

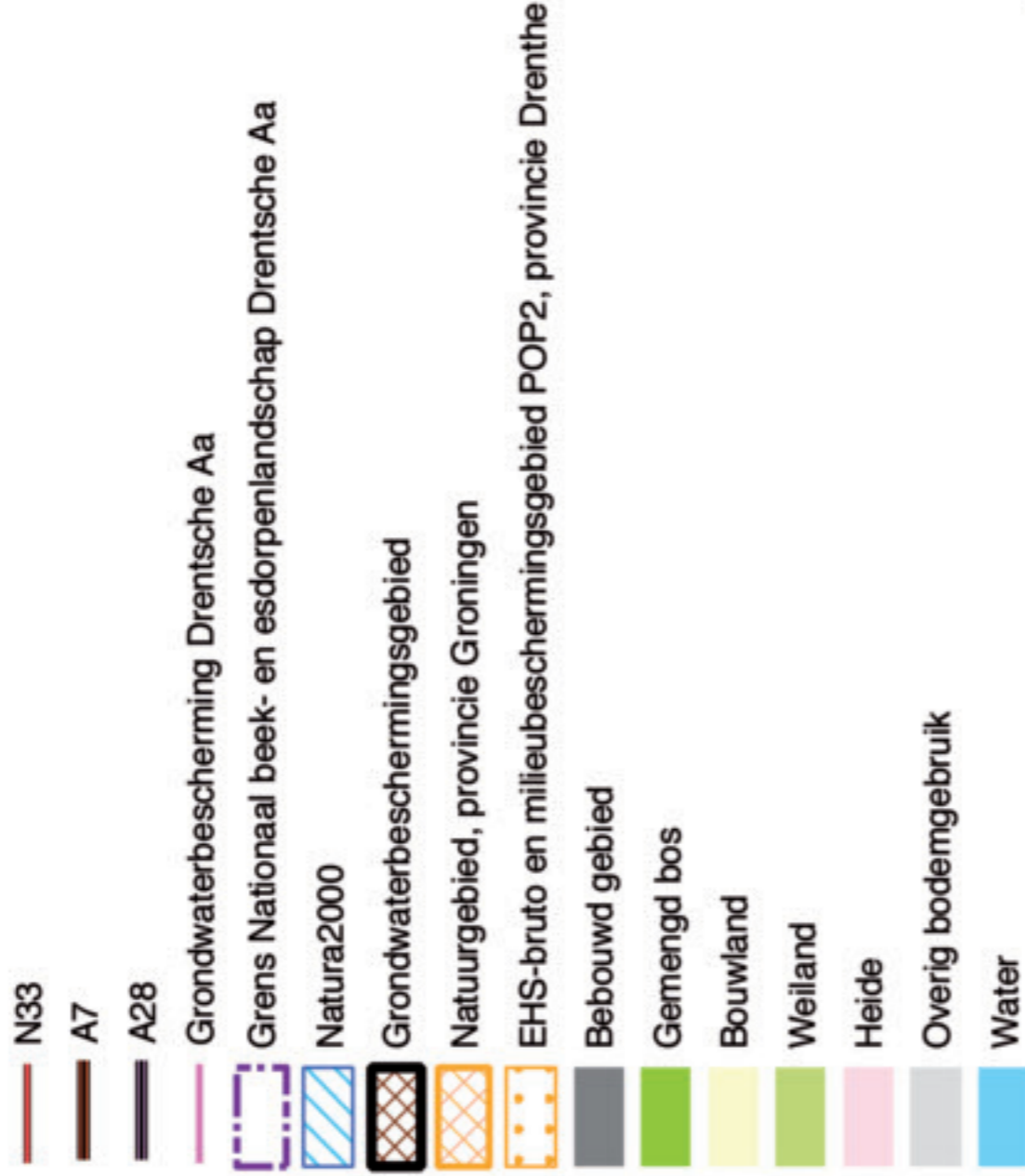
FILE WRIJ  
T 5 KM FILE

# Startnotitie N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

November 2006



# Natuur- en milieukaart N33





# Startnotitie N33

## Assen-Veendam-Zuidbroek

Veilig en Vlot van A naar Z

November 2006

in samenwerking met



en *provincie* Drenthe

## Colofon

**Uitgegeven door:** Rijkswaterstaat dienst Noord-Nederland  
Zuidersingel 3  
Postbus 2301  
8901 JH Leeuwarden

**Projectsecretariaat:** E-mail : [N33@rws.nl](mailto:N33@rws.nl)

**Foto's:** Fotografie Boudewijn Benting  
TT-circuit Assen heeft de foto op  
pagina 27 ter beschikking gesteld.

**Datum:** November 2006

---

# Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>Waarom deze startnotitie</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding studie	5
1.2	Tracé/m.e.r.-procedure	7
1.3	Verkorte tracé/m.e.r.-procedure	7
1.4	Startnotitie	7
1.5	Bevoegd gezag en initiatiefnemers	7
1.6	Spelregels voor de inspraak	8
1.7	Leeswijzer	9
<b>2</b>	<b>Probleem- en doelstelling</b>	<b>11</b>
2.1	Probleemstelling	11
2.2	Doelstelling	12
2.3	Relatie met andere projecten	12
<b>3</b>	<b>Alternatieven</b>	<b>15</b>
3.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten	15
3.2	Voorkeursalternatief: 2x2 autoweg ongelijkvloers zonder vluchtstrook	15
3.3	Meest milieuvriendelijk alternatief	16
3.4	Referentiesituatie	16
3.5	Niet geselecteerde alternatieven	17
<b>4</b>	<b>Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen</b>	<b>19</b>
4.1	Verkeer en vervoer	19
4.2	Ruimtelijke ordening en economie	24
4.3	Milieu	27
4.3.1	Woon- en leefomgeving	27
4.3.2	Natuurlijke omgeving	29
<b>5</b>	<b>Effecten</b>	<b>33</b>
5.1	Hoe worden de effecten bepaald	33
5.2	Te beschrijven effecten	34
5.2.1	Verkeer en vervoer	34
5.2.2	Woon- en leefomgeving	35
5.2.3	Natuurlijke omgeving	36
5.2.4	Kosten	37
5.3	Overzicht te onderzoeken aspecten	38
<b>6</b>	<b>Procedure en planning</b>	<b>39</b>
6.1	Tracéwet en afstemming met andere regelingen	39
6.2	Stappen in de procedure	39
	<b>Lijst met bijlagen</b>	
1	Literatuurlijst	43
2	Verklarende woordenlijst	45
3	Inhoudelijke argumentatie niet geselecteerde alternatief autoweg 2x1	49
4	Natuur- en Milieukaart	53

---

# 1. Waarom deze startnotitie

De rijksweg 33 (N33) is een eenbaansweg waar zich een verkeersveiligheidsprobleem voordoet. Dit probleem doet zich voor op het traject Assen-Veendam-Zuidbroek. Al jaren wordt gesproken over maatregelen om de onveilige situatie te verbeteren.

De regionale overheden (provincie Drenthe, provincie Groningen en de omliggende gemeenten) zijn van mening dat een verdubbeling van de N33 niet alleen de verkeersveiligheid verbetert, maar ook een sterke impuls betekent voor de regio op de terreinen van de economie en regionale bereikbaarheid.

De regio en het Rijk geven de voorkeur aan een verdubbeling van de N33 tot een 2x2 autoweg van het traject Assen-Zuidbroek. De voorgenomen verdubbeling is de aanleiding voor deze startnotitie.

Situering Plangebied



## 1.1 Aanleiding studie

Het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen, en de omliggende gemeenten maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van de N33. De N33 is een gevaarlijke weg. Op het traject Assen-Zuidbroek zijn veel verkeersslachtoffers gevallen (9 doden en 64 gewonden in de afgelopen vijf jaar). Rijkswaterstaat (RWS) heeft eerder maatregelen genomen om de weg veiliger te maken. Helaas heeft dit niet voldoende effect gehad.



.....  
Traject N33 Assen-Zuidbroek

Naast onveiligheid speelt voor de regionale overheden het probleem van de regionale bereikbaarheid. De N33 is een eenbaansweg, waardoor de doorstroming van het verkeer niet goed is. Bovendien zijn er knelpunten bij diverse aansluitingen. Zo zijn er problemen met de doorstroming van het vrachtverkeer bij de aansluiting Assen-zuid. Eerder zijn hiervoor oplossingen bedacht, waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd. Deze oplossingen worden in deze studie meegenomen.

Vanuit de zorgen voor de verkeersonveiligheid (Rijk en regio) en de goede doorstroming van de N33 (regio), hebben de regio en het Rijk financiële middelen ter beschikking gesteld. Deze middelen volgden na diverse bestuurlijke overleggen tussen de regio en de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Ook volgden middelen na de kamerbehandeling van het meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) eind 2005.

Mede naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer heeft de minister van Verkeer en Waterstaat 90 miljoen euro gereserveerd voor de verdubbeling van de N33. De minister schreef dit aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) op 8 februari 2006. Voorwaarde hierbij was dat de regio 50 miljoen euro beschikbaar moest stellen. De regio heeft dit bedrag toegezegd.

De voorgenomen verdubbeling van de N33 is de aanleiding voor het verschijnen van deze startnotitie. Een startnotitie is de eerste stap in een m.e.r.-procedure. In een milieueffectrapportage worden de (milieu)effecten van de aanleg van de verdubbeling onderzocht.



---

## 1.2 Tracé/m.e.r.-procedure

Er gelden bepaalde spelregels om te komen tot een besluit voor uitvoering van infrastructurele projecten. Deze spelregels zijn in drie wetten vastgelegd, namelijk de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Deze wetten vormen de zogenoemde tracé/m.e.r.-procedure. Als planologische procedure is ook de tracé/m.e.r.-procedure van toepassing. De regio heeft verschillende onderzoeken gedaan om de problemen rondom de N33 in kaart te brengen. Een belangrijke conclusie die uit deze onderzoeken is getrokken, is dat een verdubbeling van deze rijksweg de meest effectieve en toekomstvaste oplossing is. Alle onderzoeken zijn gebundeld en in een zogenoemde verkenningenbundel samengevat. De minister van V&W concludeerde dat deze verkenningenbundel voldoende informatie bevatte om de verkenningenfase af te ronden. Dit in combinatie met de bestuurlijke afspraken en de beschikbare financiële middelen heeft de minister van V&W vervolgens besloten om een tracé/m.e.r.-procedure te starten voor de N33.

## 1.3 Verkorte tracé/m.e.r.-procedure

De verdubbeling van de N33 sluit aan op de bestaande infrastructuur. Er is geen ingrijpende locatiekeuze van nieuwe infrastructuur nodig. Daarom is, sinds de herziening van de tracéwet van november 2005, een verkorte tracé/m.e.r.-procedure van toepassing. Dit betekent dat de MER en het ontwerp tracébesluit (OTB) gelijktijdig ter visie worden gelegd en dat het aantal te onderzoeken alternatieven zich kan beperken tot die alternatieven die aansluiten bij de bestaande infrastructuur.

## 1.4 Startnotitie

Deze startnotitie is de eerste stap van de tracé/m.e.r.-procedure voor het traject Assen-Veendam-Zuidbroek van de N33. Met het uitbrengen van een startnotitie start de wettelijke procedure. Duidelijk wordt gemaakt dat een studie start en hoe deze studie wordt opgepakt. In een startnotitie staan de achtergronden en uitgangspunten van het project. Beschreven wordt welke zaken in de volgende fase moeten worden onderzocht. Een startnotitie bakent het aantal te beschouwen alternatieven af en beschrijft op welke (milieu)effecten de alternatieven worden bekeken.

## 1.5 Bevoegd gezag en initiatiefnemers

De minister van Verkeer & Waterstaat (V&W) controleert samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) of de spelregels van de tracé/m.e.r.-procedure goed worden toegepast.

---

Uiteindelijk besluiten zij ook over de eventuele aanpassing van de weg. De ministers hebben in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'.

