



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ontwerp-Tracébesluit

Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.





Ontwerp-Tracébesluit

N33 Assen – Veendam – Zuidbroek

I Besluit

Datum 4 januari 2011
Status Definitief

Vastgesteld op:

4 januari 2011

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



Ontwerp-Tracébesluit

Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Status Eindversie
Datum 19 november 2010



Ontwerp-Tracébesluit

Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Inhoudsopgave

	Inhoudsopgave	5
I	Het Besluit	7
II	Toelichting	23
III	Kaarten	83
IV	Bijlagen	85

I Het Besluit

.....

Gelet op artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet stel ik, de Minister van Infrastructuur en Milieu, het ontwerp-tracébesluit vast voor de wijziging van de N33 tussen knooppunt Assen-Zuid en knooppunt Zuidbroek.

Het ontwerp-tracébesluit voorziet in een ombouw van de N33 van de bestaande enkelbaans autoweg naar een tweebaans autoweg met twee rijstroken per rijbaan, zonder gelijkvloerse kruisingen en oversteken.

Het ontwerp-tracébesluit bestaat uit:

- het besluit (I);
 - overzichtskaarten (III), genummerd 1 tot en met 7;
 - detailkaarten (III), genummerd 1 tot en met 16 en 17 (legenda).
- Dit ontwerp-tracébesluit gaat vergezeld van een toelichting (II) met een vijf bijlagen (IV). Deze toelichting en bijlagen maken geen onderdeel uit van het ontwerp-tracébesluit.

Artikel 1 Verdubbelingsmaatregelen

1. De autoweg N33 wordt vanaf het knooppunt van deze weg met de A28 bij Assen (km 5.83) tot en met de aansluiting van deze weg op de A7 bij Zuidbroek (km 44.37) verdubbeld van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken.
In het kader van de verdubbeling vindt tevens een reconstructie plaats van het knooppunt Assen-Zuid bij de A28 en het knooppunt Zuidbroek bij de A7.
2. De verdubbeling van de weg vindt afwisselend plaats aan één van beide zijden naast de bestaande rijbaan en volgt over de gehele lengte het bestaande tracé, met uitzondering van het deeltracé tussen km 35.07 en km 36.80 bij de aansluiting Veendam. Ter wille van een goede aansluiting op de N366 wordt het tracé ter plaatse 150 meter in oostelijke richting uitgebogen.
In verticale zin wordt de nieuwe rijbaan op gelijke hoogte met de bestaande weg aangelegd. Ter hoogte van de kruising met de N34 wordt de N33 onder de N34 door geleid.
3. Het wegprofiel van de N33 wordt ten behoeve van de verdubbeling zoals genoemd in het eerste lid als volgt aangepast:
 - a. de autoweg krijgt twee rijbanen met twee rijstroken van 3.25 meter breed en per hoofdrijbaan een totale verhardingsbreedte van 8.30 meter;
 - b. de breedte van de middenberm tussen de rijbanen is 2.20 meter;
 - c. de rijbanen worden van elkaar gescheiden door een geleiderail;
 - d. terzijde van de rijbanen worden aan de buitenzijde van de weg halfverharde bermen aangebracht ter breedte van 1.60 meter;

-
- e. langs de rijbanen wordt een obstakelvrije zone met een breedte van 8.00 meter gerealiseerd. Waar dit niet mogelijk is vindt afscherming plaats door een geleiderail.
4. Vanwege de verdubbeling worden de volgende maatregelen getroffen:
 - a. reconstructie van het knooppunt Assen-Zuid waarbij de aansluiting van de autoweg N33 op de autosnelweg A28 wordt losgekoppeld van de verbindingswegen en gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse worden vervangen;
 - b. aanleg van een nieuwe rijbaan met twee rijstroken aan de linkerzijde (noordelijk) van de bestaande rijbaan tussen de kruising met de spoorlijn Zwolle - Groningen (km 7.55) en Gieten (km 22.32);
 - c. aanleg van een nieuwe rijbaan met twee rijstroken aan de rechterzijde (zuidelijk en zuidoostelijk) van de bestaande rijbaan tussen Gieten (km 22.32) en de Hunze ten westen van Eexterveen (km 26.85);
 - d. aanleg van een nieuwe rijbaan met twee rijstroken aan de linkerzijde (noordwestelijk) van de bestaande rijbaan tussen de Hunze ten westen van Eexterveen (km 26.85) en de bestaande aansluiting Nieuwediep (km 29.15);
 - e. aanleg van een nieuwe rijbaan met twee rijstroken aan de rechterzijde (zuidoostelijk) van de bestaande rijbaan tussen de bestaande aansluiting Nieuwediep (km 29.15) en de Dalweg 12 (km 31.50);
 - f. aanleg van een nieuwe rijbaan met twee rijstroken aan de linkerzijde (noordwestelijk) van de bestaande rijbaan tussen de Dalweg 12 (km 31.50) en Wildervank (km 33.55);
 - g. aanleg van een nieuwe rijbaan met twee rijstroken aan de rechterzijde (oostelijk) van de bestaande rijbaan tussen Wildervank (km 33.55) en de aansluiting op het vervolgtraject van de N33 ten noorden van het knooppunt Zuidbroek (km 44.40);
 - h. reconstructie van de aansluiting op de autosnelweg A7 in het knooppunt Zuidbroek. In het knooppunt worden de gelijkvloerse kruisingen in de N33 vervangen door een botonde;
 - i. ten noorden van het knooppunt (km 44.37) gaat de verdubbelde N33 over in de bestaande N33, een autoweg van 1x2 rijstroken.
 5. Op de rijbanen van de N33 zal ZOAB (of een asfaltsoort met vergelijkbare eigenschappen) worden toegepast.
 6. De verdubbelingsmaatregelen worden gerealiseerd binnen het op de detailkaarten (III) aangeduide "Maatregelvlak Verkeersdoeleinden".

Artikel 2 Aanpassingsmaatregelen in verband met verdubbeling

1. Als gevolg van de verdubbeling van de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek worden de volgende maatregelen in het onderliggend wegennet genomen:
 - a. de aanleg van een tweede rotonde bij de aansluiting Rolde;

- b. verleggen van de zandweg Schelbospad met fietspad aan de noordzijde van de N33 tussen km 21.60 en km 22.50;
- c. verleggen van de naamloze parallelweg aan de westzijde van de N33 tussen km 30.10 en km 33.10;
- d. verleggen van de naamloze parallelweg aan de oostzijde van de N33 tussen km 29.65 en km 32.46;
- e. aanpassing van een rotonde in de Duurkenakker westzijde;
- f. reconstructie van fundering en verharding van een gedeelte van de Buitenweg;
- g. het opheffen van de bestaande aansluiting bij Bareveld - Nieuwediep (km 29.13);
- h. de aanpassing van bestaande kunstwerken zoals opgenomen in tabel 1;
- i. de bouw van nieuwe kunstwerken zoals opgenomen in tabel 2.

.....
Tabel 1

Overzicht aan te passen kunstwerken. Nummering verwijst naar de detailkaarten (III) bij dit tracébesluit

Nr.	Kunstwerk	km	Kruisende infrastructuur	Minimale doorgangshoogte (m)
05	Viaduct Graswijk	6.70	gebiedontsluitingsweg Assen - Hooghalen	4.60
11	Onderdoorgang Oude Groningerweg	22.09	erftoegangsweg	4.20
15	Verlengd viaduct over linkerrijbaan N33 te Bareveld	28.87	gebiedontsluitingsweg Bareveld - Nieuwediep	4.60
19	Onderdoorgang landbouwweg	30.10	erftoegangsweg	3.00
20	Onderdoorgang Dalweg 36	31.45	erftoegangsweg	4.00
21	Viaduct Dalweg 12	33.19	gebiedontsluitingsweg Wildervank - N33	4.60

.....
Tabel 2

Overzicht nieuwe kunstwerken. Nummering verwijst naar de detailkaarten (III) bij dit tracébesluit

Nr.	Kunstwerk	km	Kruisende infrastructuur	Minimale doorgangshoogte (m)
00	Natte duiker Anreepdiep	6.17	hoofdwatgang (Anreepdiep)	0.80
01	Tunnelbak knooppunt Assen	6.30	stroomweg Assen - Zwolle	4.60
02	Viaduct knooppunt Assen	6.30 - 6.40	stroomweg Zwolle - Assen	4.60
03	Viaduct knooppunt Assen	6.40 - 6.50	stroomweg Zwolle - Assen	4.60
04	Viaduct knooppunt Assen	6.50 - 6.80	stroomweg N33	4.60
06	Fiets-/voetgangers tunnel Westerscheveld	12.47	fiets-/voetpad	6.00
07	Viaduct Grolloërstraat	13.35	gebiedontsluitingsweg Rolde - Grollo	4.60
08	Fiets-/voetgangers tunnel Waardeel	13.70	fiets-/voetpad	6.00
09	Viaduct Provinciale weg	16.50	gebiedontsluitingsweg Rolde - Gieten	4.60
10	Fiets-/Voetgangers tunnel oude spoorlijn	17.00	fiets-/voetpad	2.50

12	Viaduct Dalweg Eexterzandvoort	25.23	gebiedontsluitingsweg Eexterzandvoort - Gieterzandvoort	4.60
13	Viaduct Hunze	27.00	hoofdwatergang (Hunze)	2.00
14	Viaduct de Hilde	27.32	gebiedontsluitingsweg Eexterveen - Gieterveen	4.60
16	Fietsbrug Oosterdiep	29.58	kanaal (Oosterdiep)	2.00
17	Fietsstunnel spoorlijn Veendam - Stadskanaal	29.58	over weg	3.00
18	Viaduct Stadskanaal	29.58	gebiedontsluitingsweg Bareveld - Stadskanaal en kanaal (Stadskanaal)	4.60
22	Viaduct A.G. Wildervanckkanaal	35.08	erftoegangsweg en A.G. Wildervanckkanaal	4.60
23	Viaduct Ommelanderswijk	35.36	gebiedontsluitingsweg Ommelanderswijk - Veendam	4.60
24	Viaduct Provinciale weg N366	35.80	stroomweg Stadskanaal - Veendam	4.60
25	2 ^e viaduct aansluiting Meeden	39.76	gebiedontsluitingsweg Meeden - Veendam	4.60
26	2 ^e Spoorbrug spoorlijn Groningen - Nieuweschan	42.73	spoorlijn	4.60
27	Beweegbare brug Winschoterdiep	43.08	kanaal (Winschoterdiep)	4.60
28	Viaduct rangeerbaan A7 - noord Knooppunt Zuidbroek	43.80	stroomweg Autosnelweg A7	4.60

2. Als gevolg van het opheffen van de bestaande aansluiting bij Bareveld - Nieuwediep (km 29.13) wordt een aantal gemeentelijke wegen gewijzigd. Het gaat om:
 - a. het verdiept aanleggen van de onderdoorgang van de K.J. de Vriezestraat onder de N33;
 - b. het verwijderen van aansluitende wegen bij de vervallen aansluiting Bareveld Nieuwediep.
3. De aanpassingsmaatregelen in verband met de verdubbeling, zoals genoemd in het eerste en tweede lid, zijn weergegeven op de detailkaarten (III).

Artikel 3 Bijkomende infrastructurale voorzieningen

1. Vanwege de verdubbeling worden de volgende bijkomende infrastructurale voorzieningen en maatregelen gerealiseerd:
 - a. verbreding van de afrit aan de linker (noord) zijde in de aansluiting Rolde met een rechtsafvak;
 - b. aanleg van bushaltes op de toe- en afritten bij Rolde (km 13.4);
 - c. aanleg van bushaltes op de toe- en afritten bij Bareveld (km 29.70);

-
- d. volledige reconstructie van de aansluiting Veendam (km 35.07 en km 36.80);
 - e. bouw van een extra rechtsafvak in de afrit aan de linker(west)zijde in de aansluiting Meeden.
2. De bijkomende infrastructurele voorzieningen worden gerealiseerd binnen het op de detailkaarten (III) aangeduide "Maatregelvlak Verkeersdoeleinden".

Artikel 4 Verkeersveiligheidsmaatregelen

1. Als gevolg van de verdubbeling worden de volgende verkeersveiligheids- maatregelen gerealiseerd:
 - a. aanleg van 31 vluchthavens langs de linker (noordelijke/westelijke) rijbaan;
 - b. aanleg van 27 vluchthavens langs de rechter (zuidelijke/oostelijke) rijbaan.
2. De verkeersveiligheidsmaatregelen worden gerealiseerd binnen het op de detailkaarten (III) aangeduide "Maatregelvlak Verkeersdoeleinden".

Artikel 5 Geluidsmaatregelen

1. Ter hoogte van Ommelanderswijk te Veendam wordt op de afrit naar de N366 tussen km 0.040 en 0.320 enkellaags ZOAB of akoestisch minimaal gelijkwaardig asfalt toegepast;
2. Op beide rijbanen van de A7 wordt tussen km 1.800 en km 2.400 tweelaags ZOAB of akoestisch minimaal gelijkwaardig asfalt toegepast;
3. De aanleg van een dunne deklaag op de K.J. de Vriezestraat, te Bareveld, vanaf de noordelijke toe- en afrit van de N33, 350 meter in noordoostelijke richting.

Artikel 6 Vaststelling hogere waarden geluid

Op grond van artikelen 87f en 87g van de Wet geluidhinder zijn met de vaststelling van dit Tracébesluit hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen vastgesteld (in dB) zoals opgenomen in tabel 3a en 3b.

.....
tabel 3a

Vast te stellen hogere waarden (in dB) gemeente Aa en Hunze, Menterwolde en Veendam vanwege de N33

Gemeente	Adres en postcode		Warmte- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Toepasselijke binnenwaarde*
Aa en Hunze	Stationsstraat 50	9463TJ	1.5	Z	56	33
	Stationsstraat 50 A	9463TJ	1.5	Z	56	33
Menterwolde	Duurkenakker 24	9651DA	1.5	W	58	33
Veendam	Ommelanderwijk 11	9644TA	1.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 11	9644TA	4.5	NW	59	33
	Ommelanderwijk 15	9644TA	1.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 15	9644TA	4.5	NO	54	33
	Ommelanderwijk 17	9644TA	1.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 17	9644TA	4.5	NO	54	33
	Ommelanderwijk 19	9644TA	1.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 19	9644TA	4.5	NO	55	33
	Ommelanderwijk 21	9644TA	1.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 21	9644TA	4.5	NO	55	33
	Ommelanderwijk 23	9644TA	1.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 23	9644TA	4.5	NO	53	33
	Ommelanderwijk 27	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 27	9644TA	4.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 29	9644TA	1.5	NO	49	33
	Ommelanderwijk 29	9644TA	4.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 31	9644TA	1.5	NO	49	33
	Ommelanderwijk 31	9644TA	4.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 33	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 33	9644TA	4.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 35	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 35	9644TA	4.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 37	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 37	9644TA	4.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 39	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 39	9644TA	4.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 41	9644TA	4.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 43	9644TA	4.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 45	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 45	9644TA	4.5	NO	51	33
	Ommelanderwijk 47	9644TA	1.5	NO	50	33
	Ommelanderwijk 47	9644TA	4.5	NO	51	33
Ommelanderwijk 49	9644TA	1.5	NO	50	33	
Ommelanderwijk 49	9644TA	4.5	NO	52	33	

* norm voor de geluidsbelasting binnen in de woning

.....
tabel 3b

Vast te stellen hogere waarden
(in dB) gemeente Menterwolde
vanwege de A7

Gemeente	Adres en postcode		Warmem- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Toepasselijke binnenwaarde*
Menterwolde	Galgeweg 5	9636EJ	1.5	Z	49	33
	Galgeweg 7	9636EJ	1.5	Z	49	33
	Galgeweg 9	9636EJ	1.5	Z	49	33
	Galgeweg 9	9636EJ	4.5	Z	51	33
	Galgeweg 10	9636EJ	1.5		49	33
	Galgeweg 13	9636EJ	4.5	Z	50	33
	Galgeweg 14	9636EJ	4.5	Z	51	33
	Galgeweg 15	9636EJ	4.5	Z	50	33
	Galgeweg 16	9636EJ	1.5	Z	49	33
	Galgeweg 16	9636EJ	4.5	Z	51	33
	Galgeweg 17	9636EJ	4.5	Z	50	33
	Galgeweg 18	9636EJ	1.5	Z	50	33
	Galgeweg 20	9636EJ	1.5	Z	49	33
	Galgeweg 20	9636EJ	4.5	Z	52	33
	Galgeweg 22	9636EJ	1.5	Z	50	33
	Galgeweg 22	9636EJ	4.5	Z	53	33
	Galgeweg 30	9636EJ	1.5	Z	52	43
	Galgeweg 30	9636EJ	4.5	Z	54	43
	Haltepad 2	9636EK	4.5	Z	51	33
	Haltepad 7	9636EK	7.5	Z	49	33
	Haltepad 9	9636EK	7.5	Z	49	33
	Haltepad 23	9636EK	4.5	Z	49	33
	Haltepad 23	9636EK	7.5	Z	50	33
	Haltepad 25	9636EK	4.5	Z	49	33
	Haltepad 25	9636EK	7.5	Z	50	33
	Haltepad 27	9636EK	4.5	Z	49	33
	Haltepad 27	9636EK	7.5	Z	50	33
	Haltepad 29	9636EK	4.5	Z	49	33
	Haltepad 29	9636EK	7.5	Z	50	33
	Haltepad 31	9636EK	4.5	Z	49	33
	Haltepad 31	9636EK	7.5	Z	50	33
	Haltepad 33	9636EK	7.5	Z	50	33

Artikel 7 Waterhuishoudkundige maatregelen

1. De volgende waterhuishoudkundige maatregelen worden getroffen:
 - a. te dempen oppervlaktewater (ca. 23,7 hectare) en nieuwe verharding (ca. 35,9 hectare) worden gecompenseerd door vergroting van het wateroppervlak met ca. 3,6 hectare. Compensatie vindt waar mogelijk plaats direct langs de weg en in hetzelfde peilvak. Indien dit niet mogelijk is vindt compensatie plaats in een lager gelegen peilvak.
 - b. bouw van nieuwe duikers in de N33 voor de afvoer van de hoofdstroom van het Anreepdiep, de Ruimsloot, en het Deurzerdiep;
 - c. verlenging en verbreding van bestaande duikers voor zover ze niet vervangen worden sub lid 1b;
 - d. gecontroleerde puntlozing op bodem of water ter plaatse van kruisingen met watergangen die vallen binnen Kader Richtlijn Water (Hunze, Deurzerdiep/Amerdiep, Rolderdiep/Andersche diep, Witterdiep/Anreepdiep).
2. De waterhuishoudkundige maatregelen zoals genoemd in lid 1 sub b zijn weergegeven op de detailkaarten (III).

Artikel 8 Inpassingsmaatregelen

1. Voor de landschappelijke inpassing van de verdubbeling worden de volgende maatregelen getroffen:
 - a. tussen de Hilde (km 27.3) en Meeden (km 39.2) worden ter weerszijden van de N33 bomenrijen aangeplant, met uitzondering van km 36.4 tot km 39.2 aan de westzijde;
 - b. Tussen Veendam (km. 36.4) en Meeden (km 39.2) wordt aan de westzijde van de N33 een geleiderail geplaatst, zodat de aanwezige bomenrij behouden kan blijven;
 - c. de obstakelvrije zone bestaat uit een grasachtige vegetatie.
2. De inpassingsmaatregelen zoals genoemd in lid 1 sub a zijn weergegeven op de detailkaarten (III).

Artikel 9 Mitigerende maatregelen

1. De wegwerkzaamheden worden uitgevoerd met inachtneming van de natuurkalender en volgens een ecologisch protocol dat door de uitvoerder wordt opgesteld en ter controle aan opdrachtgever wordt voorgelegd. In dit ecologisch protocol wordt vastgelegd hoe omgegaan zal worden met beschermde natuurwaarden voor, tijdens en na de uitvoering.
2. Om de effecten van de wegverbreding op natuur te verminderen worden de volgende mitigerende maatregelen getroffen:
 - a. de mitigerende maatregelen zoals opgenomen in tabel 4;
 - b. de nesten van de roekenkolonie aan de oostzijde van de weg (km 37.7 – 37.8) worden verplaatst naar de westzijde van de weg (km 37.6 – 39.0);

- c. aan de nieuw te bouwen beweegbare brug over het Winschoterdiep zal aan de oostzijde een ecopassage met een breedte van 2 meter worden aangebracht;
- d. optimalisatie van de inrichting van de bestaande onderdoorgangen de Ziel (km 14.5), Hondel (km 19.8) en Dorpsstraat bij de Hilde (km 27.3), door aanpassing van de beplanting en de verlichting, zodat deze geschikt zijn voor gebruik door vleermuizen en grondgebonden zoogdieren;
- e. aanleg van vleermuisvoorzieningen op de locaties zoals opgenomen in tabel 5.

