

Inpassingsplan N358 De Skieding

Projectnummer: 372558

Referentienummer: SWNL0254443

Datum: 03-11-2020



Vaststelling

Opdrachtgever:
Provincie Fryslân
Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

Verantwoording

Titel	Inpassingsplan N358 De Skieding
Subtitel	
Projectnummer	372558
Referentienummer	SWNL0254443
Revisie	VA02
Datum	03-11-2020

Auteur	Jesse Kwakman
E-mailadres	jesse.kwakman@sweco.nl

Gecontroleerd door	Alice Schuiling
Paraaf gecontroleerd	



Goedgekeurd door	Tim Verver
Paraaf goedgekeurd	



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doelstelling reconstructie N358 De Skieding	5
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3	Projecthistorie, wegontwerp en tracé	6
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	8
1.5	Het provinciaal inpassingsplan	8
1.6	Leeswijzer	9
2	Beleidskader.....	10
2.1	Algemeen.....	10
2.2	Rijksbeleid	10
2.3	Provinciaal beleid.....	11
2.4	Lokaal beleid.....	15
3	Planbeschrijving	18
3.1	Aanleiding	18
3.2	Tracé N358 De Skieding.....	19
3.3	Te verplaatsen woningen en bedrijf.....	20
3.4	Ruimtelijke en landschappelijke inpassing	23
4	Milieu- en omgevingsaspecten.....	27
4.1	Algemeen	27
4.2	Milieueffectrapportage	27
4.3	Bodem.....	27
4.4	Archeologie	29
4.5	Natuur	32
4.5.1	Bescherming van gebieden.....	33
4.5.2	Soortbescherming	34
4.5.3	Houtopstand	37
4.6	Water	37
4.7	Milieuozonering.....	39
4.8	Verkeer	40
4.9	Geluid.....	41
4.10	Luchtkwaliteit	41
4.11	Trillingen	42
4.12	Externe Veiligheid	43
5	Juridische planbeschrijving	45
5.1	Algemeen.....	45
5.2	Plansystematiek.....	45
5.3	Voorwaardelijke verplichting voor landschapsplan.....	45
5.4	Artikelsgewijze toelichting.....	45
6	Uitvoerbaarheid.....	50
6.1	Economische uitvoerbaarheid	50
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	50

Bijlagen

Bijlage 1	Ontwerp herinrichting N358 De Skieding, augustus 2020
Bijlage 2	Notitie Libau, Scheiding 13, december 2019
Bijlage 3	Vooronderzoek bodem, tracé De Skieding, november 2019
Bijlage 4	Verkennd bodemonderzoek 5 woninglocaties, juli 2019
Bijlage 5	Bodemonderzoek perceel Scheiding 43, juli 2020
Bijlage 6	Archeologisch onderzoek tracé, maart 2020
Bijlage 7	Verkennd booronderzoek woonlocaties, november 2019
Bijlage 8	Aanvullend karterend booronderzoek woonlocaties, september 2020
Bijlage 9	Archeologisch verkennd booronderzoek enkele percelen, september 2020
Bijlage 10	Natuurtoets Wet Natuurbescherming, september 2020
Bijlage 11	Aanvullend ecologisch onderzoek, bijlage 1 en 2 bij Natuurtoets Wnb
Bijlage 12	Aanvullend ecologisch onderzoek, bijlage 3 en 4 bij Natuurtoets Wnb
Bijlage 13	AERIUS berekening aanlegfase
Bijlage 14	AERIUS berekening gebruiksfase
Bijlage 15	Notitie water, juli 2019
Bijlage 16	Analyse verkeer De Skieding N358, april 2019
Bijlage 17	Akoestisch onderzoek, september 2020
Bijlage 18	Onderzoek luchtkwaliteit reconstructie N358 De Skieding, november 2019
Bijlage 19	Trillingsonderzoek N358 De Skieding, juni 2019
Bijlage 20	Trillingsonderzoek Woningen, november 2019
Bijlage 21	Nota van beantwoording vooroverleg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling reconstructie N358 De Skieding

De provincie Fryslân wil De Skieding, de weg tussen Surhuisterveen en de A7, veiliger maken en de doorstroming op de weg verbeteren. De N358 op de grens van Fryslân en Groningen (De Skieding) is een doorgaande weg vanuit Noordoost Friesland naar de A7. De N358 fungeert als belangrijke ontsluitingsweg tussen Noordoost Fryslân en de A7 en is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan 2006 (PVVP) gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. De N358 is tussen Augustinusga en de A7 aangemerkt als een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. De inrichting van de weg is daarnaast niet in overeenstemming met de functie van de weg. Door zoveel mogelijk te voldoen aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg kan de verkeersveiligheid worden verbeterd.

De verkeersveiligheidsproblemen op De Skieding hebben te maken met de inrichting van de weg, de aanwezigheid van zijwegen en erfaansluitingen en het gemengde gebruik van de weg. Dit is ook van invloed op de doorstroming. Naast het doorgaande verkeer van vrachtauto's en personenauto's zit er ook lokaal en landbouwverkeer op de weg. Op het deel tussen Surhuisterveen en de A7 komen erftoegangen ook rechtstreeks uit op De Skieding. De inrichting van de weg voldoet in de huidige situatie echter niet aan het 'Duurzaam Veilig'-principe dat past bij een gebiedsontsluitingsweg. De inrichting van de weg is 'achterhaald'. Als minimale eis kan worden gesteld dat de weg een herkenbare inrichting en een voorspelbaar wegverloop krijgt, waardoor weggebruikers weten welk gedrag er van hen wordt verwacht en wat zij van anderen kunnen verwachten. Omdat de N358 ten noorden van Surhuisterveen aangepakt wordt, ontstaat er voor doorgaand verkeer tussen Buitenpost en de A7 een sprong in het wegbeeld. Het noordelijk deel sluit meer aan bij het Duurzaam Veilig karakter terwijl de inrichting van het zuidelijk deel nog verouderd is.

De provincie heeft daarom het voornemen om maatregelen te nemen op het traject tussen Surhuisterveen en de A7. Om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren wordt het wegprofiel verbreed en worden ovondes en parallelwegen aangelegd. Tevens worden in dit verband enkele woningen en een bedrijf verplaatst. De woningen en het bedrijf moeten verplaatst worden zodat er ruimte ontstaat voor de weg en de Wet geluidhinder geen restricties op de voorgenomen maatregelen legt en er sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen. Met de verplaatsing van de woningen en het bedrijf is een algemeen, maatschappelijk belang gediend, namelijk het realiseren van een verkeersveiliger situatie op dit deel van de Skieding. Deze ontwikkelingen passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om de voorgenomen plannen juridisch-planologisch mogelijk te maken, dient hiervoor een nieuwe planologische regeling te worden vastgesteld, bestaande uit twee provinciaal inpassingsplannen.

De betrokken gemeenten en provincies hebben ervoor gekozen om de bestemming aan te passen door middel van twee provinciale inpassingsplannen (PIP). Voor de aanpassingen aan De Skieding op Groninger grondgebied stelt de provincie Groningen een provinciaal inpassingsplan op. De aanpassingen op Fries grondgebied vallen onder het provinciaal inpassingsplan van de provincie Fryslân. Deze procedures zullen gelijktijdig oplopen, omdat veel van de maatregelen zowel op Fries als Gronings grondgebied vallen. Het instrument inpassingsplan kan door de provincies worden toegepast in het geval er bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake is van een provinciaal belang. Ook voor belanghebbende burgers en organisaties biedt de keuze voor een inpassingsplan optimale duidelijkheid in de zin van herkenbaarheid van het project en de voor de planologische procedure verantwoordelijke en aanspreekbare bestuurslaag.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De N358 tussen de A7 en Surhuisterveen heeft een lengte van circa 5,5 kilometer en is voorzien van een vrijliggend fietspad. Het plangebied voor de opwaardering van de N358 betreft een zone aan weerszijde van de huidige N358 en loopt van de rotonde Surhuisterveen tot de aansluiting op de A7. Het plangebied ten oosten van de N358 ligt in de gemeente Westerkwartier (voorheen gemeenten Grootegast en Marum). Van het plangebied ten westen van de N358 ligt het noordelijk deel in de gemeente Achtkarspelen en het zuidelijk deel in de gemeente Smallingerland.



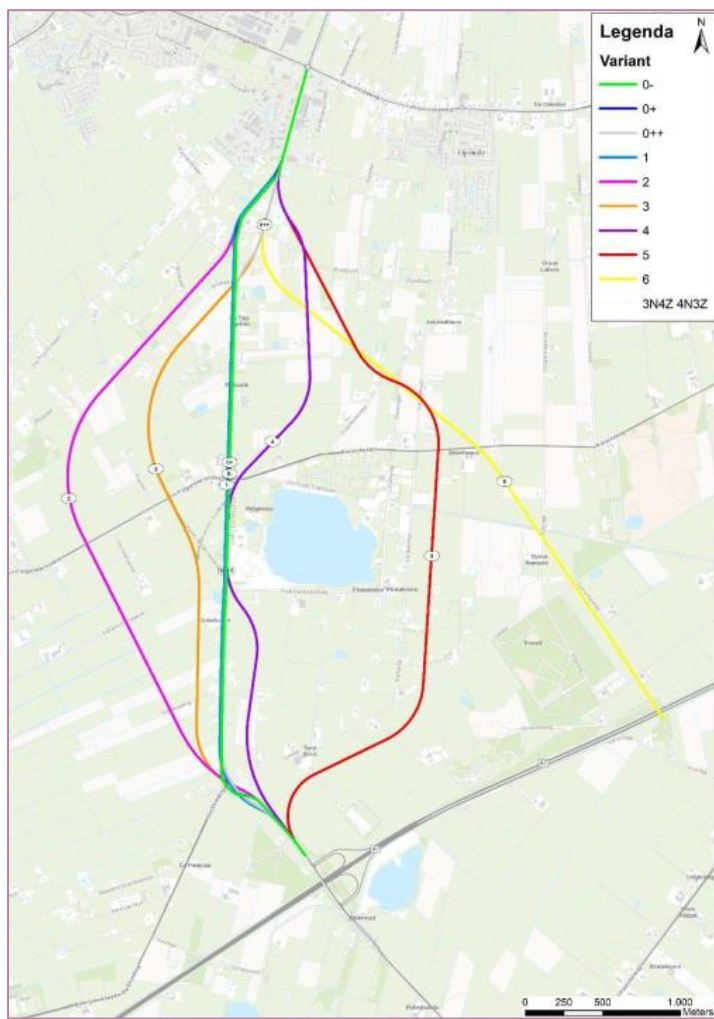
Figuur 1.1 Luchtfoto N358 De Skieding ter hoogte van Poelbuurt

De huidige weg N358 De Skieding heeft een breedte van circa 6,20 meter. Aan de westzijde van de weg ligt een tweerichtingen fietspad met een breedte van circa 3,00 meter. De bermbreedte tussen de weg en het fietspad is circa 5 meter waar her en der bomen aanwezig zijn. Ter hoogte van enkele woningen is de berm tussen de weg en het fietspad smaller (minder dan 3 meter). Aan de oostzijde van de weg (Groningse kant) ligt een smalle berm van circa 3,00 meter met daarlangs (aan de buitenzijde) een bermsloot. In beide taluds van de sloot, aan de zijde van de weg en het landschap, staan afwisselend en op zeer onregelmatige onderlinge afstand bomen (essen, berken, elzen). Het zijn uitgegroeide restanten van een vroegere singel.

1.3 Projecthistorie, wegontwerp en tracé

Als eerste stap in de uitwerking van de N358 De Skieding is in 2011 door de provincie Fryslân een plan opgesteld voor de herinrichting van de N358 waarbij de maatregelen gericht waren op het aanpassen van het bestaande tracé. Mede naar aanleiding van reacties op dit plan heeft de provincie in 2012 via een open planproces nader onderzoek laten doen naar een nieuw tracé voor de N358 tussen Surhuisterveen en de A7. Vervolgens zijn, samen met vele belanghebbenden, circa 40 mogelijke oplossingen voor de N358 in kaart gebracht. Gelet op de reacties uit de omgeving en het belang dat gehecht wordt aan het doorlopen van een zorgvuldig proces is besloten om voor dit project een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen. Het MER is opgesteld om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de te onderzoeken varianten zodat Gedeputeerde Staten op basis daarvan een zorgvuldig besluit kan nemen voor een zogeheten voorkeursvariant. In het MER zijn vervolgens 8 varianten in samenspraak met de betrokken gemeenten onderzocht (Achtkarspelen, Smallingerland en Westerkwartier). In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is in juni 2014 de reikwijdte en het detailniveau van het MER beschreven.

Naar aanleiding van de reactie van de Commissie m.e.r. is nog één variant toegevoegd. Deze negende variant betreft de afwaardering van de huidige weg naar een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/uur. Het uiteindelijk gekozen ontwerp wijkt echter af van de gemodelleerde varianten. Het huidige schetsontwerp dat opgenomen is in dit PIP komt het meeste overeen met varianten 0+ en 0++ uit het MER.



Figuur 1.2 Tracé varianten N358

In aanvulling op het MER is in een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) breder gekeken naar de maatschappelijke effecten van zes varianten die als mogelijke oplossingsrichtingen werden beschouwd. Door middel van het uitvoeren van een MKBA naar de meest kansrijke varianten uit het MER kon verder onderzoek plaatsvinden naar wat de beste oplossing voor de weg is.

Tegelijkertijd heeft provincie Fryslân gevraagd om in overleg met bewoners, eigenaren, belangenorganisaties en overheden een aantal zogenaamde adaptieve maatregelen verder uit te werken. Deze maatregelen bestaan uit wensen met betrekking tot infrastructurele maatregelen (zoals voor- en achterpaden), maar ook wensen over afwatering, landschappelijke inpassing, wooncomfort, etc.

Onder begeleiding van provincie Fryslân is samen met deze groepen een gedragen plan opgesteld voor deze adaptieve maatregelen.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied gelden van noord naar zuid de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Bedrijventerrein Lauwerskwartier
- Bestemmingsplan Buitengebied Grootegast
- Buitengebied Achtkarspelen
- Buitengebied Smallingerland
- Strandheem
- Buitengebied Marum

In de bestemmingsplannen is de bestaande situatie vastgelegd, waaronder de bestaande weg. De voorgenen maatregelen voor de N358 zijn hierin niet mogelijk. In dit inpassingsplan worden de bovenstaande bestemmingsplannen deels vervangen door nieuwe enkel- en dubbelbestemmingen, en deels maakt dit inpassingsplan deel uit van de onderliggende bestemmingsplannen. Hier wordt in hoofdstuk 6 nader op ingegaan.

1.5 Het provinciaal inpassingsplan

Omdat de beoogde maatregelen op De Skieding niet passen binnen de geldende bestemmingsplannen, is aanpassing van het bestaande planologische regime nodig. In afstemming met de betrokken overheden gebeurt dat via een provinciaal inpassingsplan om de beoogde wijzigingen in een nieuw samenhangend kader te voorzien. Dit is van belang omdat het betreffend wegvak in drie gemeenten en in twee provincies valt. Gezien het belang van de provinciale weg als belangrijke verbinding tussen Noordoost Fryslân en de A7 heeft één procedure de voorkeur boven verschillende procedures door drie gemeenten. Een inpassingsplan betekent dat het tracé N358 De Skieding opnieuw en als geheel is opgenomen in een bestemming 'verkeer' en dat waar nodig overige bestemmingen (als gevolg van uitplaatsing of wijzigingen van perceelindeling) zijn aangebracht.

Een provinciaal inpassingsplan is vergelijkbaar met een gemeentelijk bestemmingsplan, met het verschil dat de Provinciale Staten verantwoordelijk zijn voor het plan en het vaststellen ervan. De regie tijdens de procedure ligt ook bij de provincie. De provincie kan ervoor kiezen een provinciaal inpassingsplan op te stellen, wanneer een project binnen meerdere gemeenten is gelegen en/of wanneer sprake is van een provinciaal belang. In dit geval heeft de provincie Fryslân in samenspraak met provincie Groningen en in overleg met gemeenten Achtkarspelen, Smallingerland en Westerkwartier, ervoor gekozen een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Provincie Fryslân is als initiatiefnemer nauw betrokken bij de totstandkoming van het provinciaal inpassingsplan.

Eén integraal besluit

Het plan voor de opwaardering van de N358 De Skieding is 'toevallig' gelegen in twee provincies en drie gemeenten. Voor de planologische procedure betekent dit dat formeel sprake is van minimaal twee procedures. Het inpassingsplan wordt om deze reden van meet af aan beschouwd als zijnde één integraal plan met een integrale juridische regeling die we op zullen knippen in twee door beide provincies te publiceren plannen. De toelichting en onderzoeken gaan over het project als geheel en zijn in beide plannen hetzelfde.

Aangezien het plan als twee separate plannen/besluiten gepubliceerd worden is het, met het oog op duidelijkheid voor belanghebbenden, dan ook van cruciaal belang dat beide inpassingsplannen op hetzelfde moment gepubliceerd worden als ware het één plan. Hiervoor vindt de nodige afstemming tussen beide provincies plaats voor wat betreft de interne besluitvormingsprocedures en worden beslispunten ook bestuurlijk geborgd door middel van bijvoorbeeld bestuurlijk overleg.

De gemeenten Achtkarspelen, Smallingerland en Westerkwartier zijn bij de inhoud en de procedure van het inpassingsplan betrokken, met name voor de milieu- en

omgevingsaspecten waarvoor zij bevoegd gezag zijn. Tevens zijn de gemeenteraden voorafgaand aan de formele procedure 'gehoord'. Dit houdt in dat een eerste versie van het provinciaal inpassingsplan voor commentaar aan de gemeenteraden is voorgelegd. Het verslag hiervan is in bijlage 21 opgenomen.

Procedure

Het provinciaal inpassingsplan doorloopt een procedure die is voorgeschreven in de Wet ruimtelijke ordening (artikel 3.8). Hierin worden de onderstaande fasen onderscheiden.

