



gemeente
Het Hogeland

Heijmans Infra B.V.
De heer L. de Bruin
Postbus 37
5240 AA ROSMALEN

Datum: 7 maart 2022
Kenmerk: Z.HHL.053682
Onderwerp: omgevingsvergunning – het aanleggen van een weg

Geachte heer De Bruin,

Op 28 januari 2022 hebben wij uw aanvraag omgevingsvergunning ontvangen voor het aanleggen van een weg op het perceel bij de rotonde tussen Kustweg, N361 en Strandweg in Lauwersoog. Uw aanvraag is bij ons geregistreerd onder het zaaknummer Z.HHL.053682.

Ontwerpbesluit en publicatie

Het ontwerpbesluit wordt door de provincie Groningen gepubliceerd op de website en in de plaatselijke kranten. Het ontwerpbesluit en de daarbij behorende stukken liggen tijdens kantooruren met ingang van [...] gedurende 6 weken ter inzage in het Provinciehuis te Groningen

Tijdens de periode van terinzagelegging kunt u en andere belanghebbenden schriftelijk zienswijzen indienen. U kunt uw zienswijze richten aan Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, Loket VTH. Postbus 610, 9700 AP Groningen of per e-mail aan loketVTH@provinciegroningen.nl, graag onder vermelding van naam, adres, datum zienswijze, nummer en omschrijving van het besluit.

Wij willen u erop wijzen dat u alleen beroep tegen de uiteindelijke beschikking kan indienen wanneer u tijdig uw zienswijze naar voren heeft gebracht tegen het ontwerpbesluit.

Betaling leges

Overeenkomstig de legesverordening bent u voor het in behandeling nemen van uw aanvraag voor een omgevingsvergunning leges verschuldigd. Deze leges bedragen € 485,55. Voor betaling van dit bedrag ontvangt u een gespecificeerde nota van de heffingsambtenaar. Tegen de in rekening gebrachte kosten kunt u eventueel bezwaar aantekenen bij de gemeente.

Vragen?

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met het Klant Contact Centrum van onze gemeente tussen 9.00 en 12.30 uur via telefoonnummer 088 - 345 88 88 of mail uw vragen aan ons via gemeente@hethogeland.nl.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Het Hogeland
namens dezen,

J. Bijma
Regisseur Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving

Dit besluit is voorzien van een elektronische ondertekening.

Bijlage:

- Besluit aanvraag Omgevingsvergunning



gemeente
Het Hogeland

TER INZAGE

Betreft: Het aanleggen van een weg

Locatie: bij de rotonde tussen Kustweg, N361 en Strandweg in Lauwersoog

Periode: [.....] tot en met [.....]

Inlichtingen: de heer L. Faber, Team RO/VTH

Ontwerp Omgevingsvergunning gemeente Het Hogeland

Inhoudsopgave

1. Aanvraag
2. Procedure
3. Overwegingen voorafgaand aan de besluitvorming
4. Besluit
5. Leges
6. Inwerkingtreding en rechtsbescherming
7. Stukken behorend bij de vergunning

1. Aanvraag

Op 28 januari 2022 hebben wij een aanvraag ontvangen voor een omgevingsvergunning, zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer Z.HHL.053682.

Gegevens aanvrager

Naam en adres : Heijmans Infra B.V.
De heer L. de Bruin
Postbus 37
5240 AA ROSMALEN

Omschrijving

De aanvraag betreft : het aanleggen van een weg

De aanvraag bevat de volgende activiteiten :

- een bestaande weg veranderen of een nieuwe weg aanleggen
- het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald

Locatie : bij de rotonde tussen Kustweg, N361
en Strandweg in Lauwersoog

2. Procedure

Bevoegd gezag

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Het Hogeland is bevoegd om op de aanvraag te beslissen.

Kennisgeving

De ontvangst van de aanvraag is gepubliceerd op de internetpagina van de gemeente Het Hogeland en in de plaatselijke courant.

Indieningsvereisten en ontvankelijkheid

Wij hebben de aanvraag aan de hand van de Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor) getoetst op ontvankelijkheid. Daarbij is gebleken dat een aantal gegevens ontbrak. De aanvrager is hierop in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens te leveren. We hebben de aanvullende gegevens ontvangen op 2 maart 2022. Hierdoor is de wettelijke procedure verlengd met 12 dagen. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag alsmede de latere aanvulling daarop voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook ontvankelijk en in behandeling genomen.

3. Overwegingen voorafgaand aan de besluitvorming

Aan het besluit liggen de volgende inhoudelijke overwegingen ten grondslag:

Overwegingen ten aanzien van het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde of van werkzaamheden, ingevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald

Bij het nemen van het besluit hebben wij overwogen dat:

Bestemmingsplan:

Het perceel is gelegen in het bestemmingsplan "Bestemmingsplan Lauwersoog e.o." en heeft de bestemming "Enkelbestemmingen Groen, Verkeer, Water-waterkering 1 en dubbelbestemmingen "Leiding-Gas" en "Waterstaat-Waterkering 1"".

Het plan voldoet aan de regels van het bestemmingsplan.

Het initiatief is niet in strijd met de genoemde enkelbestemmingen Groen, Verkeer en Water-Waterkering 1. Op grond van de bestemming Water-Waterkering 1 en de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering 1" is er wel een omgevingsvergunning voor de activiteit "Aanleg" benodigd. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, na voorafgaand advies van de beheerder van de waterkering, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de waterkering. Dit geldt tevens voor de dubbelbestemming "Leiding-Gas". De omgevingsvergunning kan in dit geval slechts worden verleend indien instemming van de betreffende leidingbeheerder is verkregen en er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van hoofdgastransportleidingen. Dit is door de aanvrager afdoende aangetoond.

Overwegingen ten aanzien van het aanleggen van een weg of het veranderen van de wijze van aanleg van een weg

Bij het nemen van het besluit hebben wij overwogen dat:

1. het plan voldoet aan de voorschriften van het bestemmingsplan;

2. er is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de voorschriften van de inrit/uitweg verordening;
3. er is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de voorschriften met betrekking tot civieltechnische aspecten;
4. er is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan voldoet aan de voorschriften met betrekking tot de verkeersveiligheid.

4. Ontwerpbesluit

Totstandkoming

Dit ontwerpbesluit is tot stand gekomen volgens de uitgebreide voorbereidingsprocedure overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.10 van de Wabo. Gebleken is dat u voldoende aannemelijk hebt gemaakt dat uw aanvraag voldoet aan de eisen die de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriele regeling omgevingsrecht daaraan stellen.

Aan het ontwerpbesluit zijn voorwaarden en verplichtingen verbonden. Deze moet u naleven.

Wij zijn voornemens de aangevraagde omgevingsvergunning voor het aanleggen van een weg op het perceel bij de rotonde tussen Kustweg, N361 en Strandweg in Lauwersoog te verlenen. De aanvraag heeft betrekking op de activiteit aanleg (uitvoeren werk of werkzaamheid), artikel 2.1 lid 1 sub b. Tevens heeft de aanvraag betrekking op de activiteit een weg aan te leggen of verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg, artikel 2.2, lid 1 onder d en is beoordeeld aan § 2.3 van de Wabo.

Onderdeel van dit ontwerpbesluit vormen de onder 7 opgesomde bijlagen.

5. Leges

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag om omgevingsvergunning zijn leges verschuldigd. De aanslag daartoe wordt u opgelegd door de heffingsambtenaar. Volgens onze berekening bedragen de leges:

Artikel legesverordening en toelichting

2.3.2	aanlegactiviteiten	€	342,90
2.3.8	aanleggen of veranderen weg	€	142,65
Totaal:		€	485,55

Voor de betaling van dit legesbedrag wordt u binnenkort door of namens de heffingsambtenaar een factuur toegestuurd.

6. Rechtsbescherming en inwerkingtreding

Coördinatie

De voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het project Dijkversterking Lauwersmeerdijk wordt door de provincie Groningen gecoördineerd op grond artikel 5.8 van de Waterwet. De coördinatie is gericht op een efficiënte besluitvorming door de voorbereiding, vaststelling en bekendmaking van de benodigde besluiten op elkaar af te stemmen en gelijktijdig te laten verlopen.

De besluiten die gecoördineerd worden voorbereid zijn:

- Projectplan Waterwet (waterschap Noorderzijlvest);
- Omgevingsvergunning (gemeente Het Hogeland);
- Vergunning Wet natuurbescherming (provincie Groningen).

Ter inzagelegging ontwerpbesluiten

De ontwerpbesluiten en het bij het Projectplan behorende milieueffectrapport (MER) worden gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen door een ieder zienswijzen naar voren worden gebracht. De zienswijzen kunnen worden gericht aan Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, Loket VTH Postbus 610, 9700 AP Groningen of per e-mail aan loketVTH@provinciegroningen.nl, graag onder vermelding van naam, adres, datum zienswijze, nummer en omschrijving van het besluit.

Beroep

Tegen dit ontwerpbesluit kan geen beroep worden ingesteld. Na afloop van de zienswijzentermijn zal een definitief besluit worden genomen. Tegen het definitieve besluit en de overige gecoördineerde definitieve besluiten kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Daarnaast kunt u in spoedeisende gevallen de voorzieningenrechter verzoeken een voorlopige voorziening te treffen. Dit verzoek kunt u samen met een kopie van uw bezwaarschrift sturen aan de voorzieningenrechter van de sector Bestuursrecht van de rechtbank Noord-Nederland, locatie Groningen, Postbus 150, 9700 AD Groningen.

U kunt ook digitaal het verzoekschrift indienen bij de rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Inwerkingtreding

De omgevingsvergunning treedt in werking met ingang van de dag na afloop van de termijn voor het indienen van een beroepschrift. Het indienen van een beroepschrift schorst de werking van het besluit niet.

Crisis- en herstelwet

Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet is van toepassing op het besluit. Voor het instellen van beroep betekent dit onder meer dat:

- de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen;
- beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

7. Stukken behorend bij de ontwerpbeschikking

Wij zijn voornemens de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een weg te verlenen onder de bepaling dat de volgende stukken deel uitmaken van de omgevingsvergunning:

- G012852-TEK-3137_pdf, ontvangen op 28 januari 2022;
- G012852-TEK-3138_pdf, ontvangen op 28 januari 2022;
- LMD koppelproject 2de Ontsluitingsweg, ontvangen op 28 januari 2022;
- eg_haven_Lauwersmeerdijk_-_D10043073_pdf, ontvangen op 28 januari 2022;
- G012852-TEK-3137_pdf, ontvangen op 28 januari 2022;
- emming-Waterkering_aanvraagformulier_pdf, ontvangen op 2 maart 2022;
- akvlak_gasleiding_en_ontsluitingsweg_pdf, ontvangen op 2 maart 2022.

Uithuizen, 7 maart 2022

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Het Hogeland
namens dezen,

J. Bijma
Regisseur Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving

Dit besluit is voorzien van een elektronische ondertekening.

Formuliertersie
2020.01

Aanvraaggegevens

Algemeen

Let op: vul het formulier alstublieft volledig in.