.....
Tabel 4
 Mitigerende maatregelen flora en fauna.
 Nummering verwijst naar de detailkaarten (III) bij dit tracébesluit

Nr.	ecopassage	betreft	km	hoogte (m)	breedte (m)
D01	Faunatunnel Ruimsloot	nieuwbouw	8.53	1.35	2.13
D02	Faunatunnel nabij Deurzerdiep	vervanging	9.33	0.75	1.00
D03	Deurzerdiep	verwijderen kades en verlagen waterpeil	9.62	ca. 2.00	7.50
D04	Natte duiker Deurzerdiep	nieuwbouw t.b.v.omleiding hoofdstroom	9.65	*)	*)
D05	Faunatunnel nabij Deurzerdiep	vervanging	9.82	0.75	1.00
D06	Faunatunnel Westerse Veld	vervanging	12.47	0.75	1.00
D07	Faunatunnel Westerse Veld	vervanging	12.62	0.75	1.00
D08	Faunatunnel Westerse Veld	vervanging	12.75	0.75	1.00
D09	Natte duiker Rolderdiep	nieuwbouw t.b.v. omleiding hoofdstroom, hierin opgenomen een nieuwe stuw	15.6 *)	*)	*)
D10	Rolderdiep	verwijderen kades en verlagen waterpeil en aanleg vistrap	15.70	ca. 2.00	7.50
D11	Faunatunnel nabij Rolderdiep	vervanging	15.96	0.75	1.00
D12	Faunatunnel Gieterveld / Kleuvenveen	nieuwbouw	17.04	0.75	1.00
D13	Faunatunnel Heidehof	nieuwbouw	18.11	0.75	1.00
D14	Faunatunnel Zwanemeer	nieuwbouw	22.73	0.75	1.00
13	Viaduct Hunze	nieuwbouw	27.00	2.00 - 2.80	65.00

*) nader te bepalen tijdens realisatiefase in overleg met het Waterschap Hunze en Aa's

.....
Tabel 5
 Vleermuisvoorzieningen

Vleermuispassage	km
Westersche veld	12.4 - 13.1
Verbinding Borgerderstraat en Waardeel	14.1
Gieterveld -Kleuvenveen	17.0 - 18.1
Bos ten zuiden van Winschoterdiep	42.7

3. De mitigerende maatregelen zoals opgenomen in Tabel 4 zijn weergegeven op de detailkaarten (III).

Artikel 10 Compenserende maatregelen

1. Om de effecten van de verdubbeling van de N33 op de natuur te compenseren worden de volgende maatregelen getroffen:
 - a. Door herinrichting van 5 hectare van het gebied tussen Gasselterheide en het Drouwenezand wordt voor de populatie levendbarende hagedissen een vervangende habitat gerealiseerd;
 - b. ter compensatie van de rust- en verblijfplaats van dwergvleermuizen in de te amoveren woningen K.J. de Vriezestraat 21 en 22 te Bareveld en Ommelanderswijk 1 te Veendam wordt vervangend verblijf gerealiseerd in de vorm van vleermuiskasten;
2. De te compenseren beschermde gebieden betreffen de gebieden zoals opgenomen in tabel 6:

.....
Tabel 6
 Te compenseren beschermde gebieden

Soort gebied	Biotoop	Totaal oppervlak (ha)
Ecologische Hoofdstructuur provincie Drenthe	soortenarm grasland	2.12
Ecologische Hoofdstructuur provincie Drenthe	jong loofbos	9.25
Provinciaal Omgevingsplan III provincie Groningen (status gelijk aan Ecologische Hoofdstructuur)	jong loofbos	5.04
Totaal		16.41

3. De vernietiging van ca. 18 hectare opgaande beplanting, ca. 34 hectare bos en 0,3 hectare solitaire bomen als gevolg van de verdubbeling, worden gecompenseerd in het kader van de Boswet.

Artikel 11 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

1. Het ontwerp, zoals weergegeven op de bij dit tracébesluit behorende detailkaarten (III), en de situering van de maatregelen en voorzieningen zoals opgenomen in de artikelen 1 tot en met 4 en de artikelen 7 tot en met 9 kunnen afwijken met de volgende marges: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.
2. Voorts kan daarenboven indien verdere (technische) uitwerking of optimalisatie dat wenselijk maakt, met de volgende marges

worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.

3. Afwijkingen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn slechts toelaatbaar als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a. uit de wijzigingen vloeien geen negatieve gevolgen voort voor de omgeving;
 - b. de bij dit tracébesluit vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden niet overschreden en/of deze afwijkingen leiden niet tot nieuw vast te stellen hogere grenswaarden;
 - c. deze afwijkingen mogen niet leiden tot afwijking van de bij dit tracébesluit vastgestelde maatregelen, gericht op het terugbrengen van verwachte geluidsbelasting op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;
 - d. het ontwerp wordt uitgevoerd binnen de begrenzing van dit tracébesluit zoals aangegeven op de detailkaarten (III);
 - e. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 12 Te amoveren opstallen en kunstwerken

1. Voor de verdubbeling van de weg worden de opstallen geamoveerd op de adressen zoals opgenomen in tabel 7 en op de detailkaarten (III):

.....
Tabel 7

Overzicht van te amoveren opstallen

Gemeente	Plaats (adres)	Postcode
Menterwolde	Meeden	
	schuur Duurkenakker 24	9649 JP
Veendam	Bareveld	
	woning K.J. de Vriezestraat 20	9648 HA
	woning K.J. de Vriezestraat 21	9648 HA
	woning K.J. de Vriezestraat 22	9648 HA
	Veendam	
	woning, Ommelanderswijk 1	9644 TA
kantoor, Ommelanderswijk 3	9644 TA	

2. Vanwege de verdubbeling van de weg worden de volgende in tabel 8 genoemde kunstwerken gesloopt. De in de tabel opgenomen nummering verwijst naar de detailkaarten (III).

.....
Tabel 8

Overzicht van te amoveren kunstwerken

Nr.	Kunstwerk	Locatie (km)	Kruisende infrastructuur
S00	Viaduct Hunze	26.71	hoofdwatergang
S01	Viaduct Ommelanderswijk	35.36	gebiedontsluitingsweg
S02	Viaduct Provinciale weg N366	35.80	stroomweg
S03	Viaduct Galgeweg	43.90	erftoegangsweg

-
- 3 De in lid 1 genoemde opstallen en de in lid 2 genoemde kunstwerken zijn op detailkaarten (III) weergegeven als 'Te amoveren opstallen' respectievelijk 'Te amoveren kunstwerken.'

Artikel 13 Evaluatieprogramma

1. De minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de in het kader van het Milieueffectrapport N33 Assen – Zuidbroek en dit tracébesluit voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het meten, berekenen en waarnemen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot natuur- en boscompensatie is voldaan.
2. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt vangt aan vanaf het moment dat met de werkzaamheden wordt gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen. Voordat de werkzaamheden aanvangen, zal een nulmeting worden uitgevoerd, die als referentiekader zal fungeren voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet is beschreven in de het MER of in rapporten van geactualiseerde onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit tracébesluit. Het evaluatieprogramma en de resultaten van het onderzoek worden gepubliceerd.

Artikel 14 Schadevergoeding

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de Minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 20d, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.
2. Ter invulling van het gestelde in artikel 20d eerste lid van de Tracéwet, is ter zake de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999 dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld.
3. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 15 Slotbepaling

Dit tracébesluit kan worden aangehaald als Tracébesluit Verdubbeling
N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Vastgesteld op:

.....

De minister van Infrastructuur en Milieu

Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen

Indienen zienswijzen

Reacties op het Ontwerp-Tracébesluit N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) toe aan de betrokken bestuursorganen. Bovendien ontvangen de gebruikers van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld het Ontwerp-Tracébesluit dan wel de strekking ervan, met de onderdelen van het Ontwerp-Tracébesluit die voor betrokkenen redelijkerwijs van belang zijn.

Het OTB en MER liggen ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

Rijk en Provincie	
Ministerie van Infrastructuur en Milieu Plesmanweg 16 2597 JG Den Haag	Rijkswaterstaat Koningskade 4 2596 AA Den Haag
Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijnstraat 8 2515 XP DEN HAAG	Rijkswaterstaat Noord-Nederland Wegendistrict Groningen - Drenthe Meerweg 139 9752 XA Haren
Rijkswaterstaat Noord-Nederland Zuidersingel 3 8911 AV Leeuwarden	Provincie Drenthe Westerbrink 1 9405 BJ Assen
Provincie Groningen Martinikerkhof 12 9712 JG Groningen	
Gemeenten	
Assen Platolaan 2 - 17 9404 EN Assen	Aa en Hunze Spiekersteeg 1 9461 BH Gieten
Veendam Raadhuisplein 5 9641 AW Veendam	Menterwolde Kerkstraat 2 9649 GR Muntendam
Waterschap Hunze en Aa's	
Kantoor te Veendam Aquapark 5 9641 PJ Veendam	

Het Ontwerp-Tracébesluit is gedurende de terinzagelegging ook te raadplegen dan wel te downloaden via het Centrum Publiekparticipatie¹ op www.centrumpp.nl

¹ Het Centrum Publiekparticipatie heette voorheen het Insprakpunt.

Gedurende zes weken, met ingang van de dag van terinzagelegging, kan eenieder zijn zienswijze op het OTB en MER naar voren brengen bij het Centrum Publieksparticipatie:

Centrum Publieksparticipatie O.v.v. Ontwerp-Tracébesluit N33 Assen-Veendam-Zuidbroek Postbus 30316 2500 GH Den Haag
--

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet door middel van het online invullen van een reactieformulier, of per e-mail (e-mail: centrumpp@centrumpp.nl) onder vermelding van Ontwerp-Tracébesluit N33 Assen-Veendam-Zuidbroek).

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het OTB/MER N33 Assen-Veendam-Zuidbroek ook mondeling naar voren worden gebracht. Hiertoe wordt op een nader te bepalen tijdstip tijdens de terinzagelegging de mogelijkheid geboden. Tevens worden er informatieavonden georganiseerd.

De data en locaties van de terinzagelegging en informatieavonden worden bekend gemaakt door middel van advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

II Toelichting



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	5
I Het Besluit	7
II Toelichting	23
Inhoudsopgave	24
1. Inleiding	27
1.1 Het Ontwerp-Tracébesluit	27
1.2 Aanleiding	27
1.3 Achtergronden verdubbeling N33	28
1.4 Wettelijk kader	29
1.5 Relatie met andere projecten	31
1.6 Leeswijzer	31
2. Verantwoording keuze	32
2.1 Nut en noodzaak	32
2.2 Het milieueffectrapport en de alternatieven	33
3. Beschrijving van de infrastructurele maatregelen	36
3.1 Huidige situatie	36
3.2. Beschrijving van de infrastructurele maatregelen	36
3.2.1. Algemeen	36
3.2.2. Dwarsprofiel	36
3.2.3. Wegdekverharding	37
3.2.4. Begeleidende constructies	37
3.2.5. Beschrijving tracé	37
3.2.6. Aansluitingen	39
3.2.7. Onderliggend wegennet	41
3.2.8. Kunstwerken	42
3.3. Uitmeet- en flexibiliteitsbepalingen	44
3.4. Kabels en leidingen	44
3.5. Hinder tijdens de bouw	45
3.6. Verkeersveiligheid	45
4. Effecten	47
4.1. Inleiding	47
4.2. Verkeer en verkeersveiligheid	47
4.2.1. Beleidskader	47
4.2.2. Verkeersprognoses	47
4.2.3. Bereikbaarheid en doorstroming	48
4.2.4. Verkeersveiligheid	49
4.3. Geluid	49
4.3.1. Wettelijk kader	50
4.3.2. Uitgangspunten akoestisch onderzoek	51
4.3.3. Resultaten akoestisch onderzoek	51
4.3.4. Maatregelen	52
4.4. Luchtkwaliteit	54
4.4.1. Wettelijk kader	54

4.4.2	Resultaten onderzoek	55
4.5	Externe veiligheid	57
4.5.1	Wettelijk kader	57
4.5.2	Resultaten onderzoek	58
4.5.3	Maatregelen	58
4.6	Landschap	58
4.6.1	Wettelijk kader	58
4.6.2	Resultaten onderzoek	59
4.6.3	Mitigatie en compensatie	62
4.7	Cultuurhistorie en archeologie	62
4.7.1	Wettelijk kader	62
4.7.2	Resultaten onderzoek	63
4.7.3	Mitigatie en compensatie	63
4.8	Ecologie	64
4.8.1	Wettelijk kader	64
4.8.2	Resultaten onderzoek	65
4.8.3	Mitigerende en compenserende maatregelen	66
4.9	Bodem en water	69
4.9.1	Wettelijk kader Bodem	69
4.9.2	Resultaten onderzoek	69
4.9.3	Wettelijk kader water	70
4.9.4	Resultaten onderzoek	71
4.9.5	Mitigatie en compensatie	72
4.10	Ruimtegebruik	73
4.10.1	Wettelijk kader	73
4.10.2	Resultaten onderzoek	73
5.	Verdere procedure	75
5.1	Procedure	75
5.2	Ontwerp-Tracébesluit en tervisielegging	75
5.3	Milieueffectrapportage	76
5.4	Tracébesluit en vergunningverlening	76
5.5	(Grond)verwerving en onteigening	77
5.6	Schadevergoeding	78
5.7	Evaluatieprogramma	79
6.	Veelgebruikte afkortingen	81
IV	Kaarten	83
V	Bijlagen	85

1. Inleiding

1.1 Het Ontwerp-Tracébesluit

Het Ontwerp-Tracébesluit Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek heeft betrekking op de verdubbeling van de bestaande autoweg N33 met 1x2 rijstroken tot een autoweg met 2x2 rijstroken. De verdubbeling heeft betrekking op het gedeelte van de N33 vanaf het knooppunt van deze weg met de A28 bij Assen (km 5.83) tot en met de aansluiting van deze weg op de A7 bij Zuidbroek (km 44.37). In het kader van de verdubbeling vindt tevens een reconstructie plaats van het knooppunt Assen-Zuid bij de A28 en het knooppunt Zuidbroek bij de A7.

Het Ontwerp-Tracébesluit bestaat uit de besluittekst (I) en de kaarten (III), bestaande uit detailkaarten (genummerd 1 t/m 17) en overzichtskaarten (genummerd 1 t/m 7). Bij het Ontwerp-Tracébesluit hoort deze toelichting (II) met 5 bijlagen (IV). Deze toelichting en daarbij behorende bijlagen maken geen onderdeel uit van het Ontwerp-Tracébesluit.

1.2 Aanleiding

De N33 is de rijksweg die loopt van Assen naar de Eemshaven. Deze weg is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd ter verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost Nederland. De N33 verbindt Noordoost Groningen (Delfzijl, Winschoten, Veendam) direct met Assen, waar de weg aansluit op de A28 Groningen - Hoogeveen. Via de A7 verbindt de N33 het landelijk wegennet met Noord-Duitsland en Scandinavië.

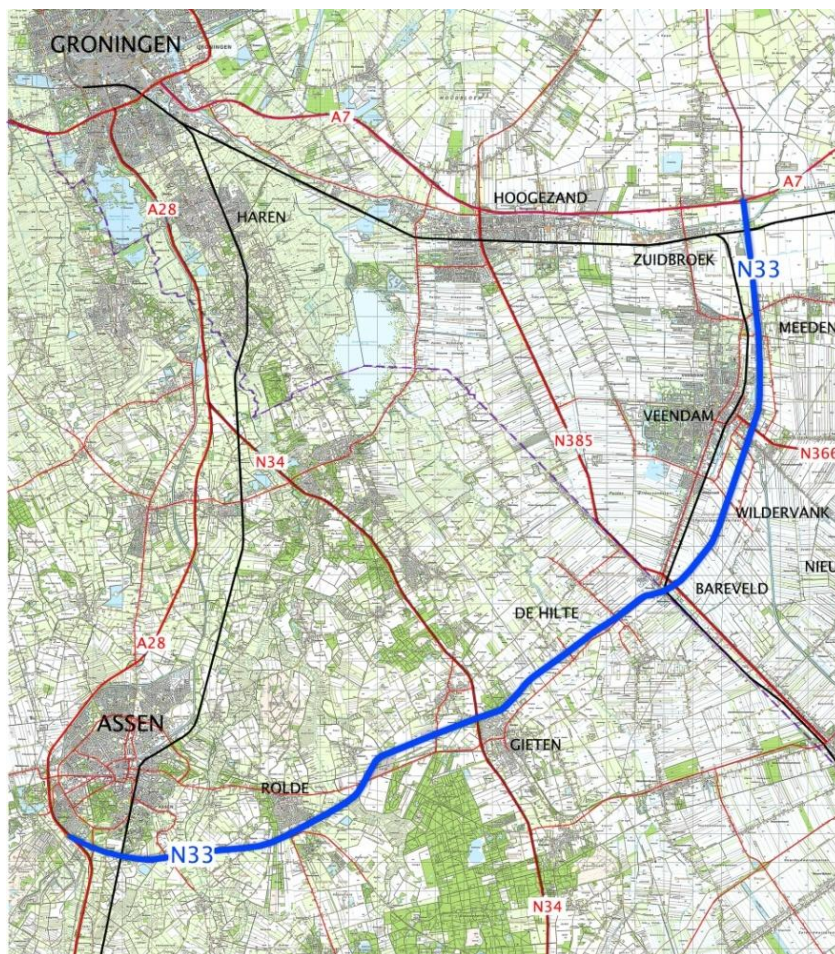
Daarnaast heeft de N33 een onsluitende functie voor de regio zelf; kernen als Stadskanaal en Rolde, en in mindere mate ook Gieten, zijn voor hun aansluiting op het hoofdwegennet afhankelijk van de N33.

De N33 is in de huidige situatie een eenbaansweg met gelijkvloerse kruisingen. Met name op het traject Assen - Veendam - Zuidbroek (zie figuur 1.1) is sprake van een verkeersveiligheidsprobleem. Al jaren wordt gesproken over maatregelen om deze onveilige situatie te verbeteren.

Naast onveiligheid speelt voor de regionale overheden het probleem van de regionale bereikbaarheid. De N33 wordt veel gebruikt door vrachtverkeer van en naar de Eemshaven. Problemen met de doorstroming van het vrachtverkeer doen zich voor bij de aansluitingen met de A7 en de A28 en het onderliggend wegennet. De gebrekkige doorstroming roept bovendien sluipverkeer op het onderliggend wegennet op.

De regionale overheden (provincie Drenthe, provincie Groningen en de omliggende gemeenten) hebben de wens de N33 op het traject Assen - Veendam - Zuidbroek te verdubbelen tot een 2x2 autoweg wat een sterke impuls betekent voor de regio op de terreinen van de regionale economie en bereikbaarheid.

.....
Figuur 1.1 Ligging N33,
gedeelte Assen-
Veendam-Zuidbroek



1.3 Achtergronden verdubbeling N33

Voorgeschiedenis

Het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen, en de omliggende gemeenten maken zich al langere tijd zorgen over de verkeersveiligheid op de N33. Op het traject Assen - Veendam - Zuidbroek zijn de afgelopen jaren veel verkeersslachtoffers gevallen. Rijkswaterstaat (RWS) heeft al eerder maatregelen genomen om deze weg veiliger te maken. Dat heeft echter niet voldoende effect gehad. Daarnaast speelt ook het probleem van de regionale bereikbaarheid een rol.

Om de problemen van de verkeersonveiligheid en onvoldoende doorstroming op de N33 op te lossen hebben Rijk en regio beide financiële middelen ter beschikking gesteld. Hieraan is uitgebreid bestuurlijk overleg tussen de regio en de minister van Verkeer en Waterstaat vooraf gegaan.

Op grond van de kamerbehandeling van het meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT), eind 2005, werd duidelijk dat voor het oplossen van de knelpunten op de N33 financiële middelen ter beschikking zouden komen. Mede naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat per brief d.d. 8 februari 2006 aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland medegedeeld dat vanuit het Rijk 90 miljoen euro

gereserveerd wordt voor de verdubbeling van de N33. Voorwaarde hierbij was dat de regio zelf ook 50 miljoen euro beschikbaar zou stellen. Daarop is besloten de tracé/m.e.r.-procedure voor verdubbeling van de N33 te starten.

Vanaf medio 2006 is door de betrokken partijen gezamenlijk gewerkt aan de verdere uitwerking van de plannen voor de gewenste verdubbeling van de N33 en daarbij horende oplossingen voor specifieke knelpunten. Tijdens dit proces is intensief overleg gevoerd met alle betrokkenen overheden in de regio (rijk, provincies, waterschap, gemeenten, Daarnaast zijn ook diverse belangenorganisaties en omwonenden bij de planontwikkeling betrokken.

Op 29 mei 2010 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Gedeputeerden van de provincies Groningen en Drenthe een convenant voor de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek gesloten. In dit convenant zijn nadere afspraken over het ontwerp en de financiering van deze verdubbeling vastgelegd. Daarnaast zijn aanvullende afspraken gemaakt over de wijze waarop de knooppunten bij Assen en Zuidbroek worden aangepakt, evenals het verkeersplein bij Gieten.

1.4 Wettelijk kader

Rijkswaterstaat heeft de problemen op de N33 onderzocht en hiervoor samen met de regio mogelijke oplossingen ontwikkeld. Om deze oplossingen ook daadwerkelijk te realiseren moeten diverse wettelijke procedures worden doorlopen. De besluitvormingsprocedure om te komen tot een Tracébesluit voor de maatregelen op de N33, traject Assen - Veendam - Zuidbroek, is opgenomen in de Tracéwet. Ook moet, conform de vereisten uit de Wet milieubeheer, een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd waarmee de belangrijkste effecten van de voorgenomen ingreep in beeld worden gebracht. De tracéwetprocedure en de m.e.r.-procedure zijn aan elkaar gekoppeld. De besluitvorming eindigt met het definitieve tracébesluit.

Bij het doorlopen van de genoemde procedures wordt wat betreft de formele verantwoordelijkheid onderscheid gemaakt tussen:

- *de initiatiefnemer*, dat wil zeggen de partij die de plannen voorbereidt en ontwikkelt. In dit geval is dat Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Nederland;
- *het bevoegd gezag*, dat wil zeggen de partij die uiteindelijk de beslissing neemt over het definitieve plan. In het onderhavige geval betreft dat de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Omdat het bij de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek om een wegverdubbeling gaat, en niet om de aanleg van een volledig nieuwe weg, kan de verkorte tracéwetprocedure worden gevolgd. Kenmerkend verschil tussen de uitgebreide en verkorte procedure is het feit dat bij een verkorte tracéwetprocedure geen Trajectnota hoeft te worden opgesteld waarin alternatieve tracés met elkaar worden vergeleken. Er is immers sprake van één (bestaand) tracé, waardoor een afweging van meerdere tracés niet aan de orde is.

