



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nota van Antwoord

Verdubbeling N33 Zuidbroek - Appingedam

september 2016

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord. Dit is de reactie van de minister van Infrastructuur en Milieu op de ingediende zienswijzen op de Kennisgeving en de NRD om een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor het project N33 Zuidbroek – Appingedam.

In deze nota geeft de minister aan hoe zij omgaat met de binnengekomen zienswijzen bij het opstellen van de MER en het op te stellen ontwerp-tracébesluit. De MER en het ontwerp-tracébesluit zullen op een later moment ter inzage worden gelegd, waarbij opnieuw de mogelijkheid bestaat tot het indienen van een zienswijze. Bij het daarop volgend tracébesluit is het mogelijk een beroep in te stellen bij de Raad van State.

Om tot het best mogelijke alternatief te komen willen het Rijk en de provincie de omgeving betrekken bij het ontwerp onderzoeksproces. In de periode van 21 april tot en met 2 juni 2016 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzenprocedure hun mening geven op de Kennisgeving en de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Een zienswijze indienen kon zowel schriftelijk als mondeling tijdens de informatiebijeenkomsten. De informatiebijeenkomsten hebben plaatsgevonden op 10 mei 2016 in Siddeburen en op 11 mei 2016 in Appingedam. De Kennisgeving en de NRD vormen samen de start van de m.e.r.-procedure. In totaal zijn er 41 zienswijzen ingediend.

Te onderzoeken alternatieven

De Wet milieubeheer vereist dat alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven onderdeel zijn van de MER. In het bestuurlijk overleg zijn de inspraakreacties besproken en daarbij is de conclusie getrokken om de alternatieven D en G uit de voorverkenning "Verdubbeling N33 Midden, d.d. 27 mei 2014" op te nemen in de Verkenning. De beide toegevoegde alternatieven krijgen daarmee een volwaardige rol in de op te stellen MER. Derhalve worden er dus vijf alternatieven in de MER onderzocht.

Toelichting begrip 'inspreker'

In deze nota komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld en kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede bedrijven, instanties en verenigingen.

N33 dubbel veilig

De werkgroep N33 dubbel veilig heeft een alternatief ontwerp ingediend. Twaalf insprekers hebben aangegeven dit alternatieve ontwerp te ondersteunen. Op pagina 23 wordt uitgebreid ingegaan op dit voorstel en antwoord gegeven op de zienswijze.

Veel gestelde vragen

In de zienswijzen zit een aantal repeterende vragen die niet direct betrekking hebben op de kennisgeving of het NRD. Het betreft onderwerpen als informatiebehoefte, nadeelcompensatie en geluidsoverlast. Deze drie onderwerpen worden hieronder in het algemeen behandeld en worden niet meer genoemd in de individuele beantwoording.

Hoe kan ik de hoogte blijven en meedenken?

Het merendeel van de insprekers heeft aangegeven graag geïnformeerd te worden over de voortgang van het project. Belanghebbenden worden via diverse kanalen geïnformeerd over de ontwikkelingen van de planstudie. Wij hebben uw emailadres, mits bekend, opgenomen in de verzendlijst van de emailnieuwsbrief over de verdubbeling van de N33 Midden. Deze wordt tijdens de planstudie fase vier keer per jaar verstuurd. U kunt de verdubbeling van de N33 ook volgen op Twitter via @N33Midden.

Tijdens de Verkenning wordt de omgeving actief betrokken. Naast de formele inspraakmomenten worden er werksessies en klankbordbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de werksessies wordt er samen met o.a. de direct omwonenden naar ontwerpkeuzes gekeken.

Voorafgaand aan de vaststelling van het Voorkeursalternatief wordt er weer een informatiebijeenkomst georganiseerd. Hiervoor wordt u via de emailnieuwsbrief uitgenodigd. De bijeenkomst wordt ook op de gemeente- en provinciepagina in uw huis aan huis blad aangekondigd. Er is een website in ontwikkeling waarop u na de zomer alle ontwikkelingen kunt volgen. Zodra deze live staat wordt u daarover geïnformeerd via de emailnieuwsbrief.

Na vaststelling van het Voorkeursalternatief wordt het ontwerp-tracébesluit uitgewerkt. Op dit ontwerp-tracébesluit kunt u een zienswijze indienen. Dit wordt aangekondigd via een kennisgeving in de Staatscourant, het Dagblad van het Noorden, de Eemsbode en de Veendammer.

Om u goed te informeren over de inhoud van het ontwerp-tracébesluit wordt er een informatiebijeenkomst georganiseerd. Hiervoor wordt u op dezelfde wijze als hiervoor beschreven uitgenodigd. Na het verwerken van alle zienswijzen wordt het tracébesluit opgemaakt. Belanghebbenden die een zienswijze op het ontwerp-tracébesluit hebben ingediend, kunnen dan beroep instellen bij de Raad van State.

Ik verwacht schade door de verdubbeling van de N33, wat kan ik doen?

De overheid neemt binnen haar taakuitoefening veel maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn. Burgers en bedrijven kunnen nadeel ondervinden door dit optreden van de overheid. In sommige situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de schade.