Ontwerp inpassingsplan

In dit specifieke geval wordt afgezien van een zogeheten voorontwerp provinciaal inpassingsplan. Omdat er al een lang traject is voorafgegaan aan het PIP, waarin alle mogelijke betrokkenen en aanwonenden veelvuldig zijn geïnformeerd en gehoord, kan inspraak achterwege blijven. Het wettelijk voorgeschreven vooroverleg met overheden, instellingen en organisaties vindt wel plaats, op basis van het concept ontwerp. Daarna volgt de vaststellingsprocedure. Het ontwerp inpassingsplan wordt dan, na vrijgave door Gedeputeerde Staten, zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze zes weken kan iedereen een zienswijze op het plan indienen. Deze stap heeft plaatsgevonden van 13 februari tot en met 25 maart 2020.

Vaststelling inpassingsplan

Alle ingekomen zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de nota van zienswijzen en, afhankelijk van de zienswijze, al dan niet verwerkt in het inpassingsplan. De nota zienswijzen maakt deel uit van het vast te stellen inpassingsplan. Vervolgens stellen Provinciale Staten het provinciaal inpassingsplan, inclusief de nota zienswijzen, vast. Na publicatie van de vaststelling start de beroepstermijn van zes weken. Na de beroepstermijn treedt het plan in werking.

1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk komt het beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie en problematiek beschreven. In hoofdstuk 4 wordt het planvoornemen ten aanzien van het wegtracé en de te verplaatsen woningen nader toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de milieu- en omgevingsaspecten. Een toelichting op de regels en de verbeelding kunt u vinden in hoofdstuk 6. De economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de onderwerpen van hoofdstuk 7.

2 Beleidskader

2.1 Algemeen

De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt de toetsing van het project aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het Rijk, Provincie Fryslân en Groningen en gemeenten beschreven. De toetsing van het project aan milieuaspecten wordt behandeld in de beschrijving van de omgevingseffecten in hoofdstuk 5.

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. De structuurvisie heeft betrekking op:

- Rijks verantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water) veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- Rijks belangen met betrekking tot (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- Rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR de volgende drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt de rijkstaak over de ruimtelijke ordening beperkt tot zaken van nationaal belang. Daarbij vervangt deze structuurvisie de eerdere Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie ligt het accent op zaken van nationaal belang, zoals landelijke hoofdwegen. De met dit inpassingsplan mogelijk gemaakte wegverbeteringen vallen daar niet onder.

Conclusie: Onderhavig inpassingsplan is niet in strijd met het nationaal beleid, er zijn geen belangen in het geding.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro heeft als doel het nationaal ruimtelijk beleid juridisch te borgen. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

De laagvliegroute voor jacht- en transportvliegtuigen ligt deels over het plangebied. Hiervoor is in het Barro is aangegeven dat bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan (lees provinciaal inpassingsplan) dat betrekking heeft op een laagvliegroute voor jacht- en transportvliegtuigen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken met een hoogte van meer dan 40 meter te meten vanaf het maaiveld mogelijk maken. Het Pip voorziet niet in bouwwerken van deze hoogte, waarmee het voldoet aan de regels in het Barro.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. Het Besluit ruimtelijke ordening is op 1 juli 2017 gewijzigd. Met de wijziging van het Bro is ook een nieuwe laddersystematiek geïntroduceerd, waarbij de ladder geen separate treden meer bevat. Voor een bestemming-/inpassingsplan houdt de ladder in dat indien het plan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dat de behoefte aan die ontwikkeling moet worden beschreven. Indien die nieuwe ontwikkeling is voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling indien een project ziet op de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of overige stedelijke voorzieningen. Bij de beoordeling of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt gekeken of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als een nieuw ruimtelijk besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was of volgens het voorheen geldende planologische regime kon worden gerealiseerd. Indien de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is moet worden beschreven in hoeverre de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en moet bij buitenstedelijke ontwikkelingen worden gemotiveerd waarom deze niet binnenstedelijk plaats kan vinden.

Dit afwegingskader is mogelijk relevant voor de te verplaatsen woningen (bij recht) en het mogelijk te verplaatsen bedrijf van Scheiding 11 naar de beoogde nieuwe locatie aan Scheiding 43 (via wijzigingsbevoegdheid). Voor de te verplaatsen woningen is in overleg met de bewoners een bouwmogelijkheid opgenomen op het achterliggende/naastgelegen perceel. Per saldo blijft het ruimtebeslag van de te verplaatsen woningen nagenoeg gelijk. Het gaat hier in totaal om vijf te verplaatsen woningen. Om deze reden is er geen sprake van een nieuwe stedelijk ontwikkeling. Voor het mogelijk te verplaatsen bedrijf geldt dat de bestaande bedrijfsbebouwing en het voorliggend opslagterrein worden geamoveerd. Op de beoogde nieuwe locatie is reeds bebouwing aanwezig, dat met de bedrijfsverplaatsing zal worden uitgebreid tot de oppervlakte van de huidige bebouwing dat aanwezig is aan Scheiding 11, inclusief het opslagterrein aan de voorzijde. Per saldo blijft het ruimtebeslag van het bedrijf nagenoeg gelijk. Om deze reden is hier geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een toevoeging van een paardenbak is ook op grond van het huidige planologisch regime toegestaan en wordt niet als stedelijke ontwikkeling gezien. De verplaatsing van de woningen en de mogelijke verplaatsing van het bedrijf voldoen daarmee aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.3 Provinciaal beleid

Het beleid inzake de ruimtelijke inrichting van Fryslân is in grote lijnen neergelegd in het "Streekplan Fryslân 2007 om de kwaliteit fan de romte" (vastgesteld 13 december 2006). Op 25 juni 2014 hebben Provinciale Staten de Verordening Romte Fryslân/werkwijze RO 2014 vastgesteld. In de Verordening Romte Fryslân zijn de voorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit beschreven waaraan een inpassingsplan moet voldoen.

Structuurvisie 'Grutsk op 'e Romte' (2014)

Provinciale Staten hebben in 2014 de structuurvisie 'Grutsk op 'e Romte' vastgesteld. In deze thematische structuurvisie zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren van provinciaal belang in samenhang geanalyseerd en gewaardeerd. Het doel hiervan is behoud en verdere ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit door middel van informeren, inspireren en adviseren. Op deze wijze verwacht provincie Fryslân de doorwerking van provinciale belangen in ruimtelijke plannen van gemeenten, rijk en provincie te borgen.

Behalve een inventarisatie van de kwaliteiten, is Grutsk op 'e Romte vooral bedoeld om een ontwikkelingsrichting aan te geven voor de toekomst. Hiervoor zijn adviezen opgenomen.

In de Structuurvisie zijn voor het deelgebied Noardlike Fryske Wâlden (Noordelijke Friese Wouden) kenmerkende elementen en structuren onderscheiden, die van provinciaal belang zijn:

- kleinschaligheid van het gebied met hoge dichtheid aan opstreckende percelen (richting aan het landschap gevend), grensbeplanting van houtwallen en elzensingels ('in' de slootrand) en een dicht netwerk van kleinschalige infrastructuur (zandpaden en sloten), veenontginningsdorpen met verspreide bebouwing of dun bebouwde linten met een grillig verloop. In en nabij de dorpskernen dichter bebouwde linten en buurten;
- de overgang (contrast) van dichte, gerichte verkavelingsstructuren van elzensingels en houtwallen op de zandgronden naar het open veenweidegebied en het kleigebied;
- de samenhang van historische wegen met bebouwingslinten en rijke schakeringen aan wegbeplanting in verschillende vormen: singels, bomen, hagen. Op een aantal locaties de bossen behorend bij landgoederen in samenhang met het landschap;
- een aantal plekken waarbij kleinschalige ontginningen nog herkenbaar gekoppeld zijn aan eenvoudige woningbouwvormen;
- de herkenbaarheid en beleefbaarheid van het natuurlijke reliëf in de vorm van dekzandruggen, de vele pingoruïnes, vuursteenvindplaatsen en kleine stuifduinen in restanten van voormalige heidevelden;
- de karakteristieke langgerekte verkaveling- en bebouwingsstructuren van de hoogveenontginningsgebieden met bijbehorend watererfgoed (vaarten, wijken, bruggen);
- karakteristieke blokvormige structuren en verkavelingen met verspreide bebouwing in de heideontginningsgebieden.

Om de effecten op landschap en cultuurhistorie die kunnen ontstaan bij de aanpassingen aan de weg, kunnen de volgende mitigerende maatregelen genomen worden:

- beperk aantasting van de samenhang met de omgeving van historisch waardevolle elementen door de weg op voldoende afstand aan te leggen;
- beperk kruisingen met landschappelijke elementen (opgaande beplantingen, watergangen) tot delen waar sprake is van ruimtebeslag door de weg;
- realiseer nieuwe, zoveel mogelijk aaneengesloten, opgaande beplantingen langs de N358 en aansluiting op de structuur van het landschap;
- behoud en versterk – indien mogelijk – de zichtbaarheid van de historische grens van De Skieding inclusief grenspalen. Ontwerp heldere kruisingen in aansluitingen op de historische structuur van het landschap;
- compenseer te kappen opgaande beplanting (Boswet) en oppervlakte water, in de directe omgeving van de N358 en in aansluiting op de landschappelijke structuur.

Op dit moment is de Ontwerp Omgevingsvisie van de provincie Fryslân klaar. Ondanks dat deze visie nog niet definitief is worden de voorgenomen activiteiten ook getoetst aan de Ontwerp Omgevingsvisie. Via de principes borgt de provincie Fryslân dat de omgevingskwaliteiten van landschap en cultuurhistorie, zoals weergegeven in de provinciale nota Grutsk op 'e Romte, herkenbaar blijven en doorwerken en gebruikt worden in plannen en projecten. De provincie stimuleert gemeenten en andere partijen om deze kwaliteiten op een lager schaalniveau uit te werken en toe te passen. De visie die in 'Grutsk op 'e Romte' wordt gegeven sluit dus aan bij de nieuwe Omgevingsvisie.

Conclusie: Dit inpassingsplan is afgestemd op de structuurvisie Grutsk op 'e Romte en de Ontwerp Omgevingsvisie. Hiermee conformeert dit inpassingsplan zich aan het provinciaal beleid.

Verordening Ruimte Fryslân (2014)

In de Verordening Ruimte Fryslân (2014) zijn bepalingen opgenomen voor de omgang met kernkwaliteiten bij ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. In de begripsbepaling zijn kernkwaliteiten gedefinieerd als gebiedsoverschrijdende en per deelgebied onderscheiden landschappelijke en cultuurhistorische samenhangende structuren van provinciaal belang zoals die [...] zijn omschreven in de Structuurvisie.

De provinciale belangen en daarbij behorende doelstellingen zijn juridisch verankerd in de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening is een juridisch instrument, dat doorwerkt van de provincie naar gemeenten. De regels in de Omgevingsverordening moeten in gemeentelijke bestemmingsplannen worden overgenomen.

Conclusie: Dit inpassingsplan is afgestemd op de Provinciale verordening Ruimte. Hiermee conformeert dit plan zich aan het provinciaal beleid

Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan 2006 Fryslân

In 2006 is het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) vastgesteld, waarmee de ambities op verkeer- en vervoergebied in Fryslân tot 2020 zijn vastgelegd: een realistisch investeringsprogramma voor wegen en vaarwegen, met een solide toekomstvisie voor het openbaar vervoer en een krachtig maatregelenpakket voor het fietsverkeer. In 2010 is het PVVP geëvalueerd. Het beleid uit het PVVP 2006 staat nog steeds, maar is op punten herzien in 2011.



Figuur 2.1 Wegencategorisering Fryslân (PVVP Fryslân 2006, herzien 2011)

Het hoofddoel van het PVVP 2006 is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân:

- dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân;
- dat voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren;
- dat bijdraagt aan de versterking van de economie;
- dat veilig is;
- en dat de schade aan natuur, landschap en milieu weet te beperken.

Het waar mogelijk terugdringen van het aantal autokilometers en het bevorderen van het gebruik van alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer is hier een onderdeel van. De provincie wil daarom verbeteringen in de netwerkstructuur aanbrengen. Die zijn voor Noordoost Fryslân globaal in de volgende figuur weergegeven.

De N358 is in het in 2011 herziene PVVP gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (GOW, zie afbeelding). In het PVVP is de N358 tussen Augustinusga en de A7 aangemerkt als een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming.

Conclusie: Dit inpassingsplan is afgestemd op het PVVP van provincie Fryslân. Hiermee conformeert dit plan zich aan het provinciaal beleid.

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Groningen 2016-2020

De Omgevingsvisie en Omgevingsverordening zijn op 1 juni 2016 door Provinciale Staten van Groningen vastgesteld. In de visie is het beleid voor milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening, energie en economie beschreven. De provincie hecht veel waarde aan het bewaren van de karakteristieken van de provincie Groningen, zoals gevarieerde landschappen, stilte en duisternis. Naast bescherming van de kernkwaliteiten in delen van de provincie, wordt in andere gebieden veel ruimte geboden aan economische ontwikkeling. De provincie streeft naar zuinig ruimtegebruik, behoud van kwaliteit, het combineren en stapelen van functies en het tegengaan van verrommeling van het landschap.

De provinciale belangen en daarbij behorende doelstellingen zijn juridisch verankerd in de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening is een juridisch instrument, dat doorwerkt van de provincie naar gemeenten. De regels in de Omgevingsverordening moeten in gemeentelijke bestemmingsplannen worden overgenomen.

Het beleid voor landschap is behoud en versterking van het karakter, diversiteit en belevingswaarde van het landschap, door:

- behoud en versterking van de cultuurhistorische, natuurlijke, archeologische en aardkundige waarden van het landschap als onderdeel van de samenhangende landschapsstructuur;
- door ontwikkeling van de samenhangende landschapsstructuur en toevoegen van kwaliteit aan het landschap bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De Omgevingsvisie onderscheidt zeven deelgebieden met een eigen karakter en een eigen dynamiek. Het studiegebied valt in het deelgebied Zuidelijk Westerkwartier.

Vanwege het algemeen, maatschappelijk belang van de wegverlegging is in het inpassingsplan een regeling opgenomen voor de te verplaatsen woningen en de mogelijke verplaatsing van het bedrijf. Zoals in paragraaf 2.2 beschreven betreft dit geen nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Zuidelijk Westerkwartier

Het landschap van het Zuidelijk Westerkwartier is in de Omgevingsvisie als volgt omschreven. Het gebied kent een afwisseling van besloten parallelle zandruggen en open

veengebieden. Op de zandruggen liggen langgerekte wegdorpen met haaks daarop de houtsingels als kavelgrenzen.

In het Zuidelijk Westerkwartier dient in het bijzonder rekening te worden gehouden met:

- het contrast tussen de afwisselende reeksen van besloten zandruggen en open natte laagveengebieden;
- het coulissenkarakter van het houtsingellandschap;
- de verwevenheid van de wegdorpen met het houtsingellandschap;
- de kleinschaligheid van bebouwing;
- de borgen en kerken;
- de natte landschapselementen in de vorm van de pingoruïnes en petgaten;
- het lineaire karakter van de wegen en kanalen in de veenkoloniale zuidpunt;
- herkenbaar verkavelingspatroon van houtsingels en sloten.

Eén van de maatregelen om de negatieve effecten op landschap op de omgeving te verminderen staat in de Omgevingsvisie in de paragraaf Duisternis. Duisternis is een van de kernkarakteristieken van de provincie. De provincie wil maatregelen nemen om de lichthinder (en het energiegebruik) door openbare verlichting langs provinciale wegen te verminderen. Hierbij is het wel van belang om rekening te houden met de sociale en verkeersveiligheid. De provincie wil hierover afspraken maken met de gemeenten.

Het Zuidelijk Westerkwartier is echter niet aangewezen als aandachtsgebied voor stilte en duisternis, waar de provincie extra stimuleringsmaatregelen voor duisternis wil treffen. Dat neemt niet weg dat er bij de aanpassingen aan De Skieding aandacht moet zijn voor het aspect duisternis in relatie tot landschap, sociale veiligheid en verkeersveiligheid.

Conclusie: Dit inpassingsplan is afgestemd op de Omgevingsvisie van de provincie Groningen. De motivering om voor de te verplaatsen woning en het bedrijf een planologische regeling op te nemen in het inpassingsplan staat beschreven in hoofdstuk 3.

2.4 Lokaal beleid

Gemeente Achtkarspelen, Visie ruimtelijke kwaliteit buitengebied Achtkarspelen (2014)

De Visie ruimtelijke kwaliteit gaat in op de vraag hoe ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied kunnen plaatsvinden. De visie vormt een aanvulling op de Kadernota en het Bestemmingsplan Buitengebied (2014). De visie is gebaseerd op twee uitgangspunten:

- het behouden en versterken van de landschappelijke kenmerken binnen de gemeente en daarmee ook het versterken van de landschappelijke verschillen binnen de gemeente;
- het verenigen van nieuwe ontwikkelingen en bestaande kwaliteiten op een landschappelijk verantwoorde manier met als doel een meerwaarde te creëren voor de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit.

De visie beschrijft het huidige landschap in de gemeente en de kenmerken van de verschillende landschapstypen. Ten westen van De Skieding is het landschap van de Jonge heideontginningen relevant, dit landschapstype heeft een gevarieerde verkavelingsstructuur bestaande uit opstreckende en blokvormige verkaveling. Verder zijn elementen historische voetpaden en kanalen en vaarten onderscheiden.

In de uitwerking zijn richtlijnen voor perceelsranden (hout- en elzensingelbeplanting, sloten en dammen) en erven beschreven. Bij veranderingen aan erven in het jonge ontginningslandschap (opstreckend) is behoud en versterken van het besloten karakter door flankerende beplanting en toepassen van (elzen-) singelbeplanting op de erfgronden van belang.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Achtkarspelen, 2015

De vele ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, uitbreiding bedrijventerreinen, een toename van het autobezit en de mobiliteit, in de afgelopen jaren, vragen om een actuele gemeentelijke visie op het verkeer en vervoer. Het verkeers- en vervoersbeleid zoals dat de afgelopen jaren is gevoerd in de gemeente Achtkarspelen is opgenomen in verschillende notities, besluiten en plannen. De hierin aangegeven voornemens zijn nog steeds actueel en vormen een gezonde basis voor de komende jaren. Op een aantal punten verdient het beleid echter een actualisatie. Het nieuwe geactualiseerde beleid is samengevat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Achtkarspelen, vastgesteld in januari 2015.