Aanvraagnummer	6781545
Aanvraagnaam	LMD dubbelbestemming Waterkering
Uw referentiecode	LMD-VRG-0023
Ingediend op	-
Soort procedure	Reguliere procedure
Projectomschrijving	Gewijzigd aanvraagformulier ten behoeve van aanvraag met aanvraagnummer 6570983
Gefaseerd	Nee

Overzicht bijgevoegde modulebladen

- Aanvraaggegevens
- Aanvragergegevens
- Locatie van de werkzaamheden
- Werkzaamheden en onderdelen
 - Werk of werkzaamheden uitvoeren
 - Werk of werkzaamheden uitvoeren
- Bijlagen
- Kosten
- Nawoord en ondertekening



Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	17104126
Vestigingsnummer	000017626242
(Statutaire) naam	Heijmans Infra B.V.
Handelsnaam	Heijmans Infra BV

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	Leendert
Voorvoegsels	de
Achternaam	Bruin
Functie	Raadgevend Adviseur

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	5248JT
Huisnummer	67
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Graafsebaan
Woonplaats	Rosmalen

4 Correspondentieadres

Postbus	37
Postcode	5240AA
Plaats	Rosmalen

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0652338937
Faxnummer	-
E-mailadres	LBruin@heijmans.nl



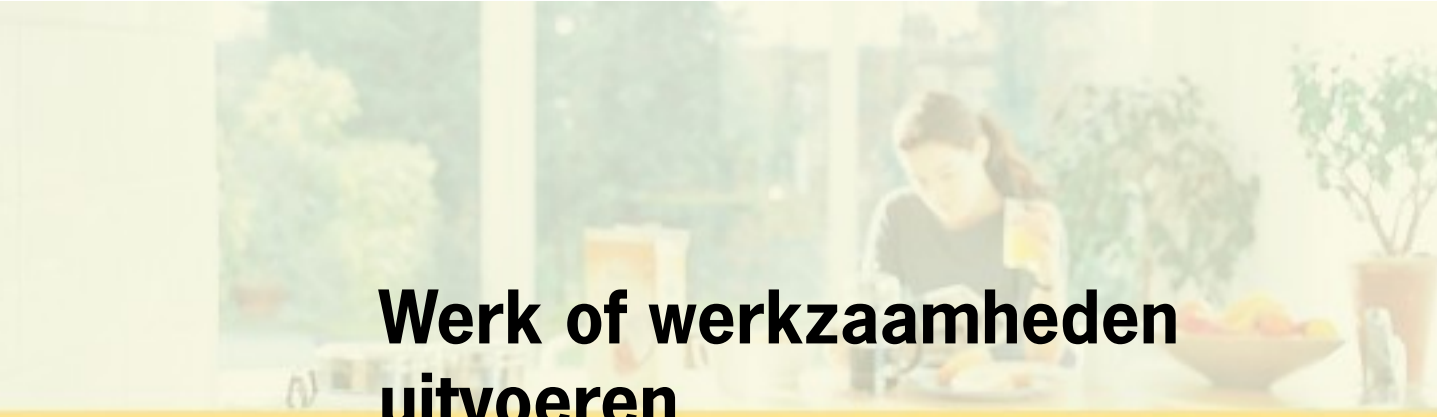
Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente	Het Hogeland
Kadastrale gemeente	Ulrum
Kadastrale sectie	I
Kadastraal perceelnummer	564
Bouwplannaam	Havendijk
Bouwnummer	2de Ontsluitingsroute
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☒ Ja ☐ Nee
Specificatie locatie	Ulrum sectie I nummers 749, 761 en 759

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☐ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☐ U bent huurder van het perceel ☒ Anders
Uw belang bij deze aanvraag	Combinatie Waddenkwartier voert de versterkingswerkzaamheden en de koppelprojecten uit in opdracht van waterschap Noorderzijlvest en in afstemming met de gemeente Het Hogeland, Rijkswaterstaat NN en provincie Groningen



Werk of werkzaamheden uitvoeren

1 Werk of werkzaamheden uitvoeren

- ⑦ Binnen welk bestemmingsplan zullen de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden worden uitgevoerd?

Bestemmingsplan Lauwersoog e.o.

Welke werken, geen bouwwerken zijnde, of welke werkzaamheden zullen worden uitgevoerd?

Aanleg van een weg op de waterkering

Wordt grond afgevoerd naar een andere locatie?

☐ Ja
☒ Nee

Zijn er obstakels aanwezig die in de weg staan voor het uitvoeren van het werk of de werkzaamheid?

☐ Ja
☒ Nee

- ⑦ Staat in het bestemmingsplan dat een rapport moet worden overlegd waarin de archeologische waarde is vastgelegd van het terrein dat zal worden verstoord?

☐ Ja
☒ Nee



Toelichting Werk of werkzaamheden uitvoeren

1 Werk of werkzaamheden uitvoeren

Binnen welk bestemmingsplan zullen de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden worden uitgevoerd?
- Onder bestemmingsplan wordt hier ook een provinciaal inpassingsplan, rijksinpassingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit verstaan.

Staat in het bestemmingsplan dat een rapport moet worden overlegd waarin de archeologische waarde is vastgelegd van het terrein dat zal worden verstoord?

- Onder bestemmingsplan wordt hier ook een provinciaal inpassingsplan of rijksinpassingsplan verstaan. Als het plan dit bepaalt, moet u een archeologisch rapport als bijlage bij deze aanvraag voegen.



Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document



Kosten

Werk of werkzaamheden uitvoeren

Werk of werkzaamheden uitvoeren

Wat zijn de geschatte kosten in 100000
euro's (exclusief BTW)?

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)?

Nawoord en ondertekening

*Alleen te beantwoorden
als de bijlagen nog niet
compleet zijn*

*Alleen te beantwoorden
als de bijlagen nog niet
compleet zijn*

Zijn de bijlagen bij deze aanvraag
compleet

☐ Ja

☐ Nee

De volgende bijlagen dien ik later
in

De volgende bijlagen dien ik niet in

Vul uw eventuele persoonlijke
opmerkingen over uw aanvraag
hier in.

Als blijkt dat voor één van de
onderdelen geen vergunning
verleend kan worden, wilt u dan
voor de overige onderdelen wel
een vergunning ontvangen?

☐ Ja

☐ Nee

Geeft u toestemming om persoons-
en adresgegevens van de
aanvrager/melder en, indien van
toepassing, de gemachtigde
openbaar te maken?

☐ Ja

☐ Nee

Geeft u toestemming om de
geschatte projectkosten / kosten
van de werkzaamheden openbaar
te maken?

☐ Ja

☐ Nee

☐ Hierbij verklaar ik dat ik de aanvraag/melding naar waarheid heb ingevuld en dat ik weet dat er kosten verbonden kunnen zijn aan het indienen van een aanvraag.

*Niet verplicht in te vullen
indien u gemachtigde
bent*

Handtekening aanvrager

Datum

Handtekening

Handtekening gemachtigde

Datum

Handtekening

Terugsturen van de aanvraag

U kunt de aanvraag of melding inclusief bijbehorende bescheiden per post versturen naar onderstaand adres van het bevoegd gezag. Het e-mailadres of contactformulier is alleen bedoeld voor het stellen van vragen en niet voor het indienen van een aanvraag of aanvullende gegevens.

Bevoegd gezag omgevingsvergunning

Naam:	Gemeente Het Hogeland
Bezoekadres:	Hoofdstraat-West 1 9981 AA UITHUIZEN
Postadres:	Gemeente Het Hogeland Postbus 26 9980 AA Uithuizen gemeente@hethogeland.nl
Telefoonnummer:	088-3458888
E-mailadres:	gemeente@hethogeland.nl
Website:	www.hethogeland.nl
Contactpersoon:	Team RO\ VTH
Bereikbaar op:	ma.-vr. 9.00-12.00

Ingediende aanvraag/melding omgevingsvergunning

Formuliertersie
2020.01

Aanvraaggegevens

Algemeen

Aanvraagnummer	6570983
Aanvraagnaam	LMD koppelproject 2de Ontsluitingsweg
Uw referentiecode	VRG-0023
Ingediend op	28-01-2022
Soort procedure	Reguliere procedure
Projectomschrijving	Samen met de versterkingsopgave worden verbeteringen doorgevoerd middels koppelproject. De 2de ontsluitingsweg verbetert de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de haven
Opmerking	De werkzaamheden maken onderdeel uit van de dijkversterking Lauwersmeerdijk een eindafrekening van de kosten voor dit deel van het werk zal tzt worden nageleverd
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Nee
Persoonsgegevens openbaar maken	Ja
Kosten openbaar maken	Nee
Bijlagen die later komen	-
Bijlagen n.v.t. of al bekend	-
Bevoegd gezag	
Naam:	Gemeente Het Hogeland
Bezoekadres:	Hoofdstraat-West 1 9981 AA UITHUIZEN
Postadres:	Gemeente Het Hogeland Postbus 26 9980 AA Uithuizen gemeente@hethogeland.nl
Telefoonnummer:	088-3458888
E-mailadres:	gemeente@hethogeland.nl
Website:	www.hethogeland.nl
Contactpersoon:	Team RO\ VTH
Bereikbaar op:	ma.-vr. 9.00-12.00

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Weg aanleggen of veranderen

- Weg aanleggen of veranderen

Bijlagen

Kosten



Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	17104126
Vestigingsnummer	000017626242
(Statutaire) naam	Heijmans Infra B.V.
Handelsnaam	Heijmans Infra BV

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	Leendert
Voorvoegsels	de
Achternaam	Bruin
Functie	Raadgevend Adviseur

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	5248JT
Huisnummer	67
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Graafsebaan
Woonplaats	Rosmalen

4 Correspondentieadres

Postbus	37
Postcode	5240 AA
Plaats	Rosmalen

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0652338937
Faxnummer	-
E-mailadres	LBruin@heijmans.nl

6 Akkoordverklaring

Akkoordverklaring

- ☒ Hierbij verklaar ik dat ik de aanvraag/melding naar waarheid heb ingevuld, dat ik correspondentie over mijn aanvraag/melding wil ontvangen op het door mij opgegeven e-mailadres of op het door mij opgegeven adres van de berichtenbox en dat ik weet dat er kosten verbonden kunnen zijn aan het indienen van een aanvraag.



Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente	Het Hogeland
Kadastrale gemeente	Ulrum
Kadastrale sectie	I
Kadastraal perceelnummer	564
Bouwplannaam	Havendijk
Bouwnummer	2de Ontsluitingsroute
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☒ Ja ☐ Nee
Specificatie locatie	Sectie I Percelen 749, 761 en 759

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☐ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☐ U bent huurder van het perceel ☒ Anders
Uw belang bij deze aanvraag	Combinatie Waddenkwartier voert de versterkingswerkzaamheden en de koppelprojecten uit in opdracht van waterschap Noorderzijlvest en in afstemming met de gemeente Het Hogeland, Rijkswaterstaat NN en provincie Groningen



Weg aanleggen of veranderen

1 Weg aanleggen of veranderen

Welke werkzaamheden zullen worden uitgevoerd ten behoeve van de aanleg of verandering van de weg?

Aanleggen van weg: graven cunet, wegfundering aanleggen en asfalteren

Wordt grond afgevoerd naar een andere locatie?

- ☐ Ja
☒ Nee

Zijn er obstakels aanwezig die in de weg staan voor het uitvoeren van het werk of de werkzaamheid?