*provincie Drenthe*



RWS Noord-Nederland is de wegbeheerder van de N33 en daarmee ook initiatiefnemer van de procedure. De twee provincies Drenthe en Groningen zijn inhoudelijk en financieel sterk betrokken bij het project. Daarom is deze tracé/m.e.r.-procedure een gezamenlijk initiatief van RWS Noord-Nederland, provincie Drenthe en provincie Groningen.

## 1.6 Spelregels voor de inspraak

U kunt schriftelijk reageren op deze startnotitie tijdens de inspraakperiode. De startnotitie ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kunt u aangeven welke onderwerpen in het OTB/MER aan de orde moeten komen en hoe dit volgens u moet gebeuren. U kunt bijvoorbeeld aangeven welke alternatieven naar uw mening onderzocht moeten worden en welke (milieu)effecten de aandacht verdienen in de verdere procedure.

Het bevoegd gezag gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen voor de tracé/m.e.r.-procedure vast te stellen. Daarna gaat het werken aan het OTB/MER-rapport van start.

U kunt uw reactie sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

N33 Assen-Zuidbroek

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

U kunt ook per e-mail inspreken via internet: [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl)

In advertenties in de regionale dag- en weekbladen staan de termijnen van inspraak vermeld. Ook leest u wanneer en waar informatieavonden worden gehouden.

Tijdens de inspraakperiode organiseert Rijkswaterstaat, in samenwerking met de provincies, deze informatieavonden om de inhoud van de startnotitie en het verloop van de verdere procedure toe te lichten. Tijdens een informatieavond kunt u vragen stellen.

Wilt u niet wachten tot de informatiebijeenkomsten of bent u niet in de gelegenheid om een bijeenkomst bij te wonen, dan kunt u ook contact opnemen met de projectorganisatie van Rijkswaterstaat Noord-Nederland (e-mail: [N33@rws.nl](mailto:N33@rws.nl))

---

## 1.7 Leeswijzer

Wie een globale indruk van de inhoud van de startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en niet tot het studiegebied behoort (hoofdstuk 2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (hoofdstuk 3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (hoofdstuk 5).

### **Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2)**

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige problemen op de N33. Ook wordt kort ingegaan op de problemen die in 2020 zullen spelen wanneer maatregelen achterwege blijven. Uit deze problemen wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden.

### **Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 3)**

In hoofdstuk 3 wordt aangegeven welke oplossingen wel en welke niet worden onderzocht.

### **Wat is de huidige situatie? Wat zijn de ontwikkelingen in de toekomst? (hoofdstuk 4)**

De huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen op en rond de N33 worden in hoofdstuk 4 beschreven. Daarbij wordt ingegaan op de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening en milieu (woon-, leef- en natuurlijke omgeving).

### **Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 5)**

Maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij om effecten op het terrein van verkeer, ruimtelijke ordening, woon- en leefmilieu, natuur en landschap. Hoofdstuk 5 bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten.

### **Hoe zit de procedure in elkaar? (hoofdstuk 6)**

Het project volgt de tracé/m.e.r.-procedure. De stappen die daarbij worden genomen, staan in hoofdstuk 6.

### **Wat betekent? (bijlage: verklarende woordenlijst)**

In deze startnotitie is geprobeerd de tekst voor iedereen toegankelijk te maken. Toch lukt het soms niet vanwege het technische karakter van de studie om het gebruik van vaktermen en jargon te voorkomen. In een bijlage is daarom een verklarende woordenlijst opgenomen.

---

---

## 2. Probleem- en doelstelling

---

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige problemen op de N33. Ook wordt kort ingegaan op de problemen die in 2020 zullen spelen wanneer maatregelen achterwege blijven. Uit deze problemen wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden.

Het belangrijkste probleem vormt de verkeersonveiligheid op de N33 tussen Assen-zuid en Zuidbroek. Daarnaast geeft de regio aan dat er ook problemen zijn met de doorstroming op de weg zelf en op diverse aansluitingen op de N33 (Assen-zuid, Verkeersplein Gieten, aansluiting N366 bij Veendam en aansluiting Zuidbroek).

De doelen van het project zijn een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en een verbetering van de doorstroming van het verkeer op de N33.

### 2.1 Probleemstelling

#### **Verkeersveiligheid**

Het weggedeelte van de N33 tussen Assen en Zuidbroek is verkeersveilig. Er vallen veel doden en gewonden. Ook het Rijk erkent het verkeersveiligheidsprobleem van de N33.

Oorzaak van de verkeersonveiligheid is dat de N33 een eenbaansweg is. Veel ongevallen ontstaan doordat automobilisten op de linker weghelft terechtkomen met vaak fatale gevolgen. Ook het wegbeeld veroorzaakt problemen. De N33 lijkt een brede en daardoor veilige weg. Hierdoor wordt verkeersonveilig weggedrag uitgelokt.

Het risicocijfer ligt boven de streefwaarde voor autowegen, namelijk 0,14 voor de N33 (landelijk norm 0,09 voor autowegen). Het traject Wildervank-Veendam staat in de landelijke rapportage "Knelpunten leefomgeving op het Rijkswegennet" uit 2002. Voor het aspect verkeersveiligheid staat dit traject op nummer 6 van de top 25 van meest onveilige wegvakken.

In de toekomst zal het autoverkeer verder toenemen. De verwachting is dat tot 2020 de verkeersonveiligheid verder zal verslechteren zonder ingrijpende maatregelen.

#### **Doorstroming**

Een belangrijke oorzaak van de slechte doorstroming van de N33 is het relatief hoge percentage vrachtverkeer en de remmende werking die daarvan uitgaat op de doorstroming.

Een andere belangrijke reden voor de verslechterende doorstroming zijn de minder goede aansluitingen van N33 op zowel het autosnelwegennet (de A28 bij Assen en de A7 bij Zuidbroek) als op andere

---

hoofdwegen. De aansluitingen bij Assen-zuid en Zuidbroek van de N33 op autosnelwegen zouden in feite volledig ongelijkvloers behoren te zijn, gelet op de functie van beide wegen (autosnelweg en autoweg). Bij de aansluiting Assen-zuid sluit de N33 zelfs aan op de A28 via het lokale wegennetwerk van Assen. Dit punt vormt het meest onderkende vrachtverkeersknelpunt in Noord-Nederland.

Er zijn nog meer knelpunten bij aansluitingen. De verkeers-afwikkeling is sterk verslechterd bij de rotonde Gieten, waar de N33 en de N34 op elkaar aansluiten. Een andere discontinuïteit is de aansluiting van de N366 op de N33 bij Veendam.

De regio is verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid. Vanuit deze verantwoordelijkheid acht zij het van belang dat de doorstroming van de N33, ook in de toekomst, goed is.

## **2.2 Doelstelling**

Het hoofddoel van de studie is de verbetering van de verkeersveiligheid op het traject Assen-Veendam-Zuidbroek van de N33. Na het gereedkomen van de weg moet het risicocijfer voor de verkeersveiligheid onder de landelijke streefwaarde voor autowegen komen. Daarnaast wordt vanuit de regio aangegeven dat de doorstroming op de N33 moet verbeteren. Daarbij streeft ze naar een I/C verhouding voor de verschillende wegvakken die onder de 0,7 komt of blijft (goede verkeersafwikkeling), waarmee de regionale bereikbaarheid op peil blijft of verbetert. I/C is de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer op een weg (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer dat een weg kan verwerken (capaciteit).

## **2.3 Relatie met andere projecten**

In deze paragraaf volgt een beknopt overzicht van andere projecten en studies die invloed hebben op de studie naar de N33.

### **N33**

In 2004 is de aansluiting Dalweg omgebouwd tot een ongelijkvloerse kruising. In 2005 zijn Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) op de N33 aangebracht. Zo werd een ononderbroken groene middenstreep aangebracht en werden de verschillende wegbreedten gelijk getrokken.

De N33 in noordelijke richting (Appingedam-Eemshaven) is omgebouwd tot een 1x2 autoweg met omleggingen om diverse bebouwde kommen. In het najaar 2005 is dit project gereedgekomen.

In een eerder stadium is besloten tot een reconstructie van het verkeersplein Gieten. De N33 krijgt een onderdoorgang in een autoweg 1x2 uitvoering ('Velperbroekoplossing'). De voorbereidingen hiervan zijn in volle gang. Omdat dit een 1x2 autoweg is, en dus geen



.....  
Omgeving rotonde/knooppunt  
Gieten

uitbreiding van infrastructuur, is een wijziging van het gemeentelijke bestemmingsplan nodig.

De breedte van de kunstwerken (viaducten), inclusief het grondwerk, wordt in deze bestemmingsplanprocedure wel op dusdanige breedtes gemaakt dat deze voldoende zijn voor een 2x2 autoweg. Zolang de tracé/m.e.r.-procedure voor de verdubbeling van de N33 niet is afgerond, wordt de weg onder het verkeersplein niet opengesteld als 2x2 autoweg.

#### **Overige projecten en studies**

In de omgeving van de N33 zijn verschillende projecten op het gebied van verkeer en vervoer in ontwikkeling of uitvoering. Deze projecten beïnvloeden de verkeersstromen op de N33. Projecten die reeds in uitvoering zijn of waarvoor inmiddels de definitieve besluiten zijn genomen, zijn het uitgangspunt van deze studie. Uitgangspunt betekent in dit geval dat deze projecten bij de probleemanalyse, de alternatievenontwikkeling en effectbeschrijving als gerealiseerd worden beschouwd.

Voor deze studie zijn de volgende infrastructurele projecten uitgangspunt:

- Verbetering van diverse aansluitingen op de N34 (Emmen-Zuidlaren) in het kader van de overdracht van de N34 van het Rijk naar de provincie Drenthe.
- Realisatie van een knooppunt voor openbaar vervoer (OV-knooppunt) bij het verkeersplein Gieten. Dit knooppunt moet rechtstreeks aansluiten op het verkeersplein Gieten en daarmee dus ook op de N33.

- 
- Verbetering van diverse aansluitingen op de N366 (Veendam-Stadskanaal-Ter Apel) in het kader van opwaardering van de N366 tot een ongelijkvloerse autoweg.
  - Nieuwe spoorbrug over Kielsterachterweg nabij aansluiting Bareveld met een beperkte doorrijhoogte voor vrachtverkeer.

In de studie zal rekening worden gehouden met de plannen van omliggende gemeenten. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om aangewezen locaties voor woningbouw of bedrijventerreinen.

Het stedelijk netwerk Groningen-Assen heeft een studie gestart naar de gewenste regionale ontwikkelingen op de lange termijn ('regiovisie Groningen-Assen'). In dit kader wordt gekeken naar een nieuw treinstation bij Assen-zuid.

Ook zijn er concrete plannen om het huidige goederenspoor van Veendam naar Groningen te gebruiken voor personenvervoer ('het Kolibri-concept'). Daarmee ontstaat in het stationsgebied van Veendam een knooppunt van vervoersmodaliteiten.

In de regiovisie Groningen-Assen is een nieuwe aansluiting opgenomen ten zuiden van Assen op de A28. Deze aansluiting is nodig voor een (betere) ontsluiting van een nieuw bedrijventerrein bij Assen-zuid en het TT-circuit bij Assen. De toekomstige vormgeving van de knoop Assen-zuid tussen de A28 en de N33 zal afhankelijk zijn van allerlei ontwikkelingen rond het knooppunt, waaronder de ontwikkelingen van het TT-circuit.



---

## 3. Alternatieven

---

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke oplossingen wel en welke niet worden onderzocht.

Voor het aanpakken van de verkeersonveiligheid én de regionale bereikbaarheid is een aantal oplossingen mogelijk. Uitgangspunt is wel dat de oplossingen soelaas bieden voor beide problemen.

Het voorkeursalternatief bestaat uit een autoweg 2x2 (tweebaans autoweg met gescheiden rijbanen, zonder vluchtstrook, maximum snelheid 100 km/h). Deze oplossing heeft een groot oplossend vermogen. Ook wat betreft het beschikbare budget is deze oplossing de enige realistische oplossing voor de verdubbeling van de N33. Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) bestaat uit het voorkeursalternatief aangevuld met milieumaatregelen. De effecten van het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief worden afgezet tegen de situatie waarin geen maatregelen zouden worden getroffen. Dit heet de referentiesituatie.