Bij het doorlopen van de verkorte tracéwetprocedure is sprake van drie fasen:

- fase 1: Startnotitie
- fase 2: Ontwerp-Tracébesluit / Milieueffectrapport (OTB/MER)
- fase 3: Tracébesluit

1. Startnotitie

De Startnotitie voor verdubbeling van de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek is in november 2006 door het bevoegd gezag (Minister van V&W in overleg met Minister van VROM) ter visie gelegd. Met deze tervisielegging is fase 1 van de verkorte tracéwetprocedure en m.e.r. procedure van start gegaan. De Startnotitie beschrijft de achtergronden en uitgangspunten van het project en identificeert de belangrijkste onderzoeksvragen. Ook benoemt de Startnotitie een aantal mogelijke oplossingen en wordt aangegeven op welke (milieu)-effecten deze oplossingen worden onderzocht.

De Startnotitie en 126 inspraakreacties op de Startnotitie zijn door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.) betrokken in een advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Mede op basis van dit advies zijn de definitieve richtlijnen voor het MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek in maart 2007 door het bevoegd gezag vastgesteld. De nota's van antwoord zijn door het bevoegd gezag als bijlage opgenomen in de richtlijnen voor het milieueffectrapport.

2. Het ontwerp-tracébesluit / milieueffectrapport

Fase 2 van de verkorte tracéwetprocedure bestaat uit twee onderdelen, te weten het opstellen van het milieueffectrapport (MER) en de uitwerking van het uiteindelijke voorkeursplan in een ontwerp-tracébesluit (OTB).

Het MER wordt opgesteld om de effecten van de ingreep op het milieu zichtbaar te maken, zodat een goed onderbouwde en evenwichtige besluitvorming mogelijk is. In het MER voor de N33 worden de effecten van de voorgenomen wegverdubbeling vergeleken met het referentiealternatief en wordt een zogenaamd Meest Milieuvriendelijk Alternatief uitgewerkt.

Het uiteindelijke voorkeursplan van de initiatiefnemer wordt uitgewerkt en vastgelegd in een ontwerp-tracébesluit. Het ontwerp-tracébesluit gaat vooraf aan het definitieve tracébesluit (TB) (fase 3), dat de juridische basis is voor de realisatie. Het MER en OTB worden gelijktijdig ter visie gelegd.

3. Het tracébesluit

Nadat het MER en OTB ter visie zijn gelegd en de formele advies- en inspraakprocedures zijn doorlopen, kan het definitieve tracébesluit worden voorbereid. Met het tracébesluit stelt het bevoegd gezag de oplossing vast. In het tracébesluit is het definitieve wegontwerp opgenomen, alsmede de wijze van inpassing in het landschap en andere maatregelen die nodig zijn om nadelige effecten te mitigeren of te compenseren. Het tracébesluit voor de N33 wordt genomen door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Vervolgens volgt de afsluitende tervisielegging en (eventueel) beroep.

1.5 Relatie met andere projecten

Aansluiting N34

Het verkeersplein Gieten (aansluiting N34) ligt tussen Gieten en Eext in het buitengebied. Het wordt in het kader van de reconstructie van de N34 geheel vernieuwd. De N33 wordt onder de N34 doorgeleid, waardoor ten behoeve van toe- en afritten meer ruimte benodigd zal zijn. Deze aansluiting valt niet binnen de scope van het OTB voor de N33 maar binnen het (gewijzigde) 'Bestemmingsplan Gieten OV knooppunt en verkeersplein' d.d. 21 april 2009.

Het Bestemmingsplan is in maart 2010 na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State definitief geldend. Bij de reconstructie is rekening gehouden met verdubbeling van de N33. Op 12 maart 2010 is de aannemer begonnen met de werkzaamheden.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de keuze voor verdubbeling van de N33 inclusief nut en noodzaak van de verdubbeling. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het tracé en het ontwerp gegeven. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van de effecten die de verdubbeling met zich meebrengt. Hoofdstuk 5 geeft tot slot een overzicht van de vervolprocedure.

2. Verantwoording keuze

2.1 Nut en noodzaak

Verkeersveiligheid

De N33 is een gevaarlijke autoweg. Dit blijkt uit diverse cijfers en opgestelde rapportages en uit reacties van gebruikers van de weg. Uit de landelijke ongevalgegevens komt naar voren dat op het traject Assen - Zuidbroek veel verkeersslachtoffers zijn gevallen. In de periode 2002 – 2007 zijn waren dit 10 geregistreerde doden en 99 geregistreerde gewonden (ziekenhuisgewonden en overig gewonden). In het in 2002 opgestelde rapport “Knelpunten leefomgeving op het Rijkswegennet” scoort het wegvak Wildervank – Veendam de zesde plaats binnen de top 25 van meest onveilige rijkswegen. Het beeld van verkeersonveiligheid op de N33 komt ook in de rapportage “Veilig over Rijkswegen!?” uit 2008 duidelijk naar voren. Deze rapportage laat zien dat enkele wegvakken van de N33 tussen Assen en Zuidbroek hoog scoren op het gebied van verkeersonveiligheid. Deze score is gebaseerd op het aantal ongevallen dat zich op een bepaald wegvak voordoet in verhouding tot de verkeersprestatie (aantal voertuigen maal de lengte van het betreffende wegvak).

De N33 scoort overigens niet alleen hoog op het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers, ook qua weginrichting krijgt de N33 een lage waardering. De ANWB heeft onderzoek laten verrichten naar de verkeersveiligheid op het Nederlandse Wegennet in het kader van het EuroRAP². De verschillende wegvakken zijn daarbinnen beoordeeld met sterren overeenkomstig de Road Protection Score (RPS). Binnen de RPS wordt gelet op de weginrichting. Uitgangspunt is dat de weg dusdanig veilig moet worden vormgegeven dat de kans op (ernstige) ongevallen gering is en dat wanneer zich een ongeval voordoet, de gevolgen minder ernstig zijn. Binnen de beoordeling betekent één ster de laagste score en dus een zeer onveilige weg. Vier sterren is de hoogste score en daarmee het meest veilig. De in 2008 opgestelde RPS-score kent aan de N33 overwegend 3 sterren toe voor het wegdeel tussen Assen en Wildervank. Het wegdeel van Wildervank naar Delfzijl scoort laag (2 sterren) over een gedeelte van 12 kilometer. Knelpunten liggen bij Wildervank en Veendam. De N33 behoort met een beoordeling van twee sterren tot de slechtst scorende 1% van alle rijkswegen (autosnelwegen en autowegen) in Nederland.

Het hoofddoel van het project is de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Zuidbroek zodanig te verbeteren dat in 2020 wordt bijgedragen aan landelijke streefwaarde voor verkeersveiligheid uit de Nota Mobiliteit:

- Een daling van het aantal doden in 2010 met 30% en in 2020 met 53% ten opzichte van het jaar 2002.
- Voor het aantal ziekenhuisgewonden een daling van 7,5% in 2010 en 33% in 2020 ten opzichte van het jaar 2002.

² EuroRAP is een Europees samenwerkingsverband waarin onder andere automobielfclubs en wegbeheerders vertegenwoordigd zijn.

Doorstroming

Naast onveiligheid speelt voor de regionale overheden het probleem van de regionale bereikbaarheid. De N33 is een eenbaansweg, waarop zich relatief veel vrachtverkeer bevindt, waardoor de doorstroming van het verkeer niet goed is of in ieder geval niet als zodanig wordt ervaren. Bovendien zijn er knelpunten bij diverse aansluitingen. Zo zijn er problemen met de doorstroming bij de aansluitingen met de A7 bij Zuidbroek en de A28 bij Assen-Zuid en bestaan er problemen in de spits bij de aansluiting met de N366 bij Veendam. Deze gebrekkige doorstroming roept bovendien sluipverkeer op het onderliggend wegennet op.

Voor het project gelden ten aanzien van de doorstroming van het verkeer de volgende doelstellingen:

- in 2020 een goede doorstroming voor het personen- én vrachtverkeer
- voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit voor acceptabele en betrouwbare reistijden voor niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet: in de spits een reistijd die niet langer is dan 2 keer de reistijd zonder vertraging (reistijdfactor 2,00).
- het aantal locaties met een matige tot slechte I/C-verhouding te beperken zodat een goede doorstroming tussen Assen en Zuidbroek mogelijk is. Vanuit de regio wordt gestreefd naar een I/C verhouding voor de verschillende wegvakken die onder de 0,7 komt of blijft, waarmee de regionale bereikbaarheid op peil blijft of verbetert.
- nieuw aan te leggen infrastructuur dient veilig en toekomstvast te zijn, zodat ook na 2020 aan de criteria uit de Nota Mobiliteit wordt voldaan.

Regionale ontwikkeling

De regionale overheden (provincie Drenthe, provincie Groningen en de omliggende gemeenten) zijn van mening dat een verdubbeling van de N33 op het traject Assen-Veendam-Zuidbroek tot een 2x2 autoweg een sterke impuls betekent voor de regio op de terreinen van de regionale economie en bereikbaarheid.

2.2 Het milieueffectrapport en de alternatieven

Als oplossing voor de problemen op de N33 tussen Assen en Zuidbroek zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. De verdubbeling van de N33 betreft een verbreding van een hoofdweg. Het project is daardoor m.e.r.-plichtig, zodat er een Milieueffectrapport is opgesteld.

In het 'Milieueffectrapport Verdubbeling N33 Assen – Veendam - Zuidbroek' worden de effecten van het Voorkeursalternatief (VKA) en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) afgewogen tegen de effecten van het Referentiealternatief.

Het Referentiealternatief

Het Referentiealternatief gaat er vanuit dat de huidige weginrichting van de N33 (1x2 autoweg zonder scheiding van de rijbanen) in 2020 gehandhaafd blijft. De N33 wordt op het traject Assen - Veendam - Zuidbroek nergens gelijkvloers gekruist. Het Referentiealternatief is in

feite de voortzetting van de bestaande situatie, inclusief de autonome ontwikkeling van de weg tot 2020. Onder autonome ontwikkeling worden alle veranderingen ontstaan die in de toekomst optreden, ook als de N33 niet wordt verdubbeld. Ten opzichte van de huidige situatie houdt dit voor de N33 in dat knooppunt Gieten, het knooppunt waar de N33 met de N34 kruist, ongelijkvloers wordt gemaakt.

Het Voorkeursalternatief

De N33 tussen Assen-Zuid en Zuidbroek wordt in het Voorkeursalternatief omgebouwd tot een 2x2 autoweg. Het beginpunt van de ombouw ligt in het knooppunt met de A28 bij Assen bij km 5.83. De ombouw eindigt bij km 44,37, ten noorden van de aansluiting op de A7 bij Zuidbroek. De ombouw betreft een verdubbeling van de bestaande enkelbaans autoweg tot een 2x2 autoweg met gescheiden rijbanen, zonder vluchtstroken.

In het Voorkeursalternatief worden verschillende maatregelen genomen. Tot deze maatregelen behoren ook maatregelen die nadelige effecten voor de omgeving of het milieu verminderen of compenseren. Deze maatregelen worden genomen in het kader van landschappelijke inpassing, ecologie of waterhuishouding en zijn vastgelegd in het tracébesluit.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het MMA is een realistisch alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Het MMA in het MER is gebaseerd op het voorkeursalternatief en vanuit het oogpunt van milieu en leefbaarheid verder geoptimaliseerd. De optimalisatie is aangewend om de volgende kansen te benutten:

- verbetering van de landschappelijke en ecologische inpassing en vermindering van de versturende elementen in het landschap en barrièrewerking door de huidige weg;
- minimaliseren van geluidhinder, met aandacht voor geluidgevoelige bestemmingen en rust- en stiltegebieden;
- mogelijkheid tot afwaardering/herinrichting van bestaande (lokale) wegen in woongebieden als gevolg van reductie van het verkeer.

In het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) zijn enkele locaties benoemd als ecologisch knelpunt in de huidige weg. In verband hiermee worden in het project, naast de maatregelen die nodig zijn vanwege de verdubbeling, extra maatregelen genomen om de barrièrewerking te verkleinen.

Om deze knelpunten op te lossen zijn de volgende maatregelen opgenomen in het voorkeursalternatief, waarmee ook de eerder genoemde kansen worden benut:

- nieuw viaduct over de Hunze;
- aanpassen onderdoorgang Rolderdiep (afgraven kades en aanleg natte duiker);
- aanpassen onderdoorgang Deurzerdiep (afgraven kades en aanleg natte duiker).

De onderdoorgang van de Hunze wordt verhoogd en aanzienlijk verbreed. De onderdoorgangen van het Rolderdiep en Deurzerdiep worden aangepast en de hoofdstromen worden omgeleid.

De resultaten van het milieueffectrapport

De keuze voor de aanleg van een autoweg 2x2, zoals vastgelegd in het tracébesluit is mede op basis van het MER gemaakt. Uit de resultaten van het MER blijkt dat de effecten van het voorkeursalternatief op de omgeving neutraal tot positief zijn en daarmee geen belemmering vormen voor het project. De onderzochte alternatieven (voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief) zijn voldoende probleemoplossend.

3. Beschrijving van de infrastructurele maatregelen

3.1 Huidige situatie

De huidige N33 is een autoweg (100 km/uur) met één rijbaan, met één rijstrook per rijrichting (1x2). Bij de aanleg is tussen knooppunt Assen-zuid en de aansluiting bij Gieten door middel van een gereserveerde strook langs de weg rekening gehouden met een toekomstige verdubbeling van de N33 zoals die nu aan de orde is.

3.2. Beschrijving van de infrastructurele maatregelen

3.2.1. Algemeen

De N33 tussen Assen-zuid en Zuidbroek wordt omgebouwd tot een 2x2 autoweg. Het gaat om een ombouw van de bestaande enkelbaans autoweg tot een 2x2 autoweg met gescheiden rijbanen, zonder vluchtstroken

Het beginpunt van de ombouw ligt in het knooppunt met de A28 bij Assen bij km 5,83. De ombouw eindigt bij km 44,37, ten noorden van de aansluiting op de A7 bij Zuidbroek..

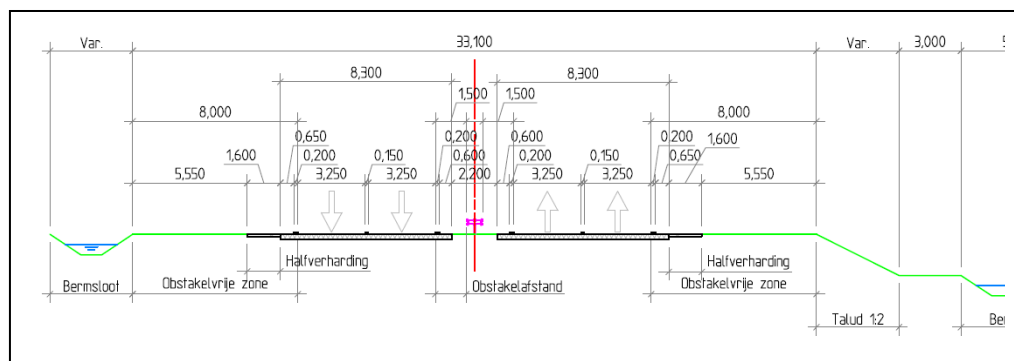
De rijbanen van de verdubbelde N33 hebben een zogenoemde ontwerpsnelheid van 90 km/uur³.

De detailkaarten (III), nummers 1 tot en met 17 geven een overzicht van het verdubbelde tracé op schaal 1:2.500. Op deze kaarten is de begrenzing van de ruimte aangegeven, die nodig is voor de realisering van de maatregelen aan de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Op deze kaarten zijn ook de representatieve dwarsprofielen weergegeven. Daarnaast is het totale traject ook aangegeven op de overzichtskaarten met schaal 1:20.000.

3.2.2 Dwarsprofiel

De verdubbeling van de N33 is compact ontworpen, dat wil zeggen met een zo smal mogelijke middenberm (in principe 2,20 meter tussen de rijbanen) en aan weerszijden van de weg obstakelvrije zones van ten hoogste 8 meter breedte. Beide rijbanen worden ingericht voor twee rijstroken. Het dwarsprofiel van de weg is in principe als volgt:

.....
Figuur 2
Vastgesteld principe-
dwarsprofiel



³ Conform de richtlijnen voor het wegontwerp is dit een standaard voor stroomwegen, hoewel hierop in de praktijk 100 km/u. mag worden gereden

.....
Tabel 3.1

Maatvoering N33

Wegonderdeel	Maatvoering (m)
Middenberm	2,20
Redresseerstrook	0,60
Kantmarkering	0,20
Rijstrook	3,25
Deelstreep	0,15
Rijstrook	3,25
Kantmarkering	0,20
Redresseerstrook	0,65
Halfverharding	1,60
Zijberm	5,50
Bermsloot	Variabel, primair gekozen op 5,50 m (incl. taluds)
Talud	Helling 1:2
Onderhoudsberm	3,00

Langs de hoofdrijbanen is een obstakelvrije berm met een breedte van 8,00 meter aangehouden. Waar dit niet mogelijk is vindt afscherming van obstakels plaats door een geleiderail. Om binnen de beschikbare ruimte te kunnen voldoen aan de eisen van voldoende verkeersveiligheid wordt het talud langs de bermsloten vlakker gemaakt (met een helling van 1 : 6) waarmee voldoende ruimte ontstaat voor een obstakelvrije zone van 8.00 meter. Hiermee wordt voorkomen dat geleiderails moeten worden geplaatst. Tegelijkertijd wordt hiermee bereikt dat een ecologisch interessant milieu ontstaat.

3.2.3 Wegdekverharding

Op de rijbanen van de N33 zal ZOAB (of een asfaltsoort met vergelijkbare eigenschappen) worden toegepast.

3.2.4 Begeleidende constructies

Geleiderails

Over de gehele lengte zal in de middenberm een geleiderail worden geplaatst, terwijl plaatselijk, afhankelijk van beschikbare ruimte dan wel bij de aanwezigheid van obstakels (m.n. bij viaducten), ook aan weerszijden geleiderails worden geplaatst.

Verlichting

Conform het omgevingsbeleid van de provincies Drenthe en Groningen wordt langs de N33 geen verlichting geplaatst.

3.2.5 Beschrijving tracé

Algemeen

In het traject Assen - Gieten blijft de verdubbeling geheel binnen de daartoe - bij de aanleg van de N33 - gereserveerde strook. Tussen Gieten en het knooppunt Zuidbroek is de verwerving van gronden zo beperkt mogelijk gehouden. Een uitgebreide beschrijving van de inpassing van de verbrede N33 in het landschap is beschreven in de Nota Landschappelijke Inpassing (zie bijlage 3).

Horizontale en verticale ligging

De ombouw van de N33 vindt plaats door de aanleg van een nieuwe rijbaan.

Tussen Assen en het verkeersplein bij Gieten ligt de nieuwe rijbaan (in de richting van Gieten gezien) aan de linkerzijde van de bestaande weg in de strook die reeds bij de aanleg van de weg daarvoor is vrijgehouden. Op het verkeersplein sluit de weg aan op een reeds gebouwde onderdoorgang onder de N34⁴. Aansluitend ligt de nieuwe rijbaan ook tussen het verkeersplein Gieten en de Oude Groningerweg aan de noordzijde van de bestaande rijbaan.

Vanaf de Oude Groningerweg ligt de nieuwe rijbaan aan de rechterzijde tot aan de Hunze. Tussen de Hunze en de Hilde wisselt de nieuwe rijbaan weer naar de linkerzijde. Hiervoor is niet alleen gekozen ten behoeve van een vloeiender verloop, maar ook met het oog op de ruimtelijke mogelijkheden voor een verdubbeld tracé in Bareveld.

Ter hoogte van Bareveld wordt gebruik gemaakt van de nu al gescheiden rijbanen. Ten noorden van Bareveld wordt de nieuwe rijbaan aan de linkerzijde van de bestaande weg gelegd, om bij de reeds op verdubbeling voorbereide aansluiting Dalweg 12 op de juiste manier aan te komen.

Ten noorden van Wildervank ligt de nieuwe rijbaan met het oog op de beschikbare ruimte ter hoogte van de aansluiting Veendam/N366 weer aan de rechterzijde.

De aansluiting met de N366 bij Veendam, nu een zogenoemde 'Haarlemmermeer-kruising', wordt omgebouwd tot half klaverblad. De aansluiting wordt daartoe ca. 150 meter in oostelijke richting verlegd. Vanaf deze aansluiting tot aan de aansluiting met de A7 blijft de nieuwe rijbaan aan de rechterzijde vanwege de ligging van de huidige N33 langs het A.G. Wildervanckkanaal, en om goed aan te sluiten op de aansluiting Meeden, die reeds op de verdubbeling van de N33 is voorbereid. Direct ten noorden van het knooppunt met de A7 gaat de N33 van autoweg 2x2 over in een autoweg 1x2.

Het verticale alignement (het verloop in hoogteligging) van de verdubbelde N33 volgt in principe de ligging van de bestaande weg op maaiveld. Alleen ter hoogte van het verkeersplein Gieten wijken de rijbanen van de bestaande ligging af en gaan onder de kruisende N34 door.