- ☐ Ja
☒ Nee

Geef de afmetingen van de aan te leggen of de te veranderen weg (lengte, hoogte, breedte, diepte).

breedte 7,24 meter, 0,12 meter dik

Staat in het bestemmingsplan dat een rapport moet worden overlegd waarin de archeologische waarde is vastgelegd van het terrein dat zal worden verstoord?

- ☐ Ja
☒ Nee

Om wat voor weg gaat het?

- ☐ Provinciale weg
☒ Gemeentelijke weg



Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
eg_haven_Lauwersmeerdijk_-_D10043073_pdf	Concept Effectbeoordeling tweede ontsluitingsweg haven Lauwersmeerdijk - D10043073.pdf	Gegevens weg aanleggen of veranderen	28-01-2022	In behandeling
G012852-TEK-3137_pdf	G012852-TEK-31-37.pdf	Gegevens weg aanleggen of veranderen Situatietekening weg aanleggen of veranderen	28-01-2022	In behandeling
G012852-TEK-3138_pdf	G012852-TEK-31-38.pdf	Gegevens weg aanleggen of veranderen Situatietekening weg aanleggen of veranderen	28-01-2022	In behandeling



Kosten

Weg aanleggen of veranderen

Weg aanleggen of veranderen

Wat zijn de geschatte kosten in
euro's (exclusief BTW)? 100000

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)? 100000

Memo

Datum	2 maart 2022	Van	L. de Bruin
Onderwerp	Gasleiding	Telefoon	+31 (0)6 5233 89 37
		E-mail	LBruin@heijmans.nl

Aan Gemeente Het Hogeland

Kopie aan Combinatie Waddenkwartier Waterschap Noorderzijlvest

Aanleiding

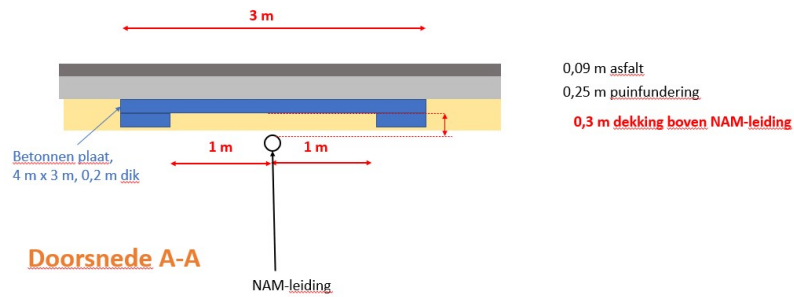
In het kader van de versterking van de Lauwersmeerdijk, gemeente Het Hogeland, wordt een tweede ontsluitingsweg gerealiseerd naar de haven. Deze tweede ontsluitingsweg leidt over de bestaande waterkering. Tevens ligt in de directe nabijheid een gasleiding. Deze notitie geeft aan dat zowel de beheerder van de waterkering als de leidingbeheerder geen bezwaren hebben tegen de voorgenomen realisatie.

Waterkering

De beheerder van de waterkering is het waterschap Noorderzijlvest. Dit waterschap is ook initiatiefnemer van de versterkingsoperatie van de Lauwersmeerdijk. Voor de versterkingsoperatie is door het waterschap een projectplan Waterwet, overeenkomstig artikel 5.4 Waterwet) in procedure gebracht en ter goedkeuring aangeboden bij Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, overeenkomstig artikel 5.7 Waterwet. Deze omgevingsvergunning wordt gecoördineerd behandeld samen met het projectplan Waterwet. Voorafgaand aan de goedkeuring van Gedeputeerde Staten is het projectplan Waterwet, inclusief deze tweede ontsluitingsweg, door het Dagelijks Bestuur van het Waterschap vastgesteld op 8 februari jl. Hiermee heeft het waterschap geen bezwaar tegen de aanleg van de tweede ontsluitingsweg over de waterkering.

Gasleiding

Het tracé van de tweede ontsluitingsweg wordt gekruist door een gasleiding van NAM. Met de NAM is overleg gevoerd over de bescherming van deze gasleiding of eventuele verplaatsing van de gasleiding. Overeengekomen is de gasleiding te beschermen met een overkluizingsconstructie. Een principe hiervan is opgenomen in figuur 1.



Hierin is voorzien in meer dan 0,30 meter dekking op de leiding en een meter tussen onderkant plaat en de leiding.

ONDERWERP
Effectbeoordeling tweede ontsluitingsweg haven Lauwersmeerdijk

PROJECTNUMMER
C07011.000003

DATUM
30 november 2021

ONZE REFERENTIE
D10043073:39

VAN
Rosalie Fidler

AAN
Gemeente Het Hogeland

Versiebeheer

Versie	Datum	Omschrijving
0.1	30-11-2021	90%-versie ter review door OG

Voor akkoord

Opstellers	Controle	Vrijgave
Rosalie Fidler	Anton van der Meulen (verkeersspecialist)	Esther van Ophuizen-Dieker
Harm Loonstra	Sander Jonker (ecoloog)	
Olaf Bensink		
Vincent Rossen		
Erik Leushuis		

1 Samenvatting

1.1 Aanleiding

Gemeente Het Hogeland wil graag de verkeersdruk bij de haven van Lauwersoog op piekmomenten spreiden. Daarom is het plan gemaakt om een tweede ontsluitingsweg naar de haven te realiseren. Deze realisatie wordt als koppelproject meegenomen in de geplande dijkversterking Lauwersmeerdijk – Vierhuizergat.

Deze memo beschrijft de resultaten van de studies naar het effect dat deze tweede ontsluitingsweg op verschillende milieuaspecten heeft en dient als input voor het m.e.r.

1.2 Effectenbeoordeling

De tweede ontsluitingsweg heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van het gebied en de bereikbaarheid van de haven. Op de overige getoetste aspecten (geluid, luchtkwaliteit, licht en recreatieve routes) heeft de weg geen tot een marginaal effect (Tabel 1-1).

Tabel 1-1 Samenvattende tabel van de resultaten van de effectbeoordeling van de tweede ontsluitingsweg

Milieuaspect	Beoordeling in plansituatie (tweede ontsluitingsweg)
Verkeersveiligheid	Verbetering
Bereikbaarheid	Verbetering
Geluid: omgeving	Marginaal effect
Geluid: N2000	Marginaal effect
Luchtkwaliteit	Marginaal effect
Licht	Marginaal effect
Recreatieve routes	Verbetering

2 Inleiding

2.1 Aanleiding en probleemstelling

Tussen Lauwersoog en de Westpolder ligt de Groningse Lauwersmeerdijk. Die dijk voldoet niet meer aan de eisen voor hoogwaterveiligheid en moet daarom worden versterkt. Het project bestaat uit twee deeltrajecten: De Havendijk (DP90,0 – DP89,2) en De Landelijke Dijk (DP89,1 – DP82,1), zie Figuur 2-1. Waterschap Noorderzijlvest werkt momenteel aan de planuitwerking van deze dijkversterking. De planuitwerkingsfase eindigt naar verwachting in 2022.



Figuur 2-1 Locatie van de deeltrajecten binnen de dijkversterking Lauwersmeerdijk

De versterking wordt gecombineerd met diverse koppelprojecten die het gebied ontwikkelen en versterken. Koppelproject 5 richt zich op het realiseren van een tweede ontsluitingsweg naar de haven. Aanleiding van dit koppelproject is de wens om de verkeersdruk op de piekmomenten te kunnen spreiden.

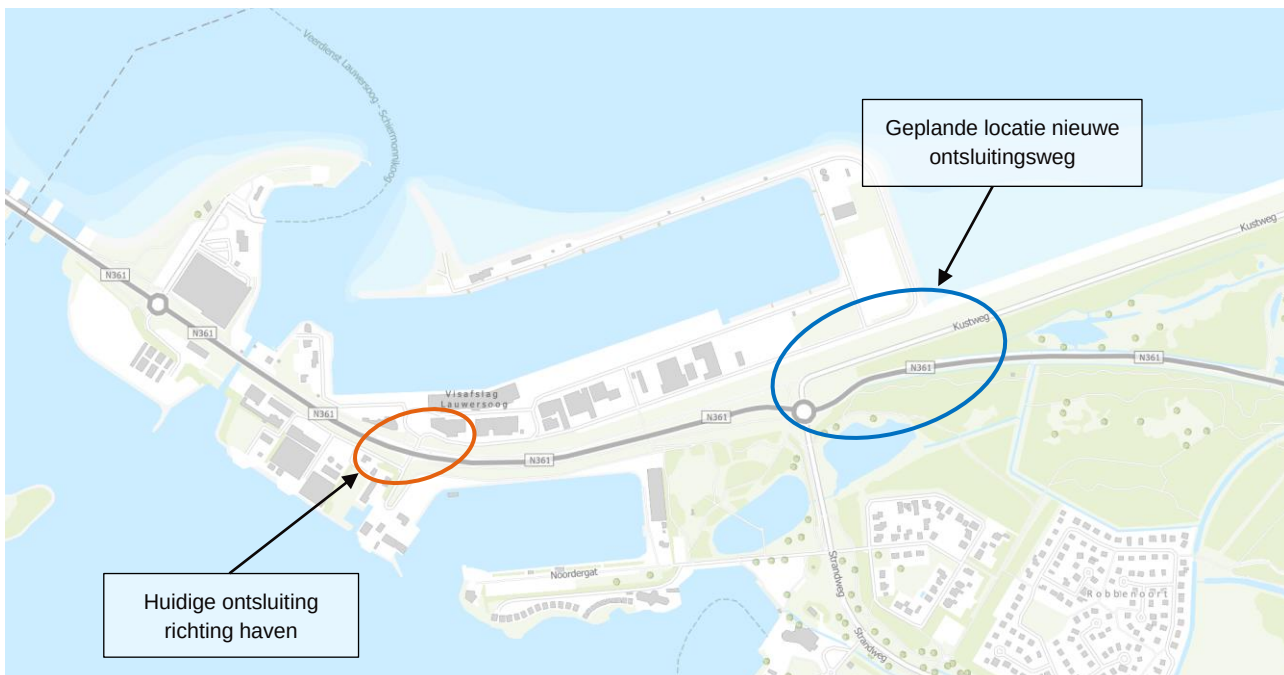
Initiatiefnemer van dit koppelproject is gemeente Het Hogeland. De gemeente heeft Arcadis de opdracht gegeven om het voorontwerp van de ontsluitingsweg, dat is opgesteld door de gemeente, nader uit te werken tot hetzelfde detailniveau als de overige koppelprojecten die gecombineerd worden met de Dijkversterking Lauwersmeerdijk – Vierhuizergat. Het gaat hierbij om de volgende onderdelen:

- Opstellen van een VO-ontwerp, inclusief koppelkansnotitie, ontwerpnota en ontwerptekening.
- Uitvoeren van effectstudies ten behoeve van het m.e.r. Dit is inclusief uitvoeren van verkeerstellingen en een effectbepaling van de nieuwe ontsluiting op het huidige verkeerssysteem, de verkeersveiligheid en de impact op recreatieve routes.

Dit memo gaat in op het tweede onderdeel: de effectenstudies voor het m.e.r.