### 3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

De te bestuderen alternatieven voor verbetering van de verkeersveiligheid en de regionale bereikbaarheid moeten voldoen aan de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden:

- Beide problemen (verkeersonveiligheid en bereikbaarheid) moeten worden opgelost;
- De problemen moeten worden opgelost voor een heel lange tijd (de oplossing moet toekomstvast zijn);
- Binnen redelijke grenzen is de oplossing technisch uitvoerbaar en financieel haalbaar;
- Negatieve gevolgen voor woon- en leefomgeving en natuurlijke omgeving moeten zoveel mogelijk worden beperkt.

### 3.2 Voorkeursalternatief: 2x2 autoweg ongelijkvloers zonder vluchtstrook

Het voorkeursalternatief houdt in dat er tussen de aansluiting A28 Assen-zuid en de aansluiting A7 Zuidbroek een 2x2 autoweg zonder vluchtstroken komt. Deze autoweg kent ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, waarbij de N33 bij verkeersplein Gieten onder de N34 doorgaat.

Naast de huidige rijbaan wordt de nieuwe rijbaan gesitueerd. De MER-studie moet de meest gunstige situering van de nieuwe rijbaan uitwijzen. Het ligt overigens voor de hand dat tussen Assen en Gieten



.....  
Voorbeeld 2x2 autoweg N31  
(Leeuwarden-Drachten)

de nieuwe rijbaan op de strook grond wordt aangelegd die in het verleden al is gereserveerd voor de verdubbeling. In deze studie worden ook varianten van aansluitingen nader bekeken, zoals bij Assen-zuid en Zuidbroek.

### 3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

In een MER-studie wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. Als basis voor het MMA wordt uitgegaan van het voorkeursalternatief. Hieraan worden nog nader te bepalen maatregelen toegevoegd.

### 3.4 Referentiesituatie

Om te weten wat de (milieu)effecten van de wegverdubbeling zijn, wordt een vergelijking gemaakt tussen de twee alternatieven (het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief), met de (toekomstige) situatie waarin niets verandert aan de weg. Dit heet de referentiesituatie. Toekomstige ontwikkelingen die zijn vastgelegd in ruimtelijke plannen, zijn onderdeel van de referentiesituatie. Door deze vergelijking wordt duidelijk welke voor- en nadelen het voorkeursalternatief en het MMA hebben ten opzichte van de referentiesituatie. Ook de onderlinge verschillen tussen het voorkeursalternatief en het MMA komen op deze wijze het beste in beeld.

Voor de N33 is de referentiesituatie gelijk aan de huidige situatie, dus een autoweg 1x2 met de groene middenstreep en met verschillende wegbreedten van wegvakken variërend van 10,6 m tot 7.60 m.

---

### 3.5 Niet geselecteerde alternatieven

Twee alternatieven worden niet meegenomen in de studie. Het gaat om een autoweg 2x1 en een autosnelweg 2x2.

#### **Autoweg 2x1**

Het eerste alternatief, een autoweg 2x1, is een autoweg met gescheiden rijbanen met elk één rijstrook. Dit alternatief wordt niet meegenomen, omdat deze oplossing niet voldoet aan de gestelde doelen en is daardoor geen reëel alternatief.

In 2004 zijn twee verkeersveiligheidsanalyses<sup>1</sup> uitgevoerd. Mede op basis van deze studies liggen de volgende argumenten ten grondslag aan het niet meenemen van het alternatief autoweg 2x1 in het MER:

- Het alternatief autoweg 2x1 voldoet aan de doelstelling de N33 verkeersveiliger te maken door de scheiding van de rijbanen. Echter, door het ontbreken van inhaal mogelijkheden op een autoweg 2x1 is de kans op ongewenst rijgedrag, zoals kleven, clusterrijden en onverantwoorde inhaalmanoeuvres via de vluchtstrook, groter dan bij een autoweg 2x2.
- Door de toenemende verkeersintensiteiten en het hoge aandeel vrachtverkeer vormt het alternatief autoweg 2x1 geen garantie voor een goede doorstroming en verkeersafwikkeling in de toekomst.
- Bij het alternatief autoweg 2x1 zal het verkeer op het onderliggende wegennet wellicht toenemen. Daardoor ontstaan nadelige gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omliggende kernen.
- Het alternatief autoweg 2x1 voldoet niet aan de doelmatigheid van investeringen en de beschikbare financiële middelen.
- Het alternatief autoweg 2x1 kan worden beschouwd als een oplossing voor de korte termijn en is daarmee niet toekomstvast. De weg zou veiliger zijn in vergelijking met de huidige situatie. Op de lange termijn zou echter een capaciteitstekort ontstaan, gezien de toename van het autoverkeer.
- Een verbetering door een autoweg 2x1 is beperkt. Tegen relatief geringe meerkosten kan een substantiële verdere verbetering worden bereikt.

In bijlage 3 worden de argumenten nader toegelicht.

#### **Autosnelweg 2x2**

Het tweede alternatief, een autosnelweg 2x2, is het ombouwen van de N33 naar een autosnelweg. Dit alternatief wordt niet meegenomen in de MER-studie. Redenen hiervoor zijn de volgende.

Uit de studie van de universiteit Twente<sup>1</sup> blijkt dat een autosnelweg slechts in geringe mate verkeersveiliger is dan een autoweg 2x2. De kosten van een autosnelweg liggen wel aanzienlijk hoger (circa 50% meerkosten). Bij een autosnelweg is de belasting voor het milieu zwaarder dan bij een autoweg 2x2. Dit komt door de hogere snelheden op de autosnelwegen ( maximum snelheid 120 km/h).

---

1 Ontwikkelingsplan N33, Grontmij en Boer&Croon, 2004; "Op Weg, Verkenning structurele maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid, universiteit Twente, 2004

---

---

## 4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

---

De huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen op en rond de N33 worden in dit hoofdstuk beschreven. Deze houden direct verband met het onderzoek naar de problemen op de N33. Daarbij wordt ingegaan op de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening, economie en milieu (woon-, leef- en natuurlijke omgeving). Ook beleid en de relevante wetgeving komen aan bod. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden.

### 4.1 Verkeer en vervoer

In deze paragraaf komt het beleid en een beschrijving van de huidige situatie aan bod.

#### **Nationaal beleid: Nota Mobiliteit**

In de Nota Mobiliteit is het verkeers- en vervoersbeleid op rijksniveau beschreven. Het hoofdwegennet wordt in deze nota gezien als een samenhangend netwerk, waarvoor het Rijk de zorg heeft. Dit hoofdwegennet verbindt de mainports (Schiphol en de haven van Rotterdam) met ander economische centra en het buitenland.

De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en geld voor de uitvoering van een goed mobiliteitsbeleid. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om, onder regie van het Rijk, de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Een belangrijk onderdeel van deze samenwerking is de zogeheten 'netwerkanalyses'. Deze studie houdt zoveel mogelijk rekening met de uitgangspunten van de gewenste ontwikkelingen van het stedelijke netwerk Groningen-Assen (zie ook 2.3 relatie met andere projecten).

#### **Provinciaal beleid: POP**

In het Provinciaal Omgeving Plan (POP) Drenthe wordt het provinciale beleid van Drenthe beschreven. Het POP gaat uit van een mobiele samenleving. Mobiliteit is niet alleen een belangrijk kwaliteitsaspect, maar voor velen ook een voorwaarde om zelfstandig een invulling te kunnen geven aan de maatschappelijke participatie. De rol van de auto blijft voor de Drentse samenleving onmiskenbaar een belangrijke factor.

Ook het provinciale beleid van Groningen richt zich op een mobiele samenleving en goede bereikbaarheid van economische kernzones. Door de plattelandstructuur met vele kleine kernen en beperkte aantallen inwoners, is een uitgebreid netwerk van openbaar vervoer geen reële optie. De rol van de auto zal voor de noodzakelijke mobiliteit vooralsnog onmisbaar zijn. Om ongewenste effecten van het (toenemende) autoverkeer tegen te gaan of te beperken, is het beleid van de provincie Groningen gericht op onder meer: het oplossen van knelpunten, het

---

stroomlijnen van de verkeersafwikkeling, de verbetering/uitbreiding van het openbaar vervoer, en parkeer- en locatiebeleid.

### Huidige situatie verkeer en vervoer

#### *Bereikbaarheid N33*

De N33 ontsluit het Eemsmondgebied, met de havens van Delfzijl en de Eemshaven, en het stedelijke netwerk Groningen–Assen richting het zuiden naar de randstad en richting het noorden naar het Duitse/Scandinavische achterland. Op regionaal niveau heeft de N33 een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de Veenkoloniën en uiteraard de woonkernen aan de N33.

#### *Verkeer op de N33*

Momenteel rijden op de N33 tussen de 15.000 en 19.000 auto's per dag, afhankelijk van het wegvak. In onderstaande tabel staan de gemeten intensiteiten en de verwachte intensiteiten voor een aantal wegvakken van de N33. De verwachte intensiteiten van 2010 en 2020 zijn afgeleid uit een verkeersmodel (het Nieuw Regionaal Model). Voor de MER-studie wordt een specifiek verkeersmodel ontwikkeld voor de N33.

.....  
Verkeersintensiteiten in  
motorvoertuigen per etmaal in  
2004, 2010 en 2020

We gvak N33	2004	2010	2020
Assen – Rolde	15.000	17.000	20.000
Gieten – Nieuwediep	12.000	14.000	18.000
Veendam – Muntendam	16.000	18.000	22.000
Muntendam – Zuidbroek	19.000	21.000	25.000

De huidige intensiteiten zijn niet dusdanig dat de wegvakken overbelast zijn. Niettemin is de doorstroming soms problematisch, omdat de N33 een aantal aansluitingen heeft waarbij het verkeer via het onderliggende wegennet verder wil rijden. Het gevolg hiervan is dat de uitvoegstroken van de N33 volstaan met auto's, waardoor het verkeer op de N33 zelf ook vastloopt. Deze situatie komt ook voor op de A7 bij Zuidbroek bij de aansluiting met de N33. In de toekomst zal dit, gelet op de groei van het verkeer op de N33, vaker voorkomen.

#### *Goederenvervoer*





De N33 is een belangrijke verbinding voor het goederenvervoer. Het is de belangrijkste wegverbinding met de noordelijke zeehavens Groningen Seaports (Eemshaven/Delfzijl).

In kader van het rijksbeleid om de afwikkeling van het goederenvervoer te decentraliseren, is het Rail Service Centrum Groningen (RSCG) in Veendam aangewezen als de noordelijke logistieke voorziening. Voor de bereikbaarheid van dit Rail Service Centrum is de N33 van groot belang.

Jaarlijks slaat het RSCG ongeveer 100.000 containers over. Dit aantal groeit, omdat het internationale containervervoer groeit.

Het percentage vrachtverkeer op de N33 is ongeveer 20%. Dit is relatief hoog, maar verklaarbaar omdat de rijksweg de zeehavens en het RSCG in Veendam verbindt. De verwachting is dat het percentage vrachtverkeer toeneemt, gelet op de verwachte groei van de zeehavens en het RSCG.

#### *Verkeersveiligheid*

Al jaren zijn er verkeersveiligheidsproblemen op de N33.

Rijkswaterstaat heeft in de 'Monitor Verkeersveiligheid 2005' over de periode 2001-2003 een inventarisatie gemaakt van de verkeersveiligheid op haar wegen, waaronder de N33. Daaruit blijkt, dat de verkeersveiligheid op het traject provinciale grens – A7/Zuidbroek niet voldoet aan de streefnorm voor autowegen. Het risicocijfer varieert namelijk tussen de 0,121 en 0,253.

De verkeersveiligheid op de trajecten verkeersplein Gieten – provinciale grens (risicocijfer 0,076- 0,165) en A28/Assen-zuid – verkeersplein Gieten (risicocijfer <0,09) worden respectievelijk als redelijk en als goed beoordeeld op basis van de risicocijfers op beide trajecten.