Bijkomende infrastructurele maatregelen

Naast aan te passen, nieuwe en te amoveren kunstwerken worden vanwege de verdubbeling de volgende bijkomende infrastructurele voorzieningen en maatregelen gerealiseerd:

- de verbreding van de afrit aan de linker (noord) zijde in de aansluiting Rolde met een rechtsafvak;
- de aanleg van bushaltes op de toe- en afritten bij Rolde (km 13.4);
- de aanleg van bushaltes op de toe- en afritten bij Bareveld (km 29,70);

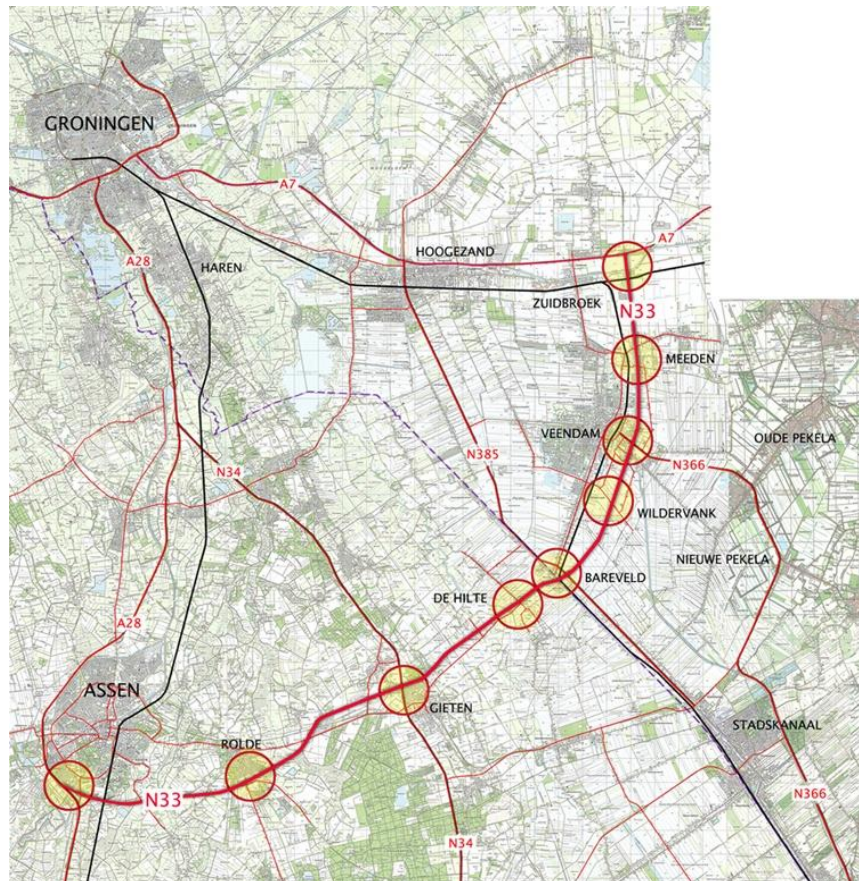
⁴ Reconstructie van het verkeersplein vindt plaats in het kader van de reconstructie van de N34.

- de volledige reconstructie van de aansluiting Veendam km 35.07 en km 36.80, inclusief sloop van bestaande viaducten;
- de bouw van een extra rechtsafvak in de afrit aan de linker (west) zijde in de aansluiting Meeden.

3.2.6 Aansluitingen

Als gevolg van de verdubbeling van de N33 zullen de aansluitingen op de autoweg hierop aangepast worden. In deze paragraaf wordt de aard van deze aanpassingen beschreven.

.....
Figuur 3.1
 Aansluitingen op N33



Aansluiting A28, inclusief aansluiting Assen-Zuid

Het knooppunt wordt voorzien van een directe verbindingsweg Zwolle – Gieten aan de zuidoostkant van het knooppunt en een indirecte verbindingsweg Gieten – Zwolle die onmiddellijk ten westen van de spoorlijn Hoogeveen – Assen aftakt, de N33 bovenover kruist en onder een bestaand viaduct in de A28 doorgaat, zodat de aansluiting op de A28 in de richting Zwolle onveranderd kan blijven. De aansluitingen van Assen op de A28 en N33 worden ontkoppeld van deze verbindingswegen. Deze aansluitingen vinden plaats in een botonde. Een botonde is een kruising bestaande uit twee gekoppelde halve rotondes (zie figuur 3.2).

De bestaande toerit vanaf de botonde aan de zuidzijde van de N33 in de richting Gieten wordt vervangen door een lus, waardoor deze aansluiting kruisingsvrij kan worden gerealiseerd. De bestaande aansluitingen Gieten – Groningen, Groningen – Gieten, Gieten – Assen en Assen – Groningen blijven ongewijzigd.

Hiermee worden het knooppunt Assen en de aansluiting Assen-Zuid uit elkaar gehaald. Daardoor zijn er behalve in de botonde geen kruisende bewegingen meer op gelijk niveau.

In de vormgeving van het knooppunt is rekening gehouden met een ruimtereservering ten behoeve van een aansluiting op het toekomstige bedrijventerrein Assen-Zuid. Deze aansluiting maakt geen deel uit van dit Tracébesluit.

.....
Figuur 3.2
Principe van een botonde



Aansluiting Rolde

Deze aansluiting wordt aan de linkerzijde (noordzijde) voorzien van een tweede viaduct ten behoeve van de nieuwe rijbaan. De landhoofden zijn reeds op dit tweede viaduct voorbereid. De aansluiting zal ook aan de noordzijde worden voorzien van een rotonde, zodat aan beide zijden van de N33 een gelijke verkeerssituatie ontstaat.

Verkeersplein Gieten (aansluiting N34)

Het verkeersplein wordt in het kader van de reconstructie van de N34 geheel vernieuwd. De N33 wordt hier onder de N34 doorgeleid⁵. In het verkeersplein liggen twee kunstwerken over de N33.

Aansluiting De Hilte

Deze aansluiting wordt aan de linkerzijde (noordzijde) voorzien van een tweede viaduct ten behoeve van de nieuwe rijbaan.

Aansluiting Bareveld Nieuwediep

Na verdubbeling ontbreken ruimtelijke mogelijkheden om de toevoerende wegen conform geldende ontwerpnormen op de N33 aan te sluiten. Dit zou tot een verkeersonveilige situatie leiden. De aansluiting Bareveld-Nieuwediep wordt daarom opgeheven. Verkeer met de bestemmingen Nieuwediep, Hoogezand en Stadskanaal zal via de K.J. de Vriezestraat worden geleid.

Hierbij is mede overwogen dat zich in de nabijheid twee andere aansluitingen bevinden (de Hilte en K.J. de Vriezestraat) die via het onderliggend wegennet goed met Bareveld zijn verbonden, dan wel goed zijn te verbinden.

⁵ De reconstructie van het verkeersplein inclusief kunstwerken valt niet onder dit Tracébesluit; het wordt gereguleerd in het (gewijzigde) "Bestemmingsplan Gieten OV knooppunt en verkeersplein" d.d. 21 april 2009. Het Bestemmingsplan is in maart 2010 door de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden. Op 12 maart 2010 is de aannemer begonnen met de werkzaamheden. De beide rijbanen van de N33 zelf worden wel in dit Tracébesluit meegenomen.

Bij de op te heffen aansluiting Bareveld – Nieuwediep worden aan de N33 bushaltes gerealiseerd ter vervanging van de oude haltes in Nieuwediep.

Bareveld (K.J. de Vriestraat)

De bestaande halve klaverbladaansluiting is niet volgens geldende ontwerpnormen aan te passen op de verdubbelde N33. De aansluiting zal daarom worden vervangen door een geheel nieuwe aansluiting, opnieuw als half klaverblad. Aansluiting op de K.J. de Vriestraat vindt plaats op twee nieuw aan te leggen rotondes.

Aansluiting Wildervank (Dalweg 12)

Ter plaatse van de aansluiting Wildervank (Dalweg 12) wordt voor de nieuwe rijbaan een nieuw viaduct geplaatst. De aansluiting is geheel voorbereid op verdubbeling; in de kruising met de N33 is de plaatsing van een tweede viaduct reeds voorzien: aan de westzijde is in plaats van een landhoofd onder het bestaande viaduct een middensteun aangebracht.

Aansluiting Veendam – Provinciale weg N366

De huidige aansluiting wordt vervangen door een half klaverblad. Hiertoe wordt het tracé van de N33 150 meter in oostelijke richting verplaatst en zullen er in de aansluiting op de N366 twee “turbotonnes” worden aangebracht. Door de uitbuiging wordt het voor de gemeente Veendam mogelijk een uitbreiding van het bedrijventerrein te realiseren.

Meeden

De afrit van de aansluiting Meeden zal worden voorzien van een tweede rijstrook en een rotonde in de Duurkenakker. Daardoor ontstaat extra opstelruimte ten behoeve van de nabijgelegen beweegbare brug over het A.G. Wildervanckkanaal.

Knooppunt Zuidbroek

De aansluiting van de N33 op de A7 wordt aangepast door de aanleg van een botonde met bypasses. Hiertoe wordt aan de noordzijde van de A7 een nieuw viaduct over de N33 gebouwd ten behoeve van de bypass Veendam - Groningen.

3.2.7 Onderliggend wegennet

Nieuwediep en K.J. de Vriestraat

Als gevolg van de opheffing van de aansluiting Bareveld-Nieuwediep zal verkeer van en naar Nieuwediep andere routes gaan volgen. Met name de nabijgelegen aansluitingen de Hilte en K.J. de Vriestraat zullen als alternatieven worden gebruikt.

Dit maakt de volgende maatregelen aan het onderliggend wegennet noodzakelijk:

- reconstructie van de K.J. de Vriestraat tussen de aansluiting op de N33 en Wildervank;
- de onderdoorgang van de K.J. de Vriestraat onder de N33 wordt verdiept en geschikt gemaakt voor een doorijhoogte van tenminste 4.60 m;
- het kruispunt met de Bareveldstraat in Wildervank wordt heringericht en voor vrachtverkeer geschikt gemaakt. Het

fietsverkeer wordt hier met een vrij liggend nieuw viaduct over het Oosterdiep geleid;

- ten behoeve van vrachtverkeer naar Nieuwediep dat gebruik maakt van de aansluiting de Hilde en de Oude Rijksweg Gieten - Nieuwediep worden in deze weg passeerstroken aangelegd.

Fietsverbinding Meeden - Zuidbroek

Gecombineerd met een ecopassage aan de nieuwe tweede beweegbare brug over het Winschoterdiep zal tegelijk met de verdubbeling van de N33 een fietspad worden aangelegd, dat een onderdeel is van een nieuwe verbinding tussen Meeden en Zuidbroek.

Galgeweg

Als gevolg van de aanleg van de botonde onder de A7 zal het viaduct in de Galgeweg over de N33 ten noorden van de A7 worden gesloopt. Om de bereikbaarheid van aanwonenden te garanderen zal de fundering en de verharding van de Buitenweg worden verbeterd.

Fietsroute Eext - Gieten

Tussen Eext en Gieten zal een brug voor fietsers en voetgangers over de N33 wordt gerealiseerd waarmee een oude verbinding tussen deze dorpen wordt hersteld. Dit viaduct maakt echter geen deel uit van het tracébesluit.

3.2.8 Kunstwerken

Aan te passen kunstwerken

De N33 kent een groot aantal viaducten en onderdoorgangen, waarvan van een groot deel kan worden gehandhaafd. Een deel van de kunstwerken zal worden verruimd, c.q. verlengd. Dit betreft:

.....
Tabel 3.2
Overzicht aan te passen kunstwerken

Kunstwerk	Km	Reden van de ingreep
Viaduct Graswijk	6.70	t.b.v. het nieuwe knooppunt Assen-Zuid
Onderdoorgang Oude Groningerweg	22.09	t.b.v. de verdubbeling van de weg.
Verlengd viaduct over linkerrijbaan N33 te Bareveld	28.87	t.b.v. de nieuwe rijbaan even ten noorden van de aansluiting Bareveld
Onderdoorgang landbouwweg	30.10	t.b.v. de verdubbeling van de weg nabij Bareveld
Onderdoorgang Dalweg 36	31.45	een bestaand al op de verdubbeling voorbereid kunstwerk dat wordt aangepast t.b.v. de nieuwe rijbaan
Viaduct Dalweg 12	33.19	een bestaand al op de verdubbeling voorbereid kunstwerk dat wordt aangepast t.b.v. de nieuwe rijbaan

Naast deze aanpassingen worden er nieuwe faunavoorzieningen gerealiseerd. Deze worden beschreven in paragraaf 4.8 Ecologie.

Nieuwbouw kunstwerken

Ten behoeve van de verdubbeling worden de volgende nieuwe kunstwerken gebouwd:

Tabel 3.3

Overzicht nieuwe kunstwerken

Kunstwerk	Km	Reden van de ingreep
Natte duiker Anreepdiep	6.17	een natte duiker t.b.v. het Anreepdiep in het knooppunt Assen
Tunnelbak knooppunt Assen	6.30	t.b.v. het knooppunt Assen
Viaduct knooppunt Assen (1)	6.30 - 6.40	t.b.v. het knooppunt Assen
Viaduct knooppunt Assen (2)	6.40 - 6.50	t.b.v. het knooppunt Assen
Viaduct knooppunt Assen (3)	6.50 - 6.80	t.b.v. het knooppunt Assen
Fiets-/voetgangers tunnel Westerscheveld	12.47	nieuwe fiets – en voetgangerstunnel bij Rolde
Viaduct Grolloërstraat	13.35	t.b.v. de verdubbeling van de weg.
Fiets-/voetgangers tunnel Waardeel	14.12	t.b.v. de verdubbeling van de weg nabij Rolde.
Viaduct Provinciale weg	16.50	t.b.v. de verdubbeling van de weg nabij Rolde.
Fiets-/Voetgangers tunnel oude spoorlijn	17.04	t.b.v. de verbinding Rolde-Gieten
Viaduct Dalweg Eexterzandvoort	25.23	tweede viaduct t.b.v. de nieuwe rijbaan.
Viaduct Hunze	27.00	een viaduct t.b.v. een door het Waterschap te realiseren nieuwe meander in de Hunze, even ten oosten van de bestaande kruising met de Hunze.
Viaduct de Hilde	27.32	tweede viaduct t.b.v. de nieuwe rijbaan bij de aansluiting de Hilde.
Fietsbrug Oosterdiep	29.50	t.b.v. de verbinding Veendam/Wildervank-Stadskanaal
Viaduct Stadskanaal	29.58	tweede viaduct t.b.v. de nieuwe rijbaan over het Stadskanaal.
Viaduct A.G. Wildervanckkanaal	35.08	tweede viaduct t.b.v. de nieuwe rijbaan over de Jan Kolkweg en het A.G. Wildervanckkanaal.
Viaduct Ommelandewijk	35.36	t.b.v. de verdubbeling van de weg bij de aansluiting Veendam.
Viaduct Provinciale weg N366	35.80	t.b.v. de verdubbeling van de weg bij de aansluiting Veendam.
Viaduct uitloop gemaal	38,20	t.b.v. waterloop
2e viaduct aansluiting Meeden	39.76	t.b.v. de nieuwe rijbaan bij de aansluiting Meeden.
2e Spoorbrug spoorlijn Groningen - Nieuweschans	42.73	t.b.v. de nieuwe rijbaan.
Beweegbare brug Winschoterdiep	43.08	tweede beweegbare brug t.b.v. de nieuwe rijbaan.
Viaduct rangeerbaan A7 - noord Knooppunt Zuidbroek	43.80	T.b.v. een verbindingslus in het knooppunt met de A7 (noordzijde).

Bovendien zullen op meerdere plaatsen nieuwe faunatunnels worden gerealiseerd. Deze worden beschreven in paragraaf 4.8 Ecologie.

Te amoveren kunstwerken

De volgende kunstwerken worden ten behoeve van de verdubbeling van de weg geamoveerd:

.....
Tabel 3.4

Overzicht te slopen kunstwerken

Kunstwerk	Km	Reden van de ingreep
Viaduct Hunze	26.71	vervanging door nieuw viaduct ter hoogte van km 27.00
Viaduct Ommelandewijk	35.36	reconstructie aansluiting Veendam
Viaduct Provinciale weg N366	35.80	reconstructie aansluiting Veendam
Viaduct Galgeweg	43.90	aanleg van het nieuwe knooppunt met de A7

3.3 Uitmeet- en flexibiliteitsbepalingen

Artikel 11 van de besluittekst bevat een flexibiliteits- en uitmeetbepaling. Het eerste lid van dit artikel betreft een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de detailkaarten bij het tracébesluit hebben een schaal van 1:2.500), kan het voor of tijdens de uitvoering van de verbreding blijken dat de maatvoering zoals opgenomen in het tracébesluit in de praktijk voor praktische problemen zorgt. Dan kan met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits is voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het derde lid.

Het tweede lid van dit artikel betreft een flexibiliteitsbepaling. Afgezien van de uitmeetbepaling kan het voorkomen dat er zich in de tijd tussen het tracébesluit en de daadwerkelijke realisatie daarvan ontwikkelingen hebben voorgedaan die een kleine afwijking wenselijk maakt. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld innovatieve uitvoering(swijzen), kostenbesparingen en nadere afspraken met de (bestuurlijke) omgeving. Ook in dat geval kan met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits aan de randvoorwaarden van het derde lid is voldaan.

In het derde lid zijn de randvoorwaarden voor de wijzigingen opgenomen. Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor belanghebbenden ten aanzien van het genomen besluit worden gewaarborgd.

3.4 Kabels en leidingen

Over het hele traject moeten kabels en leidingen worden verlegd c.q. aangepast. Het gaat hierbij onder meer om leidingen voor elektriciteit, water en gas en eventuele andere kabel- en buisleidingen, waaronder hoofdtransportleidingen.

3.5 Hinder tijdens de bouw

Ten behoeve van de werkzaamheden worden werkterreinen aangelegd. Dit vindt plaats in de realisatiefase in overleg met de betrokken gemeenten, en binnen de kaders van de relevante wet- en regelgeving (o.a. Wet ruimtelijke ordening en Algemene Plaatselijke Verordeningen). In de bouwfase zal hinder voor het wegverkeer zoveel mogelijk worden beperkt.

Naar verwachting zal de verdubbeling een periode van ca. 3 jaar in beslag nemen, van 2011 tot 2014.

3.6 Verkeersveiligheid

Aansluitingen

Als gevolg van de verdubbeling van de N33 zullen de aansluitingen op de autoweg hierop aangepast worden. Bij de aanpassingen speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. De maatregelen die hiermee verband houden worden behandeld in paragraaf 3.2.6 Aansluitingen.

Hoofdrijbaan

Het dwarsprofiel van de verdubbelde N33 bestaat uit twee hoofdrijbanen met rijrichtingscheiding. Dit elimineert de kans op frontale botsingen, een belangrijke oorzaak van dodelijke ongevallen op de huidige N33. Verder treden door de verdubbeling minder files op waardoor de kans op kop-staart ongevallen afneemt.

Obstakelvrije zone

De bermen zijn obstakelvrij vormgegeven met een obstakelvrije zone die aan de ondergrens van de bandbreedte voldoet: 8 meter waar het optimum op 10 meter ligt. De kans op ongevallen neemt hierdoor af.

Daar waar niet aan een obstakelvrije zone van 8,00 meter kan worden voldaan, wordt een geleiderail geplaatst. Dit is vooral het geval langs het weggedeelte Assen - Gieten waar veel sloten liggen die onderdeel uitmaken van de natuurwaarden van de Drentsche Aa.

Vluchthavens

Om de circa 1.000 meter wordt een vluchthaven in de berm aangebracht, die gebruikt kan worden bij calamiteiten. Bij pechgevallen is er geen opstopping op de hoofdrijbaan waardoor de kans op kop-staart ongevallen wordt verkleind tot een acceptabel risico. In totaal worden langs de linker (noordelijke/westelijke) rijbaan 31, en langs de rechter (zuidelijke/oostelijke) rijbaan 27 vluchthavens aangelegd.

Alignement

Het huidige alignement – in zowel horizontale als verticale zin – wordt zoveel mogelijk gevolgd. Daarmee voldoet het alignement in het algemeen aan de huidige richtlijnen voor wegontwerp.

De uitbreiding van de N33 ligt naast de bestaande rijbaan, afwisselend aan beide zijden, afhankelijk van de technische en ruimtelijke mogelijkheden voor het ontwerp. De wisseling van de uitbreiding is altijd gesitueerd in bestaande bogen. Op deze manier kan de wisseling op een korte en efficiënte manier gebeuren, zonder knikken in het

verloop van de weg. Bij bogen kleiner dan 1.250 meter is de middenberm verbreed om aan het uitwijkzicht te voldoen. Ook alle huidige topbogen voldoen aan de eisen qua zichtlengtes. Bij elkaar genomen levert het alignement over het algemeen geen verkeersonveiligheid op omdat het voor de weggebruiker goed te overzien is.

Bij de huidige aansluiting Veendam is in de hoofdrijbaan een uitbuiging gerealiseerd ten behoeve van een halfklaverbladaansluiting. Deze uitbuiging wordt mogelijk door technische maatregelen aan de waterzuiveringsinstallatie. Het verloop van de weg wordt benadrukt door bochtbebording of reflectorpalen en (het verwijderen van) bomenrijen. Uitgangspunt voor deze toets is dat deze maatregelen genomen worden en dat daarmee een veilig wegbeeld ontstaat.

4. Effecten

4.1 Inleiding

In het kader van het MER is onderzoek verricht naar de aspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, landschap, cultuurhistorie en archeologie, natuur, bodem en water, en ruimtegebruik. De effecten van de verdubbeling en de toetsing daarvan aan de geldende wettelijke kaders, alsmede de maatregelen die op basis van de uitkomsten van het onderzoek zijn genomen, zijn in hoofdlijnen opgenomen in dit hoofdstuk.

Voor gedetailleerde informatie over de onderzochte aspecten en de resultaten van het m.e.r. onderzoek wordt verwezen naar het "Milieueffectrapport Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek" en de deelstudies, waarvan in bijlage 4 van het MER een overzicht is gegeven.

4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

4.2.1 Beleidskader

De Nota Mobiliteit bevat de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid tot 2020. De nota geeft prioriteit aan het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid op hoofdverbindingssassen voor de weg. Belangrijke beleidsdoelen uit deze nota zijn onder andere:

- zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden, dat wil zeggen:
 - a) een reistijd voor autosnelwegen in de spits die niet langer is dan 1,5 keer de reistijd zonder vertraging (reistijdfactor 1,50);
 - b) voor stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, in de spits een reistijd die niet langer is dan 2 keer de reistijd zonder vertraging (reistijdfactor 2,00).
- afname van het aantal voertuigverliesuren;
- zorgen voor een robuust en toekomstvast wegennet.

