



Elf trajecten, verschillende effecten

Samenvatting Projectnota/MER N381 (Donkerbroek - Oosterwolde)



Inhoud

1. De achtergronden
2. Wat staat er in het MER?
3. De elf alternatieven
4. De effecten
5. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)
6. De kosten
7. Conclusie



Elf trajecten, verschillende effecten

Samenvatting Projectnota/MER N381 (Donkerbroek - Oosterwolde)

Definitief, 17 december 2008



1. Achtergronden

N381: leefbaar, veilig en bereikbaar

De N381 is de belangrijkste verbinding tussen de provincies Fryslân en Drenthe. De kwaliteit van de weg laat echter te wensen over. Automobilisten kiezen daarom voor alternatieve routes. Dit heeft niet alleen invloed op de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, maar ook op de leefbaarheid in de regio. Daarom heeft de provincie besloten om het Friese deel van de N381 (Drachten - Drentse grens) op te waarderen tot een volwaardige autoweg. Dat wil zeggen één rijbaan met twee rijstroken waar een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. De weg wordt uitgevoerd met ongelijkvloerse kruisingen.

Vaststellen tracé

Het streven is om in het jaar 2011 met de aanleg van de weg te beginnen. Tot die tijd moet er nog veel gebeuren. Het eerste belangrijke moment is het vaststellen van het tracé van de weg. Provinciale Staten van Fryslân hebben in juni 2008 het traject van het noordelijke deel van de weg (Drachten - Donkerbroek) en het zuidelijke deel (Oosterwolde - Drentse grens) vastgesteld. Voor het middendeel (Donkerbroek - Oosterwolde) is echter nog geen besluit genomen.

Zorgvuldig kiezen

De belangrijkste landschap- en cultuurhistorische elementen in het gebied Donkerbroek - Oosterwolde zijn het Rijksmonument Ontwijk, de Opsterlânske Kompanjonsfeart, het riviertje de Tsjonger en de omgeving van de Balkweg. De verschillende alternatieven van de N381 doorkruisen dit gebied. Dit vraagt om een zorgvuldige trajectkeuze. Provinciale Staten van Fryslân hebben daarom op 21 februari 2007 besloten om alle mogelijke tracés voor het middendeel van de N381 nog eens naast elkaar te leggen in een Milieueffect Rapport (MER). Dit is een studie die de effecten van alle tracés op het milieu en de omgeving op een rijtje zet.

Elf alternatieven

In 2007 leidde dit tot een Startnotitie/MER N381 Donkerbroek - Oosterwolde. Deskundigen en de bevolking dachten hierin de mogelijke tracés uit. Dit leverde zeven alternatieven op. Bij de inspraak op de Startnotitie/MER droegen inwoners en diverse organisaties nog eens vier aan. Dit leidde in totaal tot elf mogelijke tracés voor het traject Donkerbroek - Oosterwolde. Deze zijn in de MER/Tracéstudie uitvoerig onderzocht.



2. Wat staat er in het MER?

Elk tracéalternatief is onderzocht op zeven thema's.

- Verkeer en Vervoer;
- Woon- en Werkmilieu;
- Leef- en verblijfsmilieu;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Levende natuur;
- Kosten.

Daarnaast beschrijft het MER het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Dit is het alternatief dat de minste negatieve effecten kent voor het milieu en de omgeving.

Voorkeurstracé niet benoemd

De uitkomst van een MER leidt vaak tot een voorkeurstracé. In dit rapport is dit niet het geval. De studie wijst uit dat een voorkeur lastig is vast te stellen. Het ene tracé levert bijvoorbeeld minder schade op voor de levende natuur, maar heeft een negatief effect op de cultuurhistorie. Een ander tracé heeft juist grote nadelen voor het landschap, maar scoort weer hoger op woon- en werkmilieu.

Wat kan ik met dit rapport?

Welk accent heeft uw voorkeur? Het respecteren van het bestaande landschap en de levende natuur? Of een verbetering van het woon- en leefmilieu en het herstel van de cultuurhistorische waarden? Bestaat er ook een gulden middenweg en wat zijn de uiteindelijke kosten? Voordat het voorkeurstracé wordt gekozen, wil de provincie uw reactie horen. Het MER maakt de effecten van alle tracés inzichtelijk. Dit stelt u in staat om een duidelijke mening te vormen.