De verkeersveiligheid van de N33 is in het recente verleden wel verbeterd. In 2004 werd een gevaarlijk punt, de aansluiting Dalweg,



.....  
Essentiële Herkenbaarheid  
Kenmerken (EHK) op N33

omgebouwd tot ongelijkvloerse aansluiting. In de vijf jaren voor de reconstructie vielen hier gemiddeld vijf slachtoffers per jaar. In 2004 en 2005 zijn geen slachtoffers meer geregistreerd. Naast de reconstructie van de aansluiting Dalweg zijn begin 2005 ook essentiële herkenbaarheidskenmerken op de N33 aangebracht. Dit houdt in een groene middenstreep en over een grote lengte een inhaalverbod.

Het aantal voorrang- en kopstaartongevallen zal waarschijnlijk afnemen na het ombouwen van de rotonde bij Gieten in 2008 tot een zogenoemde 'Velperbroekoplossing'. De verwachting is niet dat alle maatregelen een positief effect zullen hebben op het aantal rijongevallen en ongevallen met tegenliggers waarbij slachtoffers vallen.

De ontwikkeling van ongevallen en verkeersslachtoffers in de laatste 10 jaar fluctueert. Verkeersonveiligheid speelt zowel objectief als subjectief een grote rol op en rond de N33, waardoor automobilisten op zoek gaan naar alternatieve routes. Deze alternatieve routes lopen veelal via het onderliggende wegennet en parallel aan de N33. Dit geeft vervolgens op dit onderliggende wegennet meer verkeersonveiligheid.

Het ontstaan van ongevallen op de N33 is deels verklaarbaar. Het gaat hier om een weg, waarbij het mogelijk is om op de linker wegheft terecht te komen door het ontbreken van een middenbermbeveiliging.



Dit geldt ook voor rijongevallen, waarbij de automobilist bijvoorbeeld rechts naast de weg raakt en daarna door overcorrectie op de linker weghelft schiet. Aanrijdingen met tegenliggers hebben in de regel een ernstige afloop.

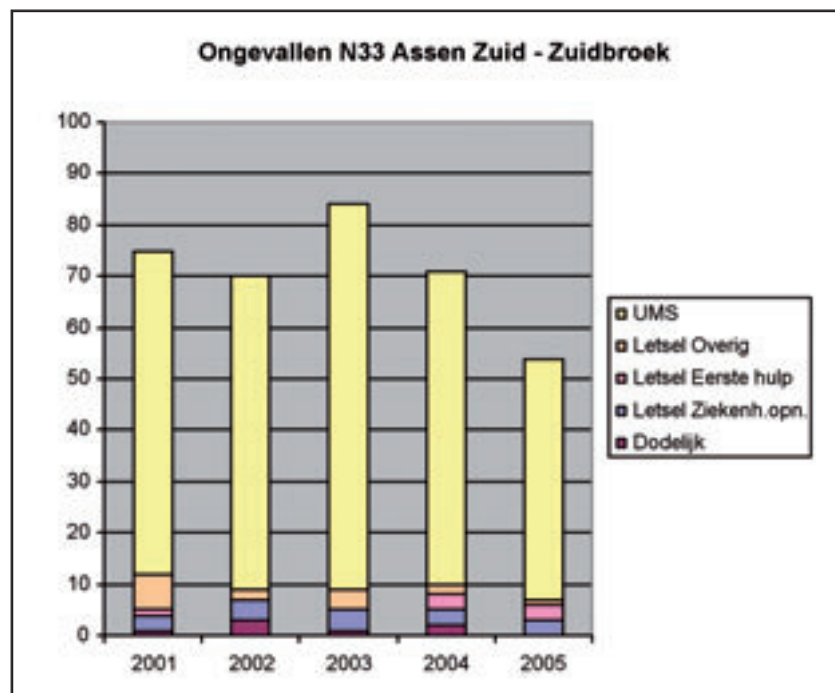
.....  
Uit: Dagblad van het Noorden van  
17 december 2005

**Een melding van de N33 betekent dat het erg is.**

*Niet dat hij trillend van zenuwen achter het stuur zit, maar als het mogelijk is probeert brandweerman Bas Luinge de N33 te mijden. "Een levensgevaarlijke weg. Als je een melding krijgt van de N33 weet je dat je het ergste kunt verwachten. Het zijn bijna altijd frontale botsingen met hoge snelheden. De impact is enorm. Iemand moet de boel opruimen en dat doen Luinge en zijn ploeg. "Ik kan gelukkig snel van mij afzetten. Ik word er 's nachts niet gillend wakker van. Maar ik kan elk ongeluk precies voor de geest halen. Het is net een cd-rom, als je hem nog hebt speel je hem af en daarna berg je hem weer op."*

De geregistreerde ongevallen in de periode 2001 – 2005 op het traject N33 Assen-zuid – Zuidbroek, inclusief de aansluitingen bij Assen-zuid en bij Zuidbroek, zijn nader geïnventariseerd. Buiten beschouwing blijven de ongevallen op de aansluitingen met het onderliggende wegennet.<sup>2</sup>

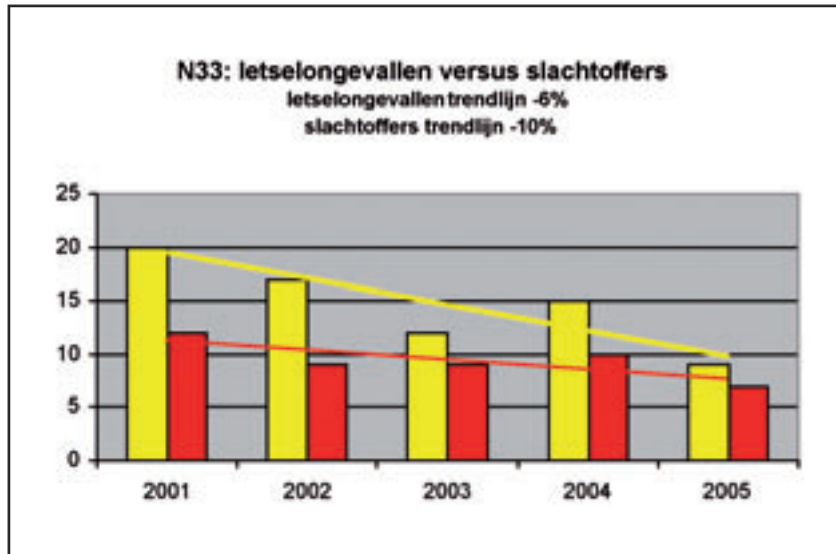
Hierna wordt nader ingegaan op deze ongevallen in de periode 2001 – 2005.



<sup>2</sup> Bron: AVV databank provincies Groningen, Friesland en Drenthe, (formaat BRON),  
aanmaakdatum 7 juli 2006

Het aantal ongevallen laat in de laatste jaren een daling zien. Belangrijke oorzaak van deze daling is dat de aansluiting Dalweg 12 ongelijkvloers is gemaakt. In 2005 zijn op het traject Assen-Zuidbroek geen ongevallen met dodelijke afloop geregistreerd. Procentueel gezien is in de laatste 3 jaar het aantal ongevallen met materiele schade (ums) sterker gedaald dan het aantal ernstige ongevallen.

Het aantal slachtoffers (bij één ongeval kunnen meer slachtoffers zijn) op de N33 fluctueert sterk, maar laat ook een dalende trend zien.



De diagram laat over de periode 2001 – 2005 een gunstige ontwikkeling zien van het aantal letselongevallen (rood) en slachtoffers (geel).

Een nadere analyse van de oorzaken van de ongevallen laat zien dat in de afgelopen jaren wel een stijging te zien is in het aantal rijongevallen en het aantal ongevallen met tegenliggers. De ongevallen met tegenliggers leiden in bijna de helft van de gevallen tot slachtoffers. Ongevallen met tegenliggers blijven op eenbaanswegen als de N33 het meest risicovol. Op de N33 bevatten zij respectievelijk 20% en 6% van alle ongevallen, en 22% en 23% van alle slachtoffers.<sup>3</sup>

Door een relatief hoog percentage aan vrachtverkeer (20%) op de N33, ontstaan snelheidsverschillen tussen weggebruikers. Dit roept op tot (onverantwoord) inhaalgedrag, kleven en clusterrijden. Bij 11% van de ongevallen zijn vrachtwagens betrokken.

## 4.2. Ruimtelijke ordening en economie

In deze paragraaf staan allerlei aspecten van ruimtelijke ordening en economie.

<sup>3</sup> Uit nadere analyse van de oorzaak van de ongevallen blijkt dat de gunstige ontwikkeling bijna volledig is toe te schrijven aan met name de afname van het aantal ongevallen van het type 'overig met dieren', 'kop-staart', 'overig met verloren lading' en 'nevenrijbaan'. Deze ongevallen zijn gezamenlijk goed voor 95% van de daling van het aantal ongevallen.

*Nationaal beleid: Nota Ruimte*

In de Nota Ruimte richt het Rijk zich onder andere op de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende infrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid. In de Nota Ruimte is de regio Groningen-Assen aangewezen als een nationaal stedelijk netwerk. Nederland heeft zes stedelijke netwerken. Deze zijn de belangrijkste grootstedelijke gebieden met de hoogste concentraties van bevolking, economische activiteiten, werkgelegenheid en culturele activiteiten. De stedelijke netwerken zijn zo belangrijk dat ze tot de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur behoren.

*Provinciaal beleid: POP*

De internationale bereikbaarheid over de weg van Noord-Nederland is gericht op economische kernzones. De N33 is één van de wegen in het netwerk van de noordelijke transportassen die niet optimaal voldoet aan haar functie (doorstromingseisen en verkeersveiligheid). Fysieke verruiming van de N33 is noodzakelijk gevonden in de provinciale omgevingsplannen (POP) van Groningen en Drenthe. Ook is de verruiming uitgewerkt in de plankaarten.

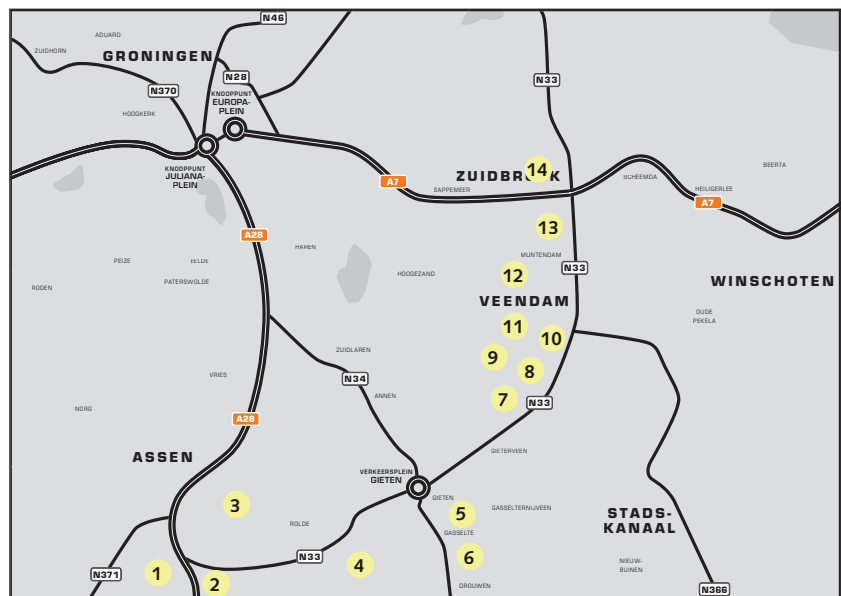
*Gebiedsbeschrijving*

Van zuid naar noord liggen langs de N33 de grotere woonkernen Assen (63.000 inwoners) met een regionale verzorgingsfunctie, Rolde (4.000 inwoners) en Gieten (5.200 inwoners).

Deze kernen liggen in de provincie Drenthe. In de provincie Groningen komen achtereenvolgens de grotere kernen Wildervank (5.100 inwoners), Veendam (20.500 inwoners), Muntendam (4.800 inwoners), Meeden (1.900 inwoners) en Zuidbroek (4.000 inwoners). Het gebied heeft een overwegend open karakter. Bij Rolde, Gieten en Veendam loopt de N33 langs deze woonkernen.

In onderstaand figuur staan de huidige situatie en de ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken aangegeven.

