbotsingen met linkafslaande voertuigen die stilstaan wordt hierdoor wel verkleind. Met deze maatregelen willen we de verkeersveiligheid voor zowel het doorgaande verkeer als voor de aanwonenden verbeteren.
A.02	<i>Landbouwverkeer op de rijbaan houden, want dit zorgt voor lagere snelheid en gaten in de verkeersstroom, waardoor de N358 makkelijker oprijdbaar is.</i>
	Het landbouwverkeer blijft in de toekomst ook op de hoofdrijbaan rijden, ook als landbouwpasseerstroken worden aangelegd. Alleen ter hoogte van een landbouwpasseerstrook wordt het landbouwverkeer van het overige gemotoriseerde verkeer gescheiden. Dit is echter over een beperkte lengte van circa 200 meter. Omwillen van de oprijdbaarheid voor aanwonenden en de lage intensiteit van landbouwverkeer wordt op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) de landbouwpasseerstroken vooreerst weggelaten. Op het noordelijke deel worden de passeerstroken wel gerealiseerd, vooral omdat de intensiteit van het landbouwverkeer daar veel groter is. Het landbouwverkeer blijft dus op de provinciale weg rijden, waardoor de oprijdbaarheid van de N358 ten opzichte van de huidige situatie zo goed als ongewijzigd blijft.
A.03	<i>De weg niet verbreden, want dit werkt snelheidsverhogend.</i>
	Op dit moment is de provinciale weg relatief smal (gemiddeld 6,20 meter aan asfalt waar 6,80 gewenst is). Gelet op de afmetingen van het huidige verkeer is het wenselijk om de weg te verbreden. Daarom verbreden we de weg over de gehele lengte tot minimaal 6,80 meter. Dit doen we niet in asfalt, maar door aan weerszijden een strook beton aan te leggen van ca 40 centimeter breed. Deze betonstrook wordt in een gladde variant uitgevoerd, zodat dit geen geluidsoverlast oplevert. Daarnaast wordt ook de belijning aangepast; in het midden komt een dubbele asstreep. De strepen aan de zijkant (kantmarkering) blijven vrijwel op dezelfde plaats liggen.

	Vanuit de omgeving bestaat de vrees dat door de verbreding de snelheid van het verkeer toeneemt. Echter, door de dubbele asstreek worden de rijstroken zelfs smaller. En doordat het beton in een andere kleur wordt aangelegd, blijft de weg visueel smal ogen. Wij verwachten dan ook dat de snelheid niet veel zal toenemen.
A.04	<i>Waar moeten brommobielen rijden na de aanpak.</i> Brommobielen dienen na de uitvoering van de werkzaamheden op de hoofdrijbaan (de provinciale weg) te rijden, net als het landbouwverkeer. Ten opzichte van de huidige situatie verandert hier niets in.
A.05	<i>De weg ongewijzigd laten en geld in de zak houden</i> Gelet op de vele ongevallen die op deze weg plaats vinden, vinden wij als wegbeheerder het noodzakelijk dat aan de weg verbeteringen plaatsvinden die de verkeersveiligheid verbeteren. De weg ongewijzigd laten is wat ons betreft dan ook geen optie. Wel richten wij ons, waar dat mogelijk is, op specifieke maatregelen voor gevaarlijke knelpunten in plaats van op algemene maatregelen voor de gehele lengte van de weg. Dat betekent niet dat we geen algemene maatregelen treffen; het verbreden van de rijbaan en het aanpassen van de belijning zijn maatregelen die we – los van de knelpunten – toepassen in heel Fryslân, dus ook voor de N358.
A.06	<i>Aanleg van een verbindingsweg tussen Augustinusga en de N369 om de N358 te ontlasten van verkeer</i> Een nieuwe (verbinding)weg tussen de N369 en de N358 is wat ons betreft geen optie. Belangrijkste argument is dat de voorgestelde route enkel een oplossing biedt voor het verkeer vanuit de omgeving Kollum/Buitenpost dat naar Drachten en omgeving wil. Ten eerste is uit onderzoek gebleken dat maar relatief weinig verkeer op deze route zit; het meeste verkeer dat uit Kollum/Buitenpost komt en gebruik maakt van de N358, gaat naar Groningen / Heerenveen of verder. Daarnaast kan dit verkeer al gebruik maken van de N369 via de N355. Tevens zou dit een compleet nieuwe weg over een lengte van ruim 4 km door een waardevol natuurlandschap. Al met al is de voorgestelde verbindingsweg in onze ogen een optie met weinig toegevoegde waarde.
A.07	<i>Wat is het budget voor de aanpak</i> Het totaal beschikbare budget voor dit project bedraagt iets meer dan € 10 miljoen. Van dit budget moeten de benodigde onderzoeken, de voorbereiding en de uitvoering bekostigd worden.
A.08	<i>Wordt de N358 tussen Lutkepost en Augustinusga eerder aangepakt dan de N358 tussen Augustinusga en de A7?</i> De planning is inderdaad dat het gedeelte van de N358 tussen Buitenpost (rotonde Lutkepost) en de afslag Augustinusga eerder wordt aangepakt. Het streven is om dat project in 2013 uit te voeren. De uitvoering van de aanpak van het gedeelte tussen de afslag Augustinusga en de A7 staat later gepland, namelijk niet eerder dan in 2014.
A.09	<i>Hoeveel van de 80 aansluitingen worden opgeheven?</i> Gelet op de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg) is het gewenst om alle of in ieder geval zoveel mogelijk van de aansluitingen (woningen en percelen land) op te heffen. Maar gelet op de beschikbare ruimte is het onmogelijk om een alternatieve ontsluiting te creëren zonder ingrijpende gevolgen voor de directe omgeving –. Daarom is er bewust voor gekozen om directe aansluitingen op de N358 niet op te heffen of samen te voegen. Mocht een eigenaar hierom verzoeken, dan kunnen we hier altijd naar kijken.

A.10	<i>Maximumsnelheid van 80 km/uur handhaven, want anders is het een lange rit van Buitenpost naar de A7</i>
	De snelheid op de N358 blijft 80 km/uur. Deze snelheid past ook bij de weg en de functie die de N358 heeft voor de regio. Het verlagen van de snelheid naar bijvoorbeeld 60 km/uur is geen optie. De weg zou dan ook als zodanig ingericht moeten worden en dan nog is het maar de vraag of het verkeer zich dan aan deze snelheid gaat houden. Ook zou de verlaging van de maximumsnelheid er toe leiden dat het verkeer over andere (gemeentelijke) wegen gaat rijden; wegen die daarvoor minder geschikt zijn. Dit sluipverkeer leidt weer tot andere verkeersveiligheidsproblemen.
A.11	<i>Op de tekeningen is een groene strook getekend. Is dit grond die moet worden aangekocht?</i>
	De groene strook op de tekening is de gewenste breedte van de berm en dus niet de grond die aangekocht moet worden. Bij het maken van het gepresenteerde schetsontwerp is geprobeerd om zoveel mogelijk op provinciale grond te blijven. Op een aantal locaties (kruispunt Leidijk, rotonde Folgester Loane, Wildveld, bochtencombinaties, omgeving It Langfal/Surhuizum en bij de landbouwpasseerstroken) is wel grondaankoop nodig. Hoeveel is op dit moment niet bekend. Zodra het ontwerp verder is uitgewerkt, zal met de betreffende eigenaar/eigenaren overleg worden gevoerd.
A.12	<i>De oprijdbaarheid/veiligheid voor aanwonenden is nu slecht en wordt nog slechter door de maatregelen (bermcrete, landbouwpasseerstroken, strekken bochten, linksafvakken)</i>
	Uit de reacties van de informatieavonden is ons duidelijk geworden dat de oprijdbaarheid en de veiligheid een belangrijk onderwerp is voor de aanwonenden. Om hier tegemoet aan te komen, passen we het ontwerp op een aantal punten aan, te weten: - De bermversteving gaan wij wel in beton uitvoeren, maar wel zodanig dat het geen geluidsoverlast oplevert (vlak beton in plaats van ruw beton); - De landbouwpasseerstroken worden op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) niet gerealiseerd. Enerzijds omdat de hoeveelheid landbouwverkeer hier veel lager is dan op het noordelijke deel. Anderzijds omdat op het zuidelijke deel relatief veel woningen en inritten zijn gelegen; - De linksafvakken worden in een verkorte versie uitgevoerd. Hierdoor zijn het meer opstelvakken dan linksafvakken. Hiermee willen we de snelheid van het doorgaande verkeer toch beperken, maar ook het opstellen van linksafslaand verkeer veiliger maken.
A.13	<i>Is het mogelijk om bij iedere woning een linksafvak en rechtsafvak aan te leggen?</i>
	Nee, dit is in de eerste plaats niet gewenst. Daarnaast is het gelet op de beperkt beschikbare ruimte niet mogelijk, ook omdat het aantal woningen relatief groot is. Als elke woning een eigen links- en rechtsafvak zou hebben, lopen deze in elkaar over. In feite ontstaan zo twee extra rijstroken met alle gevolgen van dien.
A.14	<i>Is er rekening gehouden met de vuilnisophaaldienst? Op dit moment zijn er 3 verschillende ophaaldiensten op De Skieding</i>
	In het getoonde ontwerp is nog geen rekening gehouden met de vuilnisophaaldienst, omdat het ontwerp hiervoor nog te globaal is. Bij de verdere uitwerking zullen we hier zeker rekening mee houden. Tevens gaan we in overleg met de gemeentes die hier zeggenschap over hebben, om zo te bekijken of het ophalen van vuilnis gecombineerd / beter afgestemd kan worden.
A.15	<i>Is het qua ruimte mogelijk om de dubbele asstreep aan te brengen?</i>
	Ja, deze ruimte is er. Gemiddeld gezien is de huidige breedte aan asfalt 6,20 meter. En dit is voldoende om een normale rijstrookbreedte en een dubbele asstreep aan te brengen. Wel is verharde ruimte aan de zijkant beperkt (buiten de belijning). Vandaar dat we ook dit deel van de weg willen verharden door beton aan te leggen.

A.16	<i>Bij een dubbele asstreep zullen vrachtauto's sneller in de bermen terecht komen.</i>
	In de huidige situatie is de wegbreedte al relatief smal (6,20 m), waardoor landbouw- en vrachtverkeer af en toe al in de berm rijdt. Om dit te voorkomen, willen we berm direct naast de weg (40 cm) verhard met beton.
A.17	<i>Worden de sloten langs het gehele tracé gedempt</i>
	Nee, de sloten blijven zoveel mogelijk in stand. Daar waar de weg verlegd wordt, zullen ook nieuwe sloten aangelegd worden om zo de afwatering van de weg in stand te houden. Hierbij dienen we wel rekening te houden met de eventuele eisen van bijvoorbeeld het Wetterskip.
A.18	<i>Hoe ver komt de kantbelijning van de kant van de weg? Is daar een minimum voor?</i>
	De kantbelijning komt net als nu op ca 10 centimeter van de rand asfalt te liggen. Volgens de nationale richtlijnen (Handboek wegontwerp) zou deze strook (redresseerstrook genaamd) 30 centimeter moeten zijn. Vandaar dat we ook de betonstrook van 40 centimeter naast het asfalt willen aanbrengen om eventuele uitwijkmanoeuvres veilig plaats te laten vinden.
A.19	<i>De oostzijde van de Skieding is te smal om bermcrete aan te brengen. Wordt de as van de weg verlegd?</i>
	De as wordt niet verlegd; de betonstrook kan aan weerszijden van de weg worden aangelegd zonder daarvoor een uitgebreide fundering voor aan te brengen.
A.20	<i>De provincie zou een plan op moeten stellen waar geld/budget niet leidend is.</i>
	Normaal gesproken is het niet reëel om een plan op te stellen zonder te kijken naar het beschikbare budget. Wel zijn – voorafgaand aan het gepresenteerde ontwerp – diverse oplossingsrichtingen onderzocht. Ook een parallelle structuur in de vorm van parallelwegen of ontsluitingspaden zijn hierbij tegen het licht gehouden. Deze oplossingen hadden een zodanige impact op de omgeving én op de financiën, dat deze als niet haalbaar zijn beschouwd. De keuze is dan ook gemaakt om dergelijke oplossingsrichtingen niet verder mee te nemen in het ontwerpproces. Het budget is niet strikt leidend; de gepresenteerde maatregelen overschrijden het budget al. Maar we wilden vooral weten welke reële maatregelen vanuit de omgeving als (on)gewenst worden gezien, om zo een goede afweging van de uiteindelijke maatregelen te kunnen komen. Als gevolg van de ingediende reacties op het gepresenteerde ontwerp, willen we de uitgangspunten van het project nog eens nader bekijken. Mogelijk zal dit leiden tot een ander ontwerp, maar daarover zal niet eerder dan in het najaar van 2012 meer duidelijkheid in ontstaan.
A.21	<i>Mag ik linksaf slaan bij een dubbele doorgetrokken streep?</i>
	Als een inhaalverbod van kracht wordt op de Skieding – Uterwei, wordt deze met een dubbele doorgetrokken asstreep weergegeven. Voor uitritten wordt de dubbele asstreep onderbroken, zodat het verkeer hier linksaf mag slaan.
A.22	<i>Wordt er geluidsonderzoek gedaan?</i>
	Waar de weg wordt aangepast, wordt een akoestisch onderzoek gedaan. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van de ovonde bij de aansluiting met de Leidijk. Dit betreft echter een modelmatige berekening en geen meting van de werkelijke geluidshinder.