Een samenvatting

Het volledige onderzoek naar de elf verschillende trajecten staat beschreven in de Projectnota/MER N381 Donkerbroek - Oosterwolde. Dit is een uitgebreid en technisch verhaal. In deze samenvatting zijn de belangrijkste resultaten op een rijtje gezet en voor iedere betrokkene inzichtelijk gemaakt. Hiermee heeft u duidelijk voor ogen op welke thema's de alternatieven zijn onderzocht en wat de uitkomsten zijn. Dit stelt u in staat om uw mening beter te vormen.

Uiteraard is het ook mogelijk om het volledige rapport in te zien. Dit kunt u downloaden via de website www.n381.nl

3. De elf alternatieven

De startnotitie/MER beschreef zeven tracés. Tijdens de inspraak kwamen hier nog vier alternatieven bij. Deze elf alternatieven zijn onder te verdelen in drie categorieën:

1. Het bestaande tracé opgewaardeerd;
2. Alternatieven met een oostelijke ligging van de Opsterlânske Kompanjonsfeart;
3. Alternatieven met een westelijke ligging van de Opsterlânske Kompanjonsfeart.

Het bestaande tracé opgewaardeerd

Het is niet eenvoudig om van de bestaande weg een volwaardige autoweg te maken. De weg moet hiervoor verbreed worden van 7,00 meter naar 8,90 meter. Deze verbreding kan aan de westelijke of aan de oostelijke kant van de huidige weg plaatsvinden. Aan de westkant staan woningen en ligt het Rijksmonument Ontwijk. Aan de oostkant ligt de Opsterlânske Kompanjonsfeart.

- Alternatief B (**B**estaande tracé). Om Ontwijk te sparen en de bestaande ruimte optimaal te benutten, kiest dit alternatief voor een weg met zo smal mogelijke bermen. Hiermee worden de woningen langs de vaart gespaard. Wel is er een damwand in de vaart nodig. Deze wordt hierdoor wat smaller. Om te voorkomen dat het verkeer de vaart inrijdt, wordt er een geleideconstructie langs het water geplaatst.
- Alternatief B^{bep} (**B**estaande tracé, **b**eperkte snelheid). Dit alternatief kwam uit de inspraak naar voren. B^{bep} kiest ervoor om in de bocht bij Rijksmonument Ontwijk de bestaande weg te volgen. Hierdoor hoeft er op deze plek geen damwand in de vaart. Dit plan is alleen mogelijk als, op dit deel van de weg, de maximumsnelheid 80 km/u blijft. Zuidelijk van Ontwijk wordt



Alternatief B (Bestaand tracé)

de optimale wegbreedte wel weer toegepast. De vaart blijft hier gespaard. Consequentie is wel dat langs de westkant van de vaart een flink aantal woningen moet verdwijnen.

- Alternatief Ikeo (It kin ek oars). Ook een alternatief dat uit de inspraak naar voren kwam. Het is een variatie op B^{bep}. In plaats van een snelheidsbeperking in de bocht bij Rijksmonument Ontwijk, kiest dit alternatief voor een bocht die past bij een maximumsnelheid van 100 km/u. Hiervoor is ruimte nodig. Deze wordt gevonden door de Opsterlânske Kompanjonsfeart over een lengte van negenhonderd meter om te leggen. Ten zuiden van de aansluiting Tjabbekamp is de situatie hetzelfde als in B^{bep}.

Alternatieven bij een oostelijke omleiding

Bij een oostelijke omleiding komt de N381 tussen Donkerbroek en Oosterwolde aan de oostkant van de Opsterlânske Kompanjonsfeart te liggen. Even ten zuiden van Donkerbroek kruist de weg de vaart. Daarna loopt de weg op een afstand van 75 á 100 meter parallel aan de vaart. Na het kruisen van de vaart sluit het tracé, even ten zuiden van de kruising tussen de huidige N381 en de Nanningaweg, weer aan op de bestaande weg.

- Alternatief O^{via} (Oostelijk Tracé, met viaduct). In dit alternatief wordt de Opsterlânske Kompanjonsfeart ten zuiden van Donkerbroek en bij Oosterwolde overbrugd met een viaduct.
- Alternatief O^{aqua} (Oostelijk Tracé, met aquaduct). De vaart wordt ten zuiden van Donkerbroek niet met een viaduct, maar met een aquaduct gekruist.