In de Nota Mobiliteit wordt tevens expliciet stilgestaan bij verkeersveiligheidsbeleid. In de nota zijn de doelstellingen van de afgelopen jaren verder aangescherpt. Als streefwaarden voor heel Nederland gelden:

- een daling van het aantal doden in 2010 met 30% en in 2020 met 53% ten opzichte van het jaar 2002;
- voor het aantal ziekenhuisgewonden een daling van 7,5% in 2010 en 33% in 2020 ten opzichte van het jaar 2002.

4.2.2 Verkeersprognoses

Voor het maken van de verkeersprognoses is het verkeersmodel Regiovisie Groningen-Assen (RGA) gehanteerd. Het RGA is een verfijning van het Nieuw Regionaal Model (NRM) Noord-Nederland. In de verkeersprognoses is rekening gehouden met onder meer de ruimtelijk economische ontwikkeling van Nederland en het landelijke beleid. De doorvertaling naar de voor het verkeersmodel benodigde

invoer in termen van aantallen inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen is gedaan in overleg met de regionale overheden. Uitgangspunt in de verkeersprognoses is daarnaast het vastgestelde verkeer- en vervoerbeleid, dat onder meer is opgenomen in de Nota Mobiliteit.

4.2.3 Bereikbaarheid en doorstroming

I/C-verhoudingen

In tabel 4.1 zijn de I/C-verhoudingen op de belangrijkste wegen in het gebied voor de ochtend- en avondspits weergegeven. De I/C-verhouding is een maat voor doorstroming gebaseerd op de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer op een weg (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die een weg kan verwerken (capaciteit). De locaties waar in het referentiealternatief problemen zijn met de doorstroming worden door de realisatie van het project opgelost. Als gevolg van het project zijn er in de omgeving geen locaties waar de doorstroming verslechtert.

.....
Tabel 4.1

I/C-verhoudingen in het referentiealternatief en het voorkeursalternatief

Wegvak	Referentiealternatief		Voorkeursalternatief	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Veendam – Zuidbroek	>0,8	>0,7	<0,7	<0,7
Zuidbroek – Veendam	<0,7	>0,8	<0,7	<0,7
Assen – Rolde	<0,7	>0,7	<0,7	<0,7
Rolde – Assen	>0,8	<0,7	<0,7	<0,7

I/C<0,7	goede doorstroming
I/C>0,7	lichte doorstromingsproblemen
I/C>0,8	matige doorstroming
I/C>0,9	slechte doorstroming

Reistijdfactoren

In tabel 4.2 zijn de reistijdfactoren voor het referentiealternatief weergegeven. De reistijdfactoren zijn berekend op basis van de gecongesteerde reistijd uit het model en de free-flow reistijd. De gecongesteerde reistijd is de reistijd rekening houdend met files. De free-flow reistijd is de reistijd waarbij geen vertraging belemmeringen optreedt als gevolg van druk verkeer.

Als de N33 wordt verdubbeld bedraagt de reistijdfactor op alle beschouwde trajecten 1,00. Dit betekent dat dan wordt voldaan aan de reistijdnorm uit de Nota Mobiliteit.

.....
Tabel 4.2

Reistijdfactoren HWN en het OWN in het voorkeursalternatief

Wegvak	Norm	Voorkeursalternatief	
		Ochtendspits	Avondspits
A7 Julianaplein - Nieuweschans	1,50	1,00	1,00
A7 Nieuweschans - Julianaplein	1,50	1,00	1,00
A28 Julianaplein - Assen-Zuid	1,50	1,00	1,00
A28 Assen-Zuid - Julianaplein	1,50	1,00	1,00
A28 Assen-Zuid - Hoogeveen	1,50	1,00	1,00
A28 Hoogeveen - Assen-Zuid	1,50	1,00	1,00
N33 Assen - Zuidbroek	2,00	1,00	1,00
N33 Zuidbroek - Assen	2,00	1,00	1,00

Voertuigverliesuren

In tabel 4.3 is het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) in de projectsituatie weergegeven.

Het aantal voertuigverliesuren neemt in de projectsituatie af ten opzichte van de autonome situatie. Op het HWN is de daling relatief gezien erg groot. Bij de beschrijving van de I/C-verhoudingen is al geconstateerd dat de locaties op de N33 met problemen in de verkeersafwikkeling door realisatie van het project werden opgelost. Dit is terug te zien in de daling van het aantal voertuigverliesuren.

Uit de berekeningen voor het OWN is eveneens een daling van het aantal voertuigverliesuren te constateren. Door de verdubbeling van de N33 rijdt er meer verkeer via de N33 waardoor het OWN iets wordt ontlast.

Tabel 4.3

Voertuigverliesuren
voorkeursalternatief,
indices t.o.v.
referentiealternatief

Voertuig- verliesuren	Ochtend	Avond	Etmaal*
	Index (autonoom = 100)	Index (autonoom = 100)	Index (autonoom = 100)
Hoofdwegennet			
- personenauto	62	58	60
- vracht	39	39	39
Onderliggend wegennet			
- personenauto	96	95	95
- vracht	93	91	91
Totaal			
- personenauto	85	86	86
- vracht	69	70	70

* De etmaalcijfers zijn gebaseerd op een optelling van de ochtend- en avondspits. In de restdag wordt toegeedeeld volgens het alles-of-niets principe, waarbij geen vertragingen worden gemodelleerd.

4.2.4 Verkeersveiligheid

Als gevolg van de realisatie van het project neemt het risico om betrokken te raken bij een ongeval af. Het aantal slachtofferongevallen daalt met 2,6 in 2020. Verder wordt ook de subjectieve verkeersveiligheid (beleving van verkeersveiligheid) sterk verbeterd. Tot slot leidt de aanpassing van de N33 tot een rustiger wegbeeld voor de weggebruiker, wat ook bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

De realisatie van de verdubbeling draagt bij aan de doelstelling van de NoMo. Voorts betekent realisatie van de verdubbeling dat de RPS-score hoger wordt en de doelstelling van een score van minimaal 3 sterren wordt gehaald.

4.3 Geluid

Een tracébesluit moet op grond van artikel 11 van de Tracéwet de resultaten van een akoestisch onderzoek bevatten en eventueel een beslissing tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste

toelaatbare geluidsbelasting en een aanduiding van de te treffende geluidsreducerende maatregelen.

4.3.1 Wettelijk kader

In deze paragraaf wordt in het kort de systematiek van de Wet geluidhinder (Wgh) uitgelegd. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de Nota Geluid – OTB deel (zie bijlage 1).

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg op geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen. Bij een verandering aan een bestaande weg die onder de Tracéwet valt, wordt in de Wet geluidhinder onderscheid gemaakt tussen "wijziging van een weg" en "aanpassing van een weg". Een wijziging van een weg is iedere verandering die aan de weg plaatsvindt. Er is volgens de Wet geluidhinder echter pas sprake van een "aanpassing van een weg" als zonder het treffen van maatregelen de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer.

Wanneer een bestaande weg wordt aangepast, wordt voor geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen, een grenswaarde conform de huidige geluidsbelasting of een hogere waarde gehanteerd. Wanneer deze waarde wordt overschreden, moet worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze overschrijding terug te brengen. In de Wet geluidhinder wordt hierbij een voorkeursvolgorde aangehouden waarbij eerst maatregelen aan de bron in aanmerking komen en pas nadien zogenoemde overdrachtsmaatregelen.

Als het niet mogelijk of niet doelmatig is om de toekomstige geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen langs een bestaande weg terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de huidige geluidbelasting of een reeds vastgestelde hogere grenswaarde, dan moet in het tracébesluit een hogere grenswaarde voor de maximaal toelaatbare toekomstige geluidsbelasting worden vastgesteld. De toename van de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige gebouwen die door de vaststelling van een (nieuwe) hogere waarde mogelijk wordt gemaakt, mag, met uitzondering van saneringssituaties waar nog niet eerder een hogere waarde is vastgesteld, niet groter zijn dan 5 dB ten opzichte van de geldende grenswaarde. Bovendien mag een vast te stellen hogere waarde de maximale waarde van 68 dB niet overschrijden.

Hogere waarde en binnenwaarde

Het kan voorkomen dat met de maatregelen een overschrijding niet (volledig) wordt weggenomen. In dat geval wordt voor een woning de hogere waarde formeel vastgesteld. Daarbij is ook naar de geluidsbijdrage van andere geluidsbronnen gekeken.

Nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, zal voor de woningen waarvoor een hogere waarde in het tracébesluit vastgesteld is, nog onderzocht worden of de geluidbelasting in de woning voldoet aan de normen van de Wet geluidhinder. Wanneer dit niet het geval is, zal het bevoegd gezag een aanbod doen om de woning te isoleren.

4.3.2 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Algemeen

Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (bijlage III, Wegverkeerslawaai), afgekort RMV2006.

In tabel 4.4 is een overzicht gegeven van de onderzochte situaties.

.....
Tabel 4.4

Onderzochte situaties

Nr.	Jaar	Doelstelling
1	1986	het inventariseren van saneringssituaties
2	2009	het bepalen van de grenswaarden, één jaar voor de geplande wijziging van de weg
3	2025	het bepalen van de toename van de geluidsbelasting in de situatie in het maatgevende jaar na openstelling van de weg, zonder geluidsmaatregelen
4	2025	het bepalen van doelmatige geluidsmaatregelen in de toekomstige situatie met eventuele bronmaatregelen en/of schermvarianten
5	2025	het bepalen van de toekomstige situatie met geadviseerde geluidsmaatregelen

Wegdekverharding

Het type wegdek heeft invloed op de geluidsproductie. Zo is ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) bijvoorbeeld stiller dan het 'normale' dicht asfalt beton (DAB). En is tweelaags ZOAB stiller dan ZOAB.

De hoofdrijbaan van de N33, de A7 en de A28 was in het jaar 1986 voorzien van DAB. Voor het jaar 2009 is voor wat betreft de N33 uitgegaan van verschillende wegdektypen, zijnde DAB, Steen mastiek asfalt (SMA) en ZOAB. De A7 en A28 waren in 2009 afgewerkt met een wegdek bestaand uit ZOAB.

criterium sanering of aanpassing

Voor 69 woningen is onderzocht of maatregelen om de geluidsbelasting te beperken doelmatig zijn. In het onderzoek zijn twee soorten situaties onderzocht, namelijk of sprake is van aanpassing of sanering.

Cumulatie

Als bij een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming een hogere waarde moet worden vastgesteld, is ook de totale geluidssituatie in beeld gebracht en beoordeeld. Dit is gedaan door de geluidsbelasting vanwege de te wijzigen rijksweg te cumuleren (optellen) met die van andere gezondeerde geluidsbronnen.

4.3.3 Resultaten akoestisch onderzoek

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van woningen met een niet afgehandelde sanering. Woningen met een aanpassing komen daarentegen wel een aantal keer voor. Een overzicht is gegeven in tabel 4.5.

.....
Tabel 4.5
 Locaties met aanpassings-
 woningen en saneringen.

Naam	T.g.v. weg	Nog niet afgehandelde sanering 87g, lid 3	Aanpassing 87f / 87g, lid 4
Nationaal Park Drentsche AA	N33	0	2
K.J. de Vriezestraat	KJ de Vriezestraat	0	19
Ommelandewijk	N33	0	18
Duurkenakker west	N33	0	1
A7 Noordwest	A7	0	29

Resultaten sanering en aanpassing

In tabel 4.5 is het aantal woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven waarvoor sprake is van aanpassing en sanering. Voor deze bestemmingen is onderzocht welke geluidmaatregelen doelmatig zijn.

Maatregelen bron- en schermmaatregelen

Voor de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen is de grenswaarde, zijnde de laagste van de heersende geluidsbelasting en een eventueel eerder verleende hogere waarde⁶, van belang. Uit de rekenwaarden voor de jaren 2009 en 2025 volgt dat voor verreweg de meeste woningen binnen de geluidszones van de N33, de A7 en de A28 de geluidbelasting afneemt. Dit is het gevolg van het feit dat in het wegontwerp de toepassing van een wegdekverharding met de akoestische kwaliteiten van zeer open asfalt beton (ZOAB) als uitgangspunt is opgenomen. Dit is als uitgangspunt opgenomen vanwege de waterbufferende werking van ZOAB en om redenen van verkeersveiligheid. De afname in geluidsbelasting die hierdoor wordt bereikt is groter dan de toename door hogere verkeersintensiteiten. De verdubbelde weg ligt akoestisch vrijwel op dezelfde plaats als de oude weg waardoor voor de meeste waarneemplaatsen de afstand tot de weg, akoestisch gezien, nauwelijks verandert.

4.3.4 Maatregelen

Doelmatigheid bronmaatregelen

In eerste instantie is de doelmatigheid van bronmaatregelen onderzocht. Voor de beoordeling van de doelmatigheid is gebruik gemaakt van het hiertoe vastgestelde (financiële) doelmatigheidscriterium van het ministerie van VROM.

De bronmaatregelen, zoals opgenomen in tabel 4.6, blijken doelmatig te zijn:

⁶ Afgezien van bestemmingen zonder hogere waarde uit een bestemmingsplan van na 1 januari 2007.

.....
Tabel 4.6

Voorgestelde
bronmaatregelen.

Maatregel	locatie	van km	tot km
600 meter tweelaags ZOAB	A7, beide rijbanen	1.800	2.400
280 meter enkellaags ZOAB	N33, zuidelijke afrit naar N366	0.040	0.320
dunne deklaag A	K.J. de Vriezestraat	vanaf de noordelijke toe- en afrit van de N33, 350 meter in de richting van de brug	

Overdrachtsmaatregelen

Ook de doelmatigheid van geluidsschermen is onderzocht. Om voor bovengenoemde woningen aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen zijn geluidsschermen niet doelmatig.

Hogere waarden

Wanneer de geadviseerde maatregelen worden getroffen, blijft de toekomstige geluidsbelasting bij een deel van de woningen hoger dan de grenswaarde. Voor deze geluidsgevoelige bestemmingen moet een hogere waarde worden vastgesteld in het tracébesluit. In tabel 4.7 zijn de 55 woningen aangegeven waarvoor dit geldt.

Nadat het tracébesluit onherroepelijk geworden is, moet voor deze bestemmingen nog onderzocht worden of de geluidsbelasting binnen in de woning voldoet aan de normen van de Wet geluidhinder. Indien dit niet het geval is, zal Rijkswaterstaat een aanbod doen om de isolatie te verbeteren.

De adressen van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, zijn opgenomen in artikel 6 van het Besluit (onderdeel I van dit Tracébesluit).

.....
Tabel 4.7

Aantal geluidsgevoelige
bestemmingen waarvoor
een hogere waarde moet
worden vastgesteld

Gemeente	Aantal geluidsgevoelige bestemmingen
Gemeente Aa en Hunze	2 (vanwege aanpassing N33)
Gemeente Veendam	18 (vanwege aanpassing N33)
Gemeente Veendam *)	9 (vanwege reconstructie KJ de Vriezestraat)
Gemeente Veendam	2 (vanwege reconstructie KJ de Vriezestraat)
Gemeente Menterwolde	23 (vanwege aanpassing A7)
Gemeente Menterwolde	1 (vanwege aanpassing N33)
TOTAAL	55

*) Deze hogere waarden dienen door de gemeente Veendam te worden vastgesteld aangezien de betreffende adressen buiten de geluidszone van de N33 vallen. Een en ander dient gelijk te lopen met de vaststellingsprocedure voor de 2 hogere waarden binnen de zone. Rijkswaterstaat zal hiervoor zorgdragen.

Cumulatie

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld is bezien of vanwege de cumulatie met andere bronnen een gecombineerde aanpak, meer gericht op de bestrijding van het totale geluid te overwegen is. Uit het onderzoek komt naar voren dat voornamelijk de N33 en industrieterrein Ommelanderswijk de geluidniveaus in de omgeving bepalen voor zover het cluster 14

betreft. Voor de geluidniveaus in cluster 18 bepaalt voornamelijk de A7 de geluidniveaus. De maatregelen om het geluid van deze rijkswegen te reduceren zijn dan ook effectief. Hetzelfde geldt voor de woningen in cluster 12: de KJ de Vriezestraat bepaalt het geluidniveau in cluster 12.

Uit het onderzoek is gebleken dat door vaststelling van de hogere waarden bij deze geluidsgevoelige bestemmingen geen onaanvaardbare cumulatie met de geluidsbelasting van andere gezondeerde geluidsbronnen zal optreden.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 5 titel 2, onderdeel luchtkwaliteitseisen, is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Omdat hoofdstuk 5 titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat deze titel ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Onderstaand wordt deze benaming aangehouden.

Met de invoering van deze wet zijn de EU-kaderrichtlijn Luchtkwaliteit en de daarbij behorende EU-dochterrichtlijnen in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de wet zijn grenswaarden opgenomen voor onder meer de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). Verder zijn voor een aantal andere stoffen richtwaarden opgenomen.

Uit hoofdstuk 5, Titel 5.2 van de Wet milieubeheer volgt de wettelijke plicht om bij projecten die vallen onder de Tracéwet te onderbouwen dat het Tracébesluit voldoet aan de wetgeving voor luchtkwaliteit.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Als een project al in het NSL is opgenomen, is er geen aanvullend luchtonderzoek nodig zolang de uitgangspunten overeenkomen met de uitgangspunten gehanteerd in het NSL. De noordelijke provinciën zijn niet opgenomen in het NSL, omdat hier ook zonder het NSL tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan. Dit project ligt in de noordelijke provinciën en is dus niet opgenomen in het NSL. Er is aanvullend luchtonderzoek nodig om aannemelijk te maken dat het project aan de Wet luchtkwaliteit voldoet.

In de Wet milieubeheer en de Tracéwet zijn verschillende grondslagen voor deze onderbouwing opgenomen. Voor de verdubbeling van de N33 is de volgende grondslag van belang: de verdubbeling mag niet leiden tot overschrijden van de grenswaarden. Dit betekent dat aannemelijk gemaakt moet worden dat uitvoering van het project niet leidt tot overschrijding van grenswaarden (artikel 5.16, eerste lid, onder a Wet milieubeheer). Een toename van concentraties boven de grenswaarden is dus niet toegestaan, een toename van concentraties onder de grenswaarden is dat wel.

4.4.2 Resultaten onderzoek

Grenswaarden

Voor verkeer zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Overschrijdingen van grenswaarden van de andere stoffen komen slechts in exceptionele gevallen voor. Zo kan de grenswaarde voor benzeen bijvoorbeeld overschreden worden in een parkeergarage. Langs rijkswegen komt overschrijding van de grenswaarden van andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof niet voor. Het onderzoek naar luchtkwaliteit heeft zich derhalve gericht op de toets van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide aan de grenswaarden⁷. Voor de overige stoffen waarvoor grenswaarden gelden, wordt in het bijlagenrapport van TNO⁸ onderbouwd dat overschrijding van deze grenswaarden nergens langs het Nederlandse wegennet zal optreden. De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) staan weergegeven in tabel 4.8.

.....
Tabel 4.8
Grenswaarden Besluit
Luchtkwaliteit

Toetsingseenheid	Grenswaarde	Opmerking
jaargemiddelde concentratie NO ₂ :	40 µg/m ³	geldig vanaf 01-01-2015 ⁹
uurgemiddelde concentratie NO ₂ :	200 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 maal per kalenderjaar toegestaan geldig vanaf 01-01-2015
jaargemiddelde concentratie PM ₁₀ :	40 µg/m ³	geldig vanaf 01-01-2005 ¹⁰
24-uurgemiddelde concentratie PM ₁₀ :	50 µg/m ³	overschrijding maximaal 35 maal per kalenderjaar toegestaan geldig vanaf 11-06-2011 ¹¹

⁷ In het luchtonderzoek wordt tevens een uitspraak gedaan over de concentratie fijn stof (PM_{2,5}), aangezien de grenswaarde hiervoor in 2015 van kracht wordt en het wenselijk kan zijn om nu al (toekomstige) milieueffecten van het project inzichtelijk te maken. PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn sterk gerelateerd, er kan worden gesteld dat de kans zeer klein is dat de norm voor PM_{2,5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald. Hieruit kan voor dit project worden geconcludeerd dat er voor PM_{2,5} in de toekomst geen overschrijdingen van de grenswaarden op zullen treden.

⁸ TNO. Keuken, M. P. et al. Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van ZSM/Spoedwet; status september 2008. Rapportnummer 2008-U-R0919/B.

⁹ De Europese commissie heeft derogatie verleend tot 1 januari 2015. Tot 1 januari 2015 geldt een grenswaarde van 60 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ en een grenswaarde van 300 µg/m³ voor de uurgemiddelde concentratie NO₂. Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de concentraties voor alle zichtjaren vergeleken met de grenswaarden voor NO₂ die vanaf 1 januari 2015 gelden. Deze grenswaarden zijn strenger dan de grenswaarden die vóór deze termijn van kracht zijn.

¹⁰ Voor de noordelijke provincies heeft de Europese commissie geen derogatie verleend voor de jaargemiddelde grenswaarde PM₁₀ en blijft de bestaande ingangsdatum van de grenswaarde van kracht.

¹¹ De Europese commissie heeft derogatie verleend tot 1 juni 2011. Tot 11 juni 2011 geldt een grenswaarde van 75 µg/m³ voor de etmaalgemiddelde grenswaarde PM₁₀, die maximaal 35 maal per jaar overschreden mag worden. Omwille van de vergelijkbaarheid zijn de concentraties voor alle zichtjaren vergeleken met de etmaalgemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ die vanaf 11 juni 2011 gelden. Deze grenswaarden zijn strenger dan de grenswaarden die vóór deze termijn van kracht zijn.

Zeezoutcorrectie

De concentraties fijn stof mogen conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gecorrigeerd worden voor het gedeelte fijn stof dat zich van nature in de lucht bevindt. Voor Nederland heeft deze correctie betrekking op het aandeel zeezout in de buitenlucht. De zeezoutcorrectie voor de jaargemiddelde concentratie is plaatsafhankelijk en ligt, afhankelijk van de situering in Nederland, tussen de 3 en 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de gemeenten in het studiegebied varieert de correctie voor zeezout van 4 tot 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De zeezoutcorrectie voor het aantal dagen per kalenderjaar dat de 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} hoger is dan 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ is voor geheel Nederland gelijk. Deze correctie bedraagt 6 dagen.