De hoofddoelstelling van de gemeente Achtkarspelen wat betreft het verkeer- en vervoersbeleid is: “het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de gemeente Achtkarspelen, waarbij hinder in de vorm van geluids- en trillingsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit zoveel mogelijk wordt beperkt”.

De hoofddoelstelling is uitgesplitst naar een aantal subdoelstellingen en uitwerkingsrichtingen c.q. aandachtspunten:

- de verkeersveiligheid moet verder worden vergroot door een actieve houding ten aanzien van educatie, voorlichting en handhaving en de optimalisatie van de infrastructuur conform de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig (wegencategorisering) Concreet betekent dit de uitbreiding en optimalisatie van de 30 en 60 km/uur zones en het aandringen op verbetering van het hoofdwegennet (triuwe en lûke);
- de leefbaarheid in de kernen moet waar nodig worden verbeterd. Strategie hiervoor is het beperken van het aantal (doorgaande) verkeersbewegingen, het beperken van de snelheid waar nodig en een inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij de wensen van de primaire gebruikers;
- deze weg is dus nadrukkelijk niet alleen het terrein van de doorgaande stroom automobilisten maar ook van de mensen die op en langs de weg verblijven (Shared Space);
- de openbare ruimte wordt qua inrichting niet afgestemd op het weggedrag van een kleine groep “wegmisbruikers”. Voor deze groep wordt handhaving en gerichte vormen van educatie en voorlichting in regionaal verband als aangewezen middel beschouwd;
- ketenmobiliteit wordt gestimuleerd (fiets, openbaar vervoer, voetgangers, auto);
- zoveel mogelijk mensen kunnen beschikken over zoveel mogelijk vormen van vervoer (optimale mobiliteit en toegankelijkheid).

In het GVVP is de volgende categorisering van wegen opgenomen. De N358 is daarin aangewezen als gebiedsontsluitingsweg.

Gemeente Smallingerland, Hoofdlijnenakkoord

In het Hoofdlijnenakkoord bestuursperiode 2018-2022 haakt het college van Smallingerland aan bij het raadsprogramma uit 2018. De Integrale toekomstvisie van de raad uit 2012 is in dit programma het vertrekpunt omdat het geschetste toekomstbeeld nog steeds richtinggevend is voor de diverse beleidsterreinen.

Het college geeft aan dat verdere uitwerking op korte termijn gaat plaatsvinden in de Omgevingsvisie, die als gevolg van de komst van de Omgevingswet opgesteld zal worden. De voorbereidingen hiervoor zijn in volle gang. Voor het aspect Verkeer wordt daarbij gewerkt vanuit de gedachte dat verkeersveiligheid niet alleen de verantwoordelijkheid van de gemeente is maar ook van bewoners en weggebruikers. Onveilige punten in de verkeersstructuur moeten aangepakt.

De gemeente Smallerland werkt momenteel aan nieuw beleid, de omgevingsvisie. Hierin formuleert de gemeente het integraal beleid voor de fysieke leefomgeving. Specifiek op de reconstructie van de N358 is geen gemeentelijk beleid van toepassing.

Gemeente Westerkwartier

De recente gemeentelijke herindeling waaruit de gemeente Westerkwartier is ontstaan maakt een harmonisatie van het beleid van de 'oude' gemeenten noodzakelijk. Dit is momenteel aan de orde. Door de komst van de Omgevingswet koppelt Westerkwartier de beleidsharmonisatie aan de Omgevingsvisie. Hierin zal ook de voortzetting en aanscherping van het mobiliteitsbeleid vorm krijgen.

Over de aanpak van de N358 is al geruime tijd overleg met de aanliggende gemeenten, waaronder de gemeente Westerkwartier (voorheen Grootegast).

Het woonbeleid is verwoord in de Woonvisie Westerkwartier 2015-2020 dat gezamenlijk door de voormalige vier gemeenten, waaronder Grootegast, is opgesteld. Centraal in het woonbeleid staat de visie: ruimte om te wonen. Westerkwartier wil ruimte en mogelijkheden bieden om woonwensen waar te maken. De gemeenten willen ruimte geven aan bewoners om hierin zelf initiatief te nemen. In het bijzonder is in de visie aandacht voor het langer zelfstandig wonen. Dit vraagt om woningen die daarvoor geschikt zijn. In de bestaande woningvoorraad en bij nieuwbouw zal hierin geïnvesteerd moeten worden. Door een flexibele indeling van met name de begane grond zijn woningen geschikt te maken om ook met een zorgvraag langer thuis te kunnen blijven wonen.

De gemeente heeft een nieuwe woonvisie in voorbereiding. Deze wordt in het najaar van 2020 vastgesteld voor de periode tot 2025. Vanuit het thema 'veilig wonen en goede zorg dichtbij' wordt in de nieuwe woonvisie gesteld dat de inwoners van de gemeente oud willen worden in hun eigen dorp en het liefst in de eigen woning. De gemeente wil dit mogelijk maken waar dat kan. Belangrijk daarin is dat inwoners zelfredzaam zijn. Daarom wordt ingezet op het levensloopbestendig maken van de woningvoorraad, zodat mensen daadwerkelijk oud kunnen worden in hun eigen woning.

Naast de kwalitatieve aspecten is in de nieuwe woonvisie ook de kwantitatieve woningbehoefte in beeld gebracht. Aan deze woningbehoefte is de zogenaamde nieuwbouwruiimte voor het Westerkwartier gekoppeld.

De wens bestaat om voor de te verplaatsen woning aan de Scheiding 13 een familiewoning terug te bouwen. De ouders en volwassen kinderen met de kleinkinderen wonen onder één dak, in twee afzonderlijk woningen. De oudste generatie kan zo makkelijk bijspringen in de zorg en opvang van de kleinkinderen. De kinderen kunnen op hun beurt, mocht dat aan de orde komen, de oudste generatie ondersteunen. Het toevoegen van een extra woning past binnen het hiervoor genoemde beleidsvoornemen en past binnen de nieuwbouwruiimte van de gemeente. Geconcludeerd kan worden dat de toevoeging van de voorgestelde extra woning daarmee ook passend is binnen de woonvisie van de gemeente.

Conclusie: Het Provinciaal Inpassingsplan is afgestemd op het gemeentelijke beleid. Met dit plan wordt ingezet op het verenigen van nieuwe ontwikkelingen met het behoud en versterken van de landschappelijke kenmerken. Hiermee conformeert dit inpassingsplan zich aan de gemeentelijke standpunten.

3 Planbeschrijving

3.1 Aanleiding

De N358 is een belangrijke ontsluitingsweg in Noordoost Friesland, onder andere voor de kernen Kollum, Buitenpost en Surhuisterveen. De inrichting van de weg tussen de rijksweg A7 en Surhuisterveen is echter niet in overeenstemming met de functie van de weg, waardoor er zich verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen voordoen. De problematiek ten aanzien van de N358 tussen Surhuisterveen en de aansluiting op de A7 kent een aantal aspecten:

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

Huidige inrichting

De weg voldoet niet aan de Provinciale Richtlijn Wegontwerp (PRW) en het Handboek Wegontwerp (HWO, CROW). De weg is te smal, de markering is niet conform, bochten zijn te krap en de vele huis- en perceelaansluitingen voldoen niet aan het wensbeeld voor een gebiedsontsluitingsweg. Tevens maakt het landbouwverkeer gebruik van de hoofdrijbaan. Hierdoor ontstaan soms vertragingen omdat het inhalen van landbouwverkeer moeilijk en gevaarlijk is. Omdat uit tellingen blijkt dat het aandeel landbouwverkeer relatief laag is, worden hiervoor geen specifieke maatregelen getroffen.

De huidige intensiteit op de N358 De Skieding bedraagt circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal, met de verwachting dat deze zal toenemen.

Verkeersveiligheid

In verhouding met andere wegen in Fryslân hebben de afgelopen jaren relatief veel ongevallen op de N358 plaatsgevonden (tussen 2005 en 2012 zijn in totaal 60 ongevallen geregistreerd, waaronder 1 met dodelijke afloop). Duidelijke ongevallenconcentraties in de zin van 'black-spots' zijn echter niet aan te wijzen. Wel blijkt dat de volgende locaties een verhoogde ongevallenconcentratie kennen, met daarbij weergegeven de mogelijke oorzaken:

- kruispunt N358-Leidijk (onoverzichtelijk kruispunt als gevolg van de ligging in de bocht);
- bedrijven aan de N358 (afslaand verkeer);
- wegvak Topweer-Folgersterlaan (bochtig tracé en aantal zijwegen en perceelaansluitingen op korte afstand van elkaar).

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

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

Doorstroming

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

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

3.2 Tracé N358 De Skieding

Het plan bestaat uit een pakket aan basis- en extra maatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid en doorstroming op de N358. De basismaatregelen bestaan onder andere uit het opheffen van kruispunten en samenvoegen tot ovondes bij de Leidijk en de Drachtsterweg. Ook komen er twee vakken in de weg om veilig linksaf te slaan, bij de afslag naar de Parksterdwarsweg en de afslag naar het benzinestation. De bochtencombinatie ter hoogte van Surhuisterveen wordt verbeterd, enkele uitritten vervallen en voor- en achterpaden worden aangelegd. Daarnaast wordt de weg verbreed met betonstroken van gemiddeld 6,20 naar 6,80 meter. De weg krijgt stil asfalt en nieuwe belijning. De maximumsnelheid blijft 80 kilometer per uur.

Begin 2018 maakte de provincie Fryslân de keuze om extra maatregelen op De Skieding te nemen. Die maatregelen kwamen tot stand samen met de bewoners van de weg, waaronder de volgende:

- uitritten: meer dan de helft van de uitritten sluit straks niet meer direct aan op De Skieding;
- voorpaden: circa 5000 meter pad wordt aangelegd waardoor bewoners of landeigenaren straks bij hun woning of erf komen via een pad dat vóór of achter hun woning langs loopt;
- Wildveld: De Skieding, tussen de kruispunten Wildveld verhard en Wildveld onverhard, een stukje in westelijke (Friese) richting verschuift. Dat betekent dat hier een nieuw stukje Skieding wordt aangelegd. De bestaande Skieding verandert in een voorpad. Dit is een doodlopend pad, bedoeld voor de bewoners langs de weg en hun bezoekers;
- Heidelaan: De Skieding, tussen de Heidelaan en Topweer, verschuift een stukje in oostelijke (Groningse) richting. Daardoor is de bocht straks overzichtelijker en minder scherp;
- 4 kruispunten: vier kruispunten worden afgesloten of samengevoegd. Het gaat om kruispunt Poelbuurt, Heidelaan en het verharde en onverharde Wildveld. Daarvoor in de plaats komt één ovonde (een ovaalvormige rotonde). Dit voorstel werd gedaan door de bewoners;
- net ten zuiden van Surhuisterveen worden twee bochten in het kader van veiligheid met een flauwere boogstraal aangelegd en krijgt het bedrijventerrein Lauwerskwartier een tweede aansluiting op de N358 De Skieding;
- In totaal moeten vijf woningen wijken voor deze maatregelen, vier aan de Groningse zijde en één aan Friese de zijde van de N358.

De weg is op dit moment nog vrijwel in het geheel gelegen op het grondgebied van provincie Fryslân, maar zal na de voorgenomen opwaardering voor een deel op het grondgebied van de provincie Groningen komen te liggen. Het gaat hierbij om (delen van) enkele aan te leggen ovondes, een aantal voor- en achterpaden en een bochtverlegging ter hoogte van Surhuisterveen.

De provincie Fryslân stelt een PIP op voor de noodzakelijke basisaanpassingen en de genoemde adaptieve maatregelen aan dit deel van de N358. Daarnaast is door de provincie Fryslân besloten om een landschapsplan op te stellen en uit te voeren. Dit landschapsplan zal samen met provincie Groningen en de betrokken gemeenten worden opgesteld. Hiervoor wordt uitgegaan van onderstaand gekozen schetsontwerp voor N358, De Skieding.



Figuur 3.1 Gekozen schetsontwerp N358 (zie ook bijlage 1)

3.3 Te verplaatsen woningen en bedrijf

Voor het strekken van de bochtencombinatie en de aanleg van de ovondes bij de aansluitingen van Wildveld en Folgersterloane/Drachtsterweg is het nodig om in totaal zeven woningen en een bedrijf aan te kopen en te amoveren. Met de verplaatsing van de woningen en het bedrijf is een algemeen, maatschappelijk belang gediend, namelijk het realiseren van een verkeersveiliger situatie op dit deel van de Skieding. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat de inrichting van de weg niet in overeenstemming met de functie van de weg, waardoor er zich verkeersveiligheids- en doorstromingsproblemen voordoen. Met de maatregelen die staan beschreven in paragraaf 3.2 wordt op dit deel van de Skieding een zo verkeersveilig mogelijk situatie gecreëerd. Vanwege dit zwaarwegende maatschappelijk belang biedt het inpassingsplan de mogelijkheid om de woningen en het bedrijf die getroffen worden door de wegverlegging elders in het gebied terug te bouwen.

Het inpassingsplan maakt de sloop en herbouw van de bestaande woningen aan Scheiding 7, 8, 9 en 13 en de Drachtsterweg 98 mogelijk en creëert de mogelijkheid om de nieuwe woningen te ontsluiten via erfaansluitingen op de N358 De Skieding. Voor het te verplaatsen bedrijf aan Scheiding 11 is Scheiding 43 de beoogde nieuwe locatie.

Als gevolg van de reconstructie van de N358 zullen vijf woningen en één bedrijf worden verplaatst naar een nieuwe locatie in de directe omgeving. Het betreft de onderstaande locaties:

- Scheiding 7;
- Scheiding 8;
- Scheiding 9;
- Scheiding 13;
- Scheiding 43;
- Drachtsterweg 98.

Voor vier betrokkenen heeft de gemeente Westerkwartier (voormalig gemeente Grootegast) onderzocht wat de landschappelijke mogelijkheden zijn om op de te slopen woningen op de aangrenzende agrarische percelen te herbouwen. De gemeente heeft hiervoor ondersteuning gevraagd aan stichting Libau, voor advies ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en cultureel erfgoed aan de Groningse zijde van weg. Ook de provincie Groningen is betrokken geweest bij het tot stand komen van de plannen voor verplaatsing van de woningen.

De Scheiding 13 is in het vigerend bestemmingsplan aangewezen als karakteristiek. Door het Libau is daarom een afwegingsnotitie gemaakt om te beoordelen of de woning plaats kan maken voor de wijziging van de N358 (zie bijlage 2). Hierin is opgemerkt dat de woning geen uitzonderlijke hoge waarde heeft. De score van het gebouw is relatief laag als wordt gekeken naar de andere gebouwen op de lijst met karakteristieke objecten in het

buitengebied van de voormalige gemeente Grootegast. Daarnaast heeft de toekomstige wijziging van de provinciale weg ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid een groot maatschappelijk belang. De geringe karakteristieke waarde van de woning weegt voor Scheiding 13 niet op tegen het grotere maatschappelijke belang. Derhalve kan sloop van het karakteristieke object ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid van De Scheiding worden gerechtvaardigd.

Het nieuwe hoofdgebouw op Scheiding 13 betreft een zogeheten schuurwoning en zal uit twee woningen binnen één bouwvolume bestaan. Dit bouwvolume moet passen binnen de contouren zoals opgenomen in het *Ruimtelijke onderzoek verplaatsing woningen aan de Scheiding*. Naast het feit dat het bouwvolume ruimtelijk inpasbaar is op deze locatie is in paragraaf 2.4 gemotiveerd dat deze vorm van wonen past in het woonbeleid.

Voor Scheiding 8 (aan de Friese zijde) is een separate aanvulling op de landschappelijke inpassing gemaakt voor de verplaatsing van de woning achter op de huidige kavel. Beide plannen zijn als bijlage bij de regels van het inpassingsplan van de betreffende provincie gevoegd.

Belangrijke randvoorwaarde is dat het oppervlak van de woonbestemmingen netto niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Per woonbestemming zijn contouren opgenomen waarbinnen het maximaal bebouwd oppervlak kan worden gerealiseerd. Deze bebouwingscontour zorgt, met aanvullende randvoorwaarden voor de beplantingsstructuren, voor een goede landschappelijke inpassing van de toekomstige woonbebouwing.

Voor de landschappelijke inpassing en de inrichting van de percelen van de woningen is het van belang dat het *Ruimtelijke onderzoek verplaatsing woningen aan de Scheiding* wordt uitgevoerd. Dit plan is daarom als bijlage toegevoegd aan de planregels van dit inpassingsplan. Door de koppeling tussen het plan en de regels is geborgd dat de uitvoering conform de gemaakte plannen verloopt.

Voor wat betreft de architectonische uitstraling van de uiteindelijke woningen wordt verwezen naar de criteria voor het buitengebied uit de welstandsnota van de gemeente Westerkwartier (voorheen gemeente Grootegast). Voor Scheiding 8 geldt de welstandsnota Achtkarspelen (deelgebied Buitengebied).

Voor de aanleg van de weg is een deel van het voorterrein van het bedrijf op Scheiding 11 benodigd. Voor de bijbehorende woning aan de Poelbuurt 1a is verplaatsing niet noodzakelijk. Omdat alleen het bedrijf op deze locatie verdwijnt, zal de woning niet langer als bedrijfswoning kunnen worden aangemerkt, maar van een reguliere woonbestemming moeten worden voorzien.

Bedrijfsverplaatsing

Evenals de woningen, beschreven in de vorige paragraaf, is ook het voorterrein van het bedrijf aan de Scheiding 11 nodig voor het strekken van de bochtencombinatie in de Scheiding. In overleg met de ondernemer is voor het bedrijf een nieuwe locatie gevonden aan de Scheiding 43. Voor de bedrijfsverplaatsing van het bedrijf is de maatwerkmethode in gang gezet met betrokkenheid van het provinciaal bouwheerschap en ook de omwonenden van de nieuwe locatie zijn hierbij betrokken. Er zijn de nodige stappen gezet om gezamenlijk tot een goede invulling van het bedrijfsperceel te komen. Omdat het traject nog niet is afgerond is ervoor gekozen om het mogelijk toekomstige bedrijfsperceel aan de Scheiding 43 van een wijzigingsbevoegdheid te voorzien.