- .....
- 1. TT circuit
- 2. Bedrijventerrein Assen-Zuid
- 3. Woningbouw Van Boeyenoord
- 4. Woningbouw en kleine bedrijvigheid Rolde
- 5. Openbaar vervoer knooppunt Gieten
- 6. Uitbreiding industrieterrein Bloemakker
- 7. Woningbouw Wildervank-oost
- 8. Industrieterrein Dalen II
- 9. Woningbouw Langebosch
- 10. Woningbouw Woellust
- 11. Woningbouw Buitenwoellaan Golfbaan
- 12. Woningbouw Tolweg Muntendam
- 13. Bedrijventerrein Veenwolde
- 14. 2e fase Gouden Driehoek



---

De N33 vormt voor het gebied de Veenkoloniën de ontsluitingsweg naar de rest van het land.

De landelijke commissie structuurversterking Veenkoloniën (commissie Hoekstra) heeft de N33 genoemd als één van de structuurversterkende projecten. De regio heeft vervolgens de verdubbeling van de N33 opgenomen in de top 10 van de 'Agenda voor de Veenkoloniën'.

#### *Bedrijventerreinen*

Voor het knooppunt A28 en N33 werken de gemeente Assen en de provincie Drenthe aan een integrale visie voor het gebied. Deze visie maakt deel uit van de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. Het ontwerp van de knoop bij Assen-zuid bepaalt mede de ontwikkelingskansen voor dit gebied. Er is in het kader van het nationaal stedelijk Netwerk Groningen-Assen een ontsluitingsprofiel voor het gebied Assen-zuid opgesteld. De basis hiervoor zijn de ontwikkelingen bij het TT-circuit (nationaal evenemententerrein TT World) en de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein.

De gehele strook langs de N33 van Wildervank tot aan de aansluiting met de A7, is een bestaand of nog te ontwikkelen bedrijventerrein. Hiervoor zijn de gemeenten Veendam en Menterwolde een samenwerkingsverband aangegaan ('Oostboog bedrijvenlocaties'). Onderdeel van het bedrijventerrein langs de N33 is het Rail Service Centrum Groningen (RSCG).

#### *Economie*

Vanuit de regio wordt de huidige verkeersonveilige eenbaansweg N33 als een belemmering gezien voor de verdere economische ontwikkeling van het gebied Assen-Veendam-Zuidbroek.

De N33 is de ontsluitende verbinding naar het hoofdwegennet voor het gebied de Veenkoloniën. Dit gebied heeft een economische achterstand ten opzichte van de rest van Nederland. De Veenkoloniën blijven slecht ontsloten op het landelijke hoofdwegennet.

#### *Recreatie en toerisme*

Het Drentse gedeelte van de N33 ligt in een bosrijk gebied met vele recreatieve bestemmingen. Recreatieve fietsroutes kruisen de huidige weg (ongelijkvloers). Bij Gieten ligt een camping in de nabijheid van de weg.

Het TT circuit in Assen is een bijzondere vorm van toerisme. Op jaarbasis trekt het TT circuit 550.000 bezoekers. Er worden enkele grote evenementen gehouden, met als bekendste de TT met 100.000 bezoekers. Hierdoor ontstaat extra verkeersdruk bij de aansluiting Assen-zuid van de N33 op de A28. Op de TT-dag is er zelfs een tijdelijke speciale op- en afrit voor motoren.

Op het terrein van de voormalige noordlus van het TT-circuit wordt TT-World ontwikkeld. In het najaar van 2006 wordt gestart met de bouw van een evenementenhal, als onderdeel van TT-World.

---

Daarnaast streeft het TT circuit naar een nationaal evenemententerrein op het TT circuit. De ambitie is een bezoekersaantal van 1 miljoen bezoekers per jaar te trekken. Deze bezoekers veroorzaken een extra druk op de ontsluiting, ondermeer via de N33.

.....  
TT circuit



## 4.3 Milieu

Hieronder wordt ingegaan op de woon- en leefomgeving, en de natuurlijke omgeving.

### 4.3.1 Woon- en leefomgeving

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name voor de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat bijvoorbeeld om luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

.....  
Woon- en leefmilieu



---

*Nationaal beleid: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid*

Het nationale milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP 3 en 4). Het NMP 4 richt zich op de lange termijn (2030). In het NMP 3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP 3 blijft van kracht, tenzij anders vermeld in NMP 4.

Het reduceren van geluidhinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen.

Op 5 augustus 2005 is het (herziene) Besluit Luchtkwaliteit in werking getreden. Dit besluit implementeert de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de daarbij behorende 1e en 2e dochterrichtlijnen in de Nederlandse wetgeving.

In de Wet geluidhinder zijn gedetailleerde eisen gesteld aan de maximale geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Wat geluidsgevoelige bestemmingen zijn, is ook vastgelegd in de Wet geluidhinder.

Voorbeelden zijn ziekenhuizen, scholen en woningen. Met ingang van 1 januari 2007 treedt de gewijzigde Wet geluidhinder in werking. In het verdere verloop van de tracé/m.e.r.-procedure wordt rekening gehouden met de gewijzigde Wet geluidhinder.

Voor externe veiligheid geeft het NMP4 aan dat het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen overgenomen worden.

*Provinciaal beleid*

In het POP Drenthe is een milieudoelstelling voor de langere termijn opgenomen. Hiermee wordt beoogd om de nadelen van het verkeers- en vervoerssysteem voor de omgeving op een aanvaardbaar niveau te houden, dan wel te brengen. De nadelen zijn bijvoorbeeld verkeersonveiligheid, geluid, emissie (waaronder CO<sub>2</sub>), trilling, licht, barrièrewerking en vervoer van gevaarlijke stoffen. In het POP Drenthe zijn geluidsdoelstellingen opgenomen voor zogenoemde stiltegebieden, gebieden met een bijzondere aandacht voor het behoud van stilte.

Het milieubeleid van Groningen is er op gericht het gezonde en veilige leven in de provincie te behouden. Er zijn milieubeschermingsgebieden aangewezen, waar enerzijds wordt gestreefd naar bescherming van het grondwater en tegengaan van de geluidsoverlast (stiltegebieden) en anderzijds kwetsbare natuur- en landschapswaarden zoveel mogelijk worden beschermd. In algemeenheid wordt gestreefd naar het handhaven van de kwaliteit van grond en oppervlakte, bodemkwaliteit, tegengaan industrie- en verkeerslawaai en stankhinder.

---

## Huidige situatie en ontwikkeling

### *Lucht*

Uit de jaarrapportage Besluit Luchtkwaliteit 2004 (mei 2005) worden op de N33 in de huidige situatie geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden geconstateerd voor fijn stof (Pm<sub>10</sub>) en NO<sub>2</sub>.

### *Geluid*

De N33 ligt grotendeels in onbebouwd gebied. Bij de aansluiting 'De Hilde' is over een lengte van 300 meter een geluidswerende voorziening aangebracht (geluidsscherm en -wal).

Bij de verdere planvorming voor de verdubbeling van de N33 wordt rekening gehouden met nieuwe plannen en uitbreidingen in de nabijheid van de N33.

Ook worden mogelijke negatieve geluidseffecten van een toename per spoor meegewogen ('Kolibri' bij Veendam).

### *Externe veiligheid*

Externe veiligheid heeft betrekking op het gevaar voor personen in de omgeving van een weg door calamiteiten met transporten van gevaarlijke stoffen. Dit wordt uitgerukt in een tweetal begrippen, plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Volgens de 'Risico atlas wegtransport gevaarlijke stoffen' (2003 AVIV) wordt de norm voor het plaatsgebonden risico op de te onderzoeken N33 niet overschreden.

## 4.3.2 Natuurlijke omgeving



---

Natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen. Het gaat daarbij om natuur, landschap, bodem en waterhuishouding.

#### *Beleid natuur*

Het nationale beleid over natuur en landschap is voor een groot deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen.

De Habitat- en Vogelrichtlijnen hebben tot doel om de soorten én leefgebieden van dieren en planten te beschermen.

Deze EU-richtlijnen zijn in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet, en de Natuurbeschermingswet.

In Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de nota Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw (NBL 21) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten, plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen. Uitgangspunt van het beleid is ondermeer dat de belangrijkste fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden opgelost. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones.

Bij aantasting van de EHS moet zo weinig mogelijk natuur vernietigd worden door het nemen van mitigerende (verzachtende) en eventueel compenserende maatregelen.

Het provinciale beleid voor natuur concentreert zich ook op de realisatie van de Ecologische hoofdstructuur. Als onderdeel van de EHS is in Groningen eveneens de ontwikkeling van een robuuste verbindingzone aan de orde. Deze robuuste verbindingzone maakt deel uit van de zogenaamde Natte As, die de belangrijkste waterrijke gebieden in Nederland verbindt met de Eems in Duitsland. Het beleid is er op gericht de EHS in 2018 af te ronden.

#### *Beleid landschap en archeologie*

In de Monumentenwet 1988 is de bescherming geregeld van allerlei zaken of terreinen die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde, zoals historische landschappen.

Het verdrag van Malta schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologische erfgoed meegewogen moet worden. In de recent door de Tweede Kamer aangenomen wetswijziging monumentenwet wordt deze wet leidend bij planvorming, dus ook voor bijvoorbeeld behoud cultuurhistorie.

In het Provinciaal Omgevingsplan (POP) van de provincie Groningen, wordt geconstateerd dat het bijzondere karakter van het Groninger landschap op vele plaatsen nog aanwezig is. Nieuwe ingrepen bedreigen echter het landschap. Daarom is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat bij alle ontwikkelingen en ingrepen het



---

streekeigen karakter van het betreffende gebied als vertrekpunt voor de ruimtelijke inpassing zal worden genomen. Eenzelfde beleidsuitgangspunt wordt in het POP Drenthe gehanteerd.

#### *Beleid bodem en water*

Voor bodem en grondwater is het nationale belang erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en verontreiniging ten gevolge van diffuse bronnen, zoals afstromend wegwater, terug te dringen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen te toetsen op waterhuishoudkundige effecten. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

### **Huidige situatie en ontwikkelingen**

#### *Natuur*

Het Groninger deel van het traject van de N33 tussen Bareveld en Zuidbroek loopt voornamelijk door landbouwgebieden in een grootschalig open gebied. Een deel van de landbouwgebieden is van betekenis als broedgebied voor akkervogels en als foerageergebied voor niet-broedvogels (ganzen).

Grenzend aan het tracé ligt een aantal gebieden waar een natuurvriendelijk akkerrandenbeheer wordt gestimuleerd om de betekenis voor akkervogels te vergroten.

In het Drentse deel van de N33 kruist de weg de Hunze. Langs deze beek is natuurontwikkeling ingezet.

Het gebied ten noorden van de N33, vanaf globaal het Zwanemeer tot even voor Eexterzandvoort, maakt deel uit van het waterwingebied Breevenen. Dit gebied heeft ook voor een deel een natuurontwikkelingsdoelstelling. Tussen Assen en Rolde ligt het nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa. Doel van het Nationaal landschap is de kwaliteiten te behouden, duurzaam te beheren en te versterken.

#### *Landschap*

Tussen de provinciegrens Groningen en Veendam ligt de N33 in het Veenkoloniale landschap. Vervolgens ligt de N33 noordelijk tot de aansluiting bij de A7 in het Wegdorpen landschap. Beide landschappen zijn aan de oostzijde van de N33 te typeren als grootschalig open. De westzijde biedt zicht op een aaneengesloten bewonings- of industrieel bebouwingslint.

De Veenkoloniën vormen een man-made landschap. Ze zijn op basis van het tijdstip van vervening onder te verdelen in de oude Groningse Veenkoloniën, de Drentse monden en de industriële veenontginningen rond het Bargerveen. De Oude Veenkoloniën bij Veendam zijn vanwege hun cultuurhistorische waarde aangewezen als Belvédèregebied.

---

Essentiële landschapselementen in dit gebied zijn de wegdorpen op de vlakke zandruggen, die als groene linten in het open landschap liggen. Juist in de open landschappen zijn de aanwezige beplantingen van bijzondere betekenis. Zij maken het verschil tussen een 'weids' landschap en een 'kaal' landschap.