Op de website www.rws.nl/nadeelcompensatie vindt u meer informatie dit onderwerp. Hier vindt u de belangrijkste voorwaarden en aanvraagformulieren. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit door de minister is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Ik ervaar/ verwacht geluidsoverlast, wat gaat het project daar aan doen?

Verkeer maakt geluid en dat kan zorgen voor geluidsoverlast. De overheid beschermt ons hiertegen en wil voorkomen dat geluidsoverlast onbeheerst kan groeien. In 2012 is daarom een nieuw hoofdstuk aan de Wet milieubeheer toegevoegd: hoofdstuk 11, Geluid. Hierin staat hoe Rijkswaterstaat bij het wijzigen, aanleggen en het dagelijks beheer van rijkswegen altijd in de gaten moet houden of het geluid binnen de wettelijk vastgestelde grenzen blijft.

De gevolgen van de verdubbeling voor de omgeving van de N33 op het gebied van geluid worden tijdens de Verkenning en de planstudiefase in beeld gebracht. In het ontwerp-tracébesluit worden nieuwe geluidberekeningen gemaakt en getoetst aan de geluidproductieplafonds van het geluidregister. Indien nodig worden geluid reducerende maatregelen getroffen.

U leest alles over geluid langs Rijkswegen op www.rws.nl/omgevingslawaa. Hier kunt u o.a. de brochure downloaden.

Zienswijzen op de Kennisgeving en NRD

Nr.	Zienswijze	Reactie
1	<p>Inspreker heeft last van de geluidhinder van de weg.</p> <p>Inspreker heeft duidelijke voorkeur voor een kort tracé ten oosten van Siddeburen.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de negatieve milieueffecten voor de agrariërs.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor reële compensatie voor grondeigenaren, bij voorkeur grond voor grond.</p>	<p>De toelichting op geluidshinder staat in de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van agrariërs worden onderzocht. De uiteindelijk benodigde gronden worden aangekocht tegen een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt hierbij is dat een eigenaar voor en na de ingreep in eenzelfde vermogens- en inkomenspositie verkeert. Daarnaast wordt een onderzoek naar mogelijkheden voor vervangende grond zeker niet uitgesloten, indien blijkt dat dit door de grondeigenaar gewenst wordt. Compensatie anders dan in geld kan echter niet worden gegarandeerd.</p>
2	<p>Inspreker is het eens met het voorstel van de werkgroep N33 Dubbel veilig en vindt dat dit alternatief serieus moet worden onderzocht en in de keuze van voorkeursalternatief moet worden betrokken.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht in de MER voor de flora en fauna in het Siddebuursterbos, het Huisweesterbos en het gebied rondom het Schildmeer.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de locatie en de vormgeving van de op- en afritten bij Siddeburen.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>Het studiegebied verschilt per milieuaspect. De begrenzing hangt af van de aard, omvang en uitstraling van de effecten. Het studiegebied voor de inventarisatie van beschermde soorten in het kader van de flora- en faunawet is groter aan het plangebied. De genoemde locaties zullen zeker bij het studiegebied behoren. Indien nodig zullen mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.</p>

	<p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden.</p>	<p>In de Verkenning worden de ontwerpen voor de verkeerssituatie bij Siddeburen (inclusief de op- en afritten) in samenwerking met direct betrokkenen uitgewerkt.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
3	<p>Inspreker vraagt aandacht voor de landschappelijke inpassing van het te kiezen tracé en pleit voor het behoud van de openheid van het landschap.</p> <p>Inspreker wil graag betrokken worden bij de verder uitwerking van de plannen.</p>	<p>De effecten op het landschap van de te onderzoeken alternatieven worden in beeld gebracht. Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
4	<p>Inspreker spreekt zich uit voor een aquaduct in de kruising van het Eemskanaal met de N33 en een parallelvoorziening t.b.v. het langzame verkeer. Dit heeft voordelen voor luchtkwaliteit, verkeersafwikkeling en de doorstroming.</p>	<p>Op basis van de Voorverkenning, uitgevoerd door de provincie Groningen, is in samenspraak tussen het Rijk, de provincie en betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen Rijk en provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. De kruising van de N33 met het Eemskanaal maakt geen onderdeel uit van deze afspraken en valt derhalve buiten het plangebied van dit project. De grens aan de noordkant van het project loopt tot en met de aansluiting N362. In het ontwerp van het tracé en de aansluiting van de N362 zal wel rekening worden gehouden met een eventueel toekomstige verdubbeling vanaf deze aansluiting naar de Eemshaven.</p>
5	<p>Inspreker spreekt zich uit voor een tracé van Noordbroek naar de N362, ten oosten van Siddeburen.</p> <p>Inspreker vindt dat de N33 ter hoogte van de aansluiting Siddeburen op maaiveldhoogte moet liggen. Hiermee wordt het verkeerslawaaï verminderd en de doorsnijding van de Hoofdweg voorkomen.</p> <p>Volgens inspreker wordt niet voldaan aan de geluidnormen en daardoor het woongenot verminderd.</p> <p>Inspreker wil graag meedenken en op de hoogte worden gehouden.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>In de Verkenning worden de ontwerpen voor de aansluiting bij Siddeburen (inclusief de op- en afritten) onderzocht. Daarbij wordt ook het voorstel voor een verlaagde N33 als alternatief voor de