Voor de beoogde nieuwe locatie is samen met de ondernemer een inrichtingsplan gemaakt met als doel een verbetering te bereiken van de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijf ten opzichte van de huidige situatie. Hiervoor is het van belang dat verrommeling van het nieuwe perceel wordt voorkomen. Vanuit dit doel is een inrichtingsschets gemaakt gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- behoud van volume van het bedrijf en de bedrijfswoning. Voor hetzelfde aantal vierkante meters aan bedrijfs- en woonoppervlak moet ruimte zijn op de nieuwe locatie;
- de woning ligt buiten de geluidcontour van de N358. Dat betekent dat, vanaf de Scheiding gezien, het bedrijfsgebouw voor op de kavel staat en de woning erachter;
- de woning ligt buiten de milieucontouren van omliggende bedrijven;
- de te verkopen aanhangwagens worden in een showroom ondergebracht en voor de showroom is plaats voor één display voor het tonen van één aanhangwagen;
- de voorzijde van het perceel (gronden tussen de showroom en de weg) krijgen een representatieve, landelijke uitstraling, de stalling van aanhangwagens is hier niet toegestaan;
- per saldo gaat de ruimtelijke kwaliteit erop vooruit in vergelijking met de 'oude' bedrijfslocatie en het geheel dient van een hoogwaardig architectonisch kwaliteitsniveau te zijn;
- opslag en stalling op het bedrijfsterrein blijft tot een minimum beperkt;
- het perceel is landschappelijk ingepast.

De te verlaten bedrijfslocatie zal worden getransformeerd tot een woonlocatie waarbij de bestaande bedrijfswoning een reguliere woonbestemming krijgt. Het bouwheerschap van de provincie Groningen heeft de randvoorwaarden vanuit landschappelijk oogpunt ingebracht. Deze randvoorwaarden hebben, samen met de bovengenoemde uitgangspunten tot het inrichtingsplan geleid dat is opgenomen in het onderzoek voor de beoogde nieuwe bedrijfslocatie en het inrichtingsprincipe voor het huidige bedrijfsperceel. Deze documenten zijn als bijlagen aan de regels van het inpassingsplan van het Groningse deel toegevoegd. Deze bijlagen zijn gekoppeld aan de in het Inpassingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden voor de bedrijfsverplaatsing. De bijlagen vormen de voorwaarden voor het wijzigingsplan.

Ten behoeve van de bedrijfsverplaatsing is aanvullend ecologisch, archeologisch en bodemonderzoek gedaan. In hoofdstuk 4 zijn per onderzoek de conclusies weergegeven.

Conclusies

Voor alle achter de woningen aan de N358 De Skieding gelegen agrarische percelen geldt, dat er op een landschappelijk aanvaardbare wijze herbouw van te slopen woningen of bedrijfsverplaatsing kan plaatsvinden. Voor alle kavels is het in stand houden en versterken van de aanwezige beplantingsstructuur daarbij een randvoorwaarde zoals beschreven in *Ruimtelijke onderzoek verplaatsing woningen aan de Scheiding* en het *Onderzoek verplaatsing bedrijfslocatie en woonhuis Scheiding 11 Opende*. Hierdoor wordt het besloten kleinschalige karakter van het gebied versterkt en het decor gevormd voor de nieuwe woonpercelen op ruime kavels. Voor de percelen aan de oostzijde van de weg geldt daarbij dat de bestemmingsvlakken minimaal circa 50 meter gerekend uit het hart van de provinciale weg liggen en daarmee buiten de 48-53 dB geluidscontour vallen. Bij Scheiding 8 loopt de contour over het perceel maar de woning is ruim buiten de contour geprojecteerd.

De binnen het bestemmingsvlak aangeduide ruime bebouwingscontour zorgt voor een duurzame instandhouding van de beplantingsstructuren en een goede landschappelijk inpassing. Met inachtneming van het maximale bebouwingsoppervlak en de aangeduide mogelijke nokrichtingen en voorkanten, kan een woning met een beperkt aantal bijgebouwen binnen de bebouwingscontour worden teruggebouwd. Ten aanzien van het

ontwerp van de terug te bouwen woningen en bedrijf gelden de criteria voor het buitengebied uit de welstandsnota van de gemeente Westerkwartier (voorheen gemeente Grootegast). Voor de Scheiding 8 geldt de welstandsnota Achtkarspelen (deelgebied Buitengebied).

3.4 Ruimtelijke en landschappelijke inpassing

Ontstaansgeschiedenis

De Skieding ontleent zijn naam aan het feit dat hier van oudsher de grens tussen de provincies Groningen en Friesland lag en nog steeds ligt, ook nog zichtbaar in de grenspalen die nog aanwezig zijn langs de weg. Deze provinciegrens heeft zijn invloed gehad op de wordingsgeschiedenis en ontginning van het landschap. Dit is terug te zien in de begrenzingen van de verschillende landschapstypen. Ruimtelijk wordt dit zichtbaar door singelbeplantingen in verschillende patronen en richtingen langs de weg.

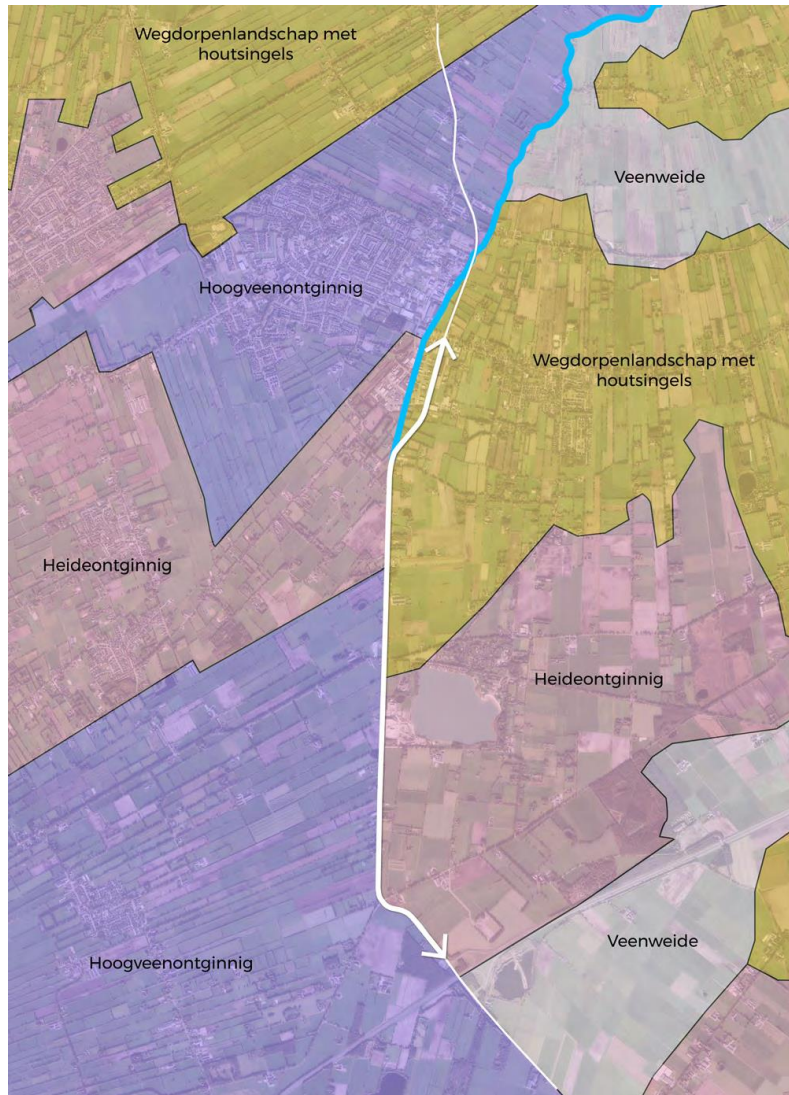
Het gebied ten westen van de weg behoort tot de Noardlike Fryske Wâlden en het gebied ten oosten tot het Zuidelijk Westerkwartier. Het plangebied ligt op de noordelijke uitloper van het Fries-Drents plateau, een keileem- en dekzandlandschap dat tijdens de ruim twintig ijsstijden in het Pleistoceen is gevormd. De basis voor de landschappelijke structuur is met name in de voorlaatste IJstijd het Saalien gelegd. Er is een landschap ontstaan dat bestaat uit zandplateau's en een aantal zuidwest-noordoost georiënteerde dekzandruggen en tussenliggende laagten. De Skieding tussen Surhuisterveen en de A7 loopt midden over een breed dekzandplateau dat ruim boven NAP uitkomt. De bodem bestaat hier uit een basis van keileem, waarop in de laatste ijsstijd dekzand is afgezet. Net ten zuiden van de A7 wordt het plateau begrensd door een laagte: het stroomgebied van de inmiddels gekanaliseerde beek het Oude Diepje. In het noorden gaat het plateau over in de laagte van het stroomgebied van de Lauwers. Op het dekzandplateau komt veel microreliëf voor. Daarbij zijn de zogenoemde pingo's, de latere pingoruïnes, het meest bijzonder en opvallend. Deze pingoruïnes zijn nu herkenbaar als kleine meertjes die willekeurig in het landschap liggen en leveren veel informatie over het toenmalige klimaat en de invloed van de mens op het landschap. Deze onzichtbare waarden dienen zo veel mogelijk in situ bewaard te blijven, waarbij de terreinen onbebouwd en toegankelijk voor onderzoek moeten blijven.

Landschappen en kenmerken

Het singellandschap van het Westerkwartier en de Friese Wouden bepaalt in sterke mate het beeld van De Skieding. Tussen de Groningse en de Friese kant zijn er verschillen: zowel in het patroon als de richtingen van de verkavelingsblokken en in de opbouw en het beheer van de beplantingen. Er bevinden zich in het gebied de volgende landschapstypen (zie volgende afbeelding):

- het wegdorpenlandschap bevindt zich aan de Groningse zijde. Dit landschap wordt gekarakteriseerd door bebouwing geconcentreerd langs de weg die op het hoogste punt over de langgerekte zandruggen loopt. Dwars daarop is een opstreckende verkaveling met houtsingels. Het landschap heeft een besloten karakter;
- aan de Friese zijde is het singellandschap van hoogveenontginningen zeer goed bewaard gebleven. Hier is het patroon van de systematisch ontginning van het hoogveen in de vorm van een stelsel van gegraven veenwijken en de karakteristieke strokenverkaveling met elzensingels nog grotendeels aanwezig. Het is daarom aangemerkt als Nationaal Landschap (Noordelijke Friese Wouden). In de structuurvisie Grutsk op 'e Romte worden voor dit gebied kenmerkende elementen en structuren onderscheiden die van provinciaal belang zijn;

- het landschap van heideontginningen heeft in tegenstelling tot de hoogveenontginningen en het wegdorpenlandschap een meer blokvormige structuur. Ook hier worden de erfscheidingen gevormd door houtsingels;
- de veenweide gebieden zijn waterrijke laagveengebieden in het stroomgebied van de beken. Ze worden gekenmerkt door een grote openheid met bijna geen beplanting en schaarse bebouwing. Dit landschap contrasteert met de beslotenheid van de vele elzensingels en kleine bosjes op het dekzandplateau.



Figuur 3.2 Landschapstypen

Inpassing van het tracé en de te verplaatsen woningen en bedrijf

De provincie Fryslân ziet het als een ontwerp-opgave om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te combineren met behoud en versterking van de aanwezige bijzondere landschappelijke kwaliteiten. De landschappelijke inpassing van het tracé N358 De Skieding is in de bijlagen bij de regels opgenomen. Bij de landschappelijke inpassing van het nieuwe wegprofiel is rekening gehouden met de structuurvisie Grutsk op 'e Romte, de visie ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Achtkarspelen, de Provinciale beleidslijn 'Fryske diken yn 't grien' en de provinciale richtlijn wegontwerp.

Het wijzigen van het profiel van de N358 De Skieding leidt tot veranderingen in het ruimtelijk beeld. Binnen het plangebied liggen parallel aan de weg meerdere beeldbepalende hout- en elzensingels die in het bestemmingsplannen een specifieke aanduiding hebben ter bescherming en instandhouding van de landschappelijke waarden. Het kappen van bomen is op bepaalde plekken onvermijdelijk door de aanleg van onder andere de ovondes met ontsluitingswegen en de voorpaden.

In het ontwerp van het tracé is zoveel mogelijk rekening gehouden met de beeldbepalende singels zodat de bestaande singels in stand gehouden kunnen worden. Daar waar dat niet mogelijk is, worden de singels zoveel mogelijk in dezelfde structuur herplant. De te kappen hout- en elzensingels worden gecompenseerd door het aanbrengen van nieuwe singels. De beeldbepalende singels parallel aan de weg die moeten wijken voor de aanpassingen van de weg en/of aanleg van voorpaden worden gecompenseerd en naar achteren parallel aan de weg verplaatst.

De effecten op landschap en cultuurhistorie hangen vooral samen met de effecten vanwege de aanleg in de directe omgeving van een nieuw tracé. Ter hoogte van de Parksterdwarweg doorsnijdt de weg een pingoruïne, de Jankedobbe. Uitgangspunt is om de kwaliteiten van dit element te behouden en te versterken. Daarnaast is het streven om dit element ook voor de weggebruiker beleefbaar en zichtbaar te maken als karakteristiek element van dit landschap.

Het verplaatsen van de woningen (aan zowel de Groningse als de Friese zijde), is van minimale invloed op de omgeving of op het ruimtelijk karakter van het omliggende gebied. Het gaat om verplaatsingen van de woningen op de eigen percelen. Dit zal een zeer beperkte invloed hebben op de openheid van het landschap in en om het plangebied waardoor waardevolle structuren en patronen niet worden aangetast. In paragraaf 3.3 is beschreven dat de inpassing van de percelen uiteraard wel met de nodige zorgvuldigheid zal gebeuren, conform het plan dat daarvoor is opgesteld.

Het bedrijf dat naar de beoogde locatie aan Scheiding 43 wordt verplaatst, dient landschappelijk te worden ingepast. Hiervoor is een ontwerp gemaakt dat als bijlagen bij de regels van het Groningse deel van het Inpassingsplan is gevoegd. Dit ontwerp gaat uit van het inplanten met houtsingels van de noord- en zuidzijde van het perceel om het zicht op de bedrijfslocatie en de stalling van de aanhangwagens aan de achterzijde zoveel mogelijk te ontnemen. Met deze landschappelijke inpassing blijven de zichtlijnen van in de omgeving aanwezige woningen zoveel mogelijk behouden. Het open agrarisch gebied tussen de Scheiding 41 en 43 wordt niet bebouwd, met uitzondering van de aanleg van een paardenbak. De paardenbak wordt ten noorden van de bedrijfslocatie aangelegd en krijgt eveneens een inpassing met houtsingels. De inrichting van het perceel is in paragraaf 3.3 beschreven. De huidige bedrijfslocatie zal verdwijnen omdat de gronden deels nodig zijn voor het strekken van de bocht in de Scheiding. Het overblijvende deel wordt betrokken bij de tuin van Poelbuurt 1a en wordt als zodanig afgewerkt en ingepast.

Voor het compenseren van de houtopstand dat verloren gaat is het landschapsplan opgesteld. Hierin is een aantal bomen dat moet wijken voor de wegaanpassingen in ruime mate gecompenseerd. Daar bovenop is aan particuliere eigenaren van percelen aan de weg aangeboden om bomensingels op hun terrein parallel aan de weg terug te planten. Dit is een extra inspanning bovenop de compensatie om groenelementen waar dat mogelijk is te versterken.

Verleggen fietspad tussen de Scheiding en de Zoom

Ter plaatse van het huidige fietspad tussen de Zoom en de Scheiding is de tweede ontsluiting van het bedrijventerrein Lauwerskwartier geprojecteerd. In samenspraak met de bewoner naast deze ontsluiting is gekomen tot een verplaatsing van het fietspad naar de noordkant van de woning. Door dit pad te combineren met een ontsluiting van de woning op de Zoom is voor het fietspad een goed en verkeersveilig alternatief gevonden. De woning ontsluit nu via de Zoom en is eveneens veiliger.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

Naast het feit dat de ontwikkelingen in het plangebied binnen het overheidsbeleid tot stand moeten komen, moet ook rekening gehouden worden met de aanwezige functies in en rond het gebied. Het uitgangspunt voor het inpassingsplan is dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden, die voortvloeien uit de omgevingsaspecten, beschreven.

4.1 Algemeen

Uit de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving vloeit een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke ordening voort. In dit hoofdstuk worden deze omgevingsaspecten en de betekenis voor dit inpassingsplan beschreven. Zo komen de milieuaspecten aan bod (geluid, luchtkwaliteit, bodem) en verder de aspecten water, ecologie, cultuurhistorie, archeologie en externe veiligheid.

Daarnaast dient vanuit de Structuurvisie en Verordening Romte Fryslân en Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Groningen 2016-2020 met een aantal zaken rekening te worden gehouden. Dit betreffen voornamelijk de aspecten landschap en cultuurhistorie. Deze aspecten zijn eerder in hoofdstuk 2 en 3 verwoord.

4.2 Milieueffectrapportage

Er is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de N358 om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de herinrichting van de weg. Voor de verlegging van de N358 is géén sprake van een formele m.e.r.-(beoordelings)plicht, maar gezien de reacties uit de omgeving en het belang dat gehecht wordt aan het doorlopen van een zorgvuldig proces is besloten om vrijwillig een m.e.r.-procedure te doorlopen. Het MER diende niet de besluitvorming voor dit provinciaal inpassingsplan, wel diende het de besluitvorming over een zogeheten voorkeursvariant. Ten behoeve van dit provinciaal inpassingsplan wordt geen Milieueffectrapport (MER) opgesteld.

4.3 Bodem

Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van het Wbb is voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit ten minste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De wet gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

Voor zowel het tracé van de N358 als de te verplaatsen woningen is bodemonderzoek uitgevoerd (zie de bijlagen 3, 4 en 5). Onderstaand de conclusies.

Tracé

In het studiegebied bevinden zich geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden. Ook zijn er geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Ter plaatse van de huidige weg De Skieding zijn in het verleden geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Van de bermen van enkele zijwegen en enkele percelen waar het nieuwe tracé zal worden aangelegd zijn in het verleden wel onderzoeken uitgevoerd. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat bodem ter plaatse van het nieuwe tracé maximaal licht verontreinigd is.