Rekenmodellen

Berekeningen van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met twee rekenmodellen. Wegen die vallen binnen het toepassingsbereik van standaard rekenmethode 2 (SRM 2), zoals beschreven in de Rbl 2007, zijn doorgerekend met het rekenmodel Pluim Snelweg, versie 1.5, van TNO. Wegen die vallen binnen het toepassingsbereik van standaard rekenmethode 1 (SRM 1), zoals beschreven in de Rbl 2007, zijn doorgerekend met het rekenmodel CAR II versie 9.0. Alle wegen van het hoofdwegennet zijn berekend met SRM2. De wegen van het onderliggend wegennet zijn gedeeltelijk berekend met SRM1 en gedeeltelijk met SRM2. In bijlage 5 van het bijlagenrapport Nota Luchtkwaliteit Verdubbeling N33 staat in tabel 1 en tabel 2 aangegeven welke wegen van het onderliggend wegennet zijn berekend met SRM1 en welke met SRM2.

Emissies NO_2 en PM_{10}

Ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van de wegverbreding ontstaan er door de verdubbeling van de N33 beperkt meer emissies van luchtverontreinigende stoffen.

Concentraties NO_2 en PM_{10}

In geen van de onderzochte zichtjaren komen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} voor. Hogere concentraties komen voor aan de zijde van de verdubbeling van de N33 en nabij locaties waar de N33 wordt verlegd zoals bij de aansluiting Veendam. Hogere concentraties komen voor op locaties waar het oude bestaande tracé van de N33 wordt verlaten.

Overschrijdingsoppervlakken

Oppervlakken waar de grenswaarden worden overschreden komen niet voor omdat er geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO_2 , PM_{10} of overige luchtverontreinigende stoffen zijn.

Blootgestelden

Er worden geen mensen blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden, omdat concentraties boven de grenswaarden niet voorkomen in het studiegebied.

Hoofdconclusie

Er worden bij de verdubbeling van de N33 geen grenswaarden overschreden. Hiermee kan de wegaanpassing gerealiseerd worden op grond van artikel 5.16, lid 1, sub a van de Wet milieubeheer.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

Externe Veiligheid betreft de risico's voor de omgeving veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, water of spoor. Wanneer sprake is van een situatie waarin externe veiligheid een rol speelt en waarin de overheid als bevoegd gezag een beslissing moet nemen dient beoordeeld te worden of de situatie niet in strijd is met de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en dient het groepsrisico te worden verantwoord. Voor de externe veiligheid over transportassen, zoals wegen geldt de "Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen".

Criteria

Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de kans dat een persoon die een jaar lang voortdurend en onbeschermd in de nabijheid van een transportroute verblijft om het leven komt door een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Deze kans is afhankelijk van de afstand tot de transportroute, het soort en de omvang van het vervoer, de vervoersnelheid en de veiligheid van de infrastructuur. Bij de toetsing van het plaatsgebonden risico wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn objecten waar personen doorgaans langere tijd verblijven en/of grote groepen mensen bijeenkomen en/of een slechtere mobiliteit kennen. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen en ziekenhuizen. Beperkt kwetsbare objecten zijn overige objecten waar personen kunnen verblijven, zoals (kleinere) kantoren, winkels en sportterreinen.

De norm voor het plaatsgebonden risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ligt op 10^{-6} per jaar (is een kans van 1 op 1.000.000 per jaar). Voor nieuwe situaties (nieuwe routes, significante toename in transportstromen en nieuwe kwetsbare bestemmingen) geldt deze norm als grenswaarde.

Het Groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen op de x-as is afgezet tegen de kans per jaar op (tegelijk) overlijden op de y-as.

Voor het groepsrisico wordt er uitgegaan van een oriëntatiewaarde. De OW voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met tenminste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1000 slachtoffers;
- enz. (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

Het bevoegd gezag heeft de verplichting verantwoording af te leggen over elke overschrijding en toename van GR ten opzichte van de huidige situatie.

4.5.2 Resultaten onderzoek

Plaatsgebonden risico (PR) en Groepsrisico (GR) zijn voor de verdubbelde N33 onderzocht. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- de normen voor het PR worden nergens langs de N33 overschreden. Er liggen geen kwetsbare objecten binnen de PR-contour 10^{-6} . Zelfs in het meest ongunstige scenario (autonome groei van transport en geplande ruimtelijke ontwikkelingen zonder aanpassing van de N33) zijn er geen beperkingen voor de ruimtelijke ordening (de PR-contour 10^{-6} ligt maximaal 10 meter uit de as van de weg).
- er is geen noodzaak tot het uitvoeren van een verantwoording voor het GR, omdat het GR onder de oriëntatiewaarde ligt en de verdubbelde N33 niet leidt tot een hoger GR.
- de bereikbaarheid van calamiteiten door hulpverleningsdiensten wordt verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal ongevallen zal afnemen en er zijn meer rijstroken beschikbaar als aanrijdroute voor hulpdiensten.

4.5.3 Maatregelen

Met betrekking tot het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico zijn geen maatregelen voorzien omdat de grenswaarde respectievelijk de oriëntatiewaarde niet worden overschreden.

4.6 Landschap

4.6.1 Wettelijk kader

In het Provinciaal Omgevingsplan III van de provincie Groningen (2009) en in de Omgevingsvisie Drenthe (2010) is het ruimtelijk omgevingsbeleid voor de beide provincies bepaald en zijn de aanwezige kwaliteiten die beschermd en versterkt moeten worden benoemd. Daarbij is tevens sprake van een nauwe samenhang met de realisering van de EHS. De beleidsdocumenten vormen het ruimtelijk kader voor de effectbeoordeling van de landschappelijke effecten van de verdubbeling van de N33 en geven richtlijnen voor de gewenste inpassing.

Criteria

Aan de hand van provinciale uitgangspunten die van belang zijn bij de landschappelijke inpassing van de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek zijn in het MER zowel kwantitatieve als kwalitatieve criteria voor de beoordeling van de effecten op voor het landschap bepaald. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het ruimtebeslag van de verdubbeling van de N33 dient tot een minimum te worden beperkt;
- de herkenbaarheid van de verschillende landschapstypen in het omringende landschap dient zo min mogelijk te worden aangetast;
- de verdubbelde N33 dient te worden vormgegeven als verbindend lijnelement van bovenregionaal schaalniveau;
- de verdubbeling van de N33 dient bij te dragen aan verbetering van de huidige landschappelijke inpassing;
- continuïteit in het wegbeeld, waarbij de landschappelijke inpassing alleen reageert op grotere landschappelijke eenheden. De inpassing van de weg dient zo goed mogelijk aan te sluiten op de karakteristiek van de doorsneden landschappen.

Aan de hand van deze uitgangspunten zijn voor de beoordeling van de landschappelijke effecten de volgende criteria gebruikt:

- omvang en effect van te verwijderen beplanting;
- herkenbaarheid van de verschillende landschapstypen;
- inpassing van de N33 in de omgeving.

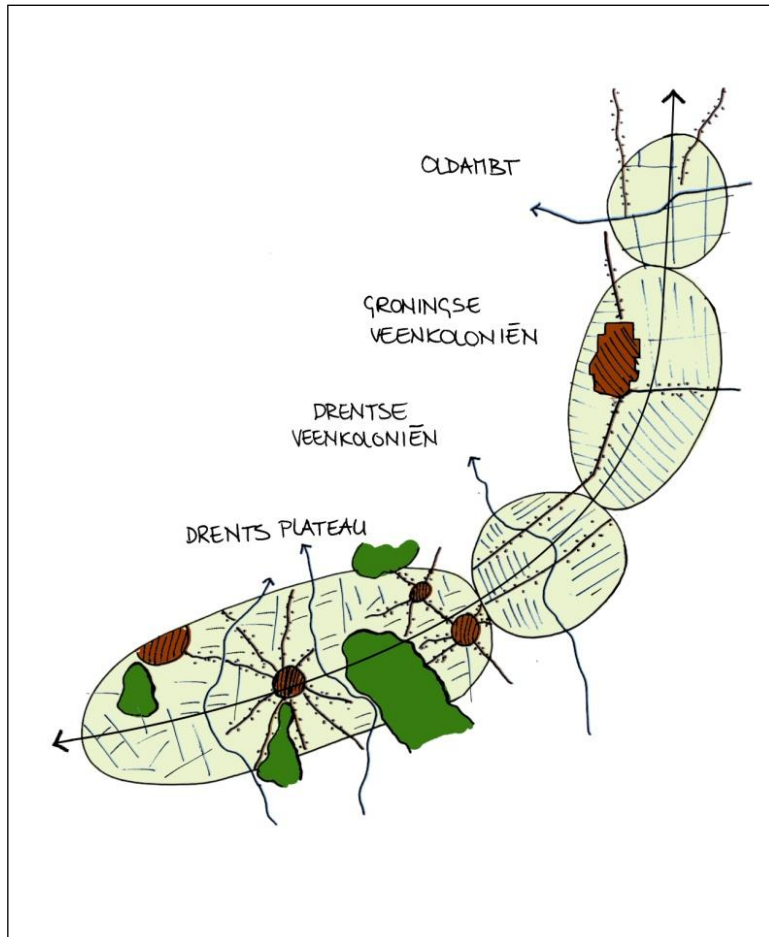
4.6.2 Resultaten onderzoek

Ten behoeve van de wegverbreding van de N33 is onderzoek gedaan naar de landschappelijke effecten in inpassingsmogelijkheden. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de Nota Landschap OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek (2010) en in de Nota Landschappelijke Inpassing OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek (2010).

In genoemde achtergronddocumenten is, op basis van veldbezoek en een bureaustudie naar het door de N33 doorsneden landschap, het ruimtelijk beleid van beide provincies vergeleken met de bestaande situatie en zijn de landschappelijke kernkwaliteiten in beeld gebracht. In samenhang met het wegontwerp zijn de ruimtelijke consequenties van verdubbeling van de N33 beschreven en is een landschappelijke visie opgesteld met voorstellen voor inpassingsmaatregelen. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten daarvan toegelicht.

.....
Figuur 4.1

De landschappen van de N33



Landschappelijke deelgebieden

Vanuit de ruimtelijke opbouw van het plan- en studiegebied kunnen vier deelgebieden worden onderscheiden, die worden gekenmerkt

door een verschillende landschappelijke karakteristiek, te weten (zie figuur 4.1):

1. Drents plateau/Drentsche Aa;
2. Drentse veenkoloniën en Hunzedal;
3. Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap;
4. Oldambt.

De N33 is een autonoom element in het Drentse en Groningse landschap. Doordat de weg als het ware 'los' van zijn omgeving ligt, vormt deze een nieuwe verbinding tussen de verschillende landschappelijke deelgebieden. Aan de andere kant is de weg ook een storend element in het landschap, doordat onderliggende landschapsrelaties door de N33 beschadigd zijn geraakt. Een verbreding van de weg zal deze aantasting in principe verder vergroten.

Onderstaand is een beknopte beschrijving gegeven van de landschappelijke effecten en de belangrijkste keuzes ten aanzien van de inpassing van de verdubbelde N33 (zie ook bijlage 3, Nota Landschappelijke Inpassing).

Drents Plateau/Drentsche Aa

In dit deelgebied wordt de verbreding van de N33 uitgevoerd binnen de daarvoor beschikbare reserveringsstrook. Om te voorkomen dat langs dit landschappelijk gevoelige traject geleiderails langs de weg moeten worden geplaatst, wordt het talud van de berm sloten zodanig uitgevlakt dat voldoende ruimte ontstaat voor een obstakelvrije zone van 8 m.

- *Knooppunt Assen-Zuid*
Door zijn omvang en ligging tussen Assen en het zuidwestelijk buitengebied is het knooppunt Assen-Zuid zowel vanuit het stedelijk gebied als vanuit het omringende landschap goed zichtbaar. Onderdeel van het Tracébesluit is een zorgvuldige inpassing en aankleding met begeleidende en afscherpende beplanting. Dit gebeurt in nauw overleg met de gemeente Assen. Per saldo is na aanpassing van dit knooppunt sprake van een betere landschappelijke inpassing.
- *Beekdal Deurzerdiep*
De onderdoorgang ter plaatse van het Deurzerdiep wordt verruimd door de huidige kaden te vervangen door doorlopende oevers en de hoofdstroom door een nieuwe duiker te leiden. Deze verruiming, die vanuit ecologisch oogpunt van belang is, leidt in landschappelijk opzicht niet tot een verbetering van de herkenbaarheid van het beekdal. Ter plaatse worden geen aanvullende landschappelijke inpassingsmaatregelen getroffen.
- *Brandstofverkoop punt Deurzerdiep*
De aanwezigheid van het brandstofverkoop punt, midden in het open beekdal van het Deurzerdiep, wordt ervaren als een storend element in het landschap, zowel overdag als 's nachts (lichthinder). Dit tankstation blijft ongewijzigd gehandhaafd. Er is ter plaats niet voorzien in aanvullende maatregelen.
- *Omgeving Rolde*
Met de verbeterde inpassing van de N33 in de torenverkaveling ter plaatse wordt aangesloten bij de ruimtelijke uitgangspunten van

de gemeente Aa en Hunze voor de gebieden ter weerszijden van de weg. Er worden op dit traject geen aanvullende maatregelen getroffen.

- *Beekdal Rolderdiep*
De bestaande kruising wordt benut voor een ruimere onderdoorgang door de huidige kades te verwijderen en te vervangen door een doorlopende aarden oever. Deze verruiming is met name ecologisch van belang, maar levert vanuit landschappelijk oogpunt geen structurele verbetering op van de herkenbaarheid van het beekdal. Ter plaatse worden geen aanvullende landschappelijke inpassingsmaatregelen getroffen.
- *Verkeersplein Gieten*
Bij het verkeersplein Gieten wordt de N33 onder de N34 door geleid. De landschappelijke inrichting van het verkeersplein maakt deel uit van maatregelen die zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Gieten OV Knooppunt en verkeersplein' van de gemeente Aa en Hunze (2009) en is niet opgenomen in dit Tracébesluit.
- *De Hondsrug*
Tussen Gieten en Bareveld daalt de N33 ter plaatse van de Hondsrug af van het Drents Plateau naar de Drentse veengebieden. Deze overgang van hoog naar laag is zelf opvallend genoeg als onderscheid tussen twee landschappelijke eenheden. Er worden geen aanvullende maatregelen getroffen om deze overgang verder te verduidelijken
Ten behoeve van de verdubbeling wordt ter plaatse een gedeelte van het bosgebied gekapt. Deze oppervlakte wordt gecompenseerd (zie hoofdstuk 5).

Drentse veenkoloniën en Hunzedal

Binnen dit deelgebied is sprake van een afwisseling tussen beplante en onbeplante delen van de N33, met als doel het versterken van de ruimtelijke samenhang met de aangrenzende landschapstypen.

- *Randvenen*
De weg is en blijft over het traject Hondsrug - Hunze onbeplant, in aansluiting op het open karakter van het aangrenzende landschap.
- *Hunzevallei*
De bestaande kruising met de Hunze wordt vervangen door een ruime onderdoorgang. Daartoe wordt ter plaatse van een te herstellen meander in de Hunze, iets ten oosten van de bestaande kruising, een nieuwe onderdoorgang gerealiseerd. Deze verruiming is zodanig groot dat ook in landschappelijk opzicht zowel de inpassing van de weg als de herkenbaarheid van het landschap (kruising Hunzedal) verbetert.
- *Aansluiting de Hilde*
De bestaande beplanting bij de aansluiting de Hilde, die voor de verdubbeling van de N33 moet wijken, wordt hersteld en aangevuld. De landschappelijke inpassing wijzigt dus niet.

Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap

Beplanting in de Groningse veenkoloniën langs de N33 die voor de verdubbeling moet wijken, wordt aan weerszijden van de weg opnieuw aangebracht. Daarmee wordt de voor dit deelgebied kenmerkende inpassing met wegbeplanting hersteld.

- *Aansluiting K.J. de Vriestraat*
De aansluiting K.J. de Vriestraat wordt ingrijpend gereconstrueerd. De bestaande beplanting ter plaatse van deze aansluiting wordt zoveel mogelijk hersteld en aangevuld.
- *Aansluiting Wildervank*
De wegbepanting wordt op maaiveld langs de N33 voortgezet.
- *Aansluiting Veendam*
De aansluiting Veendam wordt naar het oosten verplaatst en vormgegeven als half-klaverblad. Hierdoor ontstaan ruimtelijke mogelijkheden voor een betere inrichting van de toegang naar het stedelijk gebied van Veendam. De N33 krijgt hier een aankleding met wegbepanting, waardoor de aanwezigheid van de weg enigszins wordt verzacht en de weg ruimtelijk structurerend werkt. Door de uitbuiging wordt het voor de gemeente Veendam mogelijk een uitbreiding van het bedrijventerrein te realiseren. Het vrijkomend gebied ten westen van het verlegde tracé valt buiten dit Tracébesluit.
- *Aansluiting Duurkenakker/Meeden*
De groene structuur van dit wegdorp wordt voortgezet in de vorm van het aanbrengen van nieuwe beplanting bij het aansluitpunt. Hiermee wordt de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van het dorp, die ooit doorliep tot aan Veendam, weer herkenbaar gemaakt.

Oldambt

Dit trajectdeel is en blijft onbeplant conform de Visie Oldambt van de provincie Groningen en beeldkwaliteitplannen van de gemeente Veendam en Menterwolde (2007).

- *Kruising spoorlijn Groningen-Nieuweschans en Winschoterdiep*
Tussen de kruising met de spoorlijn Groningen-Nieuweschans en het Winschoterdiep gaat de verdubbeling van de N33 ten koste van een strook bosgebied. Te midden van de grootschalige ruimten rondom de weg is het effect van deze ingreep op het landschap verwaarloosbaar;
- *Aansluiting A7*
De aansluiting op de A7 wordt omgebouwd tot botonde. Conform beeldkwaliteitplannen van de gemeente Veendam en Menterwolde blijft de botonde onbeplant.

4.6.3 Mitigatie en compensatie

De hierboven beschreven mogelijkheden voor landschappelijke inpassing zijn voor de verdubbeling van de N33 vertaald in een aantal concrete maatregelen. Deze maatregelen zijn vastgelegd in artikel 8 van het Tracébesluit.

4.7 Cultuurhistorie en archeologie

4.7.1 Wettelijk kader

De Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) is de Nederlandse uitwerking van het Europese Verdrag van Valletta (1992). In deze wet en in de Monumentenwet 1988 wordt aangegeven hoe met het boven- en ondergronds aanwezige erfgoed moet worden omgegaan. De nadere uitwerking daarvan is door diverse provincies ter hand genomen in Provinciale Omgevingsplannen en overige beleidsvisies. Daarin wordt veelal ook aandacht besteed aan

cultuurhistorische waarden die behouden dienen te worden. Deze zijn opgenomen op de zogenoemde Cultuurhistorische Waardenkaarten. Daarnaast hebben ook sommige gemeenten een eigen beleid op het gebied van cultuurhistorie en archeologie geformuleerd.

Criteria

Om inzichtelijk te maken met welke cultuurhistorische en archeologische waarden rekening moet worden gehouden bij de verdubbeling van de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek is nader onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het achtergrondrapport Archeologische en cultuurhistorische waarden en verwachtingen dat als bijlage bij het MER is gevoegd.

Aan de hand van de resultaten van deze studie zijn in het MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek de effecten van de ingreep voor de aspecten cultuurhistorie en archeologie beschreven. Hierbij zijn de volgende criteria gebruikt:

- aantasting van cultuurhistorische waarden;
- aantasting van bekende archeologische vindplaatsen;
- aantasting van gebieden met archeologische potentie.

4.7.2 Resultaten onderzoek

Uit de verrichte bureaustudie naar de cultuurhistorische en archeologische waarden in het studiegebied blijkt dat de archeologische verwachting voor de gebieden waar het tracé van de N33 doorheen loopt varieert van hoog tot gematigd.

Vanuit archeologisch oogpunt is het wenselijk om ontgraving/grondverzet op plaatsen met een hoge archeologische verwachtingswaarde tot een minimum te beperken. Aangezien het traject van de verdubbeling van de N33 echter vastligt, is dit niet overal mogelijk. Dit houdt in dat op locaties met een archeologische verwachting waar verstoring optreedt, vervolgonderzoek moet worden uitgevoerd.

In de bureaustudie is naar voren gekomen dat de mate van gaafheid van het huidige bodemprofiel wisselend is, en voor het overgrote deel van het tracé niet is vastgesteld en ook niet voorspeld kan worden zonder inventariserend veldonderzoek. Zo'n inventariserend veldonderzoek zal in ieder geval voorafgaand aan de start van de verdubbelingswerkzaamheden worden uitgevoerd. Een en ander in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, als adviseur van RWS. Het inventariserend veldonderzoek vindt bij voorkeur plaats voordat het Tracébesluit wordt genomen, maar uiterlijk voor aanvang van de realisatie.

Voor wat betreft cultuurhistorie is geconcludeerd dat de fysieke effecten op vastgestelde (gewaardeerde) cultuurhistorische waarden van de verbreding van de N33 als gering kunnen worden aangemerkt. De invloed heeft vooral betrekking op de beleving van het cultuurhistorische landschap. De aanwezigheid van de N33 zal niet verder worden benadrukt en de herkenbaarheid van de doorsneden landschappen voor de weggebruiker wordt versterkt. Daarnaast worden er geen bouwhistorische monumenten aangetast.

4.7.3 Mitigatie en compensatie

Er worden geen mitigerende maatregelen getroffen voor archeologie en cultuurhistorie. Wel spelen de mitigerende maatregelen, in de vorm van het al dan niet aanbrengen van nieuwe beplantingen, een

belangrijke rol in de beleving van het cultuurhistorisch landschap. Deze maatregelen behoren tot de landschappelijk inpassing van de verdubbeling en zijn vastgelegd in artikel 8 van het Tracébesluit.