Alternatieven bij een westelijke omleiding

In een eerdere MER-studie (2003) naar de N381 is niet gekeken naar een tracé ten westen van de bestaande weg. Dit alternatief leek in eerste instantie niet haalbaar. Omdat een oostelijke omleiding en een opwaardering van de bestaande weg de nodige dilemma's opleverden, is in overleg met deskundigen, bewoners en gemeente toch nagedacht over een westelijk alternatief.



Alternatief W3^{sil} (West 3 Silvaduct)

Uitgangspunt hierbij was om Rijksmonument Ontwijk te sparen. De Startnotitie/MER benoemde vier tracés. Na de inspraak kwamen hier nog twee bij.

- Alternatief W1 (**West 1**). Deze ruime omleiding ontziet zowel Rijksmonument Ontwijk als het landgoedbos. Ter hoogte van 't West bij Donkerbroek buigt dit tracé naar het zuiden. Vanaf hier loopt de weg parallel aan de Balkweg. Ter hoogte van het kruispunt tussen de Balkweg en de Tjabbekamp buigt het tracé naar het oosten af om parallel aan de Tsjonger te lopen. Daarna kruist de weg de Tsjonger om bij de Duistereweg in Oosterwolde aan te sluiten op de huidige weg. 't Hoogezand wordt een doodlopende weg, de Balkweg wordt met een tunnel onder de nieuwe weg doorgeleid.
- Alternatief W2 (**West 2**). Deze krappe omleiding doorsnijdt het landgoedbos van Ontwijk. De weg loopt westelijk van het rijksmonument en komt na het bos uit op een nieuw tracé dat op 130 meter parallel loopt aan de huidige N381. De Tjabbekamp kruist de nieuwe weg met een landbouwtunnel.
- Alternatief W3 (**West 3**). Dit tracé loopt ten westen van Ontwijk door het smalste deel van het landgoedbos. Enkele honderden meters verder wordt de nieuwe weg gebundeld met de huidige. Belangrijkste consequentie van dit plan is dat dit tracé de sportvelden van Donkerbroek doorsnijdt. De Tjabbekamp kruist de nieuwe weg met een fietstunnel, voor een landbouwtunnel is geen plaats.
- Alternatief W3^{sil} (**West 3 Silvaduct**). Dit alternatief volgt hetzelfde traject als W3. Het verschil zit hem in het deel van de weg dat door het bos loopt. Dit wordt verdiept aangelegd en grotendeels overkluisd.
- Alternatief W3a (**West 3-agrariërs**) Ook dit tracé is vrijwel hetzelfde als W3. Verschil is alleen dat dit alternatief de sportvelden ontziet. De weg komt iets westelijker te liggen, waardoor alleen de oefenvelden moeten worden verplaatst.



- Alternatief W4 (**West 4**) Dit alternatief is een combinatie van de tracés W2 en W3. Het landgoedbos wordt net als in W3 op het smalste deel doorsneden. Daarna loopt de weg op 130 meter parallel aan de huidige N381. De woningen langs de vaart worden hierdoor ontzien. Ook dit tracé doorsnijdt de sportvelden.

Wat gebeurt er met de huidige N381?

Bij de aanleg van één van de oostelijke of westelijke tracés krijgt de bestaande N381 een andere functie. Van de weg wordt een lokale 60-kilometerweg gemaakt. Naast de vaart ontstaat ruimte voor een trek- of landbouwpad. De oostelijke en westelijke alternatieven bieden ook de mogelijkheid om de situatie rondom landgoed Ontwijk in oude luister te herstellen.

4. Wat zijn de effecten?

Dit hoofdstuk beschrijft de voornaamste effecten die de tracéalternatieven hebben op het milieu en de omgeving. Elk alternatief is beoordeeld op zeven thema's. Om een goed beeld van de effecten te krijgen is elk tracé vergeleken met de 'autonome situatie'. Dit is de situatie die in 2015 zou ontstaan, als de N381 niet wordt aangepakt.

Thema 1: Verkeer en Vervoer

Uit het onderzoek blijkt dat alle alternatieven een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming. Bij alle tracés wordt het onderliggend wegennet onder de N381 doorgelegd. Verkeerslichten zijn hierdoor niet meer nodig, gevaarlijke kruisingen zijn verleden tijd. Alle alternatieven zorgen ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid op andere wegen in de omgeving. Omdat de N381 aantrekkelijker wordt, zal het doorgaande verkeer hiervan meer gebruik maken. Andere wegen worden minder druk én veiliger.