In de bermen van De Skieding aan de zuidzijde van de weg zijn matig verhoogde gehalten aan PAK aangetoond. In de bodem op het industrieterrein aan de Kommiezenbos te Surhuisterveen zijn plaatselijk matig tot sterk verhoogde concentraties aan koper in het grondwater aangetoond.

De bodem van enkele aangrenzende percelen (De Skieding 24 en Scheiding 27, 35, 43 en 49) is in het verleden onderzocht. Daaruit blijkt dat in de bodem maximaal lichte verontreinigingen in de grond en het grondwater zijn aangetoond. Bij de Scheiding 43 staat een voormalig benzine-service-station geregistreerd. Ten zuiden van het onderzoekstracé staat een stortplaats van industrieel- en bedrijfsafval op land geregistreerd.

Er zijn ook enkele huidige potentiële bronnen van bodemverontreiniging aanwezig, namelijk: een aanhangwagenbedrijf op Scheiding 11, een benzine-service-station op de Scheiding 59, een transformatorhuis op Scheiding 13 en op de adressen Scheiding 11 en Drachtsterweg 98 zijn asbestdaken (zonder dakgoten) waargenomen. Op enkele plaatsen op of langs het onderzoekstracé zijn sloten mogelijk gedempt met bodemvreemd materiaal.

Op basis van de bodemkwaliteitskaart van de provincie Fryslân en provincie Groningen blijkt dat de ontgravings- en toepassingsklasse van de boven- en ondergrond ter plaatse van de onderzoekslocatie 'Achtergrondwaarde' is. De wegbermen (max. 10 meter vanaf de weg) van gemeentelijk en provinciale wegen hebben naar verwachting bodemkwaliteitsklasse 'Industrie'. Binnen het onderzoekstracé zijn dammen, puinhoudende wegen en enkele erven van woningen waar de boven- en /of ondergrond puinhoudend is of kan zijn en op basis daarvan als asbestverdacht gekenmerkt worden.

Uit het historisch vooronderzoek blijkt dat op basis van de bodemkwaliteitskaarten onverdachte locaties ter plaatse van het onderzoekstracé bodemkwaliteitsklasse 'Achtergrondwaarde' hebben. De grond van de wegbermen van gemeentelijke en provinciale wegen zijn heterogeen verontreinigd. Op basis van de beschikbare bodeminformatie en de terreininspectie is op het onderzoekstracé bepaald welke bodembedreigende activiteiten aanwezig zijn en wat de bodemkwaliteit is op basis van reeds uitgevoerde onderzoeken. Deze gegevens bepalen op welke delen van het onderzoekstracé vervolgonderzoek noodzakelijk is.

Conclusie

Op basis van het vooronderzoek wordt geadviseerd de verdachte delen van het onderzoekstracé te onderzoeken alvorens grondroerende werkzaamheden uit te voeren.

Woningen

Ter plaatse van de vier locaties van de te verplaatsen woningen aan de Scheiding en de locatie aan de Drachtsterweg zijn in de boven- en ondergrond geen verhoogde gehalten aangetoond, met uitzondering van het perceel nabij Scheiding 7. In de ondergrond van dit perceel licht verhoogde gehalten aan zware metalen aangetoond. De licht verhoogde concentraties aan zware metalen en naftaleen in het grondwater zijn vermoedelijk van nature aanwezig. Er zijn geen aanwijzingen dat deze licht verhoogde concentraties een antropogene oorzaak hebben. De uitgifte met de bestemming wonen op de vijf percelen is vanuit milieuhygiënisch oogpunt mogelijk en vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Als de bodemkwaliteit zoals vastgesteld in het uitgevoerde bodemonderzoek overeenkomt of beter is dan de bodemkwaliteit zoals vastgelegd in de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart (Bbk), dan vormt de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart het erkende bewijsmiddel voor hergebruik van grond. Hergebruik van grond is binnen de grenzen van het gebied mogelijk (zolang de interventiewaarde niet wordt overschreden). Voor de ondergrond van deellocatie 7 is een partijkeuring voor eventueel hergebruik nodig.

Scheiding 43

Ten behoeve van de beoogde bedrijfsverplaatsing is in juli 2020 aanvullend bodemonderzoek op het perceel Scheiding 43 gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen terreinoverdracht en bestemmingswijziging. De weilandpercelen zijn niet verontreinigd. De bodem van het woonerf is licht verontreinigd. Vervolgonderzoek wordt niet aanbevolen. Wel is aanbevolen ter plaatse van de dam nader onderzoek te doen als deze wordt ontgraven of anderszins aangepast.

Conclusie

De gemeten gehalten/concentraties vormen milieuhygiënisch geen belemmering voor de geplande ontwikkeling in het plangebied. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor dit inpassingsplan.

4.4 Archeologie

Zowel het tracé als de locaties van de te verplaatsen woningen zijn archeologisch onderzocht. Onderstaand zijn de conclusies samengevat. In de bijlagen 6, 7, 8 en 9 zijn de onderzoeksrapporten te vinden. Het bevoegd gezag, de drie gemeenten waarin de onderzoeksgebieden vallen, heeft ingestemd met de rapportages.

Het plangebied is gelegen in een keileemgebied, op een noordelijke uitloper van het Fries-Drents-Gronings keileemplateau. Het keileemgebied kent reliëfverschillen waar hogere delen in het landschap bestaan uit dekzand- en keileemruggen, doorsneden door beken met beekdalbodem. Op sommige plaatsen komen dekzandvlakten of veenvlakten voor. Aan het einde van het Saalien (150.000) werd Noord Nederland bedekt door landijs en werd het keileemplateau gevormd. Tijdens het Weichselien bereikte het landijs Nederland niet. Wel heersten er periglaciaire omstandigheden. De wind had vrij spel op het landschap en er werd dekzand afgezet (Formatie van Bostel). In deze periode ontstonden ook pingo's. Dit zijn herkenbaar als meertjes/laagtes in het huidige landschap. Ze ontstonden omdat kwelwater bevroor en ijslenzen in de bodem vormden. Deze groeiende lenzen drukten de bovengrond weg. Tijdens het Holoceen verbeterde het klimaat en smolten deze lenzen. De pingoruïnes bleven in het landschap achter als kleine meertjes (dobben) met ringwallen. De ringwallen vormde vanwege hun relatief hoge ligging in het landschap aantrekkelijke locaties voor menselijke bewoning en/of gebruik. Door de stijgende grondwaterspiegel kon zich veen ontwikkelen. In eerste instantie ontwikkelde dit veen zich in de laagten zoals de pingoruïnes en dalen. Uiteindelijk bedekte het veen het gehele pleistocene zandlandschap. Dit veen werd vanaf de middeleeuwen ontgonnen. Geomorfologisch kenmerkt het gebied zich door een vlakte met grondmorene welvingen. In deze grondmorene vlakte zijn her en der vlakke dekzandruggen aanwezig. De Scheiding (N358) is op een dergelijke dekzandrug gesitueerd. Daarnaast kenmerkt het landschap zich door een groot aantal pingoruïnes of dobbes.

De bewoningsgeschiedenis kan globaal in twee grote fase worden onderscheiden, ieder met een kenmerkend landschap. Resten van de vroegste bewoning (Laat-Paleolithicum-Mesolithicum, circa 30.000 – 4.900 v.Chr.) bevinden zich in de top van het pleistocene landschap. In deze periode leefden kleine groepen mensen die binnen een groot territorium op verschillende locaties en in verschillende delen van het jaar kleine kampementen

opsloegen. Van hieruit werd jacht bedreven en verzamelde men plantaardige voedselbronnen. Dergelijke kamp-plekken liggen gewoonlijk op betrekkelijk kleine afstanden van water (bijvoorbeeld in de vorm van beken en pingo-meertjes). Het materiële residu van deze bewoningsplekken bestaat uit grondsporen (bijvoorbeeld haardkuilen, hut/tentkommen, afvalkuilen) en een spreiding van bewerkt of verbrand vuursteen, natuursteen, botmateriaal, houtskool en afhankelijk van de conserveringscondities vondsten van organisch materiaal (leer, hout). Het gebied was in deze periode zeer dun bevolkt. Voorkeurslocaties voor het opslaan van tijdelijke kampementen waren de relatief hogere en drogere delen van het landschap.

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

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

Met betrekking tot het archeologisch beleid geldt aan de westzijde (in de provincie Fryslân) de Friese Archeologische monumentenkaart Extra (FAMKE). De gemeenten aan de Friese kant hebben geen eigen archeologisch beleidskaart. Aan de oostzijde van het plangebied is het beleid ten aanzien van de archeologische waarden vastgelegd in een archeologische beleidskaart voor de Groningse gemeenten in het Westerkwartier. In de FAMKE wordt onderscheid gemaakt tussen twee perioden (Steentijd en Middeleeuwen). De Groningse beleidskaart maakt geen onderscheid naar perioden.

Tracé

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat er binnen het plangebied plaatselijk een zeer hoge archeologische verwachting geldt voor bekende vuursteenvindplaatsen en dobbe/pingoruïnes. Tot aan de veenvorming vanaf het einde van het Mesolithicum was het gebied geschikt voor bewoning. Na de veenvorming trokken mensen naar de hoger gelegen delen in het landschap. Voornamelijk ter hoogte van de pingoruïnes en dobben worden archeologische resten verwacht, daarnaast ter hoogte van vermoede of bekende vuursteenvindplaatsen.

De ondergrond in het plangebied bestaat uit een vlakte met grondmorene welvingen waar plaatselijk vlakke dekzandruggen aanwezig zijn. In het grootste gedeelte van het plangebied hebben zich veldpodzolen ontwikkeld. Plaatselijk zijn er kamppodzolen te verwachten. Plaatselijk valt hierboven een pakket veen te verwachten, dat vermoedelijk in meer of mindere mate verstoord is geraakt ten tijde van de ontginningen.

Uit het veldonderzoek is gebleken dat de oorspronkelijke bodemopbouw binnen het plangebied voor het grootste gedeelte niet meer intact is. De bovenste gemiddeld 35 cm van het plangebied bestaat uit verwerkt zand (bouwvoor). Hieronder is op de meeste plaatsen een verstoord pakket aangetroffen met resten van de oorspronkelijk bodemopbouw erin verwerkt. De bodemopbouw is in zes boringen deels intact: hier is onder de bouwvoor op een diepte van gemiddeld 50 cm -mv dekzand met een B-horizont aangetroffen. In één boring is de bodemopbouw intact: hier is onder de bouwvoor op een diepte van 25 cm -mv dekzand met een restant van de E-horizont aangetroffen, met daaronder opeenvolgend de B-, BC- en C-horizont. Bij deze boringen met een (grotendeels)

intacte bodemopbouw onder de bouwvoor zijn vervolgens karterende boringen uitgevoerd met als doel een eventuele archeologische vindplaats op te sporen. In deze aanvullende karterende boringen bleek in vrijwel alle gevallen de bodemopbouw niet intact en was er geen sprake van de aanwezigheid van bodemhorizonten in de top van het dekzand. Daar waar de bodemopbouw is verstoord, is het oorspronkelijke, (pre)historische loopoppervlak niet langer aanwezig. Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen in de uitgevoerde boringen tijdens het onderzoek.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt voor het onderzochte deel van het plangebied geen vervolgonderzoek aanbevolen. De voorgenomen bodemingrepen kunnen zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd.

Tijdens het veldbezoek ontbrak voor een aantal percelen een betredingstoestemming. Hier konden geen boringen worden geplaatst. Voor aanvang van de werkzaamheden aan de weg zal dit alsnog moeten gebeuren in de vorm van verkennend booronderzoek. Aanvullend onderzoek zal uitwijzen of bovengenoemde conclusies ook voor de nog niet onderzochte percelen kunnen gelden.

Woningen

Er is een archeologisch karterend booronderzoek uitgevoerd naar een drietal percelen langs de N358 in de gemeenten Achtkarspelen en Westerkwartier. De aanleiding voor dit onderzoek zijn de resultaten van het verkennende booronderzoek dat in een eerdere fase is uitgevoerd. Uit een eerder uitgevoerd bureauonderzoek was gebleken dat in het plangebied met name archeologische waarden uit het Laat-Paleolithicum en het Mesolithicum konden worden verwacht. Vanwege de mogelijk verstoring, deels ten gevolge van de ontginning van het gebied, geldt een lage archeologische verwachting. Niettemin wijzen diverse losse vondsten en archeologische vindplaatsen uit de omgeving van het plangebied dat archeologische resten uit deze periode wel aanwezig kunnen zijn, met name op de iets hoger gelegen delen van het dekzandlandschap.

Uit het verkennend booronderzoek bleek dat ter plaatse van een aantal woninglocaties een (redelijk) intacte podzolbodem aanwezig was. Het betrof Scheiding 8, Scheiding 13 en Drachtsterweg 98 (respectievelijk deellocaties 2, 4 en 5). Ter plaatse van de overige percelen was de bodem dusdanig verstoord door de veenontginning of ander landgebruik dat de oorspronkelijke podzolbodems met het mogelijk in-situ archeologisch niveau niet meer intact zijn. Ter plaatse van deze locaties was geen verder vervolgonderzoek noodzakelijk.

Omdat ter plaatse van deellocatie 2, 4 en 5 mogelijk nog wel een archeologisch vondstniveau aanwezig kon zijn, is vervolgonderzoek verricht in de vorm van een karterend booronderzoek. Het karterend booronderzoek heeft aangetoond dat ter plaatse van deellocaties 2 en 4 slechts zeer plaatselijk nog een redelijk intact podzolprofiel voorkomt. De boringen tonen voornamelijk A/C-profielen aan of een bouwvoor die direct op een BC horizont rust. Het potentiële niveau waarin in-situ archeologische resten aanwezig kunnen zijn, is hier niet langer aanwezig. In boringen met een intacte bodem zijn eveneens geen archeologische indicatoren aangetoond.

Ter plaatse van deellocatie 5 is wel een zone met intacte podzolbodems in het dekzand ingekaderd. Hier kunnen in potentie archeologische waarden intact aanwezig zijn. In de megaboringen zijn echter geen vuurstenen artefacten of andere archeologische indicatoren aangetroffen. Het aangetroffen terpaardewerk (1 scherfje) is waarschijnlijk afkomstig uit van elders aangevoerde grond.

Voor een tweetal ontsluitingssituaties, ter plaatse van Scheiding 12 en 30, die samenhangen met de wijzigingen aan de N358 is aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 9) door middel van boringen. Het booronderzoek heeft aangetoond dat

de aanwezige dekzandbodems deels zijn afgetopt en relatief diep zijn verstoord. Slechts zeer incidenteel komen nog semi-intacte bodems voor. Hier zijn echter geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Scheiding 43

Op de beoogde locatie van het te verplaatsen bedrijf is in juli 2020 aanvullend booronderzoek uitgevoerd. Uit dit veldonderzoek is gebleken dat er weliswaar sprake is van een dekzandpakket waar in het verleden bodemvorming (podzolbodems) heeft plaatsgevonden, maar de aanwezige dekzandbodems zijn deels afgetopt en relatief diep verstoord. Slechts zeer incidenteel komen nog semi-intacte bodems voor. Omdat de kans op het aantreffen van archeologische resten hier zeer gering is, is vervolgonderzoek niet nodig.

Conclusie

Op basis van de resultaten van het karterend booronderzoek wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen voor de onderzochte delen van het tracé. Op enkele percelen konden geen boringen worden gezet. Dit dient alsnog te gebeuren voorafgaand aan de werkzaamheden. Voor deze percelen is de dubbelbestemming Waarde – Archeologie op de verbeelding opgenomen.

De bodem ter plekke van deellocaties 2 en 4 (woonpercelen) is in grote mate verstoord. Vanwege het ontbreken van duidelijke aanwijzingen voor een vuursteenvindplaats ter hoogte van deellocatie 5 (woonperceel) en de intensiteit waarmee het perceel inmiddels onderzocht is, wordt hier eveneens geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren en alle locaties vrij te geven voor de geplande woningbouw.

Ook op grond van het aanvullend onderzoek voor de locatie Scheiding 43 en twee locaties van nieuwe ontsluitingen wordt vervolgonderzoek niet nodig geacht.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden toch onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de minister verplicht (vondstmelding via de bevoegde overheid).