2.2 Gebiedsbeschrijving

De huidige ontsluitingsweg naar de haven ligt in het westen van het havengebied aan de N361. Dit is nu de enige manier om de haven te bereiken. Het plan is om de tweede ontsluitingsweg aan te leggen in het oosten van het havengebied, bij de rotonde tussen de Kustweg, de N361 en de Strandweg (Figuur 2-2).



Figuur 2-2 Overzichtskaart van de haven, met de huidige ontsluitingsmogelijkheid in het westen (oranje cirkel) en de geplande locatie voor de nieuwe ontsluitingsweg in het oosten (blauwe cirkel).

2.3 Voorlopig Ontwerp (VO)

Het VO is ingepast in het oosten van de haven, tussen de rotonde N361/Kustweg/Strandweg en de weg Haven. (Figuur 2-3, Figuur 2-4).



Figuur 2-3 Luchtfoto van de haven. De huidige ontsluitingsmogelijkheid ligt in het westen (oranje cirkel). De geplande locatie voor de nieuwe ontsluitingsweg is in het oosten, en verbindt de rotonde N361/Strandweg/Kustweg (gele pijl) met de weg Haven (paarse pijl).

Vanaf de rotonde volgt de tweede ontsluitingsweg over ongeveer 500m de bestaande Onderhoudsweg. Na een ruime bocht over 180° gaat de weg in een vrijwel rechte lijn over de dijk. Aan de havenzijde sluit de tweede ontsluitingsweg overzichtelijk aan op de weg Haven waardoor het vrachtverkeer langs elkaar kan passeren. Over de kruin van de dijk wordt een fietsverbinding gerealiseerd die het fietspad over de buitenberm van de Landelijke Dijk verbindt met de huidige fietsinfrastructuur van de rotonde op de N361. Er is nadrukkelijk voor gekozen om fietsers geen gebruik te laten maken van de tweede ontsluitingsweg. Dit zou resulteren in onveilige situaties voor fietsers en autoverkeer.

Figuur 2-4 toont het bovenaanzicht van het wegontwerp.



Figuur 2-4 Boven-aanzicht wegontwerp tweede ontsluitingsweg. Linksonder ligt de huidige rotonde Strandweg/N361/Kustweg (gele pijl). In het midden de nieuwe aansluiting naar de weg Haven (paarse pijl).

De waterkering ter plaatse van de tweede ontsluitingsweg voldoet aan dezelfde eisen als de Landelijke Dijk. Als gevolg van de inpassing van de tweede ontsluitingsweg verandert de vorm van de Landelijke Dijk en wijkt de bekleding van de dijk af met betrekking tot taludhellingen en dikte van de bekleding. De bekledingstypen zoals toegepast voor de Landelijke Dijk (alsmede de niveaus waar van de ene naar de andere bekleding wordt overgegaan) worden gehandhaafd.

2.4 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1 is een beknopte samenvatting van de effectenbeoordeling.
- Hoofdstuk 2 beschrijft de aanleiding, probleemstelling, het gebied en het Voorlopig Ontwerp (VO) van de tweede ontsluitingsweg. Dit VO is gebruikt in de effectenbeoordeling in de gebruiksfase (plansituatie).
- Hoofdstuk 3 duidt de huidige situatie en autonome ontwikkeling (referentiesituatie). Hierbij worden de effecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, licht en recreatieve routes beoordeeld.
- Hoofdstuk 4 duidt gebruiksfase (plansituatie). Hierbij worden dezelfde effecten beoordeeld: verkeer, geluid, luchtkwaliteit, licht en recreatieve routes beoordeeld.
- Hoofdstuk 5 tot slot bevat de conclusie van de memo.
- In de bijlage zijn de aannames van de verkeersberekeningen opgenomen.

3 Huidig verkeerssysteem en autonome ontwikkelingen

3.1 Verkeer

De verkeerssituatie rond het havengebied van Lauwersoog is sterk gericht op de veerboot naar Schiermonnikoog. Veel routes lopen naar de haventerminal en de vele parkeerterreinen benadrukken deze functie. Door de spreiding van de parkeerterreinen in het gebied ontstaat een extra hoeveelheid verkeersbewegingen en lopen de recreatieve en industriële functies in het gebied door elkaar. Naast de hoofdweg zijn lokale wegen aanwezig om industrie en recreatievoorzieningen in de haven te bereiken.

3.1.1 Resultaten verkeerstellingen

In de toekomstige situatie (2040) zullen er gemiddeld rond de 6.000 motorvoertuigen per dag gebruik maken van de N361. Vanaf de N361 richting de weg Haven rijden er gemiddeld 3.000 motorvoertuigen per dag. Hiervan is de verdeling tussen verkeer vanaf de oostelijke- en westelijke richting geschat op 50/50. De intensiteiten op de weg Haven liggen aan het begin van de haven nog rond de 1.500-2.000 mvt/etmaal, aan het einde van de haven wordt geschat dat er per etmaal slechts 600 motorvoertuigen rijden (ter hoogte van het waddenpaviljoen).

Onderbouwing verkeersintensiteiten

Voor een goede beoordeling in het m.e.r. is het noodzakelijk om in de toekomst te kijken. Welke ontwikkelingen zijn er gepland en welke gevolgen heeft dit voor de verkeerssituatie in 2040? Op basis van die verkeerssituatie moet het wegennet straks immers functioneren. Normaliter worden verkeersmodellen gebruikt om deze toekomstige ontwikkelingen te voorspellen. Echter is er geen verkeersmodel beschikbaar die betrouwbare uitspraken doet over dit gebied. Om deze reden zijn wij genoodzaakt om aannames te doen op basis van tellingen uit het verleden in combinatie met een recent uitgevoerde verkeerstelling (2021).

Voor het onderzoek naar de verkeersintensiteiten zijn een aantal verkeerstellingen gebruikt, die binnen en buiten het directe projectgebied vallen.

De eerste telling in het projectgebied stamt uit het verkeersonderzoek uitgevoerd door Grontmij in 2014 en is gehouden op het kruispunt N361-Haven. Vervolgens zijn er nieuwe tellingen uitgevoerd in 2021, zowel op het kruispunt N361-Haven alsook op de rotonde N361-Strandweg. De tellingen van 2021 zijn uitgevoerd door Nationwide Data Collection (NDC).

Om de groeifactor van de N-weg te kunnen bepalen zijn NDW-tellingen gebruikt van de N361 ter hoogte van Anjum, aangezien dit het enige vaste telpunt is in de omgeving van het projectgebied. De groeifactor per jaar is uitgerekend op basis van de groei tussen 2016 en 2019, waarbij 2016 het eerste beschikbare jaar is met tellingen en 2019 het laatste jaar (de jaren 2020/2021 zijn wel beschikbaar, maar zijn niet representatief in verband met corona. Daarom zijn deze niet meegenomen in deze studie). Berekeningen met deze gegevens resulteren in een groeifactor van 4% per jaar, wat waarschijnlijk een overschatting is. De groeifactor van 4% per jaar wordt aangehouden tot 2030, hier is een groei van 2% per jaar gehanteerd tot 2040 (wat waarschijnlijk ook overschatting is).

Als basisintensiteiten zijn de verkeerstellingen uit 2014 gehanteerd. Vervolgens is er op basis van het rapport van Grontmij (2014) een aanname gedaan dat de verkeersintensiteit in de zomer (4900 motorvoertuigen (mvt)) aanzienlijk hoger is dan het jaargemiddelde (2700 mvt). Aangezien de verkeerstelling uit 2014 niet omvangrijk genoeg is om de intensiteiten van het gehele projectgebied te bepalen, zijn deze aangevuld met de tellingen uit 2019 van het NDW en de tellingen uit 2021 van het NDC.

Deze inschattingen zijn een worst-case op basis van de tellingen en aannames. Deze zijn opgenomen in de bijlage.

3.1.2 Bereikbaarheid

In de huidige situatie ontstaat soms congestievorming op de N361 bij brugopening, wat logisch is. Dit heeft effect op het verkeer vanaf de Haven, aangezien dit verkeer bij brugopening of spitsmomenten moeite heeft om de N361 op te rijden vanwege het vele doorgaande verkeer. In de toekomstige situatie (2040) zal de verkeersintensiteit naar verwachting verdubbelen (een toename van 98%), waardoor het kruispunt, mede gezien de huidige problematiek, overbelast zal raken. Dit wordt bevestigd door berekeningen met het programma Capacito, waaruit blijkt dat er dermate veel verkeer op de zijweg rijdt dat het kruispunt niet voldoende verkeer kan afwikkelen, wat de bereikbaarheid van het havengebied niet ten goede komt. Hiernaast is de bereikbaarheid zeer kwetsbaar; bij incidenten, calamiteiten of werkzaamheden is er maar één toegangsweg naar de haven en kan het dus voorkomen dat de haven geheel onbereikbaar is.

3.1.3 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid zal in een toekomstige situatie met een verdubbeling van de verkeersintensiteiten verminderen. Dit komt in de eerste plaats doordat wachttijden zullen toenemen, waardoor verkeersdeelnemers ongeduldig kunnen worden en zo meer risico kunnen gaan nemen. Deze toename van risico kan voor conflicten zorgen tussen weggebruikers onderling, bijvoorbeeld kop-staartongevallen als resultaat van snel optrekkend en afremmend verkeer. Hiernaast zal het verkeersbeeld een stuk onrustiger worden waardoor er minder overzicht is voor de weggebruiker. Dit kan vervolgens leiden tot afdekongevallen, bijvoorbeeld als het zicht door een ander - naast, op of over het kruispunt opgesteld - voertuig of obstakel, voor het doorgaande verkeer ontnomen wordt. In een situatie waarbij een afdekongeval zich zou kunnen voordoen, ziet de weggebruiker kruisend, tegemoetkomend of overig afslaand verkeer onvoldoende of te laat.