A.23	<i>Als het budget leidend is, waarom is er dan niet naar passende oplossingen gezocht?</i>
	In het voortraject is een aantal mogelijke maatregelen al afgevallen als oplossing vanwege het budget (zie ook punt A.20), maar ook omwille van de beperkte ruimte. Bewust is ervoor gekozen om geen ontwerp te presenteren dat echt niet past binnen het beschikbare budget. We hebben een scala aan maatregelen gepresenteerd waarvan we weten dat het merendeel te realiseren valt met het budget. Zo willen we de omgeving ook laten meepraten over de uiteindelijk te realiseren maatregelen.
A.24	<i>Moet er een MER worden gemaakt voor deze maatregelen?</i>
	Voor de maatregelen volgens het gepresenteerde ontwerp hoeft geen MER (Milieu Effect Rapportage) gemaakt te worden. Dit is namelijk pas nodig bij bijv. de realisatie van een volledig nieuwe weg die langer is dan 10 kilometer. Daar is hier geen sprake van.
A.25	<i>Is het mogelijk om trajectcontrole in te voeren?</i>
	Technisch gezien zou het mogelijk zijn om trajectcontrole in te voeren. De provincie bepaalt dit echter niet; het ministerie van Justitie is hiervoor aansprakelijk. En uit andere projecten is duidelijk naar voren gekomen dat het ministerie zeer terughoudend is met de invoering van trajectcontrole. Desondanks zullen we het verzoek bij het ministerie neerleggen, al is de verwachting op een positieve uitspraak gering.
A.26	<i>Zijn er prognoses van de verkeersintensiteit in 2020? En zijn de maatregelen robuust genoeg voor de toename van het autoverkeer?</i>
	Vanuit het project zijn geen berekeningen / prognoses gemaakt wat de intensiteit zal zijn in 2020. Wel zijn vanuit andere projecten prognoses bekend, maar deze berekeningen zijn niet nauwkeurig genoeg om een goede inschatting te geven. Daarnaast is nog een landelijk verkeersmodel die prognoses geeft van de intensiteiten in 2020. Deze prognoses zijn echter vooral geschikt voor de auto(snel)wegen en minder voor provinciale weg. Voor zover het te voorspellen is, verwachten wij op basis van de beschikbare (landelijke) modellen en tellingen, dat de hoeveelheid verkeer op de N358 in 2020 toeneemt tot circa 10.000 tot 11.000 voertuigen per dag.
A.27	<i>Snelheidsbeperkende maatregelen zijn erg tijdelijk en werken niet</i>
	Het dilemma van snelheidsbeperkende maatregelen is dat elke weggebruiker de 'hinder' van deze maatregelen ondervindt, terwijl uit onze telling blijkt dat maar een klein deel van het verkeer te hard rijdt. Daarom kiezen we in het ontwerp ook niet of zo weinig mogelijk voor snelheidsbeperkende maatregelen waar elke weggebruiker 'hinder' van ondervindt (zoals verkeersdrempels).
A.28	<i>Instellen van 60 km/uur past bij een weg met zoveel woningen en is veiliger. Daarnaast zorgt dit voor minder geluidsoverlast, lagere emissie en snellere rijders kiezen een andere route.</i>
	Het aantal woningen dat direct op de N358 is aangesloten past eigenlijk niet bij een gebiedsontsluitingsweg. Dat is ook de reden waarom in een eerder stadium gekeken is naar oplossingen als parallelwegen of ontsluitingspaden. De wens vanuit de aanwonenden is dan ook begrijpelijk om de maximumsnelheid te verlagen. Maar gezien de functie die de weg vervult in Noordoost-Fryslân en dan met name voor de kernen Buitenpost en Surhuisterveen (en omgeving), is het daarentegen wenselijk om de N358 een ontsluitende functie te laten houden. En wel zodanig dat het verkeer ook daadwerkelijk gebruik maakt van de N358 en niet van de overige gemeentelijke wegen (die daar minder geschikt voor zijn). Om dit te bereiken, is het instellen van een maximumsnelheid van 60 km/uur niet gewenst. Uiteindelijk weegt de provincie alle belangen tegen elkaar af, dus het algemene belang af en het



	individuele belang. Met deze keer als uitkomst dat we voorlopig vast blijven houden aan de functie van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Daar waar mogelijk treffen we wel maatregelen om ook aan de belangen van de aanwonenden tegemoet te komen.
A.29	<i>Hoe zijn de cijfers op het kaartje met de rondweg Buitenpost tot stand gekomen?</i> Deze cijfers en het kaartje waar naar verwezen wordt, zijn afkomstig uit de effectenstudie rondweg-oost Buitenpost van de Grontmij [2005]. De cijfers uit deze studie zijn gebaseerd op een landelijk verkeersmodel. Maar omdat dit verkeersmodel voor de omgeving Buitenpost te grof was, is een nadere detaillering gemaakt op basis van toenmalige tellingen en groeicijfers, alsmede gegevens over regionale en lokale ontwikkelingen.
A.30	<i>Aanbrengen afscheiding tussen heg en fietspad (bv haag of geleiderail) om meer afstand tussen hoofdrijbaan en fietspad creëren</i> Langs de Skieding en de Uterwei ligt het fietspad soms dicht op de rijbaan. Er is echter weinig tot geen ruimte beschikbaar om de berm tussen het fietspad en de rijbaan te verbreden. Het plaatsen van een haag of een geleiderail is daarbij een optie, maar met name vanuit landschappelijke inpassing gaan we hier behoedzaam mee om. Daar waar het fietspad echt te dicht op de rijbaan komt te liggen, zullen we een afscheiding toepassen in de vorm van een haag of een (slanke vorm van een) geleiderail. Zie ook de onderstaande foto voor een voorbeeld (N354 ter hoogte van Dearsum). 
A.31	<i>Geen geluidswerende voorzieningen in plan, maar wel een ribbelstrook van beton langs weg?</i> Vooralsnog zijn geen geluidswerende voorzieningen in het ontwerp meegenomen. Wel wordt op een later moment nog een akoestisch onderzoek verricht, bestaande uit een berekening. Als uit dit onderzoek blijkt dat maatregelen nodig zijn, dan wordt hier nog nadere invulling aan gegeven. Maar op dit moment valt hier nog niets over te zeggen. In het gepresenteerde ontwerp gingen we er van uit dat we de bermen direct naast de weg zouden verharderen met bermcrete. Naar aanleiding van de reacties hebben we gekozen om een normale (egale) betonstrook aan te brengen in plaats van bermcrete (zie ook reactie bij "A. bermcrete", verderop in deze Reaksjenotysje).

A.32	<i>Maak van de N358 een weg voor bestemmingsverkeer</i>
	De N358 is in het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. De weg is een belangrijke verbinding van Noordoost Fryslân met de A7. Aan de N358 zijn grote kernen (Surhuisterveen, Buitenpost, Kollum) gelegen. Als de weg minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer, dan zal dit verkeer meer gebruik maken van andere wegen in de directe omgeving van de N358. Die zijn niet of minder geschikt voor (een toename van) dergelijk verkeer. Het afsluiten van de N358 voor doorgaand verkeer is dan ook niet een realistische oplossing. Daarnaast is het vrijwel onmogelijk om te handhaven op een dergelijke maatregel.
A.33	<i>Probeer de omgeving landelijk te houden door bijvoorbeeld geen asfalt toe te passen</i>
	De functie en het gebruik van de weg zijn zodanig dat alleen asfalt (of beton) als verharding in aanmerking komt. Het toepassen van klinkers of puin is niet realistisch in verband met onder andere onderhoud, comfort en geluid.
A.34	<i>Instellen van een inhaalverbod op N358 met uitzondering van tractoren</i>
	Het instellen van een inhaalverbod met uitzondering van tractoren is een goede suggestie die we meenemen in de verdere uitwerking. Een opmerking/angst van een aantal aanwonenden was dat achteropkomend verkeer inhaalt als bewoners/bezoekers afremmen om linksaf naar hun woning/weiland af te slaan. Met het instellen van het inhaalverbod willen we dergelijke gevaarlijke situaties voorkomen.
A.35	<i>Instellen van 60 km/uur tussen rotonde Poelbuurt en rotonde Folgersterloane, in verband met de bochtencombinatie en de aanwezigheid van woningen</i>
	De N358 is aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Het (landelijke) uitgangspunt is dat op een gebiedsontsluitingsweg een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt. De geplande maatregelen zijn ook gericht om de weg als een gebiedsontsluitingsweg in te richten (markering, bochtverruiming). Het instellen van een maximumsnelheid van 60 km/uur past niet bij de gebiedsontsluitende functie van deze weg en is daarmee niet geloofwaardig voor weggebruikers.
A.36	<i>Visueel versmallen van de weg.</i>
	Met het aanbrengen van de nieuwe belijning en de betonstroken aan beide zijden van de weg zal de weg visueel worden versmald.
A.37	<i>Plaatsen van vaste flitspalen.</i>
	Flitspalen hebben een erg plaatselijk effect. Daarnaast is het plaatsen van flitspalen geen bevoegdheid van de provincie, maar van het Openbaar Ministerie. Bij andere projecten is naar voren gekomen dat het ministerie erg terughoudend omgaat met het plaatsen van flitspalen. Wel controleert de politie op dit moment regelmatig op verschillende locaties op de N358 met mobiele flitscontroles.
A.38	<i>Aanleg van een fietspad aan de oostzijde tussen Leidijk en Folgerster Loane.</i>
	Voor de aanleg van een fietspad aan de oostzijde van de weg is geen ruimte op provinciaal grondgebied. Daarnaast blijkt uit tellingen dat tussen de Leidijk en de Folgerster Loane relatief weinig fietsers gebruik maken van het bestaande fietspad aan de westzijde. Bij de kruispunten met de Leidijk, Parksterdwarweg en de Folgerster Loane worden maatregelen getroffen waardoor fietsers en voetgangers makkelijker en veiliger kunnen oversteken. De noodzaak om aan de oostzijde van de N358 een fietspad aan te leggen ontbreekt dan ook en deze leggen we dus niet aan.