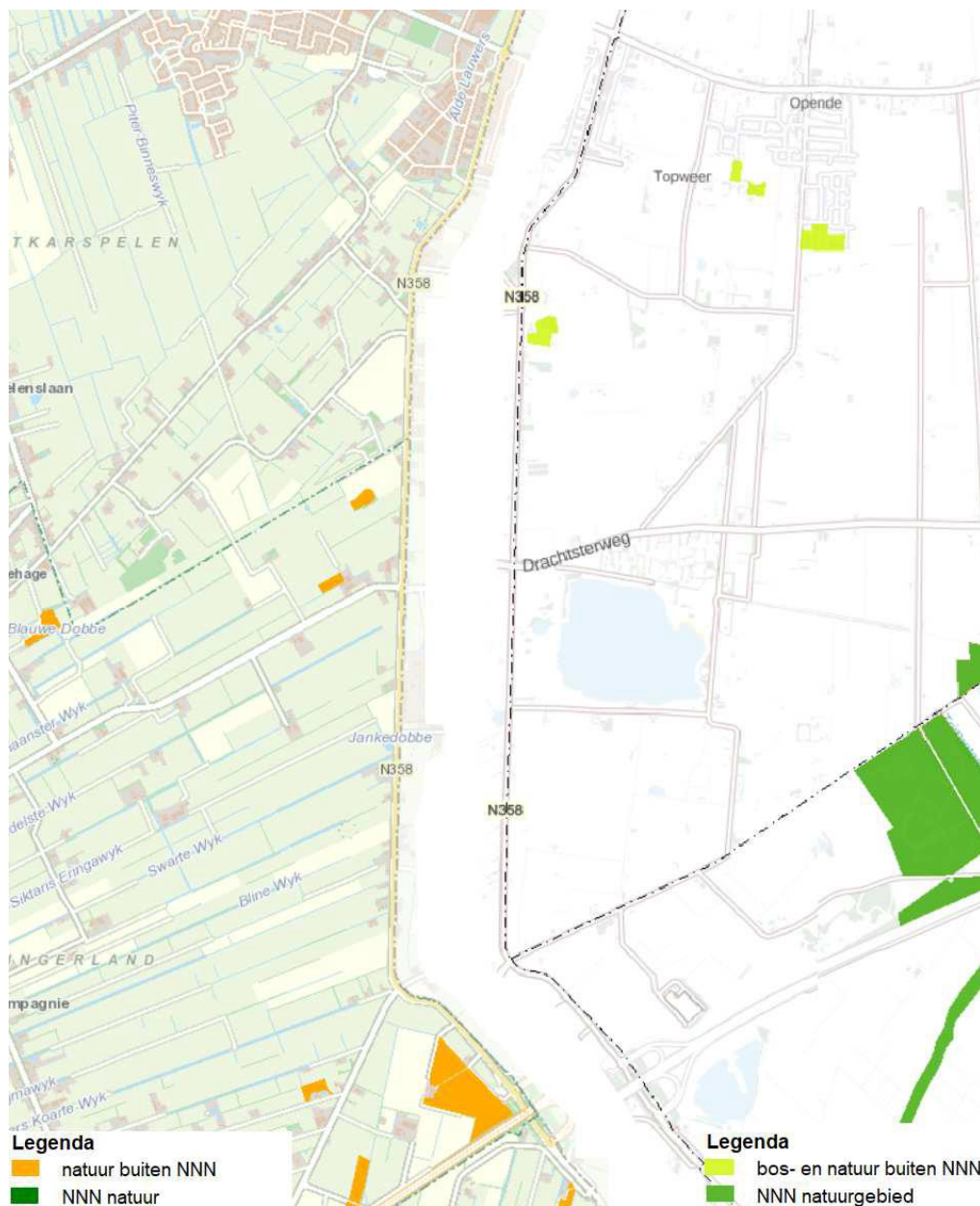
4.5 Natuur

Vanwege de beoogde veranderingen is ecologisch onderzoek uitgevoerd naar zowel de wijzigingen in het tracé van de N358, als ook naar de beoogde locaties voor de uitplaatsing van de woningen. Dit onderzoek is in bijlage 10 toegevoegd. In juli 2018 heeft overdag een verkennend veldbezoek plaatsgevonden aan tracé N358 De Skieding. Het onderzoek heeft zich met name gericht op het voorkomen of mogelijk voorkomen van beschermde plant- en diersoorten binnen of in de directe omgeving van het tracé. Aanvullend op het verkennend onderzoek heeft een eerste deel van het vleermuisonderzoek in het najaar van 2018 plaatsgevonden. De rapportage hiervan is als bijlage 11 en 12 bijgevoegd.

Sinds 1 januari 2017 is in de Wet natuurbescherming de bescherming van dier- en plantensoorten en van habitattypen in Nederland geregeld. Hierbij moet een splitsing gemaakt worden tussen soortenbescherming (voormalig Flora- en faunawet) en gebiedsbescherming (voormalig Natuurbeschermingswet 1998). Sindsdien bepalen de provincies voor hun gebied wat wel en niet mag in de natuur. Hieronder valt de bescherming van natuurgebieden, bescherming van dier- en plantensoorten, schadebestrijding en behoud van houtopstanden. Zij zijn verantwoordelijk voor de vergunningen en ontheffingen. Daarnaast is het Natuurnetwerk Nederland relevant (NNN) en eventueel beschermde gebieden op provinciaal niveau (bijvoorbeeld ganzenfoerageergebieden). Uitgangspunt is dat er van ruimtelijke ingrepen geen nadelige invloeden mogen uitgaan op de aanwezige beschermde natuurwaarden.

4.5.1 Bescherming van gebieden

De planlocatie is niet gelegen in of direct aan de rand van een Natura 2000 gebied of aangewezen als (onderdeel van) Natuurnetwerk Nederland (NNN), weidevogelleefgebied of een natuurverbinding. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn de Wijnjeterper Schar en de Bakkeveense Duinen en deze liggen beide op een minimale afstand van circa 7,5 kilometer van het plantracé. Het moet inzichtelijk zijn dat voor deze Natura 2000-gebieden geen significant negatieve effecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen opwaardering van de N358 De Skieding.



Figuur 4.1 Ligging van het tracé t.o.v. NNN en andere natuurgebieden.

Aan de oostzijde van de N358 De Skieding liggen enkele NNN-gebieden (voorheen EHS) op circa 2 à 3 kilometer afstand (zie figuur 4.1). Op kortere afstand liggen enkele kleinere

gebieden die in het provinciaal ruimtelijk beleid van beide provincies zijn aangemerkt als 'Natuur buiten NNN'.

De werkzaamheden vinden niet plaats in terreinen die zijn aangewezen als (onderdeel van) NNN, een ecologische verbindingszone of weidevogelleefgebied. Een nadere of uitgebreide toetsing ten aanzien van de gebiedsbescherming in het kader van de Wet Natuurbescherming is dan ook niet aan de orde.

Stikstof

Voor de aanlegfase en de gebruiksfase van de weg en de te verplaatsen woningen en het bedrijf is de stikstofuitstoot doorerekend met het landelijk gebruikte rekenprogramma AERIUS. De resultaten van de berekening zijn als bijlage 13 en 14 toegevoegd. De conclusie luidt dat het plan uitvoerbaar is.

Tijdens de gebruiksfase blijft de stikstofdepositie beneden de geldende norm. Voor de aanlegfase is eveneens berekend dat de stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden minder is dan 0,00 mol/ha/jr. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat voorwaarden gesteld worden aan het in te zetten materieel. Berekend is hoeveel en welk materieel ingezet kan worden om onder de norm te blijven.

De provincie gaat dit borgen door bij de aanbesteding eisen te stellen aan het in te zetten materieel waarmee de norm niet wordt overschreden. De conclusie luidt dat met deze inzet de wegaanpassing uitvoerbaar is. De te verplaatsen woningen en het bedrijf zullen een eigen vergunningtraject doorlopen.

4.5.2 Soortbescherming

Met betrekking tot de aanwezige flora zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen binnen het tracé tussen Surhuisterveen en de A7 en zijn aan de hand van huidige verspreidingsgegevens ook niet te verwachten. Gezien de aanwezige terreintypen binnen het plangebied, is een nader onderzoek naar beschermde plantensoorten of een ontheffingsaanvraag in het kader van de Wet Natuurbescherming niet aan de orde.

Vogels

Op en aan het plangebied zijn enkele algemeen voorkomende broedvogels aangetroffen dan wel te verwachten. Voor alle beschermde inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Wet Natuurbescherming een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. In de praktijk betekent dit dat storende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen¹ uitgevoerd mogen worden. Handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels (categorie 1 t/m 4) verstoren zijn eveneens niet toegestaan. Nestlocaties van boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, oehoe, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespandief en zwarte wouw worden gezien als een jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats. Voor de verstoring van deze verblijfplaatsen en belangrijk leef- of foerageergebied is ook buiten het broedseizoen een ontheffing noodzakelijk. In de te kappen bomen en op betrokken erven binnen het plangebied zijn geen (sporen van) jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen aangetroffen. In de te kappen bomen zijn geen (mogelijke) nestlocaties van jaarrond beschermde vogelsoorten aangetroffen. Nesten van koloniebroeders zoals roek of blauwe reiger zijn eveneens niet vastgesteld in de te verwijderen bomen langs de Skieding en omgeving. Aan de hand van het nader onderzoek zijn op betreffende erven geen nestlocaties van huismussen of gierzwaluwen aangetroffen. Tevens zijn in schuren of andere opstallen van

¹ In het kader van de Wet Natuurbescherming wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval verstoord wordt, ongeacht de datum. Doorgaans gaat het hierbij om de periode van 15 maart t/m 15 juli.

deze erven geen sporen (braakballen of krijtsporen) aangetroffen die wijzen op de aanwezigheid van (nestlocaties van) soorten als kerkuil of steenuil. In een windsingel ten noordoosten van de nieuwe locatie van het te verplaatsen bedrijf, aan de Scheiding 43, is een buizerdnest aangetroffen. De windsingel blijft echter gehandhaafd en maakt geen deel uit van het plangebied. Het nest ligt buiten de verstoringafstand van 75 meter van de nestlocatie van de buizerd. Vanwege het grote territorium van de buizerd is er naar verwachting geen sprake van verstoring van de functionele leefomgeving van de buizerd. Een nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag met betrekking tot het voorkomen van jaarrond beschermde vogelsoorten is niet noodzakelijk.

Vleermuizen

Met betrekking tot vleermuizen is het totale projecttracé onderzocht op het belang hiervan als vliegroute of foerageergebied. De tellingen van de veldbezoeken zijn in bijlage 12 opgenomen. Met uitzondering van de graslandpercelen aan het einde van de Topweer en ter hoogte het Wildveld, zijn er geen belangwekkende vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen langs de N358 vastgesteld. Een groot deel van de Skieding wordt in de huidige situatie niet verlicht door straatverlichting en de aanwezige bomenrijen vormen geen aanééngesloten rij (tussen Surhuisterveen en de A7), maar bevatten verschillende (ruime) onderbrekingen waarbij op kruisingen wel sprake is van straatverlichting. Met de opwaardering van de N358 zal over een deel van de weg een aantal bomen worden terug geplant in de nieuwe (tussen)bermen en zullen de ovondes worden voorzien van straatverlichting, dit in het kader van de verkeerveiligheid. Bij het verwijderen van de singels en bomenrijen en het verlichten van de ovondes zullen geen vliegroutes of belangrijk foerageergebied van vleermuizen verdwijnen. Gezien de huidige, onverlichte situatie van de N358 is het aan te raden om rekening te houden met de aanwezigheid van vleermuizen. Na kaalkap, ook na het eventueel aanbrengen van jonge beplanting, zal de nieuwe straatverlichting verder uitstralen naar de omgeving dan wanneer oude(re) bomen met een dichte boomkroon aanwezig zijn.

Ten behoeve van de sloop van betreffende woningen en de kap van de zomereik aan de Topweer, dient een ontheffing te worden aangevraagd voor het verwijderen van de aangetroffen zomer- en paarverblijfplaatsen. Om te voorkomen dat negatieve effecten optreden op de aanwezigheid van beschikbare verblijfplaatsen van genoemde soorten dienen vooraf mitigerende maatregelen te worden genomen. In het onderzoek in de bijlage is een nadere beschrijving van de werkwijze opgenomen.

Overige (grondgebonden) zoogdieren

Op de projectlocatie zijn naast het voorkomen van vleermuizen de zwaar beschermde (grondgebonden) zoogdieren waterspitsmuis en steenmarter te verwachten langs het projecttracé. Voor otter, boommarter en das is het betreffende projecttracé reeds een grote versturende factor welke kan leiden tot verkeerslachtoffers. Er wordt dan ook niet verwacht dat het projecttracé onderdeel uitmaakt van een essentieel leefgebied van genoemde soorten. Gezien de uitbreiding in de laatste decennia van soorten als otter, boommarter en das, is het wellicht wel verstandig om rekening te houden met deze soorten bij de opwaardering van de N358 door bijvoorbeeld het aanbrengen van faunapassages.

Met betrekking tot steenmarter is het echter mogelijk dat woningen, boerderijen en schuren een nestlocatie vormen voor genoemde soort. Op de onderzochte erven zijn echter geen (recente) sporen aangetroffen die wijzen op de aanwezigheid van verblijfplaatsen in de te slopen bebouwing. Verblijfplaatsen van steenmarter zijn dan ook niet aanwezig in de te slopen bebouwing en is een ontheffingsaanvraag voor het verwijderen van verblijfplaatsen dan ook niet noodzakelijk. Echter is het mogelijk dat bij verwaarlozing van erven, na uitkopen en/of tijdens het verdere planproces, zich alsnog steenmarter vestigt. Het is dan

ook aan te bevelen om gedurende het planproces de eventuele vestiging van steenmarter in onderhavige bebouwing te blijven volgen.

Het voorkomen van de zwaar beschermde waterspitsmuis aan de oevers van de Janke Dobbe kan aan de hand van het uitgevoerde muizenonderzoek worden uitgesloten (bijlage 12). Met het opschuiven van de (oost)oever van de Janke Dobbe parallel aan het wegtracé, wordt het leefgebied van waterspitsmuis niet verstoord of verkleind. Een ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming ten behoeve van het voorkomen van waterspitsmuis is dan ook niet noodzakelijk.

Verder worden hoofdzakelijk algemeen voorkomende beschermde soorten verwacht. Voor deze laatste groep geldt een vrijstelling met betrekking tot een ruimtelijke ingreep of bestendig beheer. Aan de hand van de (huidige) literatuurgegevens en habitatvoorkeuren, kan het voorkomen van andere beschermde (grondgebonden) zoogdiersoorten dan de hierboven genoemde soorten, binnen de projectlocatie worden uitgesloten.

Amfibieën

Met betrekking tot de opwaardering van de N358 kunnen een aantal algemeen voorkomende amfibieën worden verwacht. Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij een ruimtelijke ingreep of bestendig beheer. Wel is te allen tijde de zorgplicht zoals bedoeld in Wet Natuurbescherming van toepassing.

Verder is aan de hand van recente verspreidingsgegevens bekend dat de zwaar beschermde soort poelkikker voorkomt in de omgeving van het projectgebied. Met het nader onderzoek naar deze soort is geconstateerd dat de Janke Dobbe in beperkte mate het leefgebied vormt voor poelkikker. De aanwezige poelkikker bevinden zich voornamelijk aan de westelijke helft van de Janke Dobbe. Functioneel leefgebied of voortplantingshabitat is niet vastgesteld aan de oostoever. Met het opschuiven van de oeverzone aan de oostzijde van de Janke Dobbe en de daar aanwezige watervoerende sloot, wordt er dan ook geen leefgebied van poelkikker vernietigd of aangetast en is het niet aannemelijk dat exemplaren worden gedood of verstoord.

Indien met de uitvoering wordt rekening gehouden met de voortplantingsperiode van poelkikker, is een ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming ten aanzien van poelkikker niet noodzakelijk.

Andere strikt beschermde amfibieën worden op basis van de gebiedskenmerken en de huidige verspreidingsgegevens niet verwacht aan of rond de Skieding. Een nader onderzoek of ontheffingsaanvraag ten aanzien van andere amfibiesoorten is niet noodzakelijk.

Overige beschermde soorten

Andere beschermde soorten dan hierboven genoemd worden op basis van de aanwezige terreintypen en de huidige verspreidingsgegevens niet verwacht binnen de projectlocatie. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag in verband met het voorkomen van andere beschermde soorten is dan ook niet noodzakelijk. Echter kunnen veranderingen in de situatie binnen het plangebied of in de planvorming altijd leiden tot andere inzichten en daarmee tot wijziging van deze conclusies. Mogelijk kunnen gedurende het planproces of de werkzaamheden zich nieuwe soorten gaan vestigen. Bij constatering van een beschermde soort tijdens de voorgenomen activiteiten blijft het alsnog noodzaak om maatregelen te nemen of ontheffing aan te vragen voor deze soort(en).

4.5.3 Houtopstand

Met de herstructurering zal een groot aantal bomen langs de N358 verdwijnen. De houtopstanden liggen buiten de bebouwde kom (boswet) en vallen hiermee onder het beschermingsregime van de Wet Natuurbescherming. Voor het verwijderen van bomen en bosdelen langs De Skieding dient een kapmelding te worden gedaan bij het bevoegd gezag (de provincies Fryslân en Groningen). Gezien het groot aantal te verwijderen bomen, is de herplantplicht van toepassing en dient met het bevoegd gezag te worden bepaald op welke wijze deze moet worden ingevuld. Aan deze verplichting wordt voldaan door het uitvoeren van het landschapsplan (bijlage bij de regels). Hierin is uitgegaan van de herplantplicht.

Conclusie

De beoogde werkzaamheden veroorzaken geen conflict met de ecologische wet- en regelgeving ten aanzien van de gebiedsbescherming. De beoogde werkzaamheden veroorzaken tevens geen conflict met de soortenbescherming binnen de Wet Natuurbescherming op voorwaarde dat broedende vogels en hun nesten niet worden verstoord en rekening gehouden wordt met gestelde adviezen zoals opgenomen in de uitgevoerde natuurtoets.

4.6 Water

In het kader van dit inpassingsplan zijn de voorgenomen ingrepen getoetst aan het beleid van de belanghebbende partijen in het waterbeheer, zoals Wetterskip Fryslân en waterschap Noorderzijlvest en gemeenten Achtkarspelen, Smallingerland en Westerkwartier. Wetterskip Fryslân en waterschap Noorderzijlvest werken met de Digitale Watertoets. Het proces van de watertoets omvat het informeren, afstemmen en adviseren om te komen tot een inhoudelijke beoordeling van de waterhuishoudkundige gevolgen van de voorkeursvariant en de verplaatsing van de woningen en bedrijfsterrein. Tijdens dit proces worden de relevante waterhuishoudkundige aspecten in beeld gebracht en worden de voorkeursvariant en de nieuwe woonlocaties aan het relevante waterbeleid getoetst. Hieruit volgen uitgangspunten, randvoorwaarden en eisen, waarmee bij de nadere uitwerking van het voorkeurs tracé en realisatie van de nieuwe woonlocaties rekening dient te worden gehouden.

De waterparagraaf is afgestemd met Wetterskip Fryslân en waterschap Noorderzijlvest zodat de inrichting en benodigde ruimte juridisch is verankerd in het PIP en wordt voorkomen dat door de ruimtelijke ingreep negatieve effecten op de waterhuishouding ontstaan. Zie bijlage 15 voor de verantwoording van de watercompensatie.