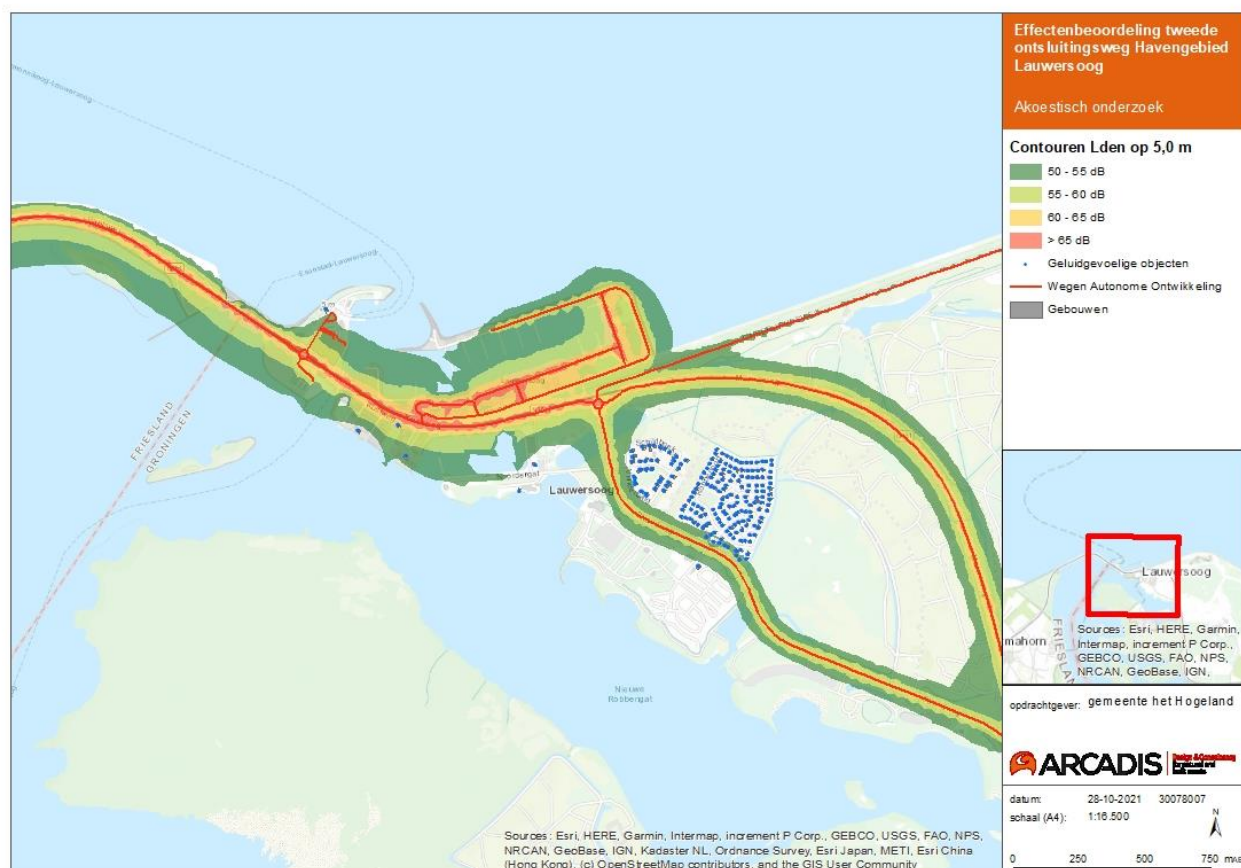


Figuur 3-2 Overzicht ligging N2000-gebieden Lauwersmeer en Waddenzee

3.2.1 De omgeving (mens)

De resultaten voor het geluidsbelast oppervlak en aantal geluidsbelaste objecten voor de autonome ontwikkeling is weergegeven in Tabel 3-1. De geluidscontouren voor de autonome ontwikkeling zijn weergegeven in Figuur 3-3.

In totaal wordt binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied vanwege wegverkeerslawaaai 176,6 Ha geluidsbelast met meer dan 50 dB en ondervinden 11 woningen een geluidsbelasting van 50 dB of meer.



Figuur 3-3 Geluidcontouren Mens Autonome ontwikkeling, peiljaar 2040 (L_{den} op 5,0 m+ plaatselijk maaiveld)

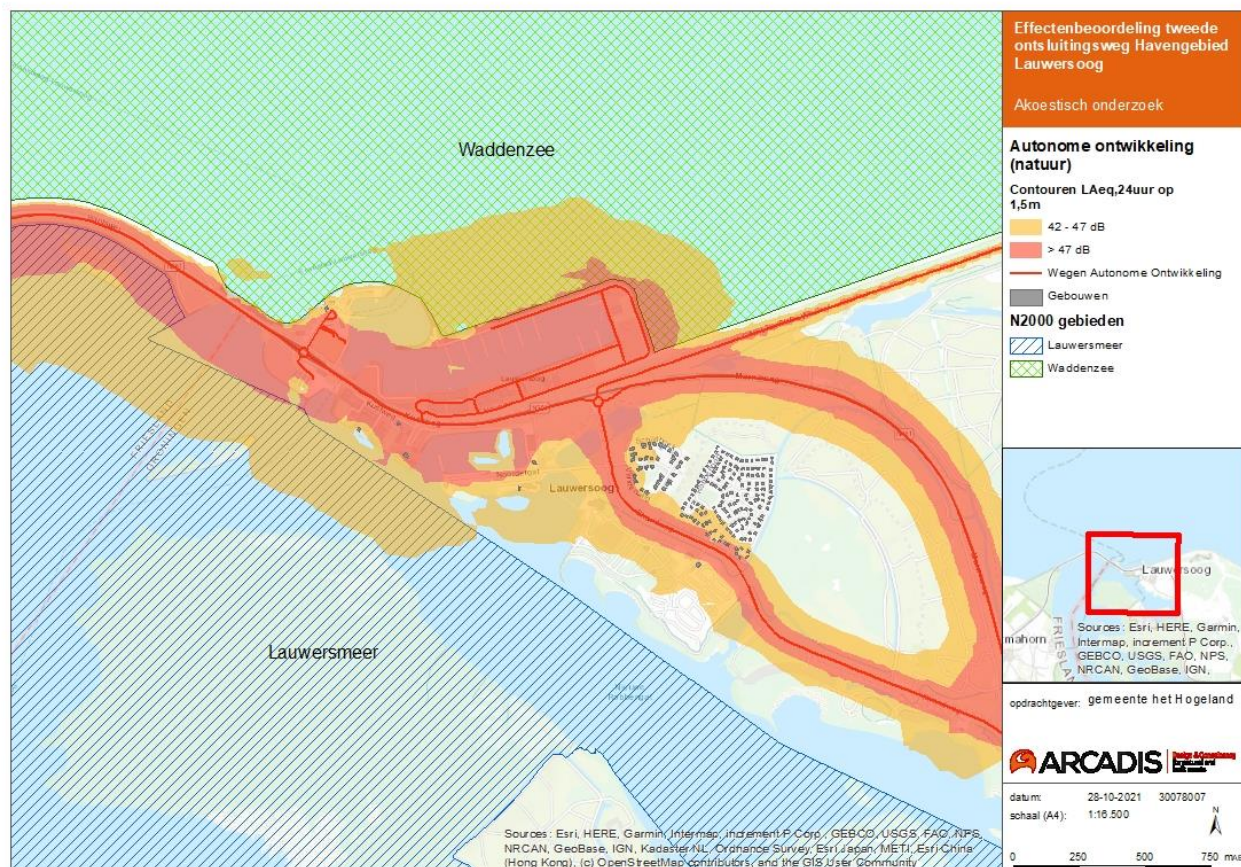
Tabel 3-1 Geluidsbelast oppervlak en geluidsbelaste objecten in de Autonome Ontwikkeling (2040)

Geluidsklasse	Geluidsbelast oppervlak (Hectare)	Aantal geluidsbelaste objecten (Aantal woningen)
50-55 dB	87,4	10
50-55 dB	47,9	--
60-65 dB	30,0	1
> 65 dB	11,2	--
Totaal > 50 dB	176,6	11

3.2.2 N2000 (natuur)

Naast de geluidseffecten op de omgeving (mens) zijn ook de geluidseffecten voor de autonome ontwikkeling bepaald op de N2000-gebieden. De geluidscontouren voor de autonome ontwikkeling zijn weergegeven in Figuur 3-4.

In totaal wordt binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied vanwege wegverkeerslawaaï 98,9 Ha N2000-gebied geluidsbelast met meer dan 42 dB en 22,1 Ha N2000-gebied geluidsbelast met meer dan 47 dB. De effecten van de autonome ontwikkeling zijn samen met de effecten van de plansituatie weergegeven in Tabel 3-2.



Figuur 3-4 Geluidcontouren N2000-gebieden Autonome ontwikkeling, peiljaar 2040 ($L_{Aeq,24hr}$ op 1,5 m+ plaatselijk maaiveld)

Tabel 3-2 Geluidsbelast N2000-oppervlak (Hectare)
Geluidsklasse Autonome Ontwikkeling (2040)

	Opp.>42 dB(A)	Opp.>47 dB(A)
Lauwersmeer	59,3	17,6
Waddenzee	39,7	4,5
Totaal	98,9	22,1

3.3 Luchtkwaliteit

In het rekenprogramma Geomilieu is een model opgesteld om de luchtkwaliteit in de autonome ontwikkeling en de plansituatie (met de tweede ontsluitingsweg) in te schatten.

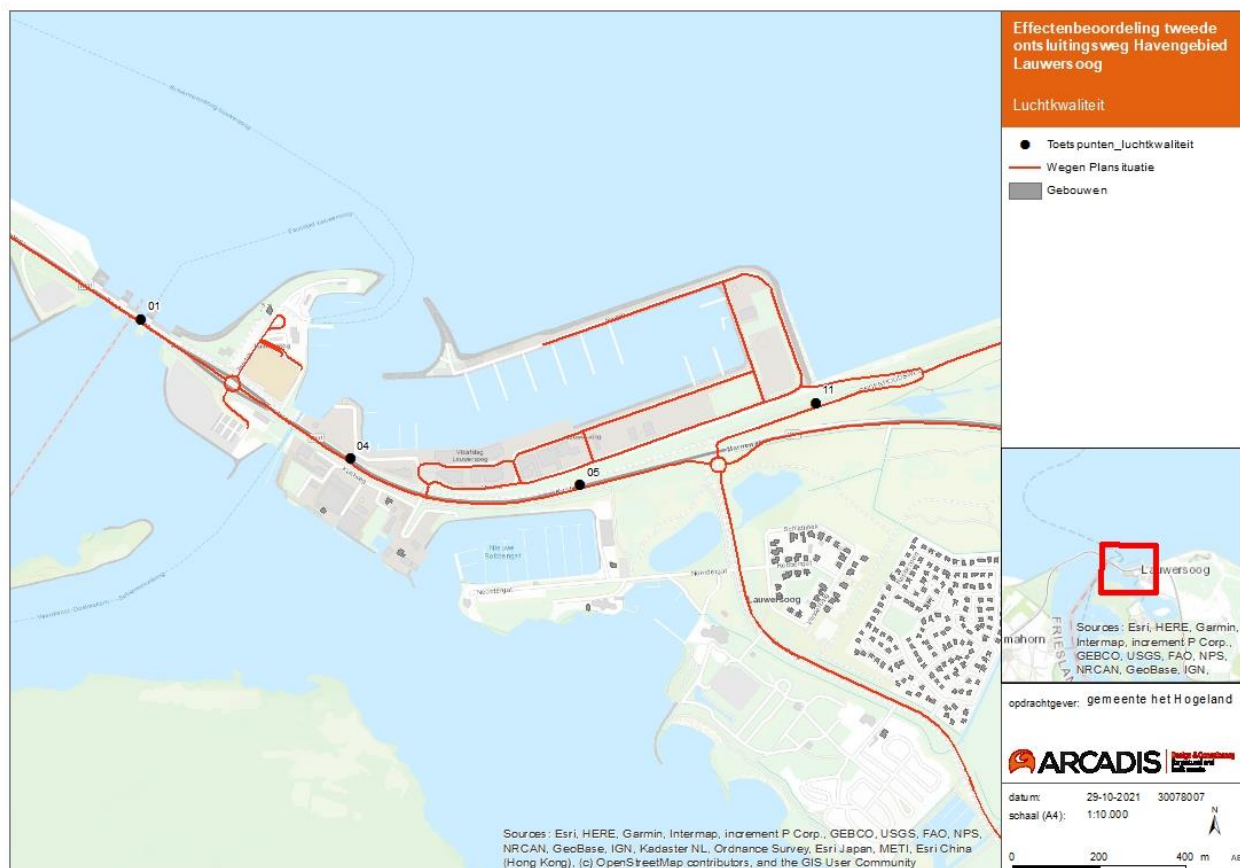
Het resultaat van het model is als volgt: voor de autonome ontwikkeling wordt een jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (NO_2) berekend van maximaal $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze jaargemiddelde concentratie ligt ver onder de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er worden geen overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie berekend waar 18 overschrijdingen zijn toegestaan. Voor fijnstof (PM_{10}) wordt een jaargemiddelde concentratie berekend van maximaal $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en ligt ook hier ver onder de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er worden maximaal 6 overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde concentratie berekend waar 35 overschrijdingsdagen zijn toegestaan. Voor fijnstof ($\text{PM}_{2,5}$) wordt een jaargemiddelde concentratie van maximaal $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend. Ook deze concentratie blijft ruim onder de maximale jaargemiddelde concentratie van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Uitgangspunten model luchtkwaliteit