Voor cultuurhistorie of archeologie is compensatie als gevolg van de verdubbeling niet aan de orde.

4.8 Ecologie

4.8.1 Wettelijk kader

Het kader voor de natuurwetgeving in Nederland wordt gevormd door een aantal wetten en beleidsstukken.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet is de wettelijke bescherming van een groot aantal in Nederland voorkomende planten en dieren (soortbescherming). In deze wet is aangegeven welke planten en dieren zijn beschermd en zijn verbodsbepalingen opgenomen die van toepassing zijn op deze soorten. Onder bepaalde voorwaarden kan van de verbodsbepalingen worden afgeweken via een ontheffing.

Natuurbeschermingswet 1998

Gebiedsbescherming is bij wet geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Met de inwerkingtreding van deze wet is de Europese wet- en regelgeving in de Nederlandse natuurwetgeving geïmplementeerd. Via de Natuurbeschermingswet 1998 worden gebieden aangewezen voor uitvoering van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, de zogenoemde Natura 2000-gebieden.

Projecten, plannen of handelingen, die negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen hebben zijn verboden. Bij plannen in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied dienen de initiatiefnemers in een voortoets te onderzoeken of het plan een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant negatief effect heeft, dient de initiatiefnemer meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase, via een zogenoemde passende beoordeling, in kaart te brengen wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Sinds de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet is de toetsing van het project aan de Natuurbeschermingswet 1998 geïncorporeerd in het tracébesluit en wordt dit besluit, in overeenstemming met de minister van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie, genomen.

Behalve Natura 2000-gebieden wordt in de Natuurbeschermingswet 1998 ook de bescherming geregeld van Beschermden Natuurmonumenten en Wetlands.

Gebiedsbescherming is beleidsmatig vastgelegd middels het beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de Nota Ruimte. Voor gebieden behorend tot de EHS geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen het zogenoemde 'nee-tenzij' principe; er moet sprake zijn van een zwaarwegend maatschappelijk belang om een ontwikkeling in de EHS toe te staan. In het Provinciaal Omgevingsplan III van de provincie Groningen (2009) en de Omgevingsvisie Drenthe

(2010) zijn door de provincie Groningen en Drenthe de gebieden die horen tot de Ecologische Hoofdstructuur aangegeven.

De Boswet is ingesteld om de Nederlandse bossen te beschermen en te voorkomen dat het areaal afneemt.

4.8.2 Resultaten onderzoek

Om inzichtelijk te maken met welke natuurwaarden rekening moet worden gehouden bij de verdubbeling van de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek is nader onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn hieronder weergegeven en daarnaast neergelegd in de achtergrondrapporten Nota Ecologie en de Toetsing Natuurbeschermingswet 1998 (inclusief Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden). Zie bijlage 2.

Effecten op beschermde gebieden

De verdubbeling van de N33 vindt plaats in de directe omgeving van twee Natura 2000-gebieden. Dit zijn de Drentsche Aa en het Witterveld. In de Voortoets, zoals opgenomen in het achtergrondrapport Toetsing Natuurbeschermingswet 1998 (inclusief Passende beoordeling Natura 2000 gebieden), is gekeken in hoeverre negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen zijn te verwachten. Hieruit komt naar voren dat er geen (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen optreden, behalve mogelijk een negatief effect door stikstofdepositie. Dit aspect is verder onderzocht in de Passende Beoordeling.

De conclusie uit de Passende Beoordeling is dat significant negatieve effecten door stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Drentsche Aa en Witterveld kunnen worden uitgesloten.

De N33 grenst zowel in Drenthe als Groningen aan gebieden die behoren bij de EHS. Op deze gebieden treedt ruimtebeslag op door de verdubbeling van de N33. Ook neemt door de verdubbeling de barrièrewerking van de weg tussen de gebieden toe. Voor deze effecten worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen zoals beschreven in paragraaf 4.8.3. Er treden geen negatieve effecten op EHS-gebied op door verdroging, verstoring door geluid en licht en stikstofdepositie. Voor geluid treedt een positief effect op door het toepassen van geluidsreducerend asfalt dat akoestisch gelijkwaardig is aan ZOAB.

Effecten op beschermde soorten

In de directe omgeving van de N33 komt een groot aantal soorten voor die beschermd zijn vanuit de Flora- en faunawet. Door de verdubbeling van de N33 treedt ruimtebeslag op van leefgebied van beschermde soorten. Leefgebied van de levendbarende hagedis verdwijnt. Verder vallen groeiplaatsen van daslook onder het ruimtebeslag en territoria van broedvogels, een gedeelte van een roekenkolonie, een aantal paarverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en delen van leefgebied van algemene kleine zoogdieren en van amfibieën.

Door de verdubbeling van de weg neemt de barrièrewerking voor de meeste soorten toe. Voor de negatieve effecten door ruimtebeslag en toename van barrièrewerking worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen, zoals beschreven in paragraaf 4.8.3. Er treden geen negatieve effecten op beschermde soorten op door verdroging,

verstoring door geluid en licht. Voor geluid treedt een positief effect op door het toepassen van geluidsreducerend asfalt dat akoestisch gelijkwaardig is aan ZOAB. Ten aanzien van geluid is er wel sprake van een tijdelijke verstoring van met name broedvogels ten tijde van de aanleg van de verdubbeling. Het verstoren van broedende vogels is verboden vanuit de Flora- en faunawet. In paragraaf 4.8.3 wordt aangegeven dat er een ecologisch werkprotocol wordt opgesteld om deze tijdelijke verstoring te voorkomen.

4.8.3 Mitigerende en compenserende maatregelen

Ten behoeve van de verdubbeling van de N33 worden diverse maatregelen genomen om de negatieve effecten van de verdubbeling te mitigeren (verzachten) of, wanneer mitigatie niet mogelijk is, te compenseren. De maatregelen zijn vastgelegd in artikel 9 en 10 van het tracébesluit.

Mitigatie beschermde gebieden

De extra barrièrewerking van de verdubbeling ter hoogte van beschermde gebieden wordt gemitigeerd middels de aanleg van faunapassages. Deze faunapassages zijn tevens van belang als mitigerende maatregel voor de extra barrièrewerking voor beschermde soorten.

Compensatie beschermde gebieden

Er vindt geen ruimtebeslag op Natura 2000-gebied plaats. Het ruimtebeslag op gebied behorende bij de Ecologische Hoofdstructuur wordt volledig gecompenseerd. Dit is beschreven in het Natuurcompensatieplan N33.

Mitigatie beschermde soorten tijdens de uitvoering

In het kader van de Flora- en faunawet zal met de werkzaamheden rekening worden gehouden met de gevoelige perioden van beschermde soorten. Tevens zullen waar nodig beschermde soorten voorafgaand aan de werkzaamheden worden verplaatst. Dit gebeurt onder leiding van een deskundige. De mitigerende maatregelen tijdens de uitvoering worden verder uitgewerkt in een ecologisch werkprotocol. Specifiek aandachtspunt is het verplaatsen van het deel van de roekenkolonie dat onder het ruimtebeslag van de verdubbeling valt. Dit betreft de nesten in bomen aan de oostzijde van de weg. Deze nesten worden verplaatst naar bestaande bomen aan de westzijde, waarbij wordt aangesloten op het deel van de kolonie dat zich aan de westzijde bevindt.

Mitigatie beschermde soorten in het ontwerp

De barrièrewerking van de verdubbeling voor beschermde soorten wordt gemitigeerd door de aanleg van faunapassages. Deze faunapassages verzachten de barrièrewerking van de verdubbeling voor kleine zoogdieren, amfibieën en reptielen. Naast faunapassages worden in het kader van beschermde soorten aanvullende maatregelen genomen. Dit zijn maatregelen ten behoeve van de kruising van de weg door vleermuizen. Vanuit de Flora- en faunawet volgt de verplichting om belangrijke vliegroutes voor vleermuizen te mitigeren (dwarspassage). Daarnaast vormen bestaande bomenrijen parallel aan de N33 op een aantal locaties belangrijke vliegroutes voor vleermuizen. Ter plaatse van belangrijke vliegroutes worden maatregelen genomen ter behoud of terugbrengen van deze bomen.

Maatregelen die in het kader van dwarspassage en langspassage voor vleermuizen worden genomen zijn:

- *Aanleg vleermuispassages over de N33*
Ter hoogte van vier locaties (namelijk het Westersche Veld, Verbinding Borgerderstraat en Waardeel, Gieterveld/Kleuvenveen en het bos ten zuiden van het Winschoterdiep) worden vleermuisvoorzieningen aangelegd met als doel passage van de N33 door vleermuizen (doelsoort grootoorvleermuis). Uitgangspunt is dat wordt aangesloten op bestaande vliegroutes. De voorzieningen worden aangelegd in de vorm van aangepaste portalen, boombruggen, touwconstructies of tunnels. Met uitzondering van de locatie 'Verbinding Borgerderstraat en Waardeel' is het uitgangspunt dat de voorziening ook geschikt moet zijn voor gebruik door boombewonende zoogdieren (eekhoorn en boommarter);
- *Optimalisatie bestaande onderdoorgangen N33*
Er zijn drie bestaande onderdoorgangen (namelijk onderdoorgangen de Ziel (km 14.5), Hondel (km 19.8) en Dorpsstraat bij de Hilde (km 27.3)), die door het aanpassen van beplanting en verlichting geschikt worden gemaakt voor medegebruik door vleermuizen en grondgebonden zoogdieren;
- *Behoud medegebruik bestaande onderdoorgangen N33*
In de huidige situatie wordt een aantal bestaande onderdoorgangen, in de vorm van kruisingen met andere infrastructuur (wegen, watergangen, spoorwegen), door vleermuizen en grondgebonden zoogdieren gebruikt als passage. Deze functie blijft behouden.
- *Bomenrijen Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap*
In artikel 8 van het tracébesluit is aangegeven dat de bomenrijen langs de N33 tussen de Hilde (km 27,3) en Meeden (km 39,2), die voor de verdubbeling moeten wijken, ter weerszijden van de weg opnieuw worden aangeplant, met uitzondering van het gedeelte km 36,4 – km 39,2 aan de westzijde van de weg. Op het gedeelte km 36,4 – km 39,2 wordt aan de westzijde van de N33 een geleiderail geplaatst, zodat de in dat traject aanwezige wegbeplanting kan worden gespaard. Hiermee wordt tevens voldaan aan de ecologische eis om de bestaande vliegroute van vleermuizen ten minste te herstellen middels behoud/aanplant van bomen aan een zijde van de weg.
- *Bomenrijen Assen*
Tussen km 6.7 en 7.7 bij Assen blijft aan weerszijden van de weg de aanwezige beplanting behouden. Hierdoor blijft een belangrijke vliegroute voor vleermuizen langs de N33 behouden. Ook blijft hierdoor leefgebied van algemene grondgebonden zoogdieren behouden.

Compensatie leefgebied beschermde soorten

Ten aanzien van beschermde soorten is sprake van compensatie van leefgebied van de populatie levendbarende hagedis en van vaste rust- en verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis. Dit is uitgewerkt in het Natuurcompensatieplan N33 (zie bijlage 4). Ten aanzien van de populatie levendbarende hagedis bestaat het compensatiegebied uit circa 16 hectare. Dit betreft het gebied Gasselterheide. Een onderdeel van de 16 hectare betreft 5 hectare kwaliteitsverbetering (via herinrichting) waarmee het gebied Gasselterheide en het Drouwenerzand met elkaar worden verbonden.

Ten aanzien van verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis worden vleermuiskasten opgehangen.

Bermen en bermsloten worden na de verdubbeling hersteld. Ze zijn dan weer geschikt als leefgebied voor algemene kleine zoogdieren en amfibieën. Een deel van de sloten wordt voorzien van een flauw talud aan de binnenzijde; op locaties waar geen ruimte is voor de uitvoering van het standaardprofiel van het profiel van vrije ruimte. Dit is gunstig voor amfibieën.

Ontheffing Flora- en faunawet

Voor een aantal beschermde soorten dient ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. Dit is in onderstaande tabel aangegeven. Naar verwachting kan ontheffing worden afgegeven omdat door mitigerende en compenserende maatregelen de gunstige staat van instandhouding van populaties niet in het geding komt en/of de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen wordt gewaarborgd (roek). Voor de meeste soorten kan ontheffing worden aangevraagd op grond van *belang e: dwingende reden* van groot openbaar belang. Van belang is dat wordt gewerkt volgens een ecologisch werkprotocol.

.....
Tabel 4.9
 Beschermden soorten
 waarvoor ontheffing dient
 worden aangevraagd

Soort	Tabel FF-wet	Verstoring	Maatregel (mitigatie/compensatie)
Daslook	2	gedeeltelijk verdwijnen van groeiplaats	verplaatsen planten
Steenmarter	2	vergroting barrière van de weg	aanleg kleine faunatunnels
Boommarter	3	vergroting barrière van de weg	de boommarter profiteert van de vleermuispassages die worden aangelegd
Das	3	vergroting barrière van de weg	aanleg kleine faunatunnels
Diverse vleermuissoorten (gewone dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger, meervleermuis, watervleermuis)	3	aantasting belangrijke vliegroutes, verdwijnen verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis in te slopen bebouwing	aanleg vleermuispassages, behoud en optimalisatie kruisende infrastructuur, compensatie bomen Veendam, sloop bebouwing buiten gevoelige periode, compensatie verblijfplaatsen
Levendbarende hagedis	2	verdwijnen leefgebied	verplaatsen van dieren en inrichting compensatiegebied
Roek	Vogels	verdwijnen gedeelte van de nesten	terugplaatsen van de betreffende laanbeplanting, actief verplaatsen kolonie
Ringslang	3	vergroting barrière van de weg	doorlopende oevers Hunze en diepjes Drentsche Aa gebied
Heikikker	3	vergroting barrière van de weg	doorlopende oevers Hunze en diepjes Drentsche Aa gebied verbetering habitat in bermsloten door het afvlakken van de slootkanten aan de wegzijde.
Kamsalamander	3	vergroting barrière van de weg	doorlopende oevers Hunze en diepjes Drentsche Aa gebied

poelkikker	3	vergroting barrière van de weg, plaatselijke aantasting van leefgebied	doorlopende oevers Hunze en diepjes Drentsche Aa gebied Verbetering habitat in bermsloten door het afvlakken van de slootkanten aan de wegzijde.
------------	---	--	---

Boswet

Ruimtebeslag op bomen wordt gecompenseerd in het kader van de 'Boswet' (zie Nota Landschap, zie V bijlagen).

4.9 Bodem en water

4.9.1 Wettelijk kader Bodem

De Wet bodembescherming uit 1987 is het wettelijke kader voor de bescherming van de bodem. Op 1 januari 2006 is in werking getreden de wijziging van de Wet bodembescherming. Op de Wet bodembescherming is een groot aantal specifieke regelingen en besluiten gebaseerd. Relevant is het Besluit Bodemkwaliteit. Het Besluit Bodemkwaliteit geeft regels voor de toepassing van bouwstoffen waaronder licht en zwaar verontreinigde grond.

Wanneer er sprake is van ernstig verontreinigde grond in het studiegebied gelden de regels voor sanering zoals opgenomen in de Wet bodembescherming (Circulaire bodemsanering 2009). In het geval van licht verontreinigde grond is blijvend beheer noodzakelijk. Hierbij speelt vooral het Besluit Bodemkwaliteit een rol. Schone bodems moeten schoon blijven Bodembeschermingsgebieden (aardkundige monumenten) worden door de provincie aangewezen. Dit zijn gebieden waar de informatiewaarde van de bodem behouden moet worden. In bodembeschermingsgebieden zijn geen activiteiten toegestaan die het bodemreliëf ongedaan maken of de bodemopbouw aantasten zonder toestemming van het bevoegd gezag.

4.9.2 Resultaten onderzoek

Globaal vinden tijdens de wegaanpassing de volgende grondwerkzaamheden plaats:

- het graven en dempen van sloten (langs het gehele traject);
- het (waar nog niet aanwezig) aanbrengen van het zandlichaam voor de wegaanpassing en aansluitingen;
- het saneren van gevallen van bodemverontreiniging (in functie van het werk).

Bodemverontreiniging

Om inzicht te krijgen in de eventuele risico's met betrekking tot bodemverontreiniging is voor de N33 een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Doel van het historisch onderzoek is het in kaart brengen van de locaties binnen het tracé die mogelijk verontreinigd zijn geraakt. Op basis van de resultaten wordt in een vervolgstadium bepaald waar het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk is en welke strategie daarbij gehanteerd dient te worden. De in het historisch onderzoek naar voren gekomen verdachte locaties zijn of worden nader onderzocht om te komen tot een betrouwbaar beeld van de verontreinigings situatie ter plaatse. Op deze manier wordt voorkomen dat tijdens de uitvoering onvoorziene verontreinigingen

leiden tot vertragingen. De onderzoeken worden afgerond voordat met de realisatie wordt gestart. Er is met name sprake van verontreiniging nabij Veendam, waar een groot aantal gedempte sloten voorkomt.

Bodembescherming

Cruciaal voor de natuurlijke waarden van het Drents Plateau is de plaatselijke verticale weerstand in de bodem (keileemlenzen) die leidt tot schijngrondwaterspiegels. Deze zijn veelal de oorzaak van landschappelijk en ecologisch hoge waarden ('veentjes'). Belangrijkste uitgangspunt voor wat betreft bodem en grondwater is dan ook een terughoudendheid met ingravingen op het Drents Plateau en in het Hunzedal.

Geomorfologie en aardkundige waarden

In de omgeving van de N33 is sprake van meerdere interessante aardkundige waarden. Op het Drentsch Plateau zijn verschillende elementen te vinden die verwijzen naar de laatste en voorlaatste IJstijd. Op het Drentsch Plateau zijn dat het keileemplateau zelf en de daarin aanwezige pingo's (in tact dan wel als restant aanwezig), de markante beekdalen van de Drentsche Aa die in dit keileemplateau zijn uitgeschuurd en de Hondsrug, een voor Nederlandse begrippen ongewoon langgerekte verhoging langs de oostrand van het Drentsch Plateau, alle als verwijzing naar de voorlaatste IJstijd (Saalien, 240.000 tot 130.000 v.Chr.). Voorts zijn ook in de lager gelegen gebieden van de Drentse en Groningse Veenkoloniën elementen aan te merken als aardkundig waardevol. Te noemen zijn hier de Drentse Randvenen als relict van het eertijds zeer uitgestrekte hoogveengebied dat zich vanaf de Hondrug tot ver in Duitsland uitstrekte, de kanalen en wijken in de Veenkoloniën, die direct verwijzen naar de ontstaansgeschiedenis van het Veenkoloniale landschap en langgerekte verhogingen (ruggen) die door het landijs van het Saalien werden gevormd voordat het veengebied ontstond.

Geen van deze elementen wordt door de verdubbeling van de N33 zodanig beïnvloed, dat sprake is van een significant effect. Behalve een in verhouding tot de oppervlakten van deze waarden relatief geringe en ondiepe strook van 20 tot 25 meter die voor de tweede rijbaan tussen Gieten en Zuidbroek nodig is worden deze waarden niet wezenlijk geraakt.

De aanwezigheid van de aardkundige waarden hebben wel tot gevolg dat de N33 niet verder wordt benadrukt, en de herkenbaarheid van de doorsneden landschappen wordt voor de weggebruiker versterkt (zie Nota Landschap).

4.9.3 Wettelijk kader water

Vanuit algemeen waterbeheer en het oogpunt van kwaliteitsverbetering zijn de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet van belang. Voor regionaal waterbeheer is het beheerplan van het Waterschap Hunze en Aa's het belangrijkste instrument.

Het doel van de KRW is om voor een heel stroomgebied een verbetering van de ecologische toestand van de wateren tot stand te brengen. Om dat te bereiken, hebben de waterschappen de afgelopen jaren samen met de omgeving volgens een bepaalde

methodiek doelen en maatregelen vastgesteld. Deze zijn vastgelegd in hun beheerplannen.

Voor ruimtelijke plannen, zoals het Tracébesluit N33 Assen - Veendam - Zuidbroek, moet een Watertoets plaatsvinden. De Watertoets is een procesinstrument waarmee ruimtelijke plannen en besluiten kunnen worden getoetst op waterhuishoudkundige aspecten. In overleg met de betrokken waterbeheerders worden de voor het project relevante wateraspecten uitgewerkt. In het geval van dit project zijn dat waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit. De Watertoets betreft het vroegtijdig informeren en adviseren over en het afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De Watertoets heeft tot doel te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. In de uitvoering van de Watertoets beoordelen de waterbeheerders de waterhuishoudkundige consequenties van het plan en de maatregelen die getroffen worden om de waterkwantiteit en de waterkwaliteit op orde te houden.

4.9.4 Resultaten onderzoek

Watercompensatie

De nieuw aan te leggen bermsloten en schouwsloten hebben over het algemeen een groter bergingsoppervlak dan de huidige te dempen sloten. Dit betekent dat de totale bergingscapaciteit na verdubbeling hoger is dan die in de referentiesituatie (zie ook de Nota Bodem en Water ,bijlage van het MER).

De toename van verharding dient deels gecompenseerd te worden door extra waterbergingscapaciteit. Hiertoe is voor het referentieontwerp bepaald hoeveel oppervlakte nieuwe verharding wordt aangelegd, en hoeveel bestaande verharding binnen een peilgebied wordt opgebroken. Met een globale berekening is per peilgebied bepaald hoeveel extra waterbergingscapaciteit er daardoor benodigd is. Deze extra berging kan binnen de huidige OTB-grenzen worden gerealiseerd.

De exact benodigde berging per peilgebied is mede afhankelijk van het toekomstige, definitieve ontwerp en waterhuishouding zoals de aannemer die in zijn plannen zal realiseren. Een en ander binnen de grenzen van de in de Watertoets gemaakte afspraken. De verwachting is dat voor het definitieve ontwerp minder waterberging benodigd zal zijn dan voor het referentieontwerp is berekend.