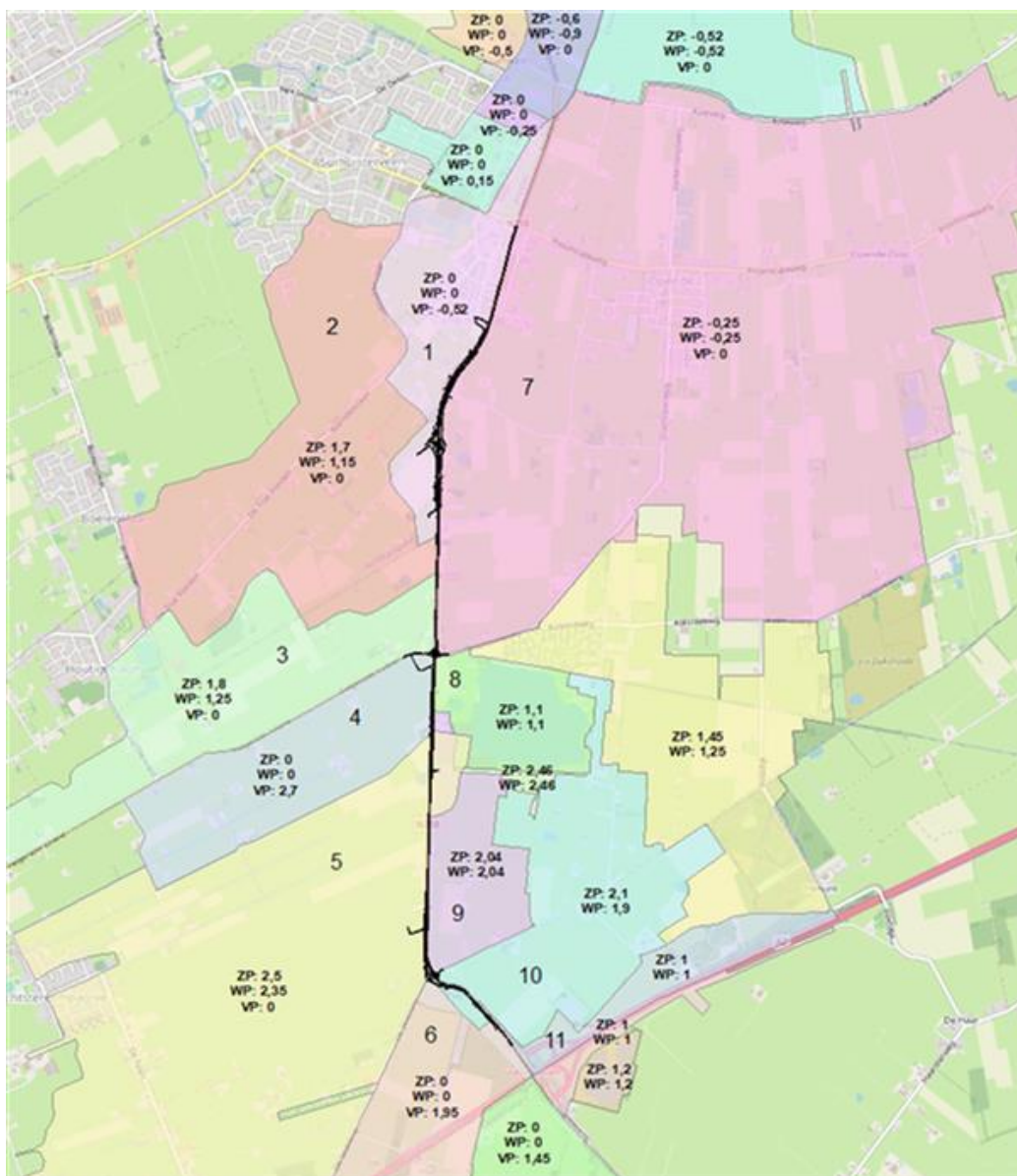
Tracé

Het plangebied bevindt zich in de beheersgebieden van de waterschappen Wetterskip Fryslân en Noorderzijlvest. De beheersgebieden zijn onderverdeeld in afwateringsgebieden en peilvakken met streefpeilen. In het plangebied bevinden zich een elftal peilgebieden, zie ook figuur 4.2.

In het plangebied dat binnen het beheersgebied van Wetterskip Fryslân valt, bevinden zich 7 peilgebieden (peilgebied 1 t/m 7), waarvan drie peilgebieden een vast peil hebben, variërend van -0,52 m NAP en 1,95 m NAP. De overige vier peilgebieden hebben een zomerstreefpeil dat ligt tussen -0,25 m NAP en 2,5 m NAP en een winterstreefpeil dat ligt tussen -0,25 en 2,35 m NAP. In het noordelijke deel van het plangebied bevindt zich een hoofdwatergang.

In het plangebied dat binnen het beheersgebied valt van Noorderzijlvest bevinden zich vier peilgebieden (peilgebied 8 t/m 11). Deze hebben een zomer- en winterstreefpeil dat ligt tussen 1,1 en 2,04 m NAP. Peilgebied 1 en 7 behorend bij het beheersysteem van Wetterskip Fryslân stromen af in Noordoostelijke richting, peilgebied 2 t/m 5 in westelijke

richting. Peilgebied 8 tot en met 11 stromen af in oostelijke richting. Over het gehele tracé bevindt zich parallel aan de weg schouwwater



Figuur 4.2 Locatie onderzoeksgebied

Het gebied wordt overwegend gekenmerkt door het voorkomen van podzolgronden, bestaande uit lemig en zwak lemig fijn zand, en lemige zandgronden. Het lemige, fijne zand zorgt ervoor dat het grondwater niet gemakkelijk kan wegzijgen. De bodem wordt gekenmerkt door grondwatertrap V en VI. Dit houdt in dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) voorkomt vanaf 40 cm beneden maaiveld (V) en tussen de 40 – 60 cm beneden maaiveld (VI). De gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) komt bij beide grondwatertrappen voor vanaf 120 beneden maaiveld. Rondom Surhuisterveen bevindt zich een infiltratiegebied. Dit geeft mogelijkheden voor de infiltratie van afstromend hemelwater vanaf de weg.

De hydrologische situatie van het plangebied zal naar verwachting in geringe mate veranderen door de verbreding van het huidige wegprofiel, de implementatie van de ovondes en de parallelwegen. Daarnaast worden ook een aantal woningen verplaatst. Het verharde oppervlak dat door dit plan extra wordt aangelegd, heeft geen versnelde afvoer tot gevolg. Daarom hoeft er geen extra waterberging gerealiseerd te worden. Mocht er bij de verdere ontwikkeling van het plan De Skieding wel een wateropgave ontstaan, door eventuele versnelde afvoer door de aanleg van werken, dan gaat de voorkeur ernaar uit om de watercompensatie binnen het plangebied te vinden. Dit kan dan bijvoorbeeld door het verbreden van de watergangen. De vuistregel is dat 10% van het extra verharde oppervlak als extra waterberging moet worden gerealiseerd in de nieuwe situatie. De extra waterberging moet bij voorkeur komen in het peilgebied waar ook in dat peilgebied de extra verharding optreedt.

Waterschappen Wetterskip Fryslân en Noorderzijlvest zijn in het kader van de watertoets geïnformeerd middels de Digitale Watertoets op 27 maart 2019 en er heeft een aanvullend gesprek plaatsgevonden. De beide waterschappen stemmen in met voorliggend plan. Naar aanleiding van het vooroverleg heeft de provincie zich bereid verklaard de waterpartijen op de overblijvende stroken, die ontstaan na de aanpassingen aan de weg, van een flauwe, natuurvriendelijke oevers te voorzien.

Woningen en bedrijf

Door de herinrichting van de Skieding zal er een aantal huizen en één bedrijf in het plangebied verplaatst worden of worden verwijderd. Voor de te verplaatsen woningen neemt de omvang van het bebouwd oppervlak niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Er worden erftoegangswegen en nieuwe ontsluitingen gerealiseerd. De waterberging die gerealiseerd dient te worden op de nieuwe locatie, kan worden gerealiseerd door het graven van nieuwe watergangen. Het regenwater kan daarnaast afstromen richting de berm en de naastgelegen landbouwgrond.

Naar aanleiding van de bedrijfsverplaatsing heeft het Waterschap aanvullend laten weten in te stemmen met hetzelfde advies om watergangen te graven of te verbreden voor de opvang van het regenwater.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan.

4.7 Milieuzonering

Bij het bepalen van een geschikte afstand tussen milieugevoelige functies en milieubelastende functies is het belangrijk om het plangebied en de directe omgeving goed te kwalificeren. De basis van milieuzonering zijn de richtafstanden die zijn gegeven in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Uit deze publicatie van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (2009) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd, zowel voor bedrijven als maatschappelijke instellingen als scholen en sportvoorzieningen. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken.

Bedrijven in het plangebied en de directe omgeving kunnen (milieu)hinder vanwege geur, stof, geluid of gevaar veroorzaken. Vooral voor zogenoemde milieugevoelige ontwikkelingen zoals het bouwen van woningen kunnen bedrijven een belemmering zijn. Omgekeerd kunnen milieugevoelige ontwikkelingen ook een belemmering zijn voor bedrijven in de directe omgeving.

Rondom het tracé zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig, behalve het tankstation van Fieten Olie met LPG installatie langs de N358. Voor deze inrichting geldt een milieucategorie 3.1 met als grootste afstand 50 meter. Ter plaatse van de functieaanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg' en de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen toegestaan. Hiervoor geldt een veiligheidszone van 25 meter. Voor het bedrijventerrein Lauwerskwartier zijn de aangewezen gronden bestemd voor het uitoefenen van bedrijven uit de milieucategorieën 1, 2, 3 en 4.1 (met een grootste afstand van 200 meter). De richtlijnen voor het bedrijventerrein en het tankstation zijn niet van invloed op (her)ontwikkelingsmogelijkheden van de woningen.

De vigerende bestemmingsplannen bieden voldoende ruimte voor de bouw van nieuwe woningen (als gevolg van uitplaatsing). De inpassing daarvan houdt voldoende rekening met de geldende afstanden naar bestaande bedrijvigheid. Voor bestaande agrarische bedrijven geldt over het algemeen de categorie 3.2 met een grootste afstand voor geur van 100 meter. Alle te verplaatsen woningen bevinden zich buiten deze 100 meter contour waardoor geen sprake is van hinder van geluid, geur, gevaar en stof. Tegelijkertijd is de bestaande bedrijvigheid op grond van de melding of vergunning acceptabel in relatie tot omliggende (woon)bebouwing.

Op de beoogde locatie van het te verplaatsen bedrijf naar Scheiding 43 is het ontwerp zodanig vormgegeven dat de woning buiten de milieuzones van het naastgelegen veehandelsbedrijf en agrarisch bedrijf (kippenstal) valt. Zie het Onderzoek verplaatsing bedrijfslocatie en woonhuis Scheiding 11 Opende in bijlage 4 en 5 bij de regels van het Pip, deel Groningen.

4.8 Verkeer

De verkeerstoename op de N358 zoals gemodelleerd voor varianten 0+ en 0++ uit het MER zal voor het gekozen schetsontwerp enigszins lager uitvallen. De varianten 0+ en 0++ gaan namelijk uit van geen erfaansluitingen en geen landbouwverkeer op de hoofdrijbaan N358. In het gekozen schetsontwerp zitten wel erfaansluitingen en landbouwverkeer op de hoofdrijbaan N358. Het aantal erfaansluitingen zal ongeveer met de helft afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

De gemiddelde verkeerstoename op de N358 is circa 15% ten opzichte van de autonome situatie in 2030, zo blijkt uit het opgestelde MER (Arcadis, 2016). Oorzaken van deze intensiteitsgroei zijn onder andere het opwaarderen van de N358, het verwijderen van de erfaansluitingen en het weren van landbouwverkeer in varianten 0+ en 0++.

De verkeerstoename van het gekozen schetsontwerp zal ergens tussen 0% en 15% liggen, 10% wordt aangehouden als worst-case-scenario.

In het gekozen schetsontwerp is een tweede ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Lauwerskwartier opgenomen. Deze nieuwe weg ontsluit het bedrijventerrein aan de zuidzijde en sluit aan op de nieuwe ovonde Wildveld. De ontsluitingsweg van het bedrijventerrein aan de noordzijde blijft gehandhaafd. Aangenomen wordt dat de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg slechts gebruikt wordt door verkeer van het Lauwerskwartier naar het zuiden richting de A7. Het onderzoek naar het verkeer van en naar het Lauwerskwartier is opgenomen in bijlage 16.

Het gekozen schetsontwerp is voorzien van een aantal parallelwegen/voorpaden (deze zijn niet in de varianten van het verkeersmodel in het MER meegenomen). Een deel van de woningen en landbouwpercelen wordt ontsloten via deze parallelwegen. Een aantal zijwegen die in de huidige situatie aansluiten op de hoofdrijbaan wordt in het schetsontwerp

ontsloten op de parallelwegen. Het overige deel van de woningen en landbouwpercelen wordt nog wel ontsloten op de hoofdrijbaan N358.

Conclusie

Voor wat betreft het aspect verkeer is het plan uitvoerbaar.

4.9 Geluid

In opdracht van de Provincie Fryslân is nagegaan welk effect de aanpassing van de N358 De Skieding heeft op de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van deze weg waar de weg fysiek gewijzigd wordt (zie bijlage 17). Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de wijzigingen aan deze weg niet leiden tot een reconstructie-effect in de zin van de Wgh. Dit vanwege het feit dat in het actieplan van de provincie Fryslân is opgenomen dat de N358 op dit traject voorzien zal worden van het stillere wegdektype SMA-NL8 G+. Het stille asfalt maakt hiermee deel uit van het project. Voor de wijziging aan een weg is getoetst of de geluidbelasting in de nieuwe situatie met 1,5 dB of meer toeneemt, en dat is bij dit project niet het geval. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor de woningen die verplaatst worden bedraagt de geluidsbelasting tussen de 48 en de 54 dB. Ter plaatse van de woning Drachtsterweg 98 wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Voor de woningen Scheiding 7, 8, 9, 13 wordt niet voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB, de maximale ontheffingswaarde voor vervangende nieuwbouw van 58 dB wordt niet overschreden. Voor deze woningen wordt daarom op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder een hogere waarde besluit genomen. De procedure loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure. Naar aanleiding van de zienswijzen is het geluidonderzoek voor het perceel Scheiding 13 aangevuld voor de tweede woning. De tweede woning staat verder achter op het perceel, achter de eerste woning. Daardoor straalt het geluid van de N358 alleen op de zijgevels. Hier wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Een aanvulling op het hogere waarde besluit is daarom niet nodig.

Conclusie

Voor wat betreft het aspect geluid is het plan uitvoerbaar.

4.10 Luchtkwaliteit

Het voorgenumen plan kan de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied beïnvloeden door wijzigingen in het wegverkeer. In dit onderzoek (bijlage 18) zijn de effecten van het plan op de luchtkwaliteit onderzocht. Hiervoor zijn de concentraties stikstofdioxide en fijnstof ten gevolge van het wegverkeer inzichtelijk gemaakt. De concentraties van deze luchtverontreinigende stoffen zijn daarbij getoetst aan de milieukwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn voor de voorgenumen plansituatie de concentratieverschillen bepaald ten opzichte van de referentiesituatie.

In het onderzoek zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het jaar van vaststelling van de inpassingsplannen en tien jaar na vaststelling van de plannen. Het verwachte jaar van vaststelling van de plannen is 2019. De beschouwde zichtjaren betreffen hiermee de jaren 2019 en 2029. Het onderzoeksgebied bestaat uit een gebied van 250 meter rondom het traject van de N358 tussen Surhuisterveen en de A7 waar de concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn onderzocht.

De grootste concentratietoename in de plansituatie ontstaan ter hoogte van de kruising van de N358 met de Leidijk/ De Skieding. Daarnaast zijn er toenames ter hoogte van de kruising van de N358 met de Drachtsterweg/ Folgerster Loane, ter hoogte van de kruising van de N358 met Wildveld en daar ten noorden van. Echter op deze locaties zijn er in de

plansituatie ook afnames in de concentraties van luchtverontreinigende stoffen te verwachten. De concentratieverschillen op deze locaties zijn voornamelijk het gevolg van de verschuivingen van de wegassen door de aanpassing van de kruisingen met ovondes en de ligging van het traject van de N358.

Uit de resultaten van het onderzoek komt naar voren dat met de voorgestelde plansituatie aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Er zijn geen overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Er zijn hiermee binnen het onderzoeksgebied geen locaties waar mensen bloot worden gesteld aan concentraties boven de grenswaarden. De wijzigingen in de concentraties van luchtverontreinigende stoffen worden voornamelijk veroorzaakt door de verschuivingen van de weg van de N358 in de plansituatie.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan.

4.11 Trillingen

De opwaardering van de N358 heeft invloed op de trillingen. De weg wordt voorzien van een nieuwe verharding, wegen komen op andere afstanden van de panden te liggen en het verkeer wordt deels gesplitst (deel hoofdweg, deel parallelweg), waardoor intensiteiten veranderen. Daarnaast worden enkele woningen verplaatst, waardoor op geen enkele locatie de nieuwe hoofdweg dichterbij komt te liggen ten opzichte van de huidige situatie. Toename van de trillingshinder door de hoofdweg levert dan ook geen problemen op. Wel komt de parallelweg op meerdere locaties dichterbij woningen.

Ten aanzien van de woningen langs het tracé is trillingsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 19). Van de 31 adressen in het plangebied is er in 26 woningen geen trillingshinder te verwachten. Vier woningen hebben waarschijnlijk trillingshinder. Scheiding 13 in Opende heeft op basis van dit verkennende onderzoek een zeer waarschijnlijke kans op trillingshinder. De tabel met adressen waar trillingshinder kan zijn, is onderstaand weergegeven. Voor deze adressen kan niet op voorhand worden gesteld dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en acceptabel woon- een leefklimaat met betrekking tot het aspect trillingen.

Tabel 4.1 Tabel met woningen met waarschijnlijke trillingshinder

Adres	Plaats	Trillingshinder	Overschrijding
Scheiding 8	Surhuisterveen	Waarschijnlijk	A2
Scheiding 13	Opende	Zeer waarschijnlijk	A1
Scheiding 12	Surhuisterveen	Waarschijnlijk	A2
Wildveld 7	Surhuisterveen	Waarschijnlijk	A2
Folgerster Loane 94	Drachtstercompagnie	Waarschijnlijk	A2

De woning aan Scheiding 8 in Surhuisterveen en Scheiding 13 in Opende gaan mogelijk verplaatst worden. Indien de verplaatsing doorgaat, dan komen deze woningen buiten de 30 meter contour te liggen. Dan verandert de conclusie voor Scheiding 8 van waarschijnlijke hinder naar geen trillingshinder en van Scheiding 13 van zeer waarschijnlijke naar geen trillingshinder.