In het rekenprogramma Geomilieu, versie 2021.1, zijn – net als bij het aspect geluid – voor zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie modellen opgesteld met de module STACKS. Als basis voor de modellen zijn de geluidmodellen met als peiljaar 2040 gehanteerd. Als referentiejaar voor de berekeningen is 2023 aangehouden (het begin van de realisatiefase). Verder zijn de intensiteiten en voertuigverdelingen aangehouden zoals de prognose in 2040 overeenkomstig het geluidsmodel. De concentraties van PM_{10} en NO_2 zijn bepaald op een drietal punten langs bestaande wegen (één wegdeel waarop de hoogste intensiteit aanwezig is, de Kustweg N361 van/naar Anjum, punt 11) en twee wegdelen waarop de intensiteit afneemt als gevolg van de aanleg tweede ontsluitingsweg (N361 west en oost Haven, punt 4 en 5)) en ter hoogte van de nieuw aan te leggen tweede ontsluitingsweg (punt 11). De rekenpunten zijn weergegeven in Figuur 3-5.

Bijlage 2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft grenswaarden voor de concentraties in de buitenlucht van o.a. de stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), benzeen (C_6H_6), koolmonoxide (CO) en benzo(a)pyreen (BaP). In Nederland zijn de belangrijkste luchtparameters stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$). Verondersteld wordt dat voor de overige luchtparameters voldaan wordt aan de normen zoals aangegeven van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

Voor stikstofdioxide (NO_2) geldt een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als de jaargemiddelde concentratie en een uurgemiddelde concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden. Voor fijnstof (PM_{10}) geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en een 24-uurgemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Voor $\text{PM}_{2,5}$ geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figuur 3-5 Ligging rekenpunten luchtkwaliteit

3.4 Licht

Langs de weg die rond de haven loopt zijn lantaarnpalen aanwezig. In de autonome ontwikkeling is het niet aannemelijk dat dit verandert.

3.5 Recreatieve routes

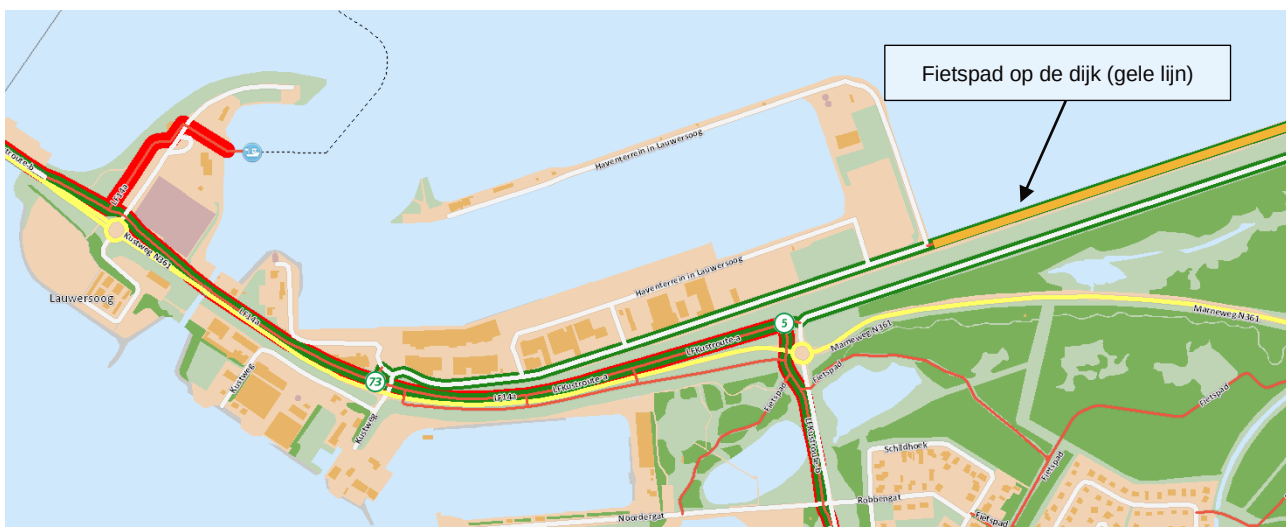
In het plangebied zijn diverse recreatieve voorzieningen en routes aanwezig. Kenmerkend voor het havengebied is de mix van deze recreatieve functies met industriële functies. Fietzers kunnen gebruik maken van fietsknooppunten om hun fietsroute te plannen. Knooppunt 5 ligt bij de rotonde waar de tweede ontsluitingsweg komt (Figuur 3-6).



Figuur 3-6 Locatie van fietsknooppunt 5, bij de rotonde waar ook de tweede ontsluitingsweg gerealiseerd wordt.

Bron: <https://routeplanner.fietsersbond.nl/>

In de huidige situatie moeten fietsers vanuit de haven, door de haven fietsen om de fietsroute op de landelijke dijk te bereiken (Figuur 3-7). Dit zorgt ervoor dat recreatieve en industriële functies mixen in het haventerrein.



Figuur 3-7 De fietssituatie bij de haven van Lauwersoog. Fietzers vanaf de haven moeten via de haven (en dus de huidige ontsluitingsweg) rijden om het fietspad op de dijk te bereiken.

4 Effecten tijdens gebruiksfase

4.1 Verkeer

4.1.1 Bereikbaarheid

Bij een verkeerssituatie met een tweede toegangsweg voor de haven wordt het verkeer gelijkmatiger verdeeld tussen de twee toegangswegen. Als uitgangspunt in deze studie is bepaald dat al het verkeer vanaf de oostzijde van de kruising N361-Haven gebruik zal maken van de nieuwe ontsluitingsweg. De resulterende wijziging in de verkeersintensiteiten is in alle gevallen een vermindering van de intensiteiten ten opzichte van de autonome situatie. Dit betekent dat er bij alle wegvakken waar de intensiteiten verandert, er sprake is van een vermindering van de verkeersdruk, wat ten goede komt aan de bereikbaarheid van de haven en de doorstroming op de N361. De afnames van het verkeer vinden plaats op de weg Haven en de N361, de wegvakken 5, 7, 8 en 9.

Concreet komt dit neer op een daling van 1.700 mvt/etmaal op de N361 tussen de rotonde met de Strandweg en de kruising met de Haven. Op de weg Haven zelf zal er tevens een afname zijn van ongeveer 1.800 mvt/etmaal. Dit betekent dat de intensiteiten op de N361 tussen de rotonde met de Strandweg en de kruising met de Haven in deze situatie zullen liggen rond de 4.500 mvt/etmaal in plaats van ongeveer 6.000 mvt/etmaal. De westelijke ontsluitingsweg zal een intensiteit hebben van 1.500 mvt/etmaal vergeleken met 3.000 mvt/etmaal in de autonome situatie. De oostelijke ontsluitingsweg zal een intensiteit hebben van 1.650 mvt/etmaal, wat een groei is van 1.250 mvt/etmaal in vergelijking met de originele weg zonder extra toegangsweg.

Door de spreiding van het verkeer tussen de twee verschillende toegangswegen is er per kruising meer ruimte voor het overige verkeer. Ook zal de kruising aan de westzijde niet overbelast raken, wat wel het geval is in de autonome situatie. Hiernaast is de oostelijke ontsluitingsweg mogelijk eenvoudiger te bereiken aangezien dit een rotonde is, in plaats van een voorrangskruispunt.

Conclusie: de bereikbaarheid van de haven wordt verbeterd.

4.1.2 Verkeersveiligheid

De verdeling tussen de westelijke en de oostelijke ontsluitingsweg van de Haven zal rond de 1.500 mvt/etmaal liggen. Het verkeer aan de westzijde heeft meer ruimte om de N361 te bereiken bij het kruispunt. Het aantal mogelijke conflicten wordt bij dit kruispunt aanzienlijk verminderd aangezien de andere 1.500 motorvoertuigen gebruik zullen maken van de rotonde bij de Strandweg. Dit is positief voor de verkeersveiligheid, rotondes hebben immers veel minder conflictpunten in vergelijking met een 'normaal' voorrangskruispunt. Ook zijn de onderlinge snelheidsverschillen bij rotondes een stuk kleiner, waardoor de ernst van een ongeval veel lager is (vaker ongevallen alleen met materiële schade). Dit heeft met name ook positieve effecten in de avond- en nachtperiode wanneer de intensiteiten laag zijn, maar de snelheden over het algemeen hoger liggen.

Het heeft ook een positieve impact op de weg Haven tussen Vishandel Sterkenburg en de P4 van de haven van Lauwersoog. Doordat de intensiteit afneemt ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd brengt dit ook een risico met zich mee, namelijk dat verkeer mogelijk harder gaat rijden dan in de huidige situatie wegens de lagere verkeersbelasting, een voorstel gedaan om dit punt te monitoren.

Conclusie: de verkeersveiligheid in het havengebied wordt verbeterd.

4.2 Geluid

4.2.1 De omgeving (mens)

De resultaten voor het geluidsbelast oppervlak en aantal geluidsbelaste objecten voor de autonome ontwikkeling en plansituatie zijn weergegeven in Tabel 4-1 en Tabel 4-2. De geluidscontouren voor de plansituatie zijn weergegeven in Figuur 4-1.

In totaal wordt in de plansituatie binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied vanwege wegverkeerslawaaï 174,0 Ha geluidsbelast met meer dan 50 dB en ondervinden 12 woningen een geluidsbelasting van 50 dB of meer. Ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) is dit een geringe afname van het geluidsbelast oppervlak met 2,7 Ha en een toename van één extra woning binnen de klasse 50-55 dB(A). Gesteld kan worden dat er marginale akoestische verschillen aanwezig zijn voor de omgeving vanwege de aanleg van de tweede ontsluitingsweg van het havengebied.

Conclusie: de tweede ontsluitingsweg heeft een marginaal effect op de geluidsbelasting van de omgeving.