Het POP Groningen is per regio op basis van de daarin beschreven gebiedskenmerken nader uitgewerkt in landschapsontwikkelingsplannen. In dit plan wordt voor wegbeplantingen in het gebied Oude Veenkoloniën het volgende opgemerkt.

“Er wordt alleen monumentale beplanting voorgesteld langs de oude provinciale wegen en langs de wegen in de bewoningslinten. De verharde en half verharde wegen buiten deze groenstructuur dienen onbeplant te blijven.”

In het verlengde van deze gedachtegang zou de N33 aan de oostzijde ook onbeplant dienen te blijven.

Een doorgaande monumentale laanbeplanting zou aan de westzijde kunnen worden overwogen.

In het Drentse deel van de N33 ligt het eerder genoemde beek- en esdorplandschap Drentsche Aa. De N33 kruist tussen Assen en Gieten dit nationale park. Het is een landschappelijk waardevol gebied dat wordt gekenmerkt door een grote mate van kleinschaligheid, vrij meanderende beken en een samenhangend geheel van essen, heide en ontginningen.

#### *Bodem en water*

Het regenwater dat op de weg valt, wordt afgevoerd via de weg naar de wegberm. Hier sijpelt het regenwater met name in de berm door. De N33 doorsnijdt geen grondwaterbeschermingsgebieden.

---

## 5. Effecten

---

Maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Dit hoofdstuk bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten. Het OTB/MER-rapport beschrijft de effecten van de alternatieven. De meeste aandacht gaat uit naar de effecten op de verkeersveiligheid. Ook worden de effecten van de alternatieven belicht op de doorstroming van het verkeer, de economie, de natuur, het landschap en de leefomgeving. Op deze manier kunnen de alternatieven onderling goed worden vergeleken.

### 5.1 Hoe worden de effecten bepaald

#### *Studiegebied*

In het OTB/MER staan verschillende typen effecten. Sommige effecten zijn vooral van invloed op de directe omgeving van de weg. Een voorbeeld hiervan is geluidhinder. Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent voor het project N33 dat niet voor één centrale afbakening van het studiegebied is gekozen.

#### *Tijdshorizon*

Bij de bepaling van de effecten richt het MER zich op het jaar 2020. Dit is ongeveer zeven jaar na realisatie van de verdubbeling. De studie maakt zo veel mogelijk gebruik van bestaande gegevens, modellen en studies. Dit kan ertoe leiden dat voor een enkele effectbepaling het te in ogenschouw te nemen jaar afwijkt van 2020. Dit gekozen jaar moet in ieder geval een goed inzicht geven in de te verwachten effecten.

#### *Werkwijze*

De effecten moeten zo worden beschreven dat de verschillende alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken zijn. Dat is belangrijk om een besluit te kunnen nemen. Deze eis heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- De effecten moeten worden bekeken in verhouding tot de normen en criteria uit de relevante wetten en beleidsnota's.
- Dezelfde typen effecten moeten worden bestudeerd aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden.
- De beschrijving van de effecten richt zich op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

#### *Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijving*

Effecten kunnen kwantitatief en/of kwalitatief worden beschreven. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect in cijfers uit. Een kwalitatieve beschrijving is in regel globaler en heeft een meer

---

'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er, in vergelijking met de huidige situatie, sprake is van een verbetering of verslechtering, zonder dat exacte cijfers worden gebruikt. Indien mogelijk, zullen in het MER/OTB-rapport de effecten in 'cijfers' worden uitgedrukt. Als geen cijfers en/of methoden voorhanden zijn, worden de effecten 'kwalitatief' bepaald.

## 5.2 Te beschrijven effecten

De te beschrijven effecten worden onderverdeeld naar verkeer en vervoer, woon- en leefomgeving en natuurlijke omgeving.

### 5.2.1 Verkeer en vervoer

#### *Verkeersveiligheid*

De effecten van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid zullen uitgebreid worden onderzocht. Per alternatief zal het 'bespaarde' aantal doden en gewonden worden aangegeven. Ook wordt getoetst in hoeverre de weg qua risico aan de landelijke normen zal voldoen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verkeersprognoses en met de eventuele vermindering van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet.

De alternatieven worden beoordeeld op de mate waarin deze voldoen aan de uitgangspunten van het 'Duurzaam Veilig-beleid'.

#### *Verkeersafwikkeling*

Omdat de N33 onderdeel is van het landelijke hoofdwegennet, zal worden onderzocht in hoeverre de trajectsnelheid wordt beïnvloed. De Intensiteit/Capaciteitsverhouding (I/C) per wegvak wordt bepaald. Ook wordt bestudeerd wat de invloed is op het onderliggende wegennet als de verdubbeling wordt gerealiseerd en de aansluitingen worden gereconstrueerd.

#### **Prijsbeleid**

*Het Kabinet kiest ervoor om een kilometerprijs naar tijd, plaats en milieu in te voeren. Dit gaat onder gelijktijdige afbouw van de motorrijtuigenbelasting en belasting op personenvoertuigen. Het doorvoeren van dit beleid heeft effecten op de verkeersstromen. In het OTB/MER-rapport zal het effect van dit prijsbeleid worden meegenomen in een gevoeligheidsanalyse.*

#### *Ruimtelijke ordening en economie*

Voor de verbreding van de N33 is extra ruimte nodig. De benodigde ruimte wordt vlak langs de bestaande weg gevonden. Dit heeft naar verwachting geen directe gevolgen voor de ruimtelijke ordening van het gebied. Een uitzondering hierop vormt de toename van de hectares asfalt. In kwalitatieve zin wordt gekeken naar de economische effecten van de voorgenomen activiteit.



.....  
N33

## 5.2.2 Woon-en leefomgeving

### *Geluid*

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zoals voorgeschreven in de (gewijzigde) Wet geluidhinder.

Het akoestische ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald.

In het onderzoek wordt rekening gehouden met eventueel nog uit te voeren saneringen en met woningen waarbij al eerder is besloten een hogere geluidsbelasting dan wettelijk is toegestaan (= hogere grenswaarden). Hiertoe vindt een inventarisatie plaats. Na de effectbepaling zullen de te treffen maatregelen nader worden uitgewerkt.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt ook het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald. Dit gebeurt aan de hand van het aantal geluidsbelaste oppervlakte. Hierbij wordt gekeken naar de 47 dB(A) contour, gemeten op 1,5 m hoogte.

### *Lucht*

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De concentraties worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Alle overschrijdingen in de oppervlakte van de grenswaarden PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> worden in beeld gebracht. Oplossingen voor eventuele overschrijdingen worden beschreven. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van

---

belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg.  
Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten uit wet –en regelgeving worden meegenomen.  
De effecten van geur worden niet meegenomen in het OTB/MER.  
Geur blijft buiten beschouwing, omdat infrastructuur weinig stank veroorzaakt.

#### *Externe veiligheid*

Externe veiligheid betreft de risicokans op overlijden voor niet-weggebruikers (aanwezig in bebouwing of verblijfsgebieden grenzend aan de weg). Deze risicokans op overlijden is als gevolg van een ongeval op de weg tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze kans wordt uitgedrukt in individueel risico (IR) en groepsrisico (GR).

Bestudeerd zal worden of de risicokansen, behorend bij de alternatieven, geen wettelijke overschrijding van de risicocontouren oplevert.

### **5.2.3 Natuurlijke omgeving**

#### *Natuur*

Voor een verdubbeling van de N33 is extra ruimte nodig. De effecten van dit toenemende ruimtegebruik worden kwantitatief (in hoeveelheid hectares) beschreven. De studie inventariseert of in het gebied rondom de N33 bijzondere soorten worden vernietigd of bedreigd. Als dat relevant is, wordt ook de verstoring beschreven. De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen. Dat wil zeggen maatregelen om de negatieve effecten te verzachten of te verlichten om daar iets anders tegenover te stellen. Voor de gebieden en soorten die worden beschermd door de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn, geldt dat compensatie voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moet zijn. Onderzocht wordt ook in hoeverre er sprake is van barrièrewerking. Dit wordt gemeten aan de hand van het aantal knelpunten in de Ecologische Hoofdstructuur als gevolg van de rijksweg.

#### *Landschap, cultuurhistorie en archeologie*

Een inventarisatie wordt gedaan van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie (= wetenschap die de vormen van de aardoppervlakte bestudeert). Doel hierbij is het in kaart brengen van de bijzondere of waardevolle objecten en gebieden. Vastgesteld wordt of er sprake is van vernietiging of aantasting van deze objecten. Daarnaast wordt bekeken of er nog negatieve effecten op deelaspecten te verwachten zijn.

Voor wat betreft de archeologische waardevolle terreinen en objecten is het overheidsbeleid van het Rijk en de twee betrokken provincies erop gericht in eerste instantie "in situ" ( ter plekke) behouden van de archeologische waarden. Is dit niet mogelijk dan worden dergelijke behoudenswaardige vindplaatsen gedocumenteerd door een opgraving. Bij archeologie wordt gebruik gemaakt van de

---

Archeologische Monumentenkaart (AMK) en Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW).

De landschappelijke inpassing krijgt veel aandacht in het vervolg van het besluitvormingsproces. Er wordt een landschapsvisie ontwikkeld over de landschappelijke vormgeving van de weg. Hierbij wordt ondermeer rekening gehouden met de bijzondere kenmerken van het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentse Aa en de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied.

#### *Bodem en water*

Bij infrastructurele werken wordt een watertoets uitgevoerd, waarbij de waterbeheerders adviseren over de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in de kaderrichtlijn Water en is verankerd in de planologische kernbeslissing (PKB) van de 5e Nota Ruimtelijke Ordening. De watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving. Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af.

Rijkswaterstaat is verplicht ervoor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft.

De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verharde oppervlakte gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

Bij de lozing van afstromend water wordt gelet op eventuele verontreiniging en op het effect op grondwaterkwaliteit.

#### **5.2.4 Kosten**

Voor het project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in de onderhoudskosten globaal in beeld gebracht.

### 5.3 Overzicht te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Verkeersveiligheid	-Aantal doden en gewonden	Kwantitatief	-risicocijfer -onderliggend wegennet
Verkeersafwikkeling	-Intensiteiten -reistijden	Kwantitatief Kwantitatief	-I/C verhouding -trajectnelheden
Ruimtelijke ordening en economie	-toename bedrijvigheid	Kwalitatief	-deskundigen oordeel
Geluid	-Gevelbelasting per woning	Modelstudie	-Grenswaarden gewijzigde wet Geluidhinder uitgedrukt in L(den)
	-aantal geluidsgevoelige objecten	Modelstudie	-aantal per geluidbelastingsklasse >70, 66-70,61-65, 56-60,51-55 dB(A)
	-oppervlakte aangetast natuur- en stiltegebied -oppervlakte aangetast EHS	Modelstudie	-ha > 40 dB(A)  -ha > 47 dB(A)
Lucht	-NO <sub>2</sub>	Modelstudie	-jaargemiddelde concentraties > 40_g/m3 NO <sub>2</sub> -uurgemiddelde concentraties >200_g/m3 NO <sub>2</sub>
	-PM <sub>10</sub> (fijn stof)	Modelstudie	-jaargemiddelde concentraties > 40_g/m3 fijn stof - 24uurgemiddelde concentraties > 50_g/m3 fijn stof
Externe veiligheid	-Plaatsgebonden risico (PR)	Kwantitatief	- woningen en kwetsbare objecten binnen contour 10(-6) per jaar
	-groepsrisico (GR)	Kwantitatief	-Overschrijding door FN curve van oriënterende waarde per km route
Natuur	-vernietiging	Kwalitatief/ kwantitatief	-Soorten /oppervlakte vernietigd gebied
	-verstoring	Kwantitatief	-Oppervlakte verstoorde broedparen vogels
	-versnippering -Compensatie	Kwantitatief Kwantitatief	-aantal verstoorde relaties hectares/euro's
Landschap	-visueel ruimtelijke aspecten -landschappelijke inpassing	Kwalitatief Kwalitatief	-mate van hinder geluidsschermen -opstellen visie op landschappelijke inpassing -plaatsen/verwijderen beplanting/bomen
Cultuurhistorie	-aantasting	Kwalitatief	Deskundigen oordeel
Archeologie	-aantasting	Kwalitatief	-aantasting (potentieel) archeologisch waardevolle gebieden
Bodem en water	-effecten op de waterhuishouding	Wartertoets	-toename verhard oppervlakte/ advies waterbeheerder
Kosten	-vergelijking kosten	Kwantitatief	-kosten realisatie -kosten beheer en onderhoud



---

## 6. Procedure en planning

---

Het project volgt de tracé/m.e.r.-procedure. De stappen die daarbij worden genomen, staan in dit hoofdstuk. De publicatie van deze startnotitie is de eerste stap van een tracé/m.e.r.-procedure. De startnotitie schetst het probleem, de alternatieven en de effecten die Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken.