Voor drie van de vijf adressen waar op basis van dit onderzoek waarschijnlijk sprake is van trillingshinder is nader onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 20). Aan de hand van een tweetal representatieve woningen is het trillingsniveau in de nieuwe situatie bepaald. Er is, zo blijkt

uit de meetresultaten, geen sprake van een trillingstoename. De trillingsniveaus op midden vloerveld op de hoogste verdieping komen in de buurt van de maximale streefwaarde van 0,4. Voorgaande betekent dat er, net als in de huidige situatie, voelbare trillingen kunnen zijn en matige hinder kan worden ervaren. Ondanks de matige hinder zijn er voor trillingshinder in de toekomstige situatie geen overschrijdingen van de streefwaarden.

4.12 Externe Veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (o.a. tankstation) en mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico (PR) mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen. Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ als grenswaarde.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) is verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen en transportroutes opgenomen. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Binnen het studiegebied bevinden zich enkele risicovolle en kwetsbare objecten. Hieronder is aangegeven welke objecten dit zijn:

- kwetsbare objecten:
 - Wilhelmina Rustoord (dagbesteding voor ouderen);
 - dagrecreatieve functies Strandheem en Topweer (kampeerterrein, horeca, etc.);
 - diverse objecten op bedrijventerrein De Lauwers in Surhuisterveen;
 - woningen langs de N358;
 - Kinderdagverblijf Scheiding 7.
- risicovolle objecten:
 - N358 (transportroute gevaarlijke stoffen);
 - hoge druk gasleidingen (tussen Leidijk en aansluiting A7) en diverse NAM-locaties;
 - tankstation met LPG installatie langs de N358.

Een verschuiving van de N358 (transportroute gevaarlijke stoffen) in de richting van kwetsbare objecten kan mogelijk leiden tot een overschrijding van normen voor het plaatsgebonden risico en/of toename van het groepsrisico².

Voor de woning Scheiding 7 geldt een aan de woning verbonden functie van een kinderdagverblijf, dat als kwetsbaar object wordt gezien waarin (grote) groepen minder zelfredzame personen verblijven. Echter bevindt dit zich op ruime afstand van de transportroute voor gevaarlijke stoffen (in relatie tot de veiligheidszone van 30 meter). Hetzelfde geldt voor overige kwetsbare objecten aan het tracé en in de omgeving.

In het kader van het vooroverleg (zie paragraaf 6.2) hebben de Brandweer Fryslân en de Veiligheidsregio Groningen het plan beoordeeld en bevestigd dat de veiligheidssituatie niet verslechterd als gevolg van dit inpassingsplan. In september 2020 is een aanvullende beoordeling gevraagd ten aanzien van de bedrijfsverplaatsing naar Scheiding 43. Ook hiervoor hebben beide instanties aangegeven dat de veiligheidssituaties niet verslechtert en kan worden ingestemd met de planologische situatie. Wel wordt bij de verdere uitwerking aandacht gevraagd voor het aanwezig zijn van voldoende bluswater ter plaats van het bedrijf.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de haalbaarheid voor voorliggend plan.

² Voor de provinciale wegen en de ruimte rond rijks- en spoorwegen geldt in de provincie Groningen het provinciaal basisnet (opgenomen in de provinciale omgevingsverordening). Dit betekent onder meer dat rondom alle provinciale- en rijkswegen een zone van 30 meter ligt aan weerszijden van de transportroute. Binnen deze 30-meter zone mogen geen nieuwe objecten geprojecteerd worden ten behoeve van minder zelfredzame personen. Indien de N358 op Gronings grondgebied komt te liggen dan ligt het voor de hand dat deze weg opgenomen wordt in het provinciaal basisnet.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het inpassingsplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De verbeelding heeft een functie als visualisering van de geldende bestemmingen en aanduidingen. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. In paragraaf 5.4 worden per hoofdstuk de bepalingen toegelicht.

De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, de regels prevaleren dan ook boven de toelichting. De toelichting maakt juridisch geen onderdeel uit van het inpassingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.2 Plansystematiek

Het plangebied van dit inpassingsplan bestaat uit het tracé van de gewijzigde N358 en enkele percelen langs dit tracé. De naastgelegen percelen zijn meegenomen vanwege de te verplaatsen woningen en voor de ontsluitingswegen van enkele percelen. Ter plaatse vervangt het inpassingsplan de onderliggende gemeentelijk bestemmingsplannen. In de basis is de regeling gelijk aan de regelingen van de bestemmingsplannen. Ze zijn specifiek gemaakt voor de wegaanpassingen en de te verplaatsen woningen. Dit inpassingsplan maakt na vaststelling deel uit van het toetsingskader van de gemeenten en regelt de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de gronden gelegen binnen de planbegrenzing.

5.3 Voorwaardelijke verplichting voor landschapsplan

Hoewel het de bedoeling is zoveel mogelijk ruimte en flexibiliteit in de uitvoering te geven, gelden wel enkele voorwaarden voor de uitvoering van de aanpassing aan de N358 De Skieding. Dit zijn enerzijds voorwaarden die zien op het behalen van het doel van de aanpassingen en anderzijds voorwaarden waarmee wordt voldaan aan wet- en regelgeving en waarmee de kwaliteit van de (leef)omgeving wordt geborgd.

5.4 Artikelsgewijze toelichting

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zijn onderstaand de diverse regels artikelsgewijs beschreven en toegelicht.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels.

Begrippen

Het eerste artikel geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Wijze van meten

Hier is aangegeven hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De artikelen in hoofdstuk 2 bevatten de regels die direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Per bestemming en per artikel geldt in de meeste gevallen het volgende stramien:

- a. een beschrijving van de bestemming;
- b. de bouwregels: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz. De bouwregels geven aan welke bouwwerken mogen worden opgericht.
- c. (eventueel) een afwijkingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders met betrekking tot bouwregels;
- d. (eventueel) een omschrijving van de specifieke gebruiksregels;
- e. (eventueel) een afwijkingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders met betrekking tot gebruiksregels;

De in de artikelen genoemde aanduidingen zijn op de verbeelding terug te vinden.

Beschrijving van de bestemmingen:

Bestemming Agrarisch

Deze bestemming ligt op enkele percelen langs de N358 nabij Surhuisterveen. Het zijn de voormalige woonkavels die zijn of worden aangekocht voor de realisatie van de wegaanpassingen. Ook enkele reststroken langs de weg zijn van deze bestemming voorzien. De percelen krijgen weer de agrarische bestemming, net als de omliggende gronden. De bestemming is inhoudelijk daarom zoveel mogelijk afgestemd op de agrarische bestemmingen zoals de gemeente Westerkwartier, Achtkarspelen en Smallingerland deze hanteert. Wel is de inhoud van de bestemming vereenvoudigd omdat het slechts enkele percelen betreft die enkel een agrarisch gebruik zullen kennen. Bebouwing op deze percelen maakt de bestemming niet mogelijk.

Conform de huidige regeling voor cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle houtsingels van de gemeente Achtkarspelen zijn de te verplaatsen houtsingels van een aanduiding voorzien. Deze liggen voornamelijk aan de westzijde van de N358. De gemeente kan deze regeling te zijner tijd weer invoegen in het Omgevingsplan.

Bestemming Bedrijf (aan de Groningse zijde van de N358)

Omdat een deel van het voorterrein van het bedrijf aan de Scheiding 11 benodigd is voor de verlegging van de bocht in de Skieding is een bedrijfsverplaatsing naar Scheiding 43 beoogd. Op het perceel Scheiding 11 rust de bestemming Bedrijf waarbij Poelbuurt 1a de bedrijfswoning is. Op het perceel is een wijzigingsbevoegdheid gevestigd. Dit geeft Gedeputeerde staten de bevoegdheid de bestemming te wijzigen naar de reguliere woonbestemming (zie de beschrijving onder 'algemene aanduidingsregels' verderop in deze paragraaf).

Bestemming Verkeer

Binnen de bestemming verkeer past de gewijzigde situatie van de N358. Alle te nemen maatregelen vallen binnen de begrenzing. Daar waar (nieuwe) sloten langs het tracé aanwezig zijn, ligt de grens over het algemeen op 1 meter uit de insteek van de sloot. Waar geen sloot aanwezig is of is gepland vormt de kadastrale eigendomsgrens, na realisatie van de weg, de plangrens.

Een goede landschappelijke inpassing van de weg vinden beide provincies erg belangrijk. Daarom is hiervoor een zogeheten voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hiermee is juridisch geborgd dat de landschappelijke inpassing ook daadwerkelijk gerealiseerd zal worden binnen twee jaar nadat de werkzaamheden aan de weg zijn opgeleverd.

Bestemming Wonen

Op een vijftal percelen (vier aan de Groningse zijde en één aan de Friese zijde) ligt de bestemming Wonen. Dit zijn de woningen waarvoor een verplaatsing noodzakelijk is als gevolg van lichte wijzigingen in het tracé van de weg, de aanleg van een ovonde of vanwege de geluidssituatie. De bestemmingen zijn afgestemd op de gebruikelijke regelingen in de gemeenten Westerkwartier en Achtkarspelen. Voor de woonpercelen is een ruimtelijke analyse gemaakt en is de landschappelijke inpasbaarheid beoordeeld. De inhoud van de bestemming Wonen is op deze analyse afgestemd. Zo is er een bouwvlak opgenomen op de verbeelding waarbinnen de hoofd- en de bijgebouwen gerealiseerd kunnen worden. Voor deze bebouwing is per perceel een maximale oppervlakte opgenomen die overeenkomt met de oppervlakte aan bebouwing van het oorspronkelijke perceel. De Scheiding 7 vormt hierop een uitzondering. Hier is rekening gehouden met de gewenste uitbreiding van het kinderdagverblijf. De bebouwingsbepalingen zijn zoveel mogelijk overgenomen uit de vigerende bestemmingsplannen.

In de ruimtelijke analyse is ook de landschappelijke inpassing weergegeven. Het PIP borgt de uitvoering hiervan door middel van een voorwaardelijke verplichting. Hierin is geregeld dat de landschappelijke inpassing gerealiseerd moet zijn binnen twee jaar nadat de woningen gereed zijn. Dit onder verwijzing naar het plan dat in een bijlage bij de regels is opgenomen.

Op het perceel Scheiding 7 is een aanduiding gelegd zodat ook het bestaande kinderdagverblijf opnieuw bij de te verplaatsen woning gevestigd kan zijn. Deze aanduiding is nodig omdat uit jurisprudentie blijkt dat een kinderdagverblijf, anders dan gastouderopvang, niet wordt gezien als een zogeheten 'aan-huis-verbonden-beroep'. Dienstverlening die wel in deze categorie past, is zonder meer binnen de woonbestemming toegestaan.

Bestemming Wonen – 1 (aan de Groningse zijde van de N358)

De in de vorige paragraaf beschreven woonbestemming is specifiek voor de te verplaatsen woningen opgesteld. Voor de bestaande woningen in het buitengebied is daarom de bestemming Wonen – 1 opgenomen. Deze bestemming is in lijn met de gangbare woonbestemming in het buitengebied van de gemeente Westerkwartier.

De bestemming rust op Scheiding 43 op het deel van het perceel waar nu nog een woning staat, en waar de beoogde bedrijfsverplaatsing is voorzien. Voor deze woning betekent dit dat de huidige woonbestemming en de huidige bebouwingsomvang is vastgelegd.

Over de bestemming ligt de wijzigingsbevoegdheid zoals verderop in deze paragraaf onder 'algemene aanduidingsregels' is beschreven.

Dubbelbestemming Waarde – Archeologie

Aan de agrarische bestemmingsvlakken is de dubbelbestemming Waarde – Archeologie toegevoegd om de mogelijk aanwezig archeologische waarden te beschermen, overeenkomstig de bestemming in het buitengebied. Op de nieuwe woonpercelen ligt geen archeologische bestemming. Deze percelen zijn onderzocht en 'vrijgegeven' voor het realiseren van de woningen.

Op een drietal plekken op het tracé van de Skieding is de dubbelbestemming ook toegevoegd. Dit betreft de percelen die ten tijde van het onderzoek niet toegankelijk waren voor de onderzoekers. Om te borgen dat deze delen voor aanvang van de werkzaamheden alsnog onderzocht worden is hier de archeologische dubbelbestemming gevestigd.

Dubbelbestemming Waarde – Open gebied (aan de Groningse zijde van de N358)

Conform het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Grootegast is aan een aantal van de agrarische bestemmingsvlakken deze dubbelbestemming toegevoegd om de landschappelijke waarden te behouden. Op de woonpercelen ligt de

dubbelbestemming niet. Deze percelen zullen immers worden bebouwd en ingericht conform de ruimtelijk inrichting in de bijlage bij de regels.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de algemene regels die betrekking hebben op het gehele inpassingsplan opgenomen.

Anti-dubbeltelbepaling.

Dit is een regeling zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) om te voorkomen dat bouwmogelijkheden dubbel worden ingezet.

Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels geven aan welk gebruik strijdig is met het inpassingsplan. Het gaat hier om het gebruik van gronden voor bijvoorbeeld opslag of het aanbrengen van afbeeldingen en/of tekens voor commerciële doeleinden of het gebruik voor seksinrichtingen.

Algemene aanduidingsregels (bedrijfsverplaatsing van Scheiding 11 naar Scheiding 43)

Voor de mogelijke verplaatsing van het bedrijf is een maatwerktraject in gang gezet. Er zijn de nodige stappen gezet om tot een goede invulling van het bedrijfsperceel te komen.

Omdat het traject nog niet is afgerond is op beide percelen een wijzigingsbevoegdheid gelegd. Met de eerste bevoegdheid kunnen Gedeputeerde staten de huidige bedrijfsbestemming aan Scheiding 11/Poelbuurt 1a wijzigen in de reguliere woonbestemming, Wonen – 1. Deze bestemming is afgestemd op de huidige woonbestemming in het buitengebied van de gemeente Westerkwartier.

Met de tweede wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk de bestemmingen Wonen – 1 en Agrarisch, die nu op Scheiding 43 rusten, te wijzigen naar de bestemming Bedrijf – 1 die specifiek is afgestemd op de beoogde invulling van het perceel voor het te verplaatsen bedrijf.

Hoe de bestemmingen er in het wijzigingsplan inhoudelijk uit komen te zien is in een bijlage bij de regels opgenomen. Hiernaar wordt in de wijzigingsbevoegdheid verwezen. De bijlage bevat fragmenten van de verbeelding na gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid.

Voor de nieuwe bedrijfslocatie is de bestemming Bedrijf – 1 toegevoegd. De paardenbakken op beide locaties zullen binnen de bestemming Agrarisch vallen en worden voorzien van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – paardenbak'.

Door middel van de voorwaardelijke verplichting die aan beide wijzigingsbevoegdheden is toegevoegd, is de (landschappelijke) inpassing planologisch geborgd. Twee jaar nadat het wijzigingsplan in werking is getreden moet deze inpassing conform de in de bijlagen opgenomen onderzoeken en inrichtingsprincipes gerealiseerd zijn.

De overige artikelen in dit hoofdstuk van de regels bevatten algemene afwijkingsregels om in specifieke situaties van de regelingen en maatvoeringseisen van dit plan te kunnen afwijken. Ook is geregeld dat de gemeenteraden, van de gemeenten waarin de weg ligt, bevoegd zijn voor het plangebied na 10 jaar een nieuw bestemmingsplan of omgevingsplan vast te stellen. Deze bepaling volgt uit artikel 3.26 lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit mag ook eerder als de gemeente de regeling uit dit Pip overneemt.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In dit hoofdstuk zijn de overgangsregels en de slotregel opgenomen.

Overgangsregels

Dit artikel is voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hierin wordt bepaald dat bestaand legaal gebruik mag worden voortgezet onder het nieuwe inpassingsplan, ook

wanneer dit nieuwe plan niet in dat gebruik voorziet. Dezelfde regel is voor bestaande legale bouwwerken opgenomen.

Slotregel

In deze regel wordt de naam van het inpassingsplan weergegeven.

6 Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een inpassingsplan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de werkzaamheden aan de N358 zal de provincie Fryslân de benodigde gronden hebben verworven. De provincie heeft hiervoor een zogeheten AankoopStrategiePlan vastgesteld met een GrondExploitatiePlan. De gronden van het huidige tracé zijn al in eigendom van de provincie. De kosten die met de uitvoering van het inpassingsplan gemoeid zijn, zijn gedekt vanuit provinciale reserveringen van de provincie Fryslân.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 lid 1 van de Wro) dient een inpassingsplan een zorgvuldige voorbereiding te kennen. Bij planvorming omtrent de N358 is er daarom een uitvoerig participatietraject met de omwonenden en andere betrokkenen gevoerd. Op meerdere momenten hebben omwonenden, belanghebbenden en andere belangstellenden de gelegenheid gekregen mee te denken en te reageren op de ontwerpen van de weg. Ook bij het vervolg zal de omgeving nauw betrokken zijn en geïnformeerd worden als er vervolgstappen worden gezet. Vanwege deze uitvoerige voorbereiding is de formele stap van inspraak in dit geval niet meer nodig en is de procedure gestart met het ontwerp-inpassingsplan, dat zes weken ter visie heeft gelegen van 13 februari tot en met 25 maart 2020. In deze periode is op 26 februari een inloopmiddag en -avond georganiseerd. Tijdens de periode van terinzagelegging zijn zienswijzen ingebracht die in het Pip zijn verwerkt voor zover mogelijk en wenselijk.

Overleg en horen van de raden

In artikel 3.1.1, lid 1 Bro staat de overlegverplichting. Met een aantal vaste partners is voorafgaand aan de wettelijke vaststellingsprocedure, afstemming nodig. Dit zijn in ieder geval de provincie/gemeenten en de waterschappen, maar kunnen ook andere relevante belanghebbende partijen zijn. Het inpassingsplan De Skieding N358 is in het najaar van 2019 voor overleg toegestuurd aan diverse partijen. Van een aantal organisaties is een reactie ontvangen die in de nota van beantwoording is opgenomen, zie hiervoor bijlage 20. Gelijktijdig zijn de gemeenteraden gehoord, op grond van artikel 3.26 lid 1 van de Wro. Per brief is verzocht een standpunt ten aanzien van het plan te bepalen. De gemeente hebben hier gehoor aan gegeven en één integrale reactie op het inpassingsplan gegeven. Zie hiervoor eveneens bijlage 20.

Op 20 juni 2019 zijn de raadsfracties van de gemeenten in een gezamenlijke bijeenkomst informeel bijgepraat over de plannen met de N358.

Bijlagen:

Losse bij deze toelichting behorende bijlagen (zie inhoudsopgave).