A.39	<i>Welke maatregelen worden getroffen om veiligheid van de aanwonenden te verbeteren?</i> De geplande maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, waaronder de aanwonenden. Mede naar aanleiding van de reacties van aanwonenden passen we het gepresenteerde plan op de volgende punten aan die de verkeersveiligheid bij het op- en afrijden van de N358 verbeteren: - Instellen van een inhaalverbod (met uitzondering van landbouwverkeer). Een opmerking/angst van een aantal aanwonenden was dat achteropkomend verkeer inhaalt als bewoners/bezoekers afremmen om linksaf naar hun woning/weiland willen af te slaan. Met het instellen van het inhaalverbod willen we dergelijke situaties voorkomen; - Inkorten van de geplande linksafvakken. Een opmerking van een aantal aanwonenden was dat met de aanleg van volledige linksafvakken vooral in de spits een constante(re) stroom van autoverkeer ontstaat, omdat rechtdoorgaand verkeer niet meer hoeft af te remmen voor linksafslaand verkeer op kruispunten met linksafvakken. Door de linksafvakken in te korten zal linksafslaand verkeer alsnog moeten afremmen op de hoofdrijbaan. Hierdoor blijven er ruimtes in de verkeersstroom bestaan; - De landbouwpasseerstroken worden op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) niet gerealiseerd. Enerzijds omdat de hoeveelheid landbouwverkeer hier veel lager is dan op het noordelijke deel. Anderzijds omdat op het zuidelijke deel relatief veel woningen en inritten zijn.
A.40	<i>Landbouwpasseerstroken en ovonde zijn overbodig en geldverspilling. Er zijn goedkopere varianten mogelijk.</i> De landbouwpasseerstroken worden op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) niet gerealiseerd. In het ontwerp is ook terughoudend omgegaan met de aanleg van ovondes. Ter hoogte van het kruispunt met de Leidijk en ter hoogte van Surhuizum is een ovonde gepland. Dit zijn locaties waar de afgelopen jaren veel voorrangsongevallen zijn gebeurd en/of locaties waar relatief veel fietsers oversteken. Een ovonde is een veilige kruispuntoplossing voor zowel autoverkeer als voor fietsverkeer veel veiliger dan de huidige situatie met voorrangskruispunten. Een ovonde veroorzaakt daarnaast minder oponthoud voor doorgaand autoverkeer dan een rotonde. Daarnaast wordt de oprijdbaarheid vanaf de zijwegen sterk verbeterd, omdat de snelheid van het autoverkeer op de doorgaande weg laag is en het autoverkeer van slechts één kant komt. Op een ovonde steken fietsers en voetgangers over op het punt waar het autoverkeer het langzaamst rijdt. Bij deze oversteek komt het autoverkeer van slechts een kant, zodat fietsers maar een richting in de gaten hoeven te houden. Door de grootte van het middeneiland is het mogelijk dat meerdere fietsers zich hier tegelijkertijd opstellen. Goedkopere oplossingen (zoals een rotonde, linksafvak of de huidige situatie handhaven) hebben geen of minder grote voordelen met betrekking tot verkeersveiligheid en/of doorstroming.
A.41	<i>Alleen snelheidsbeperkende maatregelen zijn doelmatig.</i> Het dilemma van snelheidsbeperkende maatregelen is dat elke weggebruiker de 'hinder' van deze maatregelen ondervindt, terwijl misschien maar 5% van het verkeer structureel te hard rijdt. Daarom kiezen we in het ontwerp ook niet of zo weinig mogelijk voor snelheidsbeperkende maatregelen waar elke weggebruiker 'hinder' van ondervindt (zoals verkeersdrempels).
A.42	<i>De kleine afstanden tussen kruispunten geven geen tijdswinst die in verhouding staat tot de bedachte en zogenaamde voordelen.</i> De kruispuntmaatregelen zijn bedoeld om de veiligheid op de kruispunten te verbeteren en niet om tijdswinst te boeken.

A.43	<i>Het asfalt van de N358 verkeert in een slechte staat van onderhoud.</i>
	Het zuidelijke deel van de N358 (tussen Surhuisterveen en de A7) is inderdaad in een verslechterde staat van onderhoud. Het vervangen van het asfalt tussen Surhuisterveen en de A7 wordt meegenomen bij de werkzaamheden.
A.44	<i>De doorstroming is niet optimaal door aanwezigheid landbouwverkeer en oprijdend en afslaand verkeer.</i>
	De doorstroming op de weg is inderdaad niet optimaal door de aanwezigheid van landbouwverkeer en afslaand verkeer ter hoogte van kruispunten en uitritten van woningen/bedrijven en weilanden. In dit kader hebben we de bij de voorbereiding van het project de mogelijkheid bekeken om van het fietspad een parallelweg te maken. Tijdens de voorbereiding van dit project en ook bij andere projecten bleek dat er weinig tot geen draagvlak bij de bevolking is om fietspaden te veranderen in parallelwegen waar fietsverkeer en autoverkeer (waaronder landbouwverkeer) gezamenlijk gebruik van moeten maken. Daarnaast ontbreekt op veel locaties de ruimte om van het fietspad een parallelweg te maken. Een parallelweg is minimaal 4,50 meter breed en naast de parallelweg moet een voldoende brede berm zijn. Dit zou ten koste gaan van de bermen van de weg, voortuinen en weilanden langs het fietspad.
A.45	<i>De N358 is onveilig als gevolg van multifunctioneel gebruik.</i>
	Uit de analyse van de geregistreerde ongevallen komt dit niet naar voren. Hieruit blijkt dat het merendeel van de ongevallen plaatsvindt op kruispunten tussen snelverkeer onderling.
A.46	<i>Geen doorgaand tractorverkeer op N358.</i>
	In 2011 is onderzoek gedaan naar het landbouwverkeer op de N358. Hieruit blijkt inderdaad dat er vrijwel geen doorgaand landbouwverkeer op de N358 rijdt. Het merendeel van het landbouwverkeer op de N358 maakt over korte afstand gebruik van de N358 (ritten van minder dan vier kilometer).
A.47	<i>Ontmoedigen van opslag van bouwstoffen nabij N358 die landbouwverkeer aantrekken.</i>
	Het beleid van het rijk, provincie en gemeentes is in de eerste plaats gericht op het voorkomen of beperken van om onnodige (landbouw)ritten (bijvoorbeeld door ruilverkavelingsprojecten). In een landelijke provincie als Fryslân is het echter onvermijdelijk dat landbouwverkeer gebruik maakt van de openbare weg. De N358 is in de omgeving juist de meest geschikte weg waar landbouwverkeer gebruik van kan maken. Langs de N358 ligt namelijk een vrijliggend fietspad en de N358 is breder dan vrijwel alle andere (gemeentelijke) wegen in de omgeving.
A.48	<i>Het viaduct over de A7 en de rondweg Surhuisterveen afsluiten voor landbouwverkeer.</i>
	Met het afsluiten van delen van de N358 voor landbouwverkeer, zal landbouwverkeer gebruik moeten maken van wegen die qua fundering en breedte niet of minder geschikt zijn voor zwaar verkeer of wegen waar fietsers en voetgangers gebruik maken van de hoofdrijbaan. Ten slotte zal het afsluiten van delen van de N358 tot gevolg hebben dat landbouwverkeer moet omrijden. Vooral in het geval van de het afsluiten van het viaduct over de A7 zal het landbouwverkeer een grote afstand moeten omrijden.
A.49	<i>De weg met asfalt verbreden aan de westzijde en geen beton langs de weg.</i>
	We verbreden de weg niet met asfalt, want hier is een diepe en brede fundering voor nodig. Betonstroken langs de weg kunnen op de bestaande fundering van de weg worden aangebracht. Door het kleurverschil tussen het asfalt en het beton zal de bestaande rijbaan van asfalt smaller lijken, zodat dit niet uitnodigt tot hard(er) rijden. Bij een eenzijdige verbreding van de weg aan de westzijde schuift de as van de weg op naar het westen. Dit leidt tot meer geluidsoverlast bij de woningen aan de westzijde.

A.50	<i>Verwijderen fietspad langs N358 ter hoogte van bedrijventerrein Lauwerskwartier.</i>
	Het verwijderen van het fietspad bij het bedrijventerrein Lauwerskwartier is in onze ogen niet gewenst. De provincie heeft als doel om het gebruik van de fiets te stimuleren. Vrij liggende fietspaden langs provinciale wegen dragen hier aan bij. Als het fietspad langs de N393 wordt opgeheven, dan zullen fietsers gebruik moeten maken van de gemeentelijke wegen, zoals op het bedrijventerrein Lauwerskwartier, waar ook vrachtverkeer gebruik van maakt. Dit is in onze ogen niet een verbetering voor de verkeersveiligheid en doorstroming van fietsers.
A.51	<i>Het fietspad tussen Folgersterloane en A7 verbreden naar 3,50 meter en er een parallelweg van maken.</i>
	Tijdens de voorbereiding van dit project en ook bij andere projecten bleek dat er weinig tot geen draagvlak bij de bevolking is om fietspaden te veranderen in parallelwegen waar fietsverkeer en autoverkeer (waaronder landbouwverkeer) gezamenlijk gebruik van moeten maken. Daarnaast ontbreekt op veel locaties ook de ruimte om van het fietspad een parallelweg te maken. Een parallelweg is minimaal 4,50 meter breed en naast de parallelweg moet een voldoende brede berm zijn. Dit zou ten koste gaan van de bermen, voortuinen en weilanden langs het fietspad.
A.52	<i>Aanleg van een oostelijke parallelweg achter woningen De Scheiding en de Skieding langs waar ook fietsers gebruik van mogen maken.</i>
	De mogelijkheid om wegen/paden achter de woningen aan te leggen is tijdens de voorbereiding van het project bekeken. Want op zich lijkt dit een goed alternatief. Bij nader inzien is het echter een oplossing die ingrijpende wijzigingen met zich mee brengt. Zo speelt mee dat dergelijke wegen/paden op grondgebied van bewoners en/of door weilanden moeten worden aangelegd en achtertuinen zullen doorsnijden. De woningen/garages zijn nu gericht op de N358. Bij de aanleg van een pad aan de achterzijde zullen maatregelen op eigen terrein van de bewoners moeten worden gedaan. Daarnaast passen de kosten om aan een of beide zijden van de N358 dergelijke wegen/paden aan te leggen, niet binnen het beschikbare budget. Maar de uitgangspunten van dit project worden zoals gezegd nog eens tegen het licht gehouden. Mogelijk dat deze optie daarbij ook als alternatief naar voren komt en onderzocht wordt.
A.53	<i>Oversteek voor landbouwverkeer van oostelijke naar westelijke parallelweg bij Parksterdwarweg.</i>
	De aanleg van een oostelijke en westelijke parallelweg langs de N358 is niet aan de orde (zie antwoorden bij A.51 en A.52).
A.54	<i>Gemeente Achtkarspelen heeft rekening gehouden met de aanleg van een parallelweg bij bedrijventerrein Lauwerskwartier en de aanleg van een rondweg Surhuisterveen.</i>
	In het verleden heeft de provincie overwogen om langs beide zijden van de N358 een parallelweg aan te leggen. De gemeente heeft hierin voorzien door dit op te nemen in het bestemmingsplan. De aanleg van een parallelweg aan één of beide zijden van de weg is echter niet realistisch. Tijdens de voorbereiding van dit project en ook bij andere projecten bleek dat er weinig tot geen draagvlak bij de bevolking is om fietspaden te veranderen in parallelwegen waar fietsverkeer en autoverkeer (waaronder landbouwverkeer) gezamenlijk gebruik van moeten maken.
A.55	<i>Gevoel dat de mening van aanwonenden ondergeschikt is.</i>
	De mening van aanwonenden (of andere belanghebbenden/organisaties) is zeker niet ondergeschikt, maar ook niet allesbepalend. Bij de aanpak van wegen moeten we vaak een afweging maken tussen verschillende belangen/meningen. Het gaat hierbij niet alleen om het belang van aanwonenden van wegen, maar o.a. ook om de belangen van de weggebruikers en de economische belangen van de regio.