### 6.1 Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze startnotitie is het begin van een besluitvormingsprocedure. De regels die voor deze procedure gelden, zijn vastgelegd in de Tracéwet. De tracé/m.e.r.-procedure is bedoeld om de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk te laten verlopen. In de wet is onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor iedereen. Bovendien moet er overleg zijn met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen. In de Tracéwet wordt verwezen naar twee andere regelingen:

- de regeling voor de milieueffectrapportage uit de Wet milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

De Tracéwet laat zien welke vergunningen en ontheffingen nodig zijn voor de uitvoering van het besluit.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers hebben de rol van 'bevoegd gezag' in deze procedure.

Andere overheden worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Mocht de besluitvorming vastlopen, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid om knopen door te hakken.

### 6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de stappen in de procedure. Het schema in deze paragraaf laat de planning van deze stappen zien.

#### *Stap 1: startnotitie*

De startnotitie is opgesteld door de gezamenlijke initiatiefnemers, Rijkswaterstaat en de provincies Groningen en Drenthe.

De startnotitie wordt door de ministers gedurende zes weken ter inzage gelegd.

#### *Stap 2: inspraak, advies, richtlijnen voor de startnotitie*

Zolang de startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen. De inspraakronde is in dit stadium van de procedure vooral bedoeld om erachter te komen hoe belangstellenden en betrokkenen denken over de alternatieven en de effecten die

---

onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden verzameld, ter inzage gelegd en aangeboden aan onder meer de minister van V&W, de minister van VROM en aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.). Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen adviseert de ministers over de richtlijnen voor de inhoud van het OTB/MER-rapport. Dit advies vindt plaats maximaal negen weken na de publicatie van de startnotitie.

De ministers stellen, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens binnen 13 weken na de publicatie van de startnotitie de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van het OTB/MER van start gaan.

#### *Stap 3: OTB/MER-rapport*

De initiatiefnemers zijn verantwoordelijk voor het opstellen van de OTB/MER-rapport. De richtlijnen zijn daarbij het uitgangspunt. De belangrijkste onderwerpen in het rapport zijn:

- een analyse van de huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit gekozen kan worden bij de besluitvorming, ofwel de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu;
- een uitwerking van het voorkeursalternatief in een globaal ontwerp en een ontwerp besluit hogere waarden geluidhinder.

Tijdens het opstellen van het OTB/MER-rapport wordt regelmatig overlegd met de verschillende betrokken partijen en belangenorganisaties. Is het OTB/MER-rapport gereed, dan geven de initiatiefnemers het document aan het bevoegde gezag. Als de nota in de ogen van het bevoegde gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt deze ter inzage gelegd.

#### *Stap 4: inspraak, advies en toetsing*

Het OTB/MER ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is de milieu-informatie in het MER-gedeelte van het rapport correct en volledig genoeg?
- Past het voorkeursalternatief in het ruimtelijke beleid? De betrokken gemeenten, provincies en waterschappen wordt gevraagd om aan te geven of zij bereid zijn dit in hun ruimtelijke plannen op te nemen.

Direct na de inspraakronde gaat de Commissie voor de milieueffectrapportage weer aan de slag. Zij toetst de milieu-informatie in het OTB/MER-rapport op juistheid en volledigheid. De Commissie kijkt

---

uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een toetsingsadvies.

*Stap 5 Tracébesluit*

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

*Stap 6: planologische inpassing en vergunningen*

Als de ministers besluiten tot een reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief binnen een jaar planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen worden verleend. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. Immers de afweging daarover heeft al plaatsgevonden.

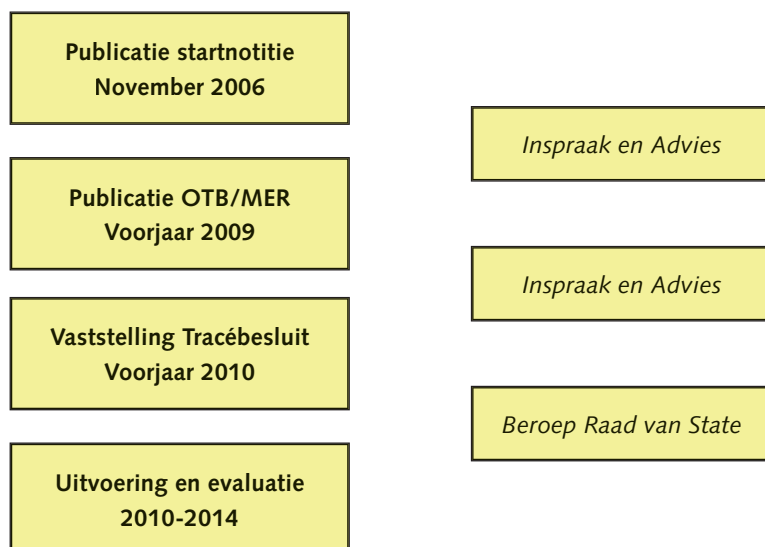
*Stap 7: realisatie en evaluatie*

Voordat met de realisatie kan worden begonnen, moeten de volgende zaken zijn gebeurd: een Tracébesluit tot aanpassing van een weg is genomen, eventuele ingestelde beroepen zijn afgehandeld en de relevante procedures zijn doorlopen.

De milieugevolgen van de realisatie moeten door het bevoegde gezag worden vergeleken met de in de MER voorspelde effecten. Daarom wordt samen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma gemaakt. Ook worden de 'leemten in kennis' in beeld gebracht. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de milieugevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegde gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

*Planning*

In het volgende schema wordt de globale planning weergegeven. Aan de planning kunnen geen rechten worden ontleend.



---

---

# Bijlage 1 Literatuurlijst

---

## Wetten, verordeningen en besluiten

1. Tracéwet;
2. Besluit luchtkwaliteit 2005;
3. Besluit milieueffectenrapportage 1994 (Besluit m.e.r.);
4. Flora- en faunawet;
5. Wet geluidhinder;
6. Wet Milieubeheer;
7. Natuurbeschermingswet 1998;
8. Boswet;
9. Vogel- en Habitatrichtlijn;
10. Monumentenwet 1988.

## Landelijke (beleids)nota's

11. Actualisatie Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 1998;
12. Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen, 1999;
13. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 2002;
14. Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1996;
15. Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling, Ministerie van VROM, april 2004;
16. Nota Mobiliteit, "Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid", Ministerie van V&W en Ministerie van VROM, december 2005;
17. Nationaal Bestuursakkoord Water;
18. Nationaal Bestuursakkoord Landschap 21e eeuw.

## Provinciale (beleids)nota's

19. Provinciaal omgevingsplan, Koersen op karakter. Provincie Groningen, 14 december 2000;
20. Uitwerkingsnotitie compensatie bos en natuur in de provincie Groningen, Arcadis in opdracht van de provincie Groningen. 27 augustus 2002;
21. Convenant duurzaam bouwen Groningen, 23 oktober 1997;
22. Provincie Groningen 2003, de toestand van Natuur en Landschap in de provincie Groningen 2002, Provincie Groningen, afdeling landelijk gebied, team monitoring;
23. Notitie overleven met water, stroomgebiedsvisie Groningen/Noord- en Oost-Drenthe;
24. Regiovisie Groningen-Assen 2030. Nationaal Stedelijk netwerk Groningen-Assen. Visiedeel. 2004;
25. Agenda voor de Veenkoloniën, Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën, april 2002;
26. Regioprogramma Oost 2005-2007, vastgesteld door de Stuurgroep Oost op 15-10- 2005;
27. Agenda voor de Veenkoloniën; Resultaten 2005 en projecten 2006-2008, vastgesteld door de Stuurgroep Agenda voor de Veenkoloniën, voorjaar 2006;

- 
28. Convenant Regelruime Regio is van EZ/Vrom, Stuurgroep Agenda voor de Veenkolonien, Streekraad Oost- Groningen, Kamers van Koophandel Groningen en Drente en MKB-Noord;
  29. Provinciaal Omgevingsplan II van Drenthe 7 juli 2004;
  30. Uitwerkingsprogramma Verkeer en Vervoer (na vaststelling in 2007);
  31. Provinciaal Verkeers en Vervoersplan Drenthe (1996) tot vaststelling UPVV;
  32. Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen 2006;
  33. Netwerkanalyse Zuid Drenthe 2006;
  34. Strategische agenda Samenwerkingsverband Noord-Nederland;
  35. Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland (2001);
  36. Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2004 – 2007;
  37. Masterplan Assen zuid (concept) 2006;
  38. College programma Drenthe 2003-2007.

**Studies/Nota's over N33, Assen-Zuidbroek**

39. Gebiedsontwikkeling Veendam-Zuidbroek, HKB, oktober 2005;
40. Verdubbeling N33 – Uitvoerings- en financieringsplan (UFP), Provincies Groningen en Drente, juli 2005;
41. Assen zuid – beoordeling varianten, Provincie Drenthe en Gemeente Assen, mei 2005;
42. Verkeersstudie aansluiting A28-N33, Grontmij, maart 2005;
43. Op weg – verkenning structurele maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid N33 (A28-A7), Stageopdracht Universiteit Twente, juli 2004;
44. Ontwikkelingsplan N33, Grontmij en Boer en Croon, juni 2004;
45. Regionale verkenning korte termijn maatregelen N33 (A29-A7), DNN, september 2003;
46. Rijksweg N33 de stagnerende schakel in Noord-Nederland, DHV, Grontmij, Arcadis, Oranjewoud, december 1999;
47. Aanpak verkeersonveiligheid N33 Zuidbroek-Veendam-Bareveld deel I en II, Grontmij, november 1997;
48. Milieueffectenrapportage N33, HVA, Buck consultants, buro Oord, februari 1994;
49. Verkeers- en vervoerseconomische effecten verdubbeling N33, HVA, Buck consultants, juni 1993.