Thema 2: Woon- en werkmilieu:

In dit thema is per tracé onderzocht welke effecten er zijn op mensen die in de directe omgeving van de weg wonen en werken. Uit onderzoek blijkt, dat het aantal woningen dat nu geluidshinder ondervindt (76), in alle gevallen halveert. Ook op het gebied van trillingshinder zijn de effecten bij alle alternatieven positief. Als het gaat om de sloop van woningen en de gevolgen voor de landbouw zijn er wel verschillen.

- Sloop van woningen. Bij elk alternatief moeten woningen gesloopt worden om de weg te realiseren. Bij tracé B zou het gaan om één woning. Bij de westelijke en oostelijke alternatieven blijft het aantal te slopen woningen 'beperkt' tot maximaal zes. Bij de tracés B^{bep} en Ikeo gaat het om respectievelijk 12 en 9 woningen.
- Landbouw. Door de aanleg van de nieuwe weg en de viaducten wordt landbouwgrond doorsneden. Dit kan gevolgen hebben voor de boerenbedrijven. Uit onderzoek blijkt dat de tracés B, Ikeo en B^{bep} de minste gevolgen voor agrariërs hebben. De effecten van de westelijke en



Alternatief O^{via} (Oostelijk tracé, met viaduct)

oostelijke alternatieven zijn nadeliger. Bij W2 en W4 verdwijnen drie boerenbedrijven. Voor de tracés O^{via} en W1 moeten de meeste landbouwhectares worden opgeofferd.

Thema 3: Leef- en verblijfsmilieu

Welke gevolgen hebben de alternatieven voor mensen in de wijde omgeving? Uit het onderzoek blijkt onder meer dat de geluidsoverlast in alle gevallen halveert door gebruik te maken van een stiller wegdek. Ook de sociale veiligheid verbetert. De huidige fiets- en voetgangersverbindingen worden bij elk alternatief een stuk beter. De luchtkwaliteit is ook onderzocht. Deze zal bij geen enkel alternatief verbeteren of verslechteren.

Thema 4: Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het gebied tussen Donkerbroek en Oosterwolde bestaat voor een groot deel uit een waardevol en kwetsbaar landschap. De belangrijkste landschappelijke en cultuurhistorische elementen zijn landgoed Ontwijk, de Opsterlânske Kompanjonsfeart en de Tjongervallei. Ook het landschap rondom Tjabbekamp/Balkweg is in het MER meegenomen. Wat zijn de belangrijkste effecten van elk alternatief op deze landschappelijke en cultuurhistorische elementen?

- *Alternatief B* maakt gebruik van het bestaande tracé. Om woningen te sparen én ruimte te creëren voor de weg wordt de vaart versmald met een damwand. Dit betekent dat de vaart ingrijpend verandert. Ook op landgoed Ontwijk heeft dit alternatief een licht negatief effect.
- *Alternatief B^{bep}* ontziet de Opsterlânske Kompanjonsfeart. Daar staat tegenover dat een fors aantal woningen en boerderijen langs de vaart moet verdwijnen. Voor Ontwijk geldt een licht negatief effect.
- *Alternatief W1* ontziet door de ruime omleiding de Opsterlânske Kompanjonsfeart en landgoed Ontwijk volledig. De gevolgen voor het landschap van de Tjongervallei en het gebied rond de Balkweg zijn bij dit alternatief daarentegen wel zeer negatief.



Alternatief O^{aqua} (Oostelijk tracé, met aquaduct)

- *Alternatief W2* heeft een licht positief effect op de Opsterlânske Kompanjonsfeart. Daar staat tegenover dat dit tracé bos Ontwijk doorsnijdt. Dit houdt in dat een deel van het bos gekapt moet worden.
- *Alternatief W4* doorsnijdt het smalste deel van bos Ontwijk. De gevolgen voor het bos zijn minder groot dan bij alternatief W2, daar staat tegenover dat het hierbij wel om het oudste deel van het bos gaat. De weg loopt 130 meter parallel aan de westkant van de Opsterlânske Kompanjonsfeart. Hiermee worden de vaart en de woningen ontzien.
- *Alternatieven W3 en W3a* doorsnijden ook het smalle (en oudste) deel van het bos bij landgoed Ontwijk. Omdat de weg daarna met de huidige weg langs de vaart wordt gebundeld, moet een aantal woningen langs de vaart worden gesloopt.
- *Alternatief W3^{sil}* wordt verdiept aangelegd en overkapt in het bos. Ondanks dit silvaduct moet een deel van het oude bos toch gekapt worden.
- *O^{via}* heeft een zeer negatief effect op landgoed Ontwijk. Het viaduct komt op zeer korte en zichtbare afstand van huis Ontwijk te liggen. Dit heeft gevolgen voor het aanzicht van het landgoed. Dit tracé ontziet de Opsterlânske Kompanjonsfeart daarentegen wel. Ander nadelig effect is dat het zuidelijke deel van het traject over het nu nog ongerepte beekdal van de Boven-Tsjonger loopt.

- *O^{aqua}* heeft een licht positief effect op Ontwijk. Het aquaduct ontrekt de weg volledig aan het zicht. Het traject loopt echter wel over de voormalige koetsierswoning die hierdoor gesloopt moet worden. Ook dit tracé ontziet de Opsterlânske Kompanjonsfeart, maar loopt iets zuidelijker over het ongerepte beekdal van de Boven-Tsjonger.
- *Ikeo* heeft vooral grote negatieve gevolgen voor de Opsterlânske Kompanjonsfeart, omdat die over een lengte van 900 meter moet worden verlegd.

Thema 5: bodem en water

De studie wijst uit dat er geen grote verschillen zijn in de effecten voor bodem, grondwater en de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Thema 6 levende natuur

De effecten, die de tracéalternatieven hebben op de levende natuur, zijn beoordeeld op basis van twee omvangrijke onderzoeken. Deze studies keken vooral naar de gevolgen voor de leefgebieden van plant en dier.

- *Leefgebied vogels.* De tracés die de bestaande weg volgen, hebben geen gevolgen voor het leefgebied van de vogels. De effecten van de twee oostelijke alternatieven zijn licht negatief voor de weide- en de bosvogels. De effecten van de westelijke tracés zijn negatiever. Vooral tracé W1 heeft negatieve gevolgen op het leefgebied van weide- en bosvogels.
- *Leefgebied dieren.* Hierbij is vooral gekeken naar het leefgebied van dassen, vleermuizen, vissen, reptielen en amfibieën. Het effect van de westelijke alternatieven W1 en W2 is zeer negatief. Deze tracés tasten vooral het leefgebied van dassen en vleermuizen aan. De twee oostelijke alternatieven én B^{bep} en Ikeo laten de minste negatieve gevolgen zien.
- *Planten en gewassen.* Alleen het oostelijke alternatief met viaduct heeft geen nadelig gevolgen voor planten en gewassen. Langs dit tracé komen geen beschermde plantsoorten of kwetsbare

begroeiing voor. De tracés W2, W3^{sil} en Oaqua hebben negatieve effecten omdat mogelijke veranderingen in de grondwaterstand gevolgen hebben voor beschermde en bedreigde plantensoorten. De tracés W3, W3a en W4 doorsnijden een oud bosgebied. Hier komen echter geen beschermende plantensoorten voor. Hier geldt een licht negatief effect.

- Bij alle tracés is de kans dat overstekend wild wordt aangereden groter dan in de huidige situatie. Op tracé W1 is de kans op aanrijdingen iets groter. Het traject is langer en loopt door beschut gebied.

5. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is een verplicht onderdeel van een MER. Uit alle elf alternatieven is daarom het tracé gekozen dat de nadelige gevolgen voor het milieu en de omgeving zoveel mogelijk voorkomt en beperkt. Hierbij zijn ook de extra maatregelen meegewogen die het milieu nog beter kunnen beschermen.

Welke thema's wegen het zwaarst?

De thema's 'landschap en cultuurhistorie' en 'levende natuur' laten de grootste verschillen zien. Bij de andere vier hoofdthema's lopen de effecten van de alternatieven niet ver uiteen. Op basis van deze onderwerpen is het lastig om het meest milieuvriendelijke alternatief aan te wijzen. Daarom is vooral gekeken naar de gevolgen voor het landschap, de cultuurhistorie en de levende natuur.

Welke alternatieven komen in aanmerking?

Alternatief B^{bep}, dat het huidige tracé volgt, laat over de hele linie de minste negatieve effecten zien. Voor levende natuur en het milieu is dit tracé het meest vriendelijk. Op het thema cultuurhistorie pakt dit alternatief echter negatief uit. Daarnaast is de consequentie van dit traject-alternatief dat er twaalf woningen moeten worden gesloopt. Ook Ikeo, de variant op B^{bep}, is het meest vriendelijk op het thema 'levende natuur'. Door de verlegging van een deel van de Opsterlânske Kompanjonsfeart scoort dit alternatief zeer negatief op het thema 'landschap en cultuurhistorie'.

Wanneer het accent van het MMA meer op cultuurhistorie en landschap wordt gelegd, komen ook de tracés W1 (de ruime omleiding) en O^{aqua} (oostelijke omleiding met aquaduct) in aanmerking. Deze alternatieven hebben weliswaar een negatief effect op het thema 'levende natuur', maar zijn het meest vriendelijk op de aspecten Opsterlânske Kompanjonsfeart en Ontwijk van het thema 'landschap en cultuurhistorie'.

Extra maatregelen

Naast de onderzochte effecten van de tracés zijn ook de maatregelen bekeken die negatieve effecten kunnen verminderen. Deze maatregelen lopen uiteen van dassentunnels, nieuwe bermen tot het compenseren van het leefgebied van vogels.



Onderdoorgang ter hoogte van kruising N381 met Balkweg-Tjabbekamp

Het MMA

Hoewel de aanvullende maatregelen de gevolgen van de tracés W1 en Oaqua voor de levende natuur flink verminderen, laat alternatief B^{bep} met aanvullende maatregelen de minste negatieve effecten zien. B^{bep} komt daarom als MMA uit de bus. Hierbij moet wel gezegd worden dat dit tracé niet met kop en schouders boven de andere twee alternatieven uitsteekt.

Toekomst

In het MER zijn alleen alternatieven beschreven die uitgaan van een enkelbaanstracé. Toch wordt er vanuit de bevolking en de politiek op aangedrongen om ook naar de toekomst te kijken. Mede door de lange doorlooptijd van dit project is over twintig jaar misschien wel een dubbelbaansweg nodig. Alle alternatieven zijn uitbouwbaar tot een dubbelbaans tracé, met uitzondering van de tracéalternatieven B en B^{bep}.

6. De kosten

Om een indruk te krijgen van de aanlegkosten van de verschillende alternatieven is een globale kostenraming gemaakt. Deze raming houdt naast de aanlegkosten onder meer rekening met de aankoop van grond, de sloop van woningen en gedwongen vertrek. Voor het uiteindelijke voorkeurstraject wordt de kostenraming aangescherpt.

Globale kosten	Tracéalternatieven										
	B	W1	W2	W3	W4	O ^{via}	O ^{aqua}	W3 ^{sil}	B ^{bep}	Ikeo	W3a
Globale kosten (€ Mln)	31,4	36,6	34,7	35,2	36,2	40,7	49,9	63,8	36,7	38,7	34,9

Globale kosten per variant

Alternatief B brengt de laagste kosten met zich mee. Het tracé met het silvaduct door bos Ontwijk blijkt veruit de duurste. Van de drie alternatieven die bij het MMA zijn genoemd kosten W1 en Bbep nagenoeg hetzelfde. Het oostelijke alternatief met aquaduct is circa 35% duurder dan de tracés W1 en B^{bep}.

7. Conclusie

Uit dit MER blijkt dat het lastig is om een voorkeurstraject te benoemen voor het middendeel van de N381. Ook de keuze voor het meest milieuvriendelijke alternatief is complex. Er zijn elf mogelijkheden onderzocht die elk verschillende effecten hebben op landschap, cultuurhistorie en de natuur in de omgeving. De vraag is op welke thema’s de nadruk komt te liggen.

Het vervolg

De Provincie wacht met het maken van een keuze voor een voorkeurstracé totdat bewoners, de Commissie m.e.r. en de wettelijk adviseur (Provinciale Kommissie Kriteblijed) een reactie hebben gegeven. Pas daarna heeft de provincie een goed beeld van het draagvlak voor een bepaald alternatief. Provinciale Staten van Fryslân hebben op 17 december 2008 ingestemd met het vrijgeven van de MER/Tracéstudie N381 Donkerbroek - Oosterwolde voor openbare kennisgeving. Dit betekent dat de studie van 5 januari 2009 tot en met 15 februari 2009 ter inzage wordt gelegd. Medio 2009 willen Provinciale Staten een besluit nemen voor de aanpak van het hele traject van de N381. Dan wordt ook het definitieve tracé voor het traject Donkerbroek - Oosterwolde vastgesteld.