A.56	<i>De beleving van de aanwonenden en de provincie lopen ver uiteen.</i>
	Dit is ook één van de redenen dat we een aantal informatie- en inloopavonden hebben georganiseerd. Uit de reacties die we hebben ontvangen tijdens de informatie- en inloopavonden blijkt dat de beleving van de knelpunten en mogelijke oplossingen daarnaast nog eens van persoon tot persoon varieert. De provincie beoordeelt de weg en kruispunten in eerste instantie op basis van objectieve gegevens zoals intensiteiten, ongevalgegevens, maatvoering, etc. Tijdens de informatie- en inloopavonden hebben we inzicht gekregen in wat aanwonenden als knelpunten ervaren. Dit is voor ons ook aanleiding geweest om de gepresenteerde plannen op onderdelen aan te passen (zie ook antwoord A.39), maar ook om de uitgangspunten van het project nog eens nader te bekijken. Vandaar ook dat deze Reaksjenotysje een voorlopig karakter kent.
A.57	<i>Met het instellen van een inhaalverbod en geen landbouwpasseerstroken ontstaat een acceptabele en veilige weg.</i>
	Het instellen van een inhaalverbod (met uitzondering van tractoren) is een goede suggestie die we meenemen in de verdere uitwerking. Een opmerking/angst van een aantal aanwonenden was dat achteropkomend verkeer inhaalt als bewoners/bezoekers afremmen om linksaf naar hun woning/weiland willen af te slaan. Met het instellen van het inhaalverbod is dit niet meer toegestaan. Op het zuidelijke deel van de N358 (tussen Surhuisterveen en de A7) leggen we geen landbouwpasseerstroken aan. Enerzijds omdat de hoeveelheid landbouwverkeer hier veel lager is dan op het noordelijke deel. Anderzijds omdat op het zuidelijke deel relatief veel woningen en inritten zijn gelegen
A.58	<i>Verkorten van linksafvakken om de snelheid te remmen en daarmee ruimte creëren in de verkeersstroom.</i>
	Het inkorten van de linksafvakken is een goede suggestie die we meenemen in de verdere uitwerking. Een opmerking van een aantal aanwonenden was dat met de aanleg van volledige linksafvakken vooral in de spits een constante(re) stroom van autoverkeer ontstaat, omdat rechtdoorgaand verkeer niet meer hoeft af te remmen voor linksafslaand verkeer op kruispunten met linksafvakken. Door de linksafvakken in te korten zal linksafslaand verkeer alsnog moeten afremmen op de hoofdrijbaan. Hierdoor blijven er ruimtes in de verkeersstroom bestaan, waardoor het op- en afrijden van de N358 mogelijk blijft.
A.59	<i>Op de tekeningen ontbreekt de 1-1 (onderbroken) asmarkering bij uitritten.</i>
	Dit is een terechte opmerking. Dit wordt opgenomen bij de verdere uitwerking.

A1. Betrokkenheid overige wegbeheerders

Ontwerp

De N358 tussen Augustinusga en de A7 is grotendeels in eigendom beheer van de provincie Fryslân. De weg loopt door de Friese gemeentes Smallingerland en Achtkarspelen. Daarnaast vormt de N358 een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeente Kollumerland. Op het gedeelte tussen Surhuisterveen en de A7 ligt de weg grotendeels op de grens tussen Groningen en Friesland. Aan de Groningse zijde grenzen de gemeentes Grootegast en Marum direct aan de N358.

Bij de voorbereiding van het project N358 Skieding – Uterwei hebben wij de ambtenaren en wethouders van de gemeentes Achtkarspelen, Smallingerland, Kollumerland, Grootegast en Marum betrokken. Vanuit de provincie Groningen zijn tot nu toe alleen ambtenaren betrokken bij de totstandkoming van de plannen.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

De betrokken ambtenaren, de colleges van burgemeester en wethouders en de raadsleden van de gemeentes Achtkarspelen, Smallingerland, Kollumerland, Grootegast en Marum zijn uitgenodigd voor de informatieavond en inloopavonden (A.60 en A.63). De vertegenwoordigers van deze gemeentes waren vooral aanwezig om te horen hoe de plannen worden ontvangen bij hun inwoners en niet om een standpunt te verkondigen (A.61).

De gedeputeerde van provincie Groningen is niet uitgenodigd voor de avonden, maar de ambtenaren van provincie Groningen wel. De ambtenaren stellen hun gedeputeerde Mark Boumans op de hoogte van de plannen en de reacties, zoals die tijdens de avonden naar voren zijn gekomen (A.60 en A.62).

Conclusie

De ambtenaren van Provincie Groningen houden gedeputeerde Mark Boumans op de hoogte van het project en de ingediende reacties.

Bij het vervolg van het project blijven wij de vijf gemeentes en provincie Groningen betrekken bij de planvorming.

A2. Bermcrete

Ontwerp

In het gepresenteerde ontwerp gingen we er van uit dat de bermen aan weerszijden over een breedte van ca. 40 centimeter worden verhard met bermcrete. Het doel van het verharden van de berm is om bermongevallen te voorkomen. Verkeer dat om welke reden dan ook naast het asfalt raakt, rijdt niet direct in de zachtere berm, maar heeft door de strook van bermcrete extra tijd en ruimte om te corrigeren (de zogenaamde redresseerstrook). Bovendien ontstaan hierdoor ook geen “gaten” meer in de berm.

Bermcrete is een strook beton die direct langs de weg wordt aangebracht. Dit beton heeft een open structuur, zodat het water direct wegzakt. Door de open structuur is het mogelijk – en ook de bedoeling – dat hier gras in/op kan groeien.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

Een deel van de aanwonenden vreest dat de open en ruwe structuur van het bermcrete geluidsoverlast veroorzaakt op het moment dat het verkeer hier overheen rijdt (A.64). Alhoewel het bermcrete niet bedoeld is om voortdurend overheen te rijden, kan het voorkomen dat het verkeer over het bermcrete rijdt. Hierbij speelt mee dat de provinciale weg relatief smal is; met name het bredere vrachtverkeer en landbouwverkeer kan af en toe naast het asfalt rijden.

Het verbreden van de weg gaan we in ieder geval realiseren. En om in deze gevallen eventuele geluidsoverlast te voorkomen, brengen we in plaats van bermcrete een normale betonstrook aan. Een betonstrook is minder poreus en egaal, waardoor dit geen geluidsoverlast veroorzaakt. De betonstroken langs de weg kunnen, net als bermcrete, op de bestaande fundering van de weg worden aangebracht.



Door het kleurverschil tussen het asfalt en het beton zal de rijbaan van asfalt smaller lijken, zodat dit niet uitnodigt tot hard(er) rijden.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp aangepast. In plaats van het toepassen van bermcrete met een open structuur, wordt een normale betonstrook van ca. 40 centimeter aan beide zijden van de weg aangebracht.

A3. Landbouwpasseerstroken

Ontwerp

In het gepresenteerde ontwerp zijn in totaal 8 landbouwpasseerstroken opgenomen, vier aan elke zijde en waar mogelijk zo evenredig mogelijk verdeeld over het traject. Deze passeerstroken hebben als doel het veilig kunnen passeren van landbouwverkeer door (vracht)auto's mogelijk te maken. Het landbouwverkeer dient hiervoor over de landbouwpasseerstrook te rijden, zodat het overige verkeer kan passeren, waarna het landbouwverkeer weer de hoofdrijbaan op kan rijden.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

In het voortraject hebben we diverse opties bekeken om het landbouwverkeer een zdanige plaats te geven dat dit voor iedere weggebruiker voordelen biedt. Opties als een parallelweg, ontsluitingspad, landbouwpad en ook een driestrooms rijbaan (met wisselstrook) zijn hierbij aan bod gekomen. Maar vanwege de beschikbare ruimte, de verkeersveiligheid van zowel de weggebruikers als de omwonenden en de kosten zijn we uiteindelijk tot de keuze gekomen om landbouwpasseerstroken langs de N358 toe te passen.

Daarnaast denken we met de toepassing van landbouwpasseerstroken een rustiger verkeersbeeld te bereiken. Want wanneer de weggebruiker weet waar en wanneer men een landbouwvoertuig kan inhalen (bij de landbouwpasseerstroken), past de weggebruiker zijn/haar inhaalgedrag hier naar verwachting op aan, zodat het aantal onveilige inhaalacties rondom landbouwverkeer afneemt.

We zijn ons er van bewust dat een landbouwpasseerstrook als maatregel niet de meest ideale situatie is; het is maatwerk binnen de beschikbare ruimte. Het gebruik en het succes van de landbouwpasseerstroken valt of staat dan ook met de inrichting ervan. Daarom willen we als volgt invulling aan deze passeerstroken geven.

Onverplicht karakter

In Nederland hebben enkele andere provincies reeds ervaring opgedaan met landbouwpasseerstroken, zij het alleen over relatief korte lengtes. Het landbouwverkeer moet hierdoor veelal stilstaand wachten. De situatie was in die gevallen vaak ook zo dat het landbouwverkeer voorheen geen gebruik mocht maken van de provinciale weg. Door de komst van de passeerstroken en in combinatie met het verplichte gebruik ervan, werd het gebruik van de provinciale weg door landbouwverkeer wel toegestaan.

Op de N358 is de situatie wezenlijk anders; hier mag het landbouwverkeer altijd al gebruik maken van de provinciale weg. Daarom willen we het gebruik in eerste instantie onverplicht maken (A.75). Als later blijkt dat dit niet werkt, kunnen we alsnog overwegen om de landbouwpasseerstroken verplicht maken.

Lengte van 200 meter

Daarnaast gaan we de landbouwpasseerstroken langs de N358 aanzienlijk langer maken dan elders, met als gedachte dat het landbouwverkeer hierop niet hoeft te stoppen, maar kan blijven rijden. Wel wordt van het landbouwverkeer verwacht dat zij hun snelheid – indien nodig – aanpassen aan de hoeveelheid auto's dat wil passeren. Uiteindelijk is gekozen voor de lengte van 200 meter, zodat het landbouwverkeer in de meeste gevallen al rijdende weer kan invoegen en niet vanuit stilstand (A.72). Hiermee willen we een groot snelheidsverschil tussen het landbouwverkeer en het overige verkeer voorkomen (A.67). Bijkomend voordeel is dat het afremmen/optrekken van landbouwvoertuigen en eventuele geluidhinder zoveel mogelijk wordt beperkt (A.68).

Geen fysieke scheiding

We brengen tussen de gewone rijstrook en de passeerstrook geen fysieke scheiding aan over de gehele lengte (A.70). Alleen over de eerste 50 meter van de passeerstrook komt een fysieke scheiding zodat het landbouwverkeer hierop blijft rijden; daarna is het aan de chauffeur zelf om in te schatten waar en wanneer men het beste weer terug kan invoegen; dit kan halverwege of aan het einde van de passeerstrook zijn. Deze eerste 50 meter moet er ook voor zorgen dat het rechts inhalen van en door het overig verkeer wordt ontmoedigd. Hiermee 'accepteren' we dus de kans dat het rechts inhalen via de passeerstroken mogelijk is, ook al proberen we dit te minimaliseren. (A.65).

Instellen van inhaalverbod

Over inhalen gesproken: de kans bestaat dat het gewone verkeer aan het einde van de passeerstrook nog net even het invoegende landbouwvoertuig wil inhalen. Dit leidt tot onveilige situaties mede doordat de aandacht verdeeld moet worden op het tegemoetkomende verkeer en het invoegende verkeer. Als dan een ongeval plaatsvindt, is dat met relatief hoge snelheden met alle gevolgen van dien. Dit willen we voorkomen met een inhaalverbod (A.69). Hiermee voorkomen we ook dat de landbouwpasseerstroken snelheidsverhogend werken, al is dat niet altijd te voorkomen (A.66). Maar doordat het landbouwverkeer verder gewoon op de hoofdrijbaan blijft rijden, heeft het landbouwverkeer nog steeds een snelheidsremmend effect.

Tijdens de avonden is een inhaalverbod een aantal keren als gewenste maatregel genoemd, met name door aanwonenden en niet alleen ter hoogte van een landbouwpasseerstrook. Vooral bij het op- en afrijden van de N358 van/naar een erf wordt het inhalen van een personenauto door een andere personenauto vaak als onverwacht ervaren. Daarom kiezen we voor een inhaalverbod over de gehele lengte tussen de A7 en de afslag Augustinusga, met uitzondering voor het inhalen van landbouwverkeer. Dit inhaalverbod is dus vooral gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de aanwonenden. Inhalen van het landbouwverkeer wordt uitgezonderd van het inhaalverbod; dat blijft dus gewoon mogelijk.