---

## Bijlage 2: Verklarende woordenlijst

---

Archeologie	Wetenschap van historie, gebaseerd op bodemmonster
Aansluiting	Plaats waar een autoweg aansluit op onderliggend wegennet
Awb	Algemene Wet Bestuursrecht
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen. In dit geval van V&W en de minister van VROM.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaansgeschiedenis van de beschaving.
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren.
Commissie m.e.r	m.e.r. = milieueffectrapportage. De Commissie m.e.r. is een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseren het Bevoegd Gezag over de richtlijnen voor o.a. de Startnotitie.
Compenserende maatregel	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
dB(A)	Maat voor de geluidsdruk niveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
EHS	Ecologische Hoofd Structuur, samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Externe veiligheid	Het risico op en rond de weg, door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze en vorm van aardoppervlak.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van geluid water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen
I/C	De verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de capaciteit. < 0.7: goede verkeersafwikkeling Tussen 0.7 en 0.85: matige verkeersafwikkeling, kans op file Tussen 0.85 en 1.0: slechte verkeersafwikkeling, filevorming > 1.0: overbelaste verkeersafwikkeling, verkeer staat vast
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen enz. waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Leefbaarheid	Term waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismes wordt aangeduid.
L (den)	Level day-evening-night; in de gewijzigde Wet geluidhinder de maat om geluidsbelasting uit te drukken

---

Milieueffectrapport (MER)	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER. Bij grote infrastructuurprojecten wordt deze rapportage geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota/MER dan wel een OTB/MER.
Milieueffectrapportage (m.e.r.)	Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben; bestaande uit het maken van het milieueffectrapport, het beoordelen en het gebruiken van het milieueffectrapport bij de besluitvorming.
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
Mitigerende maatregel	Maatregel die nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
Mvt	Motorvoertuigen
NBL21	Nota over Natuur, Bos en Landschap voor de 21e eeuw.
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan.
NOx	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
Nota Mobiliteit	Het nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. De nota is uitgebracht in het najaar van 2004.
Onderliggend wegennet	Alle niet-rijkswegen in het studiegebied, zoals provinciale en lokale wegen.
OTB	Ontwerp tracébesluit
Plaatsgebonden risico	Kans per jaar dat een persoon overlijdt op een bepaalde plaats door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
PM <sub>10</sub>	Verzamelaam voor kleine deeltjes fijn stof. PM staat voor particular matter en geeft de diametergrootte van stofdeeltjes aan. PM <sub>10</sub> deeltjes hebben een grootte van 10 micrometer
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten, ze worden opgesteld door het Bevoegd Gezag.
Risicocijfer	Aantal verkeersslachtoffers per miljoen voertuigkilometers (=intensiteit maal lengte van betreffend wegvak).
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
Saneringssituatie (geluid)	Dit betreft een woning of andere geluidsgevoelige bestemming waarvan de geluidsbelasting in 1986 al hoger was dan 55 db(a). In de wet geluidhinder gelden voor deze gevallen aparte grenswaarden en procedures
SGR	Structuurschema groene ruimte
SNN	Samenwerkingsverband Noord-Nederland
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven, vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de tracéwetprocedure.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor ander andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure wordt hieraan gekoppeld

---



---

UMS	Uitsluitend Materiele Schade (bij verkeersongevallen)
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur) dat een bepaald punt passeert.
Versnippering	Doorsnijding van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.
Verstoring	Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.
Watertoets	Een procesinstrument dat waterhuishoudkundige aspecten en doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze bij alle waterhuishoudkundige relevante, ruimtelijke plannen en besluiten.

---

---

## Bijlage 3: inhoudelijke argumentatie niet geselecteerde alternatief autoweg 2x1

---

Het doel van het aanpakken van de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek is een structurele verbetering te realiseren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Om dit doel te bereiken, moeten in de Trajectnota/MER alternatieven worden onderzocht, die realistisch zijn en voldoen aan de gestelde doelen.

Een alternatief autoweg 2x1 (autoweg 2x1 rijstrook, met middenberm en vluchtstrook) is niet in de studie opgenomen, omdat het niet voldoet aan alle doelstellingen. Daarmee is een autoweg 2x1 geen reëel alternatief.

In deze bijlage wordt per doelstelling ingegaan op het niet geselecteerde alternatief autoweg 2x1 om deze keuze nader inhoudelijk toe te lichten. Daarnaast vormen de kosten en de financiering ook een rol in de keuze.

### **Verkeersveiligheid**

In het Ontwikkelingsplan N33 (Grontmij en Boer&Croon, 2004) en het rapport 'Op weg. Verkenning structurele maatregelen t.b.v. verkeersveiligheid N33 (A28-A7)' (Universiteit Twente, RWS, 2004) zijn verschillende verkeersveiligheidsanalyses uitgevoerd. De belangrijkste ongevalstypen op de N33 zijn in volgorde van grootte: ongevallen met tegenliggers, voorrangsongevallen (voornamelijk bij de gelijkvloerse kruisingen, zoals in de oude situatie bij Dalweg 12), rijongevallen en kop/staart ongevallen (voornamelijk bij de kruisingen).

Om de belangrijkste ongevalstypen op de wegvakken, de ongevallen met tegenliggers en de rijongevallen, te voorkomen, zijn maatregelen nodig, zoals het scheiden van rijrichtingen en het homogeniseren en verbeteren van het wegprofiel. De autoweg 2x1 heeft gescheiden rijbanen en hiermee zullen de ongevallen met tegenliggers worden voorkomen. De rijongevallen zullen verminderen door de aanwezigheid van een vluchtstrook. Echter het hoge percentage vrachtverkeer en het ontbreken van inhaal mogelijkheden over een wegvak met een totale lengte van 37 km zorgt voor onvoldoende verkeersafwikkeling. Dit leidt tot een gedwongen lagere snelheid voor personenauto's (20 km/uur lager dan toegestaan), een grote inhaalwens en daarmee 'frustratie' bij de automobilisten. Dit leidt tot ongewenst verkeersgedrag zoals kleven, clusterrijden en mogelijk onverantwoorde inhaalmanoeuvres via de vluchtstrook.

Uit de hierboven aangehaalde studie van de universiteit Twente is berekend dat, indien de slachtofferreductie van de autoweg 2x1 vergeleken wordt met de autoweg 2x2, de besparing van het aantal slachtoffers op de autoweg 2x1 enkele procenten lager ligt dan de autoweg 2x2.

---

*Conclusie:* het alternatief autoweg 2x1 voldoet aan de doelstelling de N33 verkeersveiliger te maken, met name door de scheiding van de rijbanen. Echter door het ontbreken van inhaalmogelijkheden en het gedwongen aanhouden van een lagere snelheid dan toegestaan op een autoweg 2x1, is de kans op ongewenst rijgedrag, en daarmee de kans op conflicten, groter dan bij een autoweg 2x2.

### **Doorstroming**

In het Ontwikkelingsplan N33 zijn nadere analyses gedaan naar de intensiteiten en de verkeersafwikkeling. Geconcludeerd wordt dat er tussen 2002 en 2020 nog een aanzienlijke groei op de N33 zal plaatsvinden, maar deze groei is (naar verwachting) minder sterk dan in de periode 1994-2002. Op de N33 ligt het percentage vrachtverkeer relatief hoog, namelijk 20%. Dit percentage zal naar verwachting nog verder stijgen tot 30% (dat is een verdubbeling van de absolute aantallen).

Indien er geen maatregelen worden genomen op de N33 zal naar verwachting in 2020 op de wegvakken Veendam-Muntendam en Muntendam-Zuidbroek (A7) de capaciteit worden bereikt of benaderd. Stagnerende verkeersafwikkeling en congestie zijn dan het gevolg. Een autoweg 2x1 zal de capaciteit ten opzichte van de huidige inrichting van de weg niet vergroten, aangezien het aantal rijstroken per richting niet wijzigt. Ook bij een autoweg 2x1 zal in 2020 op de genoemde wegvakken structureel congestie ontstaan. Dit wordt versterkt door het feit dat inhalen onmogelijk is en het vrachtverkeer, dat niet harder rijdt dan 80 km/uur, zelfs een beperkende werking heeft op de capaciteit. Daarmee zal de verkeersafwikkeling in feite nog slechter zijn dan in de huidige situatie. De maatregel is dus niet voldoende robuust om toenemende verkeersintensiteiten op een vlotte en veilige manier te kunnen verwerken. Hiermee voldoet het alternatief autoweg 2x1 niet aan de doelstelling de doorstroming te verbeteren en een goede verkeersafwikkeling te bewerkstelligen.

*Conclusie:* het alternatief autoweg 2x1 is gezien de toenemende intensiteiten en het hoge aandeel vrachtverkeer niet in staat de doorstroming en een goede verkeersafwikkeling in de toekomst te garanderen.

### **Bundelende werking en sluipverkeer**

De functie van de N33 is een stroomweg. Het doel is het gebruik van deze weg te stimuleren om op deze manier het onderliggende wegennet te ontlasten, conform de principes van Duurzaam Veilig.

Bij het alternatief autoweg 2x1 is deze bundelende werking niet aanwezig. Dit is te verklaren door de verslechterde verkeersafwikkeling als gevolg van de hoge intensiteiten en het hoge percentage vrachtverkeer. Hierdoor wordt het onderliggende wegennet (weer) een aantrekkelijk alternatief voor (boven)regionaal verkeer dat daar in feite niet hoeft te zijn.

---

Het ongewenste toenemende gebruik van het onderliggende wegennet op die wijze heeft nadelige consequenties voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omliggende kernen. Bovendien staat het haaks op het gevoerde beleid en de uitgevoerde maatregelen in de afgelopen jaren. In het ergste geval zouden op het onderliggende wegennet weer extra maatregelen getroffen moeten worden om de negatieve effecten van het 2x1 alternatief te compenseren.

*Conclusie:* bij het alternatief autoweg 2x1 zal het sluipverkeer op het onderliggende wegennet in de toekomst toenemen met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid (o.a. verkeerslawaaï) en verkeersveiligheid in de omliggende kernen.

### **Kosten en financiering**

De extra kosten en het extra ruimtebeslag van een autoweg 2x2 zijn gering ten opzichte van een autoweg 2x1. Gezien het zeer gunstige effect van een autoweg 2x2 op de doorstroming en de extra verkeersveiligheid ligt de kosteneffectiviteit van een autoweg 2x2 hoger dan van een autoweg 2x1. Uit oogpunt van doelmatigheid van investeringen en van ruimtegebruik vormt het alternatief autoweg 2x1 dus geen reële oplossing.

De beschikbare financiering voor de aanpak van de N33, 50 miljoen euro regionale bijdrage en 50 miljoen euro rijksbijdrage uit de motie van de Tweede Kamer, zijn direct gerelateerd aan de verdubbeling van de N33. Indien gekozen wordt voor een autoweg 2x1 vervallen deze bijdragen. Van de totaal beschikbare middelen van 140 miljoen euro blijft 40 miljoen over. Van het dan nog resterende bedrag kan geen autoweg 2x1 worden gemaakt. Hierdoor is het alternatief autoweg 2x1 gezien van uit de financiering niet realistisch.

Een autoweg 2x2 kan ten opzichte van een 2x1 autoweg met beperkte meerkosten worden aangelegd. De meerkosten van een 2x2 autoweg ten opzichte van een 2x1 autoweg bedragen in de orde van grootte + 10%. En dat is bij directe aanleg in de gewenste uitvoering. De meerkosten van een uitbouw van een 2x1 autoweg naar een 2x2 autoweg op een later moment zijn uiteraard hoger dan die 10% waardoor uitbouw naar een 2x2 autoweg op een later moment als niet realistisch moet worden beschouwd.

Op z'n vroegst zal de realisatie van een 2x1 autoweg in 2012 kunnen zijn voltooid. Als in 2020 de verkeersafwikkeling gaat stagneren, heeft een 2x1 autoweg maar een beperkte levensduur van 8 jaar. Voor een dergelijke investering is dat veel te kort.

*Conclusie:* vanuit de doelmatigheid van investeringen en de beschikbare financiële middelen is het alternatief autoweg 2x1 geen realistisch alternatief.

---

### **Eindconclusie**

Gegeven de conclusies dat:

- een 2x2 autoweg iets veiliger is dan een 2x1 autoweg;
  - een 2x1 autoweg al spoedig na de voltooiing van de aanleg het verkeersaanbod niet meer kan verwerken;
  - een 2x1 autoweg de verkeersdruk op het onderliggende wegennet zal doen toenemen, terwijl juist een afname is gewenst;
  - de beschikbaar gestelde financiële middelen direct zijn gekoppeld aan het bereiken van een kwaliteitsslag op meerdere fronten en dat niet kan worden bereikt met het 2x1 alternatief;
  - het 2x1 alternatief eigenlijk alleen veiligheidswinst biedt, en voor de lange termijn zelfs beperkingen, moet het als een korte termijn oplossing worden beschouwd en daarmee het 2x1 alternatief dus onvoldoende robuust is;
  - de verbetering met het 2x1 alternatief beperkt is, terwijl tegen relatief geringe meerkosten een substantiële verdere verbetering, die zowel door regio als rijk wordt nagestreefd, kan worden bereikt;
- is de eindconclusie dat het 2x1 alternatief a) op inhoudelijke gronden geen realistisch alternatief is, en b) de kans op daadwerkelijke uitvoering, gelet op de koppeling van beschikbare financiële middelen met verdubbeling, zelfs nihil is en dat derhalve het 2x1 alternatief in het MER niet verder zal worden onderzocht.