Waterkwaliteit

Bij de verdubbeling van de N33 wordt getracht te voorkomen dat negatieve effecten op de bodem ontstaan. Deze hebben vooral betrekking op afstromend en verwaaiend water met verontreinigende stoffen, dat vanaf de weg in bodem, oppervlakte- en grondwater terecht kan komen. Hierover zijn met het waterschap Hunze en Aa's afspraken gemaakt in het kader van een Watertoets. Deze afspraken zijn opgenomen in een Programma van Eisen Water (zie Nota Bodem en Water).

Een belangrijke ontwerpaspect in dit verband is het feit dat de weg voorzien wordt van ZOAB (of een daarmee vergelijkbare verharding) met absorberende en waterbufferende kwaliteiten. Door de buffering van de verontreinigingen in de open poriën wordt de verspreiding van verontreinigingen naar de omgeving als gevolg van afstromend wegwater sterk teruggedrongen. In combinatie met gecontroleerde afvoer en centrale infiltratievoorzieningen bij kunstwerken resulteert dit in een beperking van de verontreiniging naar de watergangen.

Het water dat van het brugdek over de Diepjes en de Hunze stroomt, wordt opgevangen en gezuiverd. Het is niet toegestaan afstromend wegwater rechtstreeks te lozen op watergangen.

Het afstromend wegwater wordt gezuiverd met behulp van een voorziening zoals infiltratie in de berm, bodempassage of helofytenfilters. Via de zuiveringsvoorziening stroomt het wegwater uiteindelijk af naar het oppervlaktewater. Vanuit waterkwaliteitsoogpunt heeft waterafvoer via bermassage de voorkeur. De infiltratie in de berm zorgt voor zuivering en vervolgens vindt berging (en afvoer) plaats in de bermsloten.

In een volgende fase wordt in overleg met het waterschap een waterhuishoudkundig plan voor de uitvoering gemaakt. Dit gebeurt op basis van het Programma van Eisen dat in overleg met het waterschap is opgesteld.

4.9.5 Mitigatie en compensatie

Zoals hierboven beschreven is onderzoek gedaan naar de te verwachten effecten op bodem en water. De resultaten daarvan vormen de basis voor mitigatie en compensatie. In deze paragraaf worden mitigerende en compenserende maatregelen voor bodem en water beschreven.

Mitigatie de uitvoering

In het kader van de Wet bodembescherming zal met het uitvoeren van de ontgravingswerkzaamheden een deel van de bekende bodemverontreinigingen worden meegenomen, maar slechts daar waar ten behoeve van de verdubbeling al ontgravingswerkzaamheden zijn gepland (deelsanering).

Mitigatie in het ontwerp

- het standaard wegprofiel in het wegontwerp bevat bermen met een breedte van ca. 10 m tot de insteek van de bermstoot. Een dergelijke brede wegopzet zorgt ervoor dat verontreinigingen in run-off maximaal geabsorbeerd worden in de toplaag;
- schrale toplagen worden verbeterd voor wat betreft hun bindend vermogen door het lutum- en humus-gehalte op te waarden tot respectievelijk 3 en 2%;
- de verdubbelde N33 zal worden afgewerkt met ZOAB, of een asfaltsoort, met gelijkwaardige waterbufferende eigenschappen;
- de grote afstand tussen slootkant en asfalt beperkt tevens de mate van verspreiding van verontreinigingen van het wegdek naar het oppervlaktewater door middel van verwaaiing;
- ter plaatse van waardevolle watergangen (Rolderdiep, Deurzerdiep, Anreepdiep, Hunze) is het onwenselijk dat de verontreinigingen door toegenomen wegverkeer vanaf het kruisende wegdek in het oppervlaktewater terecht komen. Om het

afstromende wegwater van de brug te zuiveren wordt een centrale infiltratievoorziening verplicht gesteld.

Compensatie

De nieuw aan te leggen bermsloten en schouwsloten hebben over het algemeen een groter bergingsoppervlak dan de huidige te dempen sloten. Dit betekent dat de totale bergingscapaciteit na verdubbeling toeneemt. De toename van verharding wordt gecompenseerd door de aldus ontstane extra waterbergingscapaciteit.

4.10 Ruimtegebruik

4.10.1 Wettelijk kader

In het Provinciaal Omgevingsplan III van de provincie Groningen (2009) en in de Omgevingsvisie Drenthe (2010) is het ruimtelijk omgevingsbeleid voor de beide provincies bepaald en zijn de aanwezige kwaliteiten die beschermd en versterkt moeten worden benoemd. Deze beleidsdocumenten vormen het ruimtelijk kader voor de beoordeling van de effecten voor de verschillende vormen van ruimtegebruik bij verdubbeling van de N33.

Criteria

In het achtergronddocument Nota Landschap OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek is ook aandacht besteed aan het ruimtegebruik in de omgeving van de N33. Aan de hand van de resultaten van deze studie zijn in het MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek de effecten van de ingreep voor de verschillende ruimtegebruiksvormen in het plangebied beschreven. Hierbij zijn de volgende criteria gebruikt:

- fysiek ruimtebeslag;
- optreden van barrièrewerking.

4.10.2 Resultaten onderzoek

Ruimtebeslag

De verdubbeling van de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek gaat gepaard met extra ruimtebeslag, wat ten koste gaat van andere vormen van grondgebruik. In de Nota Landschap is een overzichtstabel opgenomen waarin het ruimtebeslag als gevolg van de verdubbeling van de N33 per ruimtegebruiksvorm is aangegeven. In totaal gaat het daarbij om een oppervlakte van circa 264 hectare. Hiervan bestaat het grootste deel uit bos- en natuurgebied (circa 186 ha). Daarnaast gaat de wegverdubbeling ten koste van landbouwgrond (circa 35 ha), water (circa 13 ha), infrastructuur (circa 3,5 ha) en de reeds beschikbare reserveringsstrook (circa 25 ha). Ook zullen ten behoeve van de wegaanleg 5 woningen moeten worden gesloopt.

Barrièrewerking

Daarnaast kunnen de verschillende gebruiksvormen in het plangebied hinder ondervinden van de aanwezigheid van de N33. Een weg als deze vormt over het algemeen een duidelijke fysieke barrière in een gebied. Ook dit is daarom een criterium waarop de ingreep in het plangebied wordt beoordeeld. Met name vanuit recreatief opzicht wordt deze barrièrewerking als negatief ervaren.

Tijdens bijeenkomsten met Klankbordgroepen is een sterke wens naar voren gekomen om mogelijkheden voor 'dorpsommetjes' te herstellen, die destijds door de aanleg van de N33 verloren zijn gegaan. Dit heeft geresulteerd in opname van de volgende onderdoorgangen voor voetgangers en fietsers in het Tracébesluit:

- een fiets-/voetgangerstunnel ten zuiden van Rolde (Waardeel);
- een fiets-/voetgangerstunnel ter hoogte van het Westersche Veld;
- een fiets-/voetgangerstunnel ter hoogte van de voormalige spoorlijn Assen - Stadskanaal.

5. Verdere procedure

5.1 Procedure

De besluitvormingsprocedure over de verdubbeling van een hoofdweg, zoals de N33 tussen Assen-Zuid en Zuidbroek, is vastgelegd in de Tracéwet en de Wet milieubeheer.

Omdat het in dit geval om een verdubbeling gaat en niet om de aanleg van een nieuwe weg wordt Verkorte Tracéwetprocedure gevolgd. In de Verkorte Tracéwetprocedure worden het Ontwerp-Tracébesluit (hierna: OTB) en het milieueffectrapport (hierna: MER) gelijktijdig ter visie worden gelegd.

De data en beslismomenten van de verkorte procedure voor de verdubbeling van de N33 zijn schematisch weergegeven in tabel 5.1.

.....
Tabel 5.1

Data en beslismomenten
planfase N33

Procedure	Termijnen
Startnotitie	november 2006
Richtlijnen m.e.r.	maart 2007
Opstellen OTB/MER	november 2007 - oktober 2010
Toezening OTB en MER aan: <ul style="list-style-type: none">• betrokken overheden (ministeries, provincies, gemeenten);• de gebruikers van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen waarvoor volgens het OTB hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld	november 2010
Bekendmaking en ter inzage legging OTB / MER	november 2010
Inspraak (6 weken)	november 2010 - januari 2011
Advies door wettelijke adviseurs (4 weken)	januari 2011
Toetsingsadvies Commissie-m.e.r. (9 weken, start gelijk met de tervisielegging)	januari 2011
Vaststelling Tracébesluit door bevoegd gezag,	april 2011
Terinzagelegging Tracébesluit	april 2011
Termijn voor het instellen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVs)	mei 2011

Op dit moment verkeert de procedure in de fase waarin het voornemen om de N33 Assen - Veendam - Zuidbroek te verdubbelen is uitgewerkt tot een OTB en MER. De vervolprocedure om te komen tot een tracébesluit (hierna: TB) is hieronder nader toegelicht.

5.2 Ontwerp-Tracébesluit en tervisielegging

De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het OTB tezamen met het MER toe aan:

- betrokken overheden (ministeries, provincies, gemeenten);
- het Waterschap Hunze en Aa's;

-
- betrokken inspectiediensten;
 - gebruikers van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen waarvoor in het OTB hogere grenswaarden worden vastgesteld.

OTB en MER worden ter inzage gelegd in de provinciehuizen te Assen en Groningen, de gemeentehuizen van de gemeenten Assen, Aa en Hunze, Veendam en Menterwolde, het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Nederland te Leeuwarden, het Waterschap Hunze en Aa's en op de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, Landbouw en Innovatie in Den Haag.

Gedurende zes weken, met ingang van de dag van de terinzagelegging, kan een ieder die dat wenst zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen inbrengen op het MER, het OTB en de aanvragen voor de bijbehorende uitvoeringsbesluiten.

Na aanvaarding van het MER en beoordeling van de zienswijzen stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het TB vast.

5.3 Milieueffectrapportage

Het OTB gaat vergezeld van een MER, dat tegelijk met het OTB ter visie wordt gelegd.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) beoordeelt het MER. De Commissie is een onafhankelijk adviseur bij m.e.r.-procedures en adviseert over de inhoud van het MER. De Commissie brengt een toetsingsadvies uit aan het bevoegd gezag. Dit toetsingsadvies wordt binnen 9 weken na de start van de terinzagelegging uitgebracht. De Commissie is niet betrokken bij de besluitvorming over het project of bij politieke afwegingen daarover.

5.4 Tracébesluit en vergunningverlening

TB en MER worden vervolgens wederom zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden, die eerder hun zienswijzen op het OTB kenbaar hebben gemaakt, beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De uitspraak van de Afdeling is onherroepelijk.

Ingevolge artikel 6.13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het TB door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen het OTB.

Crisis- en Herstelwet

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit heeft consequenties voor de fase van beroep tegen het definitieve Tracébesluit. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke bezwaren hij tegen het besluit heeft. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd. Ook is de mogelijkheid voor decentrale bestuursorganen om beroep in te stellen beperkt.

Voor de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het nu voorliggende Ontwerp-Tracébesluit heeft het echter geen consequenties.

Het tracébesluit geldt, voor zover het niet in overeenstemming is met een bestemmingsplan of een beheersverordening, als projectbesluit als bedoeld in artikel 3.29, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onderscheidenlijk als een besluit als bedoeld in artikel 3.42 van de Wet ruimtelijke ordening. Het tracébesluit werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het Tracébesluit.

Het tracébesluit geldt verder als voorbereidingsbesluit, als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt voorbereidingsbescherming gegeven voor het gebied binnen de grenzen van het tracébesluit en de daarbij behorende geluidzone.

Voor zover het Tracébesluit en het bestemmingsplan of de beheersverordening niet met elkaar in overeenstemming zijn, geldt het Tracébesluit als omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken. Bij de toepassing van artikel 2.10 van die wet wordt onder bestemmingsplan of beheersverordening mede het tracébesluit begrepen.

5.5 (Grond)verwerving en onteigening

Voor de uitvoering van het Tracébesluit moeten gronden worden aangekocht van particulieren, gemeenten, provincies en waterschappen.

Vooruitlopend op het Tracébesluit is begonnen met overleg over de aankoop van gronden en opstallen. Grondverwerving ten behoeve van de uitvoering van het Tracébesluit geschiedt allereerst door minnelijke verwerving. Wanneer gronden niet minnelijk kunnen worden verworven, wordt een onteigeningsprocedure krachtens de Onteigeningswet gevolgd.

In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt: vermogensschade (waardevermindering van grond en opstallen), inkomensschade en bijkomende schades als verhuis en inrichtingskosten, verwervingskosten en dergelijke.

Indien na uitvoerige onderhandelingen geen overeenstemming wordt bereikt, zal op grond van de Onteigeningswet een beroep worden

gedaan op een gerechtelijke onteigening. In dat kader wordt de omvang van de schade eerst door een onafhankelijke taxatiecommissie geïnventariseerd en getaxeerd. De procedure verloopt verder als volgt: de minister van Infrastructuur en Milieu verzoekt om een Koninklijk Besluit tot onteigening van de betreffende eigendommen. Op deze aanvraag (dit is de ter visie legging van het ontwerp Koninklijk Besluit, de zogenaamde administratieve procedure) kunnen belanghebbenden hun zienswijze geven. Vervolgens zal de Raad van State over de ingediende aanvraag tot het verkrijgen van het Koninklijk Besluit tot onteigening advies uitbrengen. Na bekendmaking van het Koninklijk Besluit zal de aanvrager tot onteigening de (civiele) rechter verzoeken de onteigening uit te spreken en daarbij de hoogte van de aan de onteigende partij toekomende schadeloosstelling te bepalen.

In artikel 12 van het Tracébesluit is een lijst opgenomen met de te amoveren opstallen en registergoederen.

5.6 Schadevergoeding

Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 20d, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Op grond van artikel 20d lid 2 van de Tracéwet is in deze gevallen afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (de zogeheten planschadevergoeding) niet van toepassing.

De zogenaamde nadeelcompensatie ziet vooral toe op schade ten gevolge van rechtmatig genomen (uitvoerings)besluiten, al dan niet van tijdelijke aard, die voortvloeien uit het Tracébesluit. Verzoeken om nadeelcompensatie worden behandeld volgens de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. De minister van Infrastructuur en Milieu is belast met de uitvoering van deze regeling. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister van Infrastructuur en Milieu zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit of het betreffende uitvoeringsbesluit onherroepelijk is geworden.

Schade bij de verlegging van kabels en leidingen

Voor schade door verlegging van kabels en leidingen is de nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken (NKL 1999) van toepassing naast de Overeenkomst inzake verleggen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister van Infrastructuur en Milieu en EnergieNed, VELIN en VEWIN. Deze beide regelingen zijn op 26 mei 1999 in de Staatscourant gepubliceerd. Verder is op 15 december 1998 artikel 5.7 van de Telecommunicatiewet in werking getreden. Dit artikel bevat een aparte schaderegeling voor kabels die onder de Telecommunicatiewet vallen.

Bouw- en gewassenschade

Naast de nadeelcompensatie ten gevolge van het besluit is er ook schadevergoeding mogelijk ten gevolge van de bouwwerkzaamheden. Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend. In nader te bepalen situaties zal voorafgaande aan de werkzaamheden een bouwkundig opnamerapport worden opgesteld. De desbetreffende bewoners, eigenaren en/of gebruikers ontvangen hiervan een exemplaar.

5.7 Evaluatieprogramma

De Richtlijnen van de Ministers van V&W en VROM stellen: *...” De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen. Het Ontwerp-Tracébesluit/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.”*

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit vastgesteld. De evaluatie zelf vormt in feite de laatste fase van de m.e.r.-procedure. Het doel van een evaluatieprogramma is te toetsen of de effecten ook daadwerkelijk optreden in de mate waarin zij worden voorspeld. Tevens kan het bevoegd gezag daarbij aangeven of er mitigerende maatregelen genomen moeten worden voor effecten die groter bleken dan was voorspeld.

In tabel 5.2 staat een aanzet tot het evaluatieprogramma voor de verdubbeling N33.

Tabel 5.2

Aanzet evaluatieprogramma voor de verdubbeling N33

Aspect	Evaluatie mogelijk effect	Evaluatiemethode
Verkeer	verkeersintensiteiten en verdelingen	meten en tellen
	verkeersveiligheid	monitoren en tellen
Geluid	geluidbelastingen en effect maatregelen	metingen
Lucht	concentraties stoffen	metingen
Externe veiligheid	andere vervoerscijfers t.a.v. gevaarlijke stoffen, leidend tot ander PR en GR	meten en tellen
Natuur	effecten op gebieden en soorten	uitvoeren nulmeting; monitoren van vegetatie- en faunaontwikkeling
	kwaliteit natuurcompensatie	monitoring specifieke ontwikkeling flora en fauna na compensatie
	werking migratievoorzieningen	monitoring gebruik ecopassages
Landschap	effectiviteit inpassingsmaatregelen, (o.a. beplanting)	belevingsonderzoek
Cultuurhistorie en archeologie	aantasting cultuurhistorische waardevolle elementen of structuren	monitoring
	beïnvloeding archeologisch waardevolle gebieden	uitvoeringsbegeleiding Monitoring
Bodem en water	beïnvloeding bodemkwaliteit	bemonsteren opgegraven grond
	beïnvloeding grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	monitoring kwaliteit bempassages, oppervlaktewater en optredende overstortsituaties
	beïnvloeding grond- en oppervlaktewaterkwantiteit	monitoring wateraan- en afvoer
Ruimtegebruik	beïnvloeding grondgebruik	monitoring
	effecten recreatief medegebruik	gebruikersonderzoek

Verantwoordelijkheden Evaluatieprogramma

De evaluatie wordt uitgevoerd door of namens het bevoegde gezag waarvoor het milieueffectrapport N33 Assen-Zuidbroek is opgesteld. Voor het Tracébesluit is dit de Minister van Infrastructuur en Milieu.

6. Veelgebruikte afkortingen

BEVI	=	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen
dB	=	Maat voor geluidbelasting
DNN	=	Directie Noord-Nederland
GR	=	Groepsrisico
HWN-	=	Hoofdwegennet
m.e.r.	=	Milieueffectrapportage (het proces)
MER	=	Milieueffectrapport (het product)
Minister van I&M	=	Minister van Infrastructuur en Milieu
Minister van LNV	=	Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Minister van VenW	=	Minister van Verkeer en Waterstaat
Minister van VROM	=	Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
MMA	=	Meest Milieuvriendelijke Alternatief
NO ₂	=	Stikstofdioxide
Nox-	=	Stikstofoxiden
OTB	=	Ontwerp-Tracébesluit
OW-	=	oriëntatiewaarde
OWN-	=	Onderliggend wegennet, de overige wegen, niet zijnde HWN
EHS	=	Ecologische Hoofdstructuur
PM ₁₀	=	Fijn stof
PR	=	Persoonlijk of plaatsgebonden risico
TB	=	Tracébesluit
Wbb	=	Wet bodembescherming
Wgh	=	Wet geluidhinder
ZOAB	=	Zeer Open Asfalt Beton

III Kaarten

- **III Overzichtskaarten, schaal 1 : 50.000**
(Overzichtskaarten en lengteprofiel)
Bladnummers 1 tot en met 7
 - **III Detailkaarten, schaal 1 : 2.500**
(detail, dwarsprofielen en legenda)
Bladnummers 1 tot en met 17
-

IV Bijlagen

Bijlage 1

OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek; Akoestisch onderzoek voor Ontwerp-tracébesluit.

Versie 03 (definitief) d.d. 19 november 2010

OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek;
Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten
Akoestisch onderzoek voor Tracébesluit

Versie 3.0 d.d. 19 november 2010

Algemene uitgangspunten bij akoestisch onderzoek voor Tracébesluit
versie 1.2 17 juli 2008

Bijlage 2

Toetsing Natuurbeschermingswet 1998 (inclusief Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden)

Kenmerk BO-JC-100035305 - Versie 2.0 d.d. 19 november 2010

Bijlage 3

OTB/MER Verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek; Nota Landschappelijke Inpassing.

Kenmerk SK-NW-100022750 - Versie 3.0 d.d. 19 november 2010

Bijlage 4

OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek;
Natuurcompensatieplan N33.

Kenmerk IW-EF-100014090 - Versie 0.2 d.d. 19 november 2010

Bijlage 5

N33 Assen – Zuidbroek: Uitgangspunten bij de verkeersberekeningen.
Eindversie d.d. Juni 2010

De volgende deelstudies zijn uitgevoerd voor het 'Milieueffectrapport Verdubbeling N33 Assen-Veendam-Zuidbroek', dat in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit is opgesteld:

Titel en kenmerken	Subtitel	Datum/Jaartal
OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk VV-MW- 2010005 Versie 0.7</i>	Deelrapport Verkeersveiligheid	19 november 2010
OTB/MER Verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk SK-NW-100023023 - Versie 7</i>	Nota Landschap	19 november 2010
OTB/MER Verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk SK-NW-100022750 – Versie 3.0</i>	Nota Landschappelijke Inpassing	19 november 2010
OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk BO-FS-080033658 - Versie 4.0</i>	Nota Ecologie	19 november 2010
OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk FH-090028279 - Versie 0.5</i>	Nota Externe Veiligheid	14 oktober 2010
OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk IN190002 Geluid MER.doc - Versie 3.0</i>	Nota Geluid – MER deel	19 november 2010
OTB/MER Verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk IN-WG-090013626 - Versie 0.4</i>	Nota Luchtkwaliteit	19 november 2010
OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>BO-FS-080033658 - Versie 3.0</i>	Nota Bodem & Water	19 november 2010
OTB/MER verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek <i>Kenmerk V612, definitief 3.0</i>	Archeologische en cultuurhistorische waarden en verwachtingen in het kader van de verdubbeling rijksweg N33 Assen-Veendam- Zuidbroek - Aspectrapport ten behoefte van het OTB/MER	19 november 2010



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

november 2010 | NN1110RE116