Voldoende breed

De toegang naar de landbouwpasseerstroken wordt zodanig ontworpen dat het landbouwverkeer hier met een passende snelheid (ca. 30 – 35 km/uur) de passeerstrook op kan rijden (A.74). Ook de breedte van de landbouwpasseerstrook is voldoende (3,5 tot 4 meter breed) om landbouwvoertuigen en bijbehorend materieel overheen te laten rijden, waarbij het overige verkeer nog veilig kan inhalen (A.73)



Waarom geen driestrooksweg

Zoals gezegd zijn driestrookswegen zijn in de voorbereiding wel als mogelijke alternatief besproken, maar afgevallenen om de volgende redenen (A.71):

- Er is niet genoeg ruimte voor het realiseren van een driestrooksweg. Hiervoor zou veel grond en tuin, maar ook enkele woningen aangekocht moeten worden;
- Voor de aanwonenden is een driestrooksweg nog moeilijker om op- en af te rijden.
- Daarnaast leidt deze oplossing tot een hogere snelheid, mede omdat ook vrachtauto's en ander langzamer rijdend verkeer ingehaald kan worden.
- En niet te vergeten: daar waar de rijstroken op een driestrooksweg worden gewisseld (van 1+2 naar 2+1) zal een deel van het verkeer vaak nog even 'snel' willen inhalen. Hierdoor gaat men vaak sneller rijden dan de toegestane maximumsnelheid. En als er dan een ongeval gebeurt, is dat met hoge snelheid en daardoor vaak met ernstig letsel of doden als gevolg. Dit gedrag is ook de reden waarom we landbouwpasseerstroken niet uitvoeren in de variant waarbij het overige verkeer weer moet invoegen bij het landbouwverkeer.

Geen landbouwpasseerstroken op het zuidelijke deel

Aangezien het budget niet oneindig is, dienen we op een aantal onderdelen te bezuinigen. Hierbij is gekeken naar het nut, de kostenefficiëntie en het draagvlak. Om deze redenen laten we het realiseren van landbouwpasseerstroken op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) vooreerst achterwege. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat het aantal landbouwvoertuigen hier beperkt is (maximaal 20 per dag in half mei). Dit in tegenstelling tot op het noordelijke deel; hier bedraagt het aantal landbouwvoertuigen tussen de 80 en de 140 op een dag! Daar willen we dus wel de passeerstroken realiseren, ook omdat het zicht beperkt wordt door de vele (flauwe) bochten die de N358 op het noordelijke deel kent.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp wel aangepast, en wel op de volgende punten:

- Op het zuidelijke deel van de N358 worden de gepresenteerde landbouwpasseerstroken achterwege gelaten;
- De landbouwpasseerstroken krijgen in eerste instantie een onverplicht karakter.
- Over de gehele lengte (tussen de A7 en Buitenpost) wordt een inhaalverbod ingesteld (uitgezonderd landbouwverkeer).

A4. Ovondes algemeen

Ontwerp

In het gepresenteerde ontwerp zijn twee ovondes opgenomen (ter hoogte van de Leidijk en bij Surhuizum). Een ovonde is een ovale rotonde. De voordelen van een ovonde ten opzichte van een normale rotonde zijn:

- het doorgaande autoverkeer op de hoofdweg (N358) ondervindt minder oponthoud, omdat dit verkeer slechts een keer hoeft op te draaien en niet hoeft af te slaan;
- fietsers en voetgangers steken over op het punt waar het autoverkeer het langzaamst rijdt. Het autoverkeer komt daarnaast altijd vanuit een richting;
- door de grootte van het middeneiland kunnen meerdere fietsers (zoals groepen scholieren) zich hier tegelijkertijd opstellen.



Voorbeeld ovonde Deersum

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

Een ovonde is een veilige kruispuntoplossing voor zowel autoverkeer als voor fietsverkeer. Daarnaast leidt een ovonde tot minder oponthoud voor doorgaand autoverkeer dan een rotonde. Ook wordt de oprijdbaarheid vanaf de zijwegen sterk verbeterd, omdat de snelheid van het autoverkeer op de doorgaande weg laag is en het autoverkeer van slechts één kant komt. Op een ovonde steken fietsers en voetgangers over op het punt waar het autoverkeer het langzaamst rijdt. Bij deze fietsoversteek komt het autoverkeer van slechts een kant, zodat fietsers maar een richting in de gaten hoeven te houden. Door de grootte van het middeneiland is het mogelijk dat meerdere fietsers zich hier tegelijkertijd opstellen.

Het merendeel van de ongevallen vindt plaats op kruispunten. Daarnaast zorgt afslaand en oprijdend verkeer ter hoogte van kruispunten voor oponthoud op de N358. Vanuit het oogpunt van doorstroming heeft het dan ook de voorkeur om het aantal kruispunten op de N358 zoveel mogelijk te beperken. Voor de bereikbaarheid van het achterland is het nodig dat een aantal aansluitingen op de N358 in stand blijft. De aansluitingen die nodig zijn, willen we het liefst op een zo veilige mogelijke manier uitvoeren, waarbij de doorstroming zo min mogelijk wordt belemmerd voor zowel autoverkeer als voor fietsverkeer. Er is niet een maximum gesteld aan het aantal ovondes/rotondes op de N358 (A.76). Maar dat betekent niet dat we hier niet beperkt mee om willen gaan in verband met de doorstroming.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp niet aangepast.

1. Omgeving Surhuizum

Ontwerp

In het ontwerp is uitgegaan van de aanleg van een ovonde ter hoogte van It Langfal bij Surhuizum. De aansluitingen van de Rysloane en de Suderheawei op de N358 komen daarmee te vervallen. Al het verkeer op de Rysloane en de Suderheawei wordt met nieuwe verbindingswegen aangesloten op de ovonde bij It Langfal (1.05 en 1.06). Er is bewust gekozen om de ovonde ter hoogte van It Langfal te realiseren, omdat It Langfal centraal ligt ten opzichte van de andere twee kruispunten (Rysloane en de Suderheawei). Daarnaast is It Langfal een belangrijke toegangsweg voor Surhuizum en een verbindingsweg naar Harkema.

Voor de aanleg van de verbindingswegen van de Suderheawei en de Rysloane zal in alle gevallen grond moeten worden aangekocht. Hierdoor is het op dit moment nog niet zeker of de aanleg van een ovonde haalbaar is.

In het ontwerp is er van uitgegaan dat de verbindingsweg tussen de Rysloane en de ovonde parallel loopt aan de N358. De verbindingsweg tussen de Suderheawei en de ovonde is ingetekend over de bestaande toegangsweg van Uterwei 4d en loopt vervolgens voor de woningen Uterwei 4b en 4d langs en sluit haaks aan op de Suderheawei nabij Suderheawei 10.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

De aanleg van een ovonde bij It Langfal in combinatie met het opheffen van de aansluitingen van de Rysloane en Suderheawei zal naar verwachting een grote verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee brengen ten opzichte van de huidige situatie (1.01 en 1.18). De snelheid ter hoogte van een ovonde is lager dan op een normaal voorrangskruispunt, waardoor het verkeer vanaf de zijwegen makkelijker en veiliger kan oprijden of oversteken.

Uit de ongevalanalyse is gebleken dat ter hoogte van de kruispunten Rysloane, It Langfal en de Suderheawei in totaal 17 ongevallen zijn geregistreerd in de afgelopen 10 jaar. Bij één van de ongevallen was een fietser betrokken. Bij de overige ongevallen was alleen autoverkeer betrokken.

Een ovonde is een veilige kruispuntoplossing voor zowel autoverkeer als voor fietsverkeer. Op een ovonde steken fietsers en voetgangers over op het punt waar het autoverkeer het langzaamst rijdt. Bij deze oversteken komt het autoverkeer van één kant, zodat fietsers maar één richting in de gaten hoeven te houden (1.01 en 1.13). Door de grootte van het middeneiland op de ovonde is het mogelijk dat meerdere fietsers zich hier tegelijkertijd kunnen opstellen.

Voor autoverkeer wordt de oprijdbaarheid van de N358 vanaf de zijwegen een stuk beter, omdat de snelheid van het verkeer op de ovonde laag is. Daarnaast komt het verkeer (net als bij een rotonde) van één zijde. Voor het doorgaande verkeer veroorzaakt een ovonde minder oponthoud dan een rotonde. Het autoverkeer hoeft maar één keer af te remmen om de ovonde op te draaien en kan de ovonde vervolgens verlaten zonder af hoeven te slaan.

Locatie verbindingswegen

De exacte ligging van de verbindingswegen tussen de ovonde en de Rysloane en Suderheawei is nog niet bepaald. In het gepresenteerde ontwerp zijn de verbindingswegen zodanig ingetekend dat geen woningen hoeven te worden aangekocht en gesloopt. Hierdoor lopen de getekende verbindingswegen niet (volledig) parallel aan de N358. De locatie van de verbindingswegen is sterk afhankelijk van de verwerving van grond en woning(en) ter plaatse. Tussen de ovonde en de Suderheawei ligt een in gebruik zijnde boerderij (It Sud 2) en een aantal onbebouwde percelen. Tussen de ovonde en de Rysloane ligt een een woning (Rysloane 2) en een aantal onbebouwde percelen. Op dit moment is de provincie in overleg met de eigenaren van de bebouwde percelen over de mogelijkheden tot aankoop. Mocht blijken dat de aankoop voor alle partijen haalbaar is, dan zal op basis van de reacties van de omwonenden en in overleg met gemeente en omgeving het meest geschikte tracé voor de verbindingswegen worden bepaald.

(1.09, 1.10, 1.11, 1.14, 1.15, 1.19). Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met de consequenties van de ovonde en de verbindingswegen met betrekking tot geluid (1.12, 1.19, 1.20).

Deze verbindingswegen worden niet verlicht (1.17) en hebben een breedte van 4,5 meter (1.21). Ter illustratie: dit is een halve meter breder dan de Rysloane en de Suderheawei.

Linksafvak Suderheawei

Door het vervallen van de aansluiting van de Suderheawei kan het linksafvak vervallen. In dat geval is het mogelijk om de landbouwpasseerstrook aan de westzijde van de N358 aan te leggen.

Alternatieve oplossing indien ovonde niet haalbaar is

Mocht blijken dat de aanleg van een ovonde, om welke reden dan ook, niet haalbaar is dan wordt ter hoogte van de Rysloane en de Suderheawei een linksafvak inclusief getrapte fietsoversteek aangelegd (1.24).

Fietstunnel

Ongeveer tien jaar geleden is een plan opgesteld voor de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van Surhuizum. De fietstunnel was gepland ter hoogte van It Langfal. Fietzers op de Rysloane en de Suderheawei werden met nieuwe fietspaden naar de fietstunnel geleid. Een fietstunnel is weliswaar de meest verkeersveilige oplossing voor overstekende fietsers, maar het is een relatief dure oplossing voor een kleine doelgroep (1.02).

Fietsbruggen

Tijdens de inloopavonden is als suggestie genoemd om twee fiets/voetgangersbruggen aan te leggen bij de aansluitingen van de Rysloane en de Suderheawei (1.02). Afhankelijk van de uitvoering van de fiets/voetgangersbrug hoeft hier minder of geen grond te worden aangekocht dan bij een ovonde of fietstunnel, want er zijn geen verbindende fietspaden nodig. Als mogelijkheid werd aangedragen om de oude fietsbrug uit Heerenveen te gebruiken (1.02), maar deze fietsbrug wordt nog steeds gebruikt (Oranje Nassaulaan te Heerenveen).

Nadeel van de aanleg van fietsbruggen is dat de aansluitingen van de Rysloane en de Suderheawei in dat geval in stand blijven voor autoverkeer, waardoor de veiligheid voor het autoverkeer niet wordt verbeterd. Een belangrijk punt van aandacht is dat de fietsers alsnog de N358 gelijkvloers kunnen oversteken, omdat de kruispunten open blijven voor autoverkeer. Dit zou met hekken of (diepe) sloten tussen de hoofdrijbaan onmogelijk moeten worden gemaakt (1.22), maar in de praktijk zal dit niet altijd even goed werken. Ook voor fietsbruggen geldt dat dit een relatief dure oplossing is voor een beperkte doelgroep.

Fietspad It Langfal

Op dit moment ligt het fietspad langs It Langfal ten zuiden van It Langfal. Als de ovonde wordt aangelegd, dan zullen fietsers tussen de ovonde en Surhuizum v.v. It Langfal twee keer moeten oversteken. We passen het ontwerp aan, zodat het fietspad aan de noordzijde van It Langfal ligt. Hierdoor hoeven fietsers tussen de ovonde en Surhuizum v.v. It Langfal niet te kruisen (1.16).

Koaisreed

Met de aanleg van de ovonde en het afsluiten van de Rysloane en Suderheawei zal naar verwachting een deel van het verkeer op de Rysloane en Suderheawei gebruik gaan maken van andere wegen. Met name de Koaisreed zal voor een deel van het auto- en fietsverkeer een kortere route worden (1.03). De Koaisreed is een onverharde weg met een smal fietspad van schelpen. In overleg met gemeente Achtkarspelen wordt bekeken of en welke maatregelen worden getroffen aan de Koaisreed en het fietspad (1.08 en 1.23).

De aansluitingen van de C. Schuurmanwei en de Hurde Eker op de N358 blijven bestaan (1.04 en 1.07) als de ovonde wordt gerealiseerd. De aanleg van de ovonde verandert niets aan het nut en de noodzaak van deze twee wegen. De lengte van het linksafvak bij de C. Schuurmanwei blijft gehandhaafd. In de afgelopen 10 jaar is hier geen enkel ongeval geregistreerd.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties is besloten om de haalbaarheid van een ovonde bij It Langfal nader te onderzoeken. De onderhandelingen voor de aankoop van de benodigde grond zijn opgestart. Mocht de aankoop van grond op onoverkomelijke bezwaren stuiten, dan wordt het ontwerp aangepast. In dat geval wordt ter hoogte van de Rysloane en de Suderheawei een linksafvak inclusief getrapte fietsoversteek aangelegd.

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp aangepast op de volgende punten:

- Als blijkt dat de ovonde haalbaar is dan:
 - o wordt in overleg met gemeente en de directe omwonenden het meest geschikte tracé voor de verbindingswegen bepaald. Hierbij worden de eventuele consequenties met betrekking tot geluid onderzocht;
 - o wordt in overleg met gemeente Achtkarspelen bekeken óf en welke maatregelen moeten worden getroffen aan de Koaisreed;
 - o wordt het fietspad ten zuiden van It Langfal verwijderd en aan de noordzijde aangelegd, zodat fietsers zo weinig mogelijk It Langfal hoeven te kruisen.
- Onderzoek doen naar de consequenties van de ovonde en verbindingswegen met betrekking tot geluid.
- Als blijkt dat een ovonde niet haalbaar is dan worden ter plaatse van de Suderheawei en de Rysloane een linksafvak met middeneiland aangelegd.

2. Rotonde Koartwâld

Ontwerp

De rotonde Koartwâld is in 2006 aangelegd. Voor de rotonde Koartwâld waren in het ontwerp dan ook geen maatregelen gepland anders dan het reguliere onderhoud van het asfalt.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

Uit de reacties blijkt dat grote voertuigen problemen hebben met de maatvoering van de toeleidende wegen Kealewei en Koartwâld. De bocht in de Kealewei is niet breed genoeg voor grote voertuigen om elkaar te kunnen passeren. Het resultaat is dat de berm in de binnenbocht kapot wordt gereden. Om dit te voorkomen wordt de berm van de binnenbocht verhard met grasbetonstenen (2.04).

De ruimte tussen de middengeleider en de opsluitband van de rotonde op de westelijke tak van de rotonde (Koartwâld richting centrum Surhuisterveen) is niet breed genoeg voor grote voertuigen met aanhanger. Het gevolg is dat de voertuigen over de middengeleider en/of over de opsluitband rijden. De middengeleider heeft geen functie, want er steken geen fietsers over ter hoogte van de middengeleider. In het ontwerp nemen we mee dat de middengeleider in de westelijke tak (Koartwâld richting centrum) in zijn geheel wordt verwijderd (2.01).

Het autoverkeer op het nieuwe gedeelte van de Kealewei (kan) het verkeer op de N358 verblinden of in verwarring brengen over het verloop van de weg (gevoel van spookrijders op de weg). Een suggestie was om het hekwerk tussen de N358 en de Kealewei te verhogen (2.03). In het ontwerp nemen we mee dat de afsluiting tussen de N358 en de Kealewei wordt aangepast, om zo bovenstaande situaties te voorkomen. Hoe we dit precies doen, is nu echter nog niet bekend.

Nabij de rotonde Koartwâld ligt het fietspad relatief ver van de weg. Tussen de N358 en het fietspad staan bomen en struikgewas. Ter plaatse is geen openbare verlichting, waardoor dit deel van het fietspad als donker en sociaal onveilig wordt beschouwd (2.02). Bij de verdere uitwerking van het ontwerp overleggen we met Gemeente Achtkarspelen en Plaatselijk belang Surhuisterveen óf en welke maatregelen we hier voor zouden moeten treffen.

Een van de vragen was of het landbouwverkeer vanaf de rotonde Koartwâld door Surhuisterveen wordt verwezen indien de Hurde Eker wordt afgesloten (1.07 en 2.05). De Hurde Eker wordt niet afgesloten en landbouwverkeer hoeft dus niet gebruik te maken van de wegen door Surhuisterveen.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp wel aangepast, en wel op de volgende punten:

- De binnenbocht van de bocht in de Kealewei wordt verhard met grasbetonsteen;
- De middengeleider op de westelijke tak (richting Surhuisterveen) wordt verwijderd;
- Het hekwerk tussen de Kealewei en de N358 wordt zodanig aangepast dat autoverkeer elkaar niet meer kan verblinden;

3. Omgeving bochtencombinatie

Ontwerp

Dit punt bestaat uit een aantal onderdelen van het gepresenteerde ontwerp, te weten het:

- Afsluiten/knippen van een aantal zijwegen (Topweer, Poelbuurt, Heidelaan en Wildveld);
- Realiseren van een nieuwe aansluiting voor het bedrijventerrein Lauwerskwartier;
- Strekken van de bochtencombinatie in de omgeving van de genoemde zijwegen;
- Realiseren van een volwaardig linksafvak richting de zijweg Wildveld.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

Afsluiten van zijwegen

Achterliggende gedachte van het afsluiten of knippen van de genoemde zijwegen is het verminderen van het aantal aansluitingen op de Skieding. Hiermee willen we de verkeersveiligheid van het verkeer op de weg verbeteren. Dit door het aantal locaties waar relatief veel verkeer de Skieding af- of op wil rijden, zoveel mogelijk in te perken (Topweer en Poelbuurt) of juist met elkaar te combineren (Heidelaan en Wildveld).

Topweer

De Topweer is deels verhard en deels onverhard. Twee woningen aan de Topweer kunnen in de huidige situatie via het verharde gedeelte op de Skieding komen. Daarom houden we deze aansluiting in stand (3.28), maar we laten het niet zoals het nu is (3.30). We willen in de Topweer een 'knip' realiseren ten oosten van deze woningen (3.32), bijvoorbeeld door een of meerdere palen aan te brengen. Hiermee wordt een goede ontsluiting van de woningen Topweer 12 en 14 gewaarborgd (3.33) zonder dat deze bewoners om hoeven te rijden (3.27) en ook de postbezorging hier geen hinder van ondervindt (3.29). Deze knip is enkel voor het gemotoriseerde verkeer; langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) kan gebruik blijven maken van Topweer (3.31). Wat we hier uiteindelijk ook mee bereiken, is dat oneigenlijk gebruik van de Topweer wordt voorkomen (3.34).

Poelbuurt

Via de Poelbuurt hebben meerdere aanliggende woningen en ook woningen uit het achterliggende gebied een ontsluiting vanaf/naar de Skieding. De aansluiting van de Poelbuurt is gelegen aan de binnenzijde van een (onoverzichtelijke) bocht, waardoor het zicht vanaf de Poelbuurt op de N358 slecht is. Ook deze aansluiting willen we knippen om de verkeersveiligheid te verbeteren (3.04). Gelet op de beschikbare ruimte en het relatief lage aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze aansluiting, is een rotonde niet realistisch (3.05). Dit zou alleen een optie zijn als alle zijwegen (inclusief de nieuw te realiseren aansluiting van het bedrijventerrein Lauwerskwartier) op deze rotonde aan zouden sluiten. Vooralsnog zien we hier geen mogelijkheden toe. Maar deze optie willen we in overleg met de omwonenden en gemeente nader tegen het licht houden (3.02).

In het geval de knip gerealiseerd wordt, heeft het verkeer uit het achterliggende gebied alternatieven om bij de rotondes Surhuisterveen/Folgerster Loane (bijv. via Drachtsterweg) te komen. Waar de knip in de Poelbuurt exact zal komen, wordt in overleg met de omgeving/omwonenden nader uitgewerkt (3.17). Een rechtsafvak (met of zonder knip van de Poelbuurt) leggen we niet aan (3.08); dit is niet gebruikelijk op gebiedsontsluitingswegen zoals de N358, vooral vanwege de onveiligheid die hiermee gepaard gaat door zogenaamd afdekongevallen. Dit zijn ongevallen die veroorzaakt wordt doordat het zicht op het doorgaande verkeer beperkt wordt door het afslaande verkeer.

Heidelaan / Wildveld

De zijwegen Heidelaan en Wildveld liggen dicht bij elkaar op een afstand van ca 100 meter en ook nog eens dicht bij de bochtencombinatie. Het zicht op afslaand of aankomend verkeer is hierdoor beperkt; afsluiten van de zijwegen is dan ook wenselijk (3.23). Afsluiting van beide wegen leidt tot een grote omrijfactor (meer dan bij de Poelbuurt), vooral in zuidelijke richting. Daarom willen we de beide kruispunten combineren tot een aansluiting, waarbij de voorkeur uitgaat naar het in stand houden van de aansluiting Wildveld. Enerzijds omdat de aansluiting Heidelaan het dichtste bij de bochtencombinatie ligt,

waardoor de zichtafstand op afslaand verkeer naar de Heidelaan beperkter is dan naar het Wildveld. Anderzijds wordt het gebruik van de Heidelaan als sluiproute voor verkeer van/naar Surhuisterveen meer ontmoedigd als de aansluiting op het Wildveld in stand blijft dan bij instandhouding van de aansluiting Heidelaan (3.19).

Om het omrijden voor met name de omgeving Heidelaan/Warreboslaan te beperken, willen we de beide wegen (Heidelaan en Wildveld) met elkaar verbinden. Dit willen we doen door westelijk van de woning Heidelaan 12 een verbindingsweg te realiseren (zie onderstaande figuur), in overleg met de omgeving. Grond hiervoor moet nog aangekocht worden. Een alternatief is om het huidige fietspad tussen de Heidelaan en Wildveld te wijzigen naar een parallelweg, maar dit heeft vooralsnog niet onze voorkeur (3.22). De omrij-afstand voor de woning Heidelaan 12 blijft hierbij beperkt tot ca 200 meter. Het afsluiten van de Heidelaan ter hoogte van de Warreboslaan is wat ons betreft niet aan de orde; de knip komt direct bij de N358 te liggen zodat de beide zijwegen tot een aansluiting kunnen worden gecombineerd (3.21).

De (deels verborgen) aansluiting van het Wildveld/Fianen blijft zoals deze nu is (3.20). Hier brengen we ook geen knip in aan, omdat de weg eigenlijk alleen een functie heeft voor de aanwonenden en daarmee geen mogelijke sluiproute vormt (3.24). Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Topweer, dat als alternatieve (sluip)route voor het dorp Opende kan dienen.

Nieuwe aansluiting Lauwerskwartier

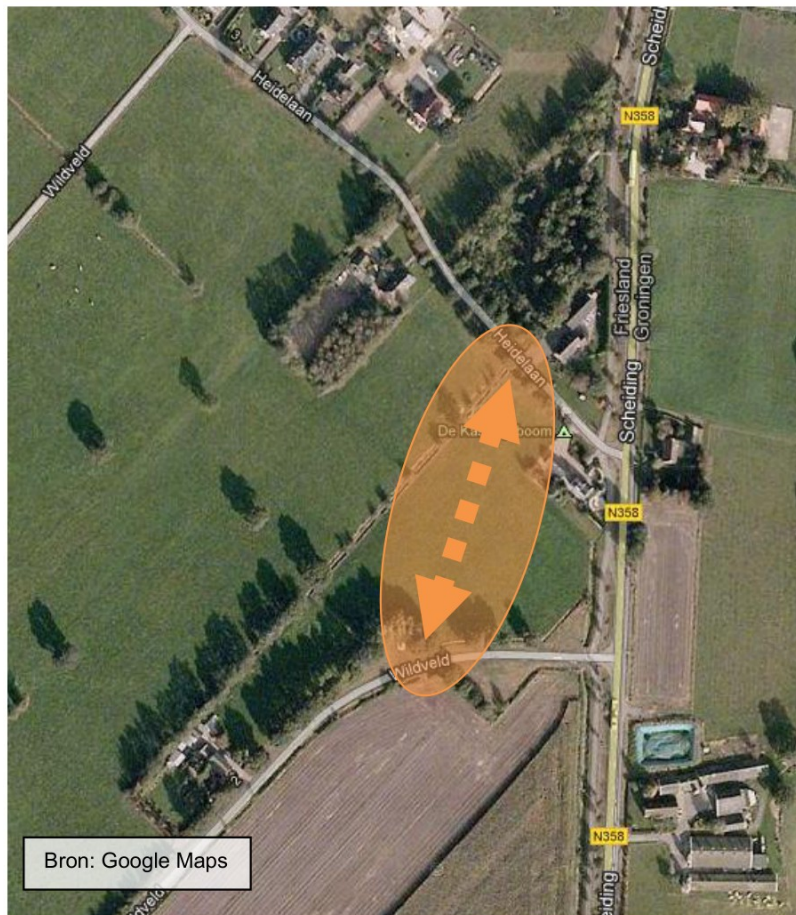
Voor het bestaande bedrijventerrein Lauwerskwartier, aan de zijde van Surhuisterveen, is een nieuwe aansluiting gedacht. Deze aansluiting wordt in de verdere toekomst mogelijk ook gebruikt als aansluiting voor de – door de gemeente Achtkarspelen – gewenste zuidelijke rondweg om Surhuisterveen.

Waar deze aansluiting exact dient te komen, is aan de gemeente Achtkarspelen om dit te bepalen. Op dit moment is het nog niet bekend waar deze aansluiting komt. Vandaar dat deze ook nog niet in

het ontwerp is meegenomen (3.03) Mogelijk dat deze aansluiting kan worden gecombineerd tot een centraal punt waar alle zijwegen (Topweer, Poelbuurt, Heidelaan, Wildveld) ook op aansluiten. Vooralsnog zien we hier geen mogelijkheden toe, maar deze optie willen we in overleg met de omwonenden en gemeente nader tegen het licht houden (3.02).

Linksafvak Wildveld

Met het combineren van de aansluitingen Heidelaan en het Wildveld tot één aansluiting, is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst dat deze aansluiting wordt voorzien van een linksafvak. Dit linksafvak wordt niet volwaardig, maar in een verkorte versie uitgevoerd (3.25). Hierdoor kan het linksafslaande verkeer veilig wachten voor het tegemoetkomende verkeer, maar zorgt het gelijktijdig voor het temperen van de snelheid van het achteropkomende verkeer. Met ruimte en daardoor meer gaten voor het oprijdende verkeer vanuit uitritten en zijwegen als gevolg.



Bochten strekken

In de huidige situatie kent de Skieding een bochtencombinatie bestaande uit twee (of eigenlijk drie) bochten. Deze bochten volgen het oude tracé van de Skieding nog, met als gevolg dat deze bochten een onverwachte knik bevat en daardoor te krap en te scherp zijn. Door de krappe bochten is (te) weinig zicht in/door de bocht. Bovendien verwachten weggebruikers niet dergelijke scherpe bochten in een gebiedsontsluitingsweg zoals de N358.

Het verlagen van de snelheid ter hoogte van de bochten naar 60 km/uur is niet aan de orde (3.06) omdat deze plaatselijke snelheidsverlaging niet past bij de functie van de weg. Daarnaast is dit een tijdelijke maatregel, wachtend op een definitieve oplossing. Omdat de ruimte en budget aanwezig is, willen we meteen een definitieve oplossing bieden door de bochten zodanig te strekken dat deze tot twee 'normale' bochten aangepast worden (3.12). De aanpassingen hiervoor zijn ruimtelijk gezien niet heel ingrijpend. Wel dient deze grond nog aangekocht te worden.

Het in noordelijke richting draaien van de as van de weg tussen de bochten, of het rechtdoor trekken van de weg vanaf de Heidelaan volgt automatisch uit het strekken van de bochten (3.14 / 3.10). Met het vernieuwen van het asfalt gaan we ook het wegdek aanpassen, zoals het verwijderen van een 'holle rug' in de as van de weg (3.10).

Bij de omgeving bestaat de vrees dat door het strekken van de bochten de snelheid van het verkeer zal toenemen, waardoor het oprijden van de weg bemoeilijkt wordt. De bochten worden zodanig gestrekt dat het verkeer met een passende snelheid veilig door de bochten kan rijden. In de huidige situatie zal een deel van het verkeer afremmen voor de bochten, omdat de bochten te scherp zijn en/of omdat automobilisten niet door de bocht kunnen zien. De snelheid van het verkeer in de bochten zal naar verwachting wel iets toenemen (3.01), maar de maximumsnelheid blijft 80 km/uur. Hier staat tegenover dat het zicht vanaf de uitritten in/nabij de bochten wordt verbeterd door het strekken van de bochten. Het verplaatsen van de uitritten in noordwestelijke richting is daardoor niet per sé nodig (3.13).

Verder nog

Zowel de oostelijke als westelijke rijstrook tussen Heidelaan/Poelbuurt en de rotonde Surhuisterveen blijven gewoon toegankelijk voor het landbouwverkeer (3.07 / 3.09), net als de rest van de N358. Afsluiting zou betekenen dat het landbouwverkeer over de smallere wegen in de directe omgeving moet rijden, waarbij menging van langzaam en zwaar verkeer ontstaan. Dit is een ongewenste situatie en willen we juist voorkomen.

Ook het verwijderen van het fietspad langs de N358 – tussen de rotonde Surhuisterveen en de Heidelaan – is ongewenst (3.11). De provincie heeft als doel om het gebruik van de fiets als vervoermiddel te stimuleren. Afzonderlijke infrastructuur zoals fietspaden draagt hieraan bij. Daarom zullen we bestaande fietspaden niet zo snel verwijderen, zeker niet als de alternatieve routes over smalle wegen met overige verkeer gaan.

Het via de Warreboslaan ontsluiten van de westelijk tussen de bochten gelegen woningen is geen optie. Het aantal woningen is beperkt, de kosten zijn relatief hoog en de winst is marginaal. Daarnaast heeft het verkeer van/naar deze woningen een relatief goed zicht op het verkeer dat op de N358 rijdt, zeker wanneer de bochten gestrekt worden (3.15). Deze woningen blijven net als alle andere woningen zoveel mogelijk hun eigen inrit op de N358 houden, tenzij de bewoner(s) zelf om het saneren of combineren van aansluitingen vragen (3.16).

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp wel aangepast, op de volgende punten.

We kiezen ervoor om het gepresenteerde ontwerp te handhaven, met daarbij de volgende aanpassingen:

- De aansluiting Topweer wordt voor het gemotoriseerde verkeer zodanig geknipt dat de twee woningen aan de Topweer wél toegang houden tot de Skieding;
- De aansluiting Poelbuurt wordt geknipt;
- De aansluiting Heidelaan op de Skieding komt te vervallen. Randvoorwaarde voor deze knip is dat wordt gezocht naar een verbindingsweg tussen het Wildveld en de Heidelaan. Onze gedachte gaat daarbij uit naar een route ten westen van de woning Heidelaan 12.

Voor al deze aanpassingen geldt dat we de nadere uitwerking in overleg met de omgeving zullen invullen.

Naast dit ontwerp willen we in overleg met de omwonenden en gemeente ook nog kijken of het mogelijk is om alle aansluitingen (Topweer, Poelbuurt, Heidelaan, Wildveld én de nieuw te realiseren aansluiting van het bedrijventerrein Lauwerskwartier) gebundeld kunnen worden tot één gecombineerde aansluiting, bijvoorbeeld in de vorm van een rotonde of ovonde.

4. Rotonde Folgerster Loane

Ontwerp

Voor de relatief kleine rotonde Folgerster Loane brengt het gepresenteerde ontwerp weinig veranderingen met zich mee. De rotonde wordt wel helemaal vernieuwd vanuit het oogpunt van onderhoud, maar de buitenstraal van de rotonde blijft 14 meter. De gewenste buitenstraal van een rotonde is 18 meter, omdat de capaciteit en de toegankelijkheid (voor met name zwaar verkeer) van een grotere rotonde hoger is. De nabijgelegen woningen belemmeren echter het uitbreiden van de rotonde tot de gewenste omvang. Het eventueel aankopen van een of beide woningen is tijdens de voorbereidingen onderzocht, maar is niet nodig. De rotonde functioneert op dit moment namelijk goed en heeft voldoende capaciteit om de verwachte groei van de intensiteit op de toeleidende wegen aan te kunnen.

Ook voor de overstekende fietser verandert weinig; men moet in het gepresenteerde ontwerp de N358 in een keer oversteken.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

In de voorbereiding naar het gepresenteerde ontwerp is gekeken naar de optie om deze rotonde te laten vervallen en de aansluiting met de Folgerster Loane elders te situeren (bijvoorbeeld bij de Parksterdwarsweg). Dit is echter een ingrijpende maatregel voor een relatief klein probleem: de rotonde functioneert op dit moment redelijk tot goed. De rotonde Folgerster Loane blijft daarom op de huidige locatie bestaan (4.02). Wel willen we bij nader inzien het ontwerp zodanig aanpassen dat de fietsers hier veiliger kunnen oversteken door een oversteekeland te realiseren (4.01, 4.04). Het voorstel om de fietsoversteek aan de zuidzijde op te heffen en alle oversteken bundelen aan de noordzijde zien wij niet zitten (4.05). Dit druist namelijk in tegen de voorspelbare en logische verkeersbewegingen (rechtsom rijden bij een rotonde). Om deze logica in stand te houden, willen we in zowel de noordelijke als de zuidelijke provinciale aansluiting een oversteekeland aanleggen. Het verkeer op de provinciale weg blijft daarbij voorrang houden op het overstekende fietsverkeer, om zo de doorstroming voor het doorgaande verkeer toch nog enigszins te kunnen waarborgen (4.06).

Als gevolg van de realisatie van de oversteekeilanden zal het ontwerp van de rotonde ook iets wijzigen. Daarbij gaan we het middeneiland niet verkleinen en daarmee het overrijdbare gedeelte te kunnen vergroten, om zo de doorstroming te verbeteren voor met name de grotere voertuigen zoals vrachtauto's (4.03).

Doordat de landbouwpasseerstroken op dit deel van de N358 komen te vervallen, is het verlengen van deze strook tot voorbij de uitrit van de woning Skieding 6 niet meer aan de orde (4.07).



Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp wel aangepast, en wel op de volgende punten:

- Aan de noord en zuidzijde van de rotonde wordt een oversteekeland gerealiseerd. Hierdoor kunnen overstekende fietsers en voetgangers in twee keer oversteken. De hiervoor benodigde ruimte wordt gezocht in het zuidoostelijke en noordwestelijke kwadrant van de rotonde; dus niet bij de woningen (zie de oranje gearceerde cirkels in bovenstaande figuur)).
- De landbouwpasseerstroken worden op het zuidelijke deel (tussen Surhuisterveen en de A7) achterwege gelaten.