Tabel 4-1 Geluidsbelast oppervlak (Hectare)

Geluidsklasse	Autonome Ontwikkeling (2040)	Plansituatie (2040)	Vershil
50-55 dB	87,4	84,6	-2,8
50-55 dB	47,9	50,7	2,8
60-65 dB	30,0	29,2	-0,8
> 65 dB	11,2	9,3	-1,9
Totaal > 50 dB	176,6	174,0	-2,7

Tabel 4-2 Aantal geluidsbelaste woningen (Aantal woningen)

Geluidsklasse	Autonome Ontwikkeling (2040)	Plansituatie (2040)	Vershil
50-55 dB	10	11	1
50-55 dB	--	--	--
60-65 dB	1	1	--
> 65 dB	--	--	--
Totaal > 50 dB	11	12	1



Figuur 4-1 Geluidcontouren Mens Plansituatie: met tweede ontsluitingsweg, peiljaar 2040 (L_{den} op 5,0 m+ plaatselijk maaiveld)

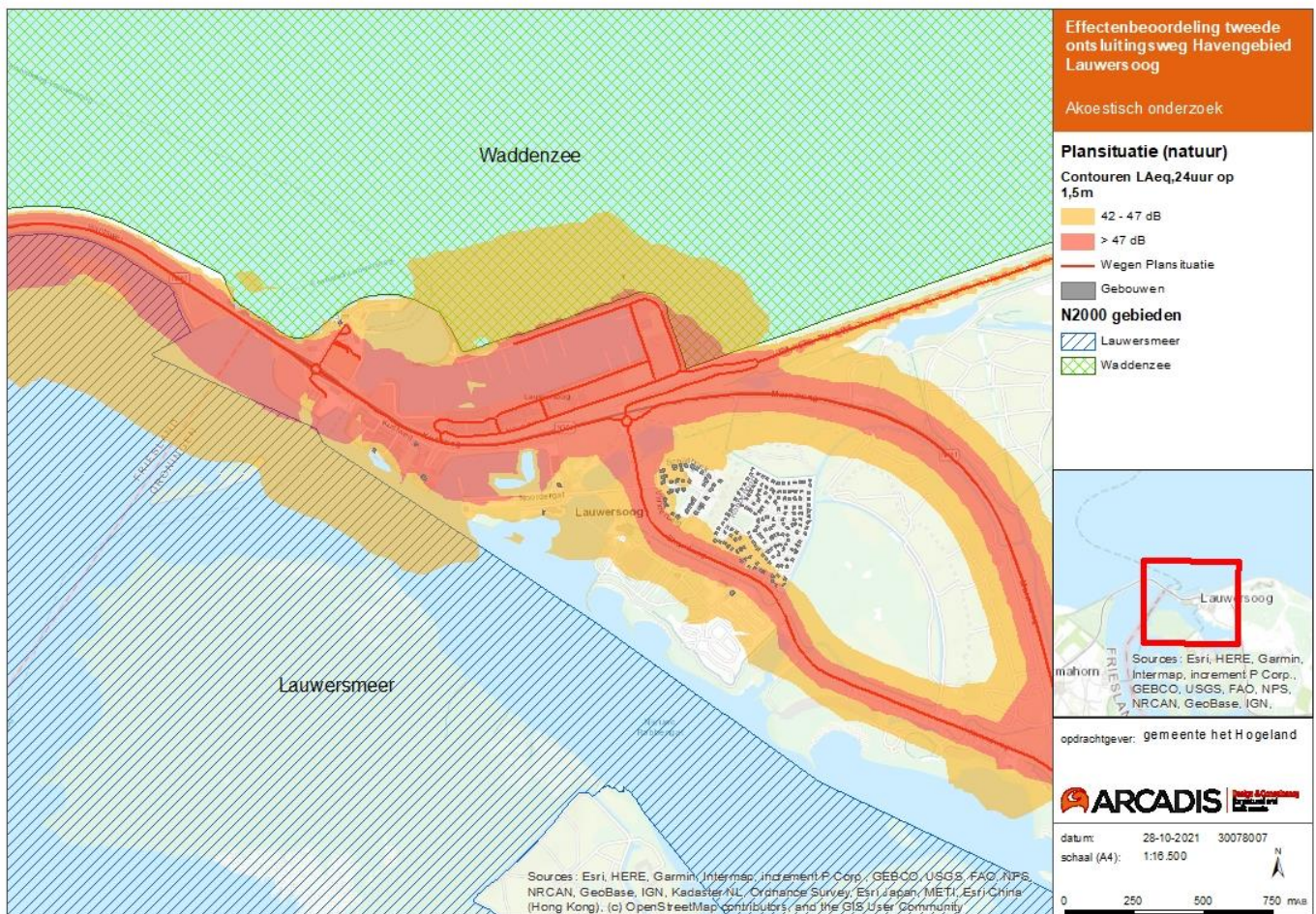
4.2.2 N2000 (natuur)

De resultaten voor het geluidsbelast oppervlak N2000-gebied voor de autonome ontwikkeling en plansituatie zijn weergegeven in Tabel 4-3. De geluidscontouren voor de plansituatie zijn weergegeven in Figuur 4-2.

In totaal wordt binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied vanwege wegverkeerslawaaai 92,0 Ha N2000-gebied geluidsbelast met meer dan 42 dB en 20,8 Ha N2000-gebied geluidsbelast met meer dan 47 dB. Dit betekent een afname van geluidsbelast oppervlak van 6,9 Ha binnen de 42 dB en 1,4 Ha afname binnen de 47 dB contour.

Tabel 4-3 Geluidsbelast N2000-oppervlak (Hectare)

Geluidsklasse	Autonome Ontwikkeling (2040)		Plansituatie (2040)		Verschil	
	Opp.>42 dB(A)	Opp.>47 dB(A)	Opp.>42 dB(A)	Opp.>47 dB(A)	Opp.>42 dB(A)	Opp.>47 dB(A)
Lauwersmeer	59,3	17,6	55,4	18,0	-3,8	0,4
Waddenzee	39,7	4,5	36,6	2,7	-3,1	-1,8
Totaal	98,9	22,1	92,0	20,8	-6,9	-1,4



Figuur 4-2 Geluidcontouren N2000-gebieden Plansituatie - met tweede ontsluitingsweg, peiljaar 2040 ($L_{Aeq,24uur}$ op 1,5 m+ plaatselijk maaiveld)

Voor het effect op de N2000-gebieden kan worden geconcludeerd dat er een licht positief effect plaatsvindt op de N2000-gebieden, waarbij het geluidsbelast N2000-gebied licht afneemt in de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling). De verschillen ontstaan doordat een verkeersstroom via de nieuw aan te leggen tweede ontsluitingsweg wordt toegevoegd (marginaal negatief effect) en de afname van de bestaande verkeersstroom op de N361 tussen de huidige aansluiting van de haven en de rotonde waarop de nieuwe ontsluitingsweg aangesloten wordt (licht positief effect).

Conclusie: de tweede ontsluitingsweg heeft een licht positief effect op de geluidsbelasting van N2000-gebieden.

Mitigatie

Omdat er geen toenames aanwezig zijn, zijn er ook geen geluidsmaatregelen nodig om de effecten voor geluid te mitigeren. Voor een nieuw aan te leggen (openbare) weg (geen 30 km/uur zone) is van rechtswege een geluidszone van 200 of 250m aanwezig voor binnenstedelijke of buitenstedelijke situaties. Indien er woningen of andere geluidsgevoelige objecten binnen deze zone aanwezig zijn, dient er nader onderzoek ingesteld te worden naar de geluidsbelasting bij deze woningen. Echter in voorliggende situatie zijn geen woningen binnen de zone aanwezig, waardoor het treffen van geluidsmaatregelen op voorhand uitgesloten kan worden.

4.3 Luchtkwaliteit

Voor de plansituatie met de tweede ontsluitingsweg wordt een jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (NO₂) berekend van maximaal 8 µg/m³. Deze jaargemiddelde concentratie ligt ver onder de norm van 40 µg/m³. Er worden geen overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie berekend waar 18 overschrijdingen zijn toegestaan. Voor fijnstof (PM₁₀) wordt een jaargemiddelde concentratie berekend van maximaal 14 µg/m³ en ligt ook hier ver onder de norm van 40 µg/m³. Er worden maximaal 6 overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie berekend waar 35 overschrijdingsdagen zijn toegestaan. Voor fijnstof (PM_{2,5}) wordt een jaargemiddelde concentratie van maximaal 6 µg/m³ berekend. Ook deze concentratie blijft ruim onder de maximale jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m³.

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zijn nagenoeg marginale verschillen aanwezig. Op de N361 tussen de huidige aansluiting van de Haven en de rotonde waarop de tweede ontsluiting van het havengebied aansluit neemt de intensiteit af waardoor hier in zeer geringe mate de concentraties afnemen. De verplaatsing van de verkeersstroom via de nieuwe ontsluitingsweg levert geen of marginale verschillen op (<1 µg/m³). In Tabel 4-4, Tabel 4-5 en Tabel 4-6 zijn de resultaten voor zowel de autonome als de plansituatie voor respectievelijk de luchtparameter stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) weergegeven.

Tabel 4-4 Resultaten stikstofdioxide NO₂

Punt	Omschrijving	Autonome ontwikkeling		Plansituatie	
		NO ₂ Jaargemiddeld	Aantal overschr ¹	NO ₂ Jaargemiddeld	Aantal overschr ¹
1	N361 (van/naar Anjum)	7 (5)	--	7 (5)	--
4	N361 Kustweg (west aansl. Haven)	8 (6)	--	8 (6)	--
5	N361 Kustweg (oost aansl. Haven)	8 (6)	--	7 (6)	--
11	Kustweg (van/naar Haak)	6 (6)	--	6 (6)	--

(0) achtergrondconcentratie

¹ Aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde norm van 200 µg/m³

Tabel 4-5 Resultaten fijnstof PM₁₀ (concentraties excl. zeezoutaf trek)

Punt	Omschrijving	Autonome ontwikkeling		Plansituatie	
		PM ₁₀ Jaargemiddeld	Aantal overschr ¹	PM ₁₀ Jaargemiddeld	Aantal overschr ¹
1	N361 (van/naar Anjum)	13 (13)	6	13 (13)	6
4	N361 Kustweg (west aansl. Haven)	13 (13)	6	13 (13)	6
5	N361 Kustweg (oost aansl. Haven)	14 (13)	6	13 (13)	6
11	Kustweg (van/naar Haak)	13 (13)	6	14 (13)	6

(0) achtergrondconcentratie

¹ Aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde norm van 50 µg/m³

Tabel 4-6 Resultaten fijnstof PM_{2,5}

Punt	Omschrijving	Autonome ontwikkeling	Plansituatie
		PM _{2,5} Jaargemiddeld	PM _{2,5} Jaargemiddeld
1	N361 (van/naar Anjum)	6 (6)	6 (6)
4	N361 Kustweg (west aansl. Haven)	6 (6)	6 (6)
5	N361 Kustweg (oost aansl. Haven)	6 (6)	6 (6)
11	Kustweg (van/naar Haak)	6 (6)	6 (6)

(0) achtergrondconcentratie

Voor het aspect luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat er voor zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie ruimschoots wordt voldaan aan de normen. Daarnaast levert de plansituatie marginale positieve effecten (geringe afnames) op de luchtconcentraties langs de N361 tussen de huidige aansluiting en de rotonde (strandweg) waarop de nieuwe tweede ontsluitingsweg van het havengebied wordt aangesloten.

Conclusie: de tweede ontsluitingsweg heeft een marginaal positief effect op de luchtkwaliteit.