5. Afslag Parksterdwarsweg

Ontwerp

In het gepresenteerde ontwerp is voor de afslag Parksterdwarsweg een volwaardig linksafvak opgenomen met een lengte van ca. 80 meter. Volwaardig houdt in dat het verkeer op het linksafvak kan afremmen én zich kan opstellen. Dit linksafvak is met name bedoeld voor het vrachtverkeer dat vanuit noordelijke richting de Parksterdwarsweg (richting zandwingedeelte van Strandheem) in wil slaan. Dit verkeer moet vaak wachten voor het verkeer dat vanuit de andere richting komt, met de nodige gevolgen voor de verkeersveiligheid (verhoogde kans op kop-staartbotsingen).

Door dit linksafvak ontstaat tevens ruimte om voor de fietsers een veiligere oversteek te creëren; de fietsers kunnen middels een aan te leggen oversteekeland de rijbaan in twee keer oversteken.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

Hoewel de intensiteit van het afslaande verkeer richting de Parksterdwarsweg relatief laag is, is in het provinciale ontwerp wel een linksafvak opgenomen (5.03). We hebben hiervoor gekozen om zo de verkeersveiligheid te verbeteren; het afslaande verkeer (met name vrachtverkeer) hoeft dan niet meer stil te staan op de rijbaan zelf. Naar aanleiding van de ingediende reacties (ook bij andere linksafvakken), verkorten we de lengte van dit linksafvak naar ca. 40 meter. Hierdoor dient het afslaande (vracht)verkeer af te remmen op de hoofdrijbaan, maar kan het zich daarna wel opstellen op het linksafvak. Met deze voorziening gaan we er vanuit dat al het zandtransport ook via de Parksterdwarsweg plaats zal vinden (5.06). Tevens wordt het ontwerp zodanig aangepast dat het vrachtverkeer vanuit de Parksterdwarsweg de N358 goed kan oprijden (5.07). Op de N358 wordt een inhaalverbod (met uitzondering van het landbouwverkeer) ingesteld (5.08).

Een rechtsafvak is bewust niet in het ontwerp opgenomen (5.04); voornaamste reden is de relatief lage intensiteit in combinatie met het gegeven dat rechtsafslaand verkeer veelal niet stil hoeft te staan. Daarnaast is uit het verleden gebleken dat een rechtsafvak kan leiden tot 'afdekongevallen'. Vandaar dat rechtsafvakken in Fryslân niet meer op provinciale wegen worden toegepast en zelfs worden verwijderd.

Er is geen onderzoek gedaan naar de intensiteit van het fietsverkeer naar Strandheem (5.01). Wel is tijdens de voorbereiding uit gesprekken met de gemeentes en Plaatselijke Belangen naar voren gekomen dat op mooie zomerdagen een aanzienlijke stroom van fietsverkeer uit onder andere de omgeving van Drachten via de Parksterdwarsweg naar Strandheem gaat. Dat is ook voor ons de reden geweest om ter hoogte van de Parksterdwarsweg een betere fietsoversteek te creëren door een oversteekeland aan te leggen. Hiermee bieden we de fietser de gelegenheid om hier in twee keer over te steken. Als we dit niet doen, gaat de fietser zelf zijn eigen weg zoeken, met als gevolg dat de opstelruimte voor het linksafvak hiervoor gebruikt zal gaan worden.

Het is aan de fietser zelf om in te schatten of het oversteekeland veilig genoeg voor hem/haar is om te gebruiken (5.02). Maar over het algemeen wordt een oversteekeland als positief ervaren. Ook is dit voor de andere weggebruiker een attentiepunt, zodat men in de gaten heeft dat hier iets kan gaan gebeuren.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp wel aangepast, en wel op de volgende punten:

- Het linksafvak wordt ingekort, zodat het meer een opstelruimte wordt dan een volwaardig linksafvak. Hierdoor verbeteren we de verkeersveiligheid en oprijdbaarheid;
- Het linksafvak en de fietsoversteek wordt zodanig aangepast, dat het vrachtverkeer de N358 goed kan oprijden (linksaf en rechtsaf);
- Het linksafvak blijft vooreerst opgenomen in het ontwerp. Maar bij een eventuele afweging tussen de diverse maatregelen (financiën) staat deze maatregel ter discussie gelet op de relatief lage intensiteit van het afslaande verkeer;
- De realisatie van de fietsoversteek is afhankelijk van de discussie of het linksafvak uiteindelijk wel of niet wordt aangelegd;
- De ligging van het fietspad ten opzichte van de nabijgelegen poel/pingo is bij de nadere uitwerking van het ontwerp een aandachtspunt.

6. Tankstation De Skieding

Ontwerp

In het gepresenteerde ontwerp is bij het tankstation een kort linksafvak opgenomen. Voor een volwaardig linksafvak is niet voldoende ruimte op provinciaal grondgebied. Doel van het linksafvak is dat linksafslaand verkeer naar het tankstation zich kan opstellen, zonder het achteropkomende verkeer te hinderen. Linksafslaand verkeer moet namelijk regelmatig wachten voor het verkeer dat vanuit de andere richting komt, met de nodige gevolgen voor de verkeersveiligheid (hogere kans op kop-staartbotsingen).

Door dit linksafvak ontstaat tevens ruimte om voor de fietsers en voetgangers een veiligere oversteek te creëren; de fietsers en voetgangers kunnen middels een aan te leggen oversteekeland de rijbaan in twee keer oversteken.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

De aanleg van een linksafvak op kruispunten en ter hoogte van tankstations is wenselijk, zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit doorstroming. Het linksafvak voorkomt dat de doorgaande rijstrook wordt geblokkeerd door afslaand verkeer (6.05).

Het verkeer op het linksafvak belemmert het zicht van autoverkeer komende vanaf het tankstation op de N358 in beperkte mate, maar dit leidt nauwelijks tot afdekongevallen. Het verkeer komende vanaf het tankstation en dat naar de A7 toe wil rijden, moet namelijk voorrang verlenen aan het verkeer op het linksafvak van de N358. Dit verkeer kan dus niet eerder oprijden dan het verkeer op het linksafvak is afgeslagen (6.01).

Het linksafvak is voor linksafslaand verkeer rijdende op de N358 en niet bedoeld als opstelruimte voor het verkeer dat vanaf het tankstation de Skieding (N358) op wil rijden richting de A7 (6.02 en 6.04). Vrachtauto's, tractoren en auto's die deze beweging willen maken, dienen zich op het terrein van het tankstation op te stellen, net als in de huidige situatie.

Invoegstroken vanaf het tankstation worden niet toegepast bij kruispunten en uitritten op 80 km-wegen (6.06). Alleen op autosnelwegen en autowegen worden invoegstroken toegepast.

Het middeneiland is voldoende breed voor fietsers om zich op te stellen (6.03). Door de aanwezigheid van het middeneiland kan de oversteek worden verdeeld in twee stappen. In de eerste stap hoeven fietsers en voetgangers alleen het verkeer van links en in de tweede stap alleen het verkeer van rechts in te schatten. De landelijke richtlijn is om het middeneiland minstens 2,5 meter breed te maken. In het ontwerp is rekening gehouden met een middeneiland van 3,0 meter breed, zodat fietsers en voetgangers ruim voldoende ruimte hebben om zich op te stellen. Daarnaast vormen het middeneiland en linksafvak een attentiepunt voor het doorgaand autoverkeer dat ze kruisend verkeer kunnen verwachten.

Conclusie

Het linksafvak blijft vooreerst opgenomen in het ontwerp. De precieze vormgeving van het linksafvak wordt nader uitgewerkt in overleg met de omgeving. Maar bij een eventuele afweging tussen de diverse maatregelen (financiën) staat deze maatregel ter discussie gelet op de relatief lage intensiteit van het afslaande verkeer.

7. Ovonde Leidijk

Ontwerp

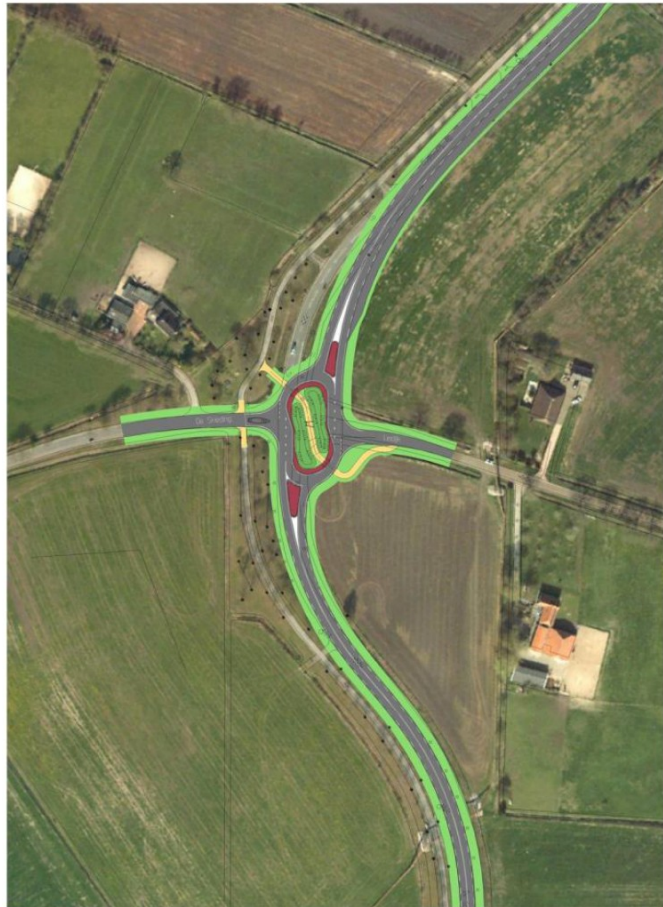
In het gepresenteerde ontwerp is ter hoogte van het kruispunt met de Leidijk een ovonde ingetekend.

Het kruispunt van de N358 met de Leidijk is de meest onveilige locatie op dit deel van de N358. Dit is naar verwachting het gevolg van de combinatie van een voorrangskruispunt in een scherpe bocht met weinig zicht.

De voordelen van een ovonde ten opzichte van een rotonde zijn beschreven bij hoofdstuk A ovondes algemeen beschreven.

Provinciaal antwoord op ingediende reacties

De belangrijkste voordelen van een ovonde ten opzichte van een rotonde zijn dat de doorgaande verkeer zo weinig mogelijk hinder ondervindt en dat langzaam verkeer veilig kan oversteken op het punt waar het autoverkeer het langzaamst rijdt. Door de ovonde een kwartslag te draaien, worden de voordelen van een ovonde ten opzichte van een rotonde teniet gedaan (7.01). Het voorstel om vervolgens het landbouwverkeer en het fietsverkeer over het middeneiland rechtdoor over te laten steken leidt tot een onduidelijke en daarmee onveilige situatie voor alle weggebruikers.



Direct ten noorden van de ovonde was in het gepresenteerde ontwerp een landbouwpasseerstrook ingetekend. Uit het onderzoek naar de hoeveelheid landbouwverkeer is gebleken dat relatief weinig landbouwverkeer gebruik maakt van de N358 tussen Surhuisterveen en de A7. Het nut en de noodzaak van landbouwpasseerstroken op het zuidelijke deel van de N358 is dan ook discutabel (7.02 en 7.03). Vandaar dat op de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 geen landbouwpasseerstroken worden toegepast.

Conclusie

Gelet op de ingediende reacties wordt het ontwerp niet aangepast.

O. Overig

0.01: Aanleg van een uitvoegstrook/linksafvak naar Uterwei 18, want sinds kort is hier een bedrijf gevestigd.

Ter hoogte van uitritten van bedrijven (en woningen) leggen we geen uitvoegstroken of linksafvakken aan.

0.02: Er zijn geen sloten/watergangen aan de Groningse zijde van De Scheiding. Gevolg is dat bij veel regenval wateroverlast ontstaat bij Scheiding 29b.

Bij de aanpak van de weg worden de bestaande sloten gehekkeld, waardoor het regenwater beter kan worden opgevangen en afgevoerd. Ter plaatse van Scheiding 29b wordt bekeken of het mogelijk is om sloot aan te leggen.

0.03: De uitrit van Koartwald 22 is te smal/haaks.

De uitrit is relatief smal. Het verbreden/aanpassen van een uitrit staat echter los van het project. Voor het verbreden/aanleggen van een uitrit kan via het omgevingsloket vergunning worden aangevraagd (<https://www.omgevingsloket.nl/>).