4.4 Lichthinder

Lichtbelasting in de gebruiksfase van de tweede ontsluitingsweg bestaat uit verlichting in het wegdek, dit schijnt niet naar buiten, ook zijn er enkele extra lantaarnpalen in de zuidoosthoek van de haven. Koplampen van auto's die gebruik maken van de tweede ontsluitingsweg in het donker dragen ook bij aan verlichting. Door de optimale positionering van de weg zijn koplampen hierbij nooit richting het wad gericht. Dit betekent dat het ten opzichte van de huidige situatie om een marginale hoeveelheid extra verlichting gaat, gevormd door enkele lantaarnpalen en de gedeeltelijke spreiding van verkeer (waarbij autoverlichting niet richting het wad schijnt). Deze toegevoegde lichtbelasting vindt tevens plaats aan de rand van de haven, dit is al relatief druk en verlicht gebied (ten opzichte van de omgeving). Gevoelige soorten zullen dit gebied naar verwachting al vermijden, indien het gebied niet wordt vermeden zal gewinning een rol spelen. Hierdoor wordt de ecologische impact van de extra belasting door verlichting als verwaarloosbaar beschouwd. Dit geldt voor zowel gebiedsbescherming als soortbescherming.

Conclusie: de extra belasting door verlichting wordt ecologisch als verwaarloosbaar beschouwd.

4.5 Recreatieve routes

Zoals beschreven in het VO wordt er een fietsverbinding gerealiseerd die het fietspad over de buitenberm van de Landelijke Dijk verbindt met de huidige fietsinfrastructuur van de rotonde op de N361. Hierdoor hoeven fietsers niet meer door het drukke deel van de haven te fietsen om op de Landelijke Dijk te komen. Hierdoor worden recreatieve en industriële functies beter gescheiden. Daarmee verbetert de recreatieve route.

Fietsverkeer maakt in verband met veiligheid bewust niet gebruik van de tweede ontsluitingsweg om de dijk op en af te komen.

Conclusie: de tweede ontsluitingsweg heeft een positief effect op recreatieve routes.

5 Conclusie

5.1 Verkeer

Zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid worden verbeterd door de tweede ontsluitingsweg.

5.2 Ecologie

5.2.1 Geluid

De tweede ontsluitingsweg heeft een marginaal effect op de geluidsbelasting van de omgeving en een licht positief effect op de geluidsbelasting van N2000-gebieden.

5.2.2 Luchtkwaliteit

De tweede ontsluitingsweg heeft een marginaal positief effect op de luchtkwaliteit.

5.2.3 Licht

De extra belasting door verlichting wordt ecologisch als verwaarloosbaar beschouwd.

5.2.4 Wet natuurbescherming

Er zijn geen aspecten opgemerkt van zowel de aanleg- als gebruiksfase van de tweede ontsluitingsweg die in strijd lijken zijn met de Wet natuurbescherming (Wnb), onderdeel gebiedsbescherming.

5.3 Recreatieve routes

De tweede ontsluitingsweg heeft een positief effect op recreatieve routes.

Bijlage: overzicht verkeersintensiteiten & aannames

Telpunten



Verkeersintensiteiten

Verkeersintensiteit rondom haven Lauwersoog, autonome ontwikkeling (zonder 2e ontsluitingsweg, 2040)											
Wegvak nummer	Toelichting wegvak	Maximale Snelheid (km/u)	Etmaal (weekgemiddelde)		Dagperiode (07:00-19:00)		Avondperiode (19:00-23:00)		Nachtperiode (23:00-07:00)		Bron
			Intensiteit	Voertuigverdeling	Intensiteit	Voertuigverdeling	Intensiteit	Voertuigverdeling	Intensiteit	Voertuigverdeling	
1	N361 ri. Anjum	80	5496	100%	4664	85%	586	11%	245	4%	Gemeten (bestaande data uit 2016 (NDW))
2	Zeedijk P1/Wagenborg	60	371	100%	160	43%	193	52%	18	5%	Geextropoleerd (vanuit data 2014 (Grontmij))/2016 (NDW))
3	Zeedijk P2	50	159	100%	69	43%	83	52%	8	5%	Geextropoleerd (vanuit data 2014 (Grontmij))/2016 (NDW))
4	N361 Kustweg west	60	5977	100%	4893	82%	862	14%	220	4%	Gemeten (bestaande data uit 2014 (Grontmij))
5	Afslag N361 <-> Haven	50	3130	100%	2668	85%	371	12%	90	3%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij))
6	Haven midden kortparkeren	50	1614	100%	1397	87%	193	12%	24	1%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij))
7	Haven zuid ri. P3/4 of N361	50	2096	100%	1778	85%	245	12%	72	3%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij))
8	N361 Kustweg oost	60	6189	100%	5322	86%	561	9%	307	5%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij) en 2021 (NDC))
9	Haven zuid ri. P3/4 of Noord	50	2314	100%	1969	85%	272	12%	74	3%	Aanname (gebaseerd op telling uit 2014 (Grontmij))
10	Haven noord	50	694	100%	591	85%	82	12%	22	3%	Aanname (gebaseerd op telling uit 2014 (Grontmij))
11	Kustweg ri. Haak	30	290	100%	247	85%	33	11%	11	4%	Berekend/Geextropoleerd (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij) en 2016 (NDW))
12	Strandweg noord	50	2357	100%	2003	85%	268	11%	91	4%	Geextropoleerd (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij), 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
13	Strandweg midden-noord	50	2004	100%	1702	85%	228	11%	77	4%	Aanname (a.d.h.v. telling uit 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
14	Strandweg midden-zuid	50	1803	100%	1532	85%	205	11%	70	4%	Aanname (a.d.h.v. telling uit 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
15	Strandweg zuid	60	1894	100%	1609	85%	215	11%	73	4%	Aanname (a.d.h.v. telling uit 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
16	N361 ri. Ulrum/Zoutkamp	80	3252	100%	2763	85%	370	11%	126	4%	Geextropoleerd (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij), 2016 (NDW) en 2021 (NDC))

Verkeersintensiteit rondom haven Lauwersoog, nieuwe situatie incl. 2e ontsluitingsweg (2040)											
Wegvak nummer	Toelichting wegvak	Maximale Snelheid (km/u)	Etmaal (weekgemiddelde)		Dagperiode (07:00-19:00)		Avondperiode (19:00-23:00)		Nachtperiode (23:00-07:00)		Bron
			Intensiteit	Voertuigverdeling	Intensiteit	Voertuigverdeling	Intensiteit	Voertuigverdeling	Intensiteit	Voertuigverdeling	
1	N361 ri. Anjum	80	5496	100%	4664	85%	586	11%	245	4%	Gemeten (bestaande data uit 2016 (NDW))
2	Zeedijk P1/Wagenborg	60	371	100%	160	43%	193	52%	18	5%	Geextropoleerd (vanuit data 2014 (Grontmij))/2016 (NDW))
3	Zeedijk P2	50	159	100%	69	43%	83	52%	8	5%	Geextropoleerd (vanuit data 2014 (Grontmij))/2016 (NDW))
4	N361 Kustweg west	60	5977	100%	4893	82%	862	14%	220	4%	Gemeten (bestaande data uit 2014 (Grontmij))
5	Afslag N361 <-> Haven	50	1482	100%	1268	86%	174	12%	41	3%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij))
6	Haven midden kortparkeren	50	1614	100%	1397	87%	193	12%	24	1%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij))
7	Haven zuid ri. P3/4 of N361	50	448	100%	377	84%	48	11%	23	5%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij))
8	N361 Kustweg oost	60	4541	100%	3921	86%	363	8%	257	6%	Berekend (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij) en 2021 (NDC))
9	Haven zuid ri. P3/4 of Noord	50	666	100%	568	85%	74	11%	24	4%	Aanname (gebaseerd op telling uit 2014 (Grontmij))
10	Haven noord	50	694	100%	591	85%	82	12%	22	3%	Aanname (gebaseerd op telling uit 2014 (Grontmij))
11	Kustweg ri. Haak	30	1648	100%	1401	85%	198	12%	49	3%	Berekend/Geextropoleerd (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij) en 2016 (NDW))
12	Strandweg noord	50	2357	100%	2003	85%	268	11%	91	4%	Geextropoleerd (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij), 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
13	Strandweg midden-noord	50	2004	100%	1702	85%	228	11%	77	4%	Aanname (a.d.h.v. telling uit 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
14	Strandweg midden-zuid	50	1803	100%	1532	85%	205	11%	70	4%	Aanname (a.d.h.v. telling uit 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
15	Strandweg zuid	60	1894	100%	1609	85%	215	11%	73	4%	Aanname (a.d.h.v. telling uit 2016 (NDW) en 2021 (NDC))
16	N361 ri. Ulrum/Zoutkamp	80	3252	100%	2763	85%	370	11%	126	4%	Geextropoleerd (a.d.h.v. telling uit 2014 (Grontmij), 2016 (NDW) en 2021 (NDC))

Aannames

- Basisintensiteiten o.b.v. tellingen Grontmij 2014.
- Aanname o.b.v. rapport Grontmij 2014 verkeer in zomer drukker: 4900 (zomer) vs 2700 (jaargemiddelde).
- Groeifactor op basis van meetpunt NDW op N361 ten westen van Anjum, aangezien dit het enige vaste telpunt is in de omgeving van het projectgebied.
- Groeifactor per jaar op basis van groei 2016-2019, waarbij 2016 het eerste jaar is en 2019 het laatste jaar (de jaren 2020 en 2021 zijn wel beschikbaar, maar zullen significant afwijken in verband met corona, waardoor deze niet zijn meegenomen in deze studie).
- Groeifactor komt hierdoor op ruim 4% per jaar, wat waarschijnlijk een overschatting is.
- Groeifactor is lineair berekend, waarbij na 2030 een groei van 2% is gehanteerd, wat waarschijnlijk ook een overschatting is.
- Worst case aanname dat al het verkeer op locatie 7 (Haven in richting oosten) van tweede ontsluitingsweg gebruik gaat maken, verkeer vanaf sluis doet dat waarschijnlijk niet.
- Verkeer vanaf sluis blijft waarschijnlijk bestaande aansluiting hanteren.
- Deel intern verkeer op die locatie, verwachting gem. 16,4% (270 van 1648 per weekdag).
- Afname verkeer locaties 5 en 8 net zo groot als bij locatie 7.
- Aanname P1/P2 Lauwersoog: P1 heeft ruimte voor 740 auto's, P2 heeft ruimte voor 660 auto's. Dit betekent dat 53% theoretisch naar P1 gaat. Aanname is dat er meer verkeer naar P1 rijdt, en dat de verhouding 75/25 is.
- Aanname dat verkeer op punt 9 95% is van het verkeer op punt 7, aangezien het meeste verkeer hier doorrijdt en 20% van het verkeer van punt 6 doorrijdt langs punt 9.
- Aanname dat verkeer op punt 10 30% is van het verkeer op punt 9, aangezien een deel van het verkeer hier omdraait/afslaat richting locatie 6 of parkeert op P3/4.
- Aanname dat het verkeer van locatie 12 naar locatie 13 daalt met -15%.
- Aanname dat het verkeer van locatie 13 naar locatie 14 daalt met -10%.
- Aanname dat het verkeer van locatie 14 naar locatie 15 stijgt met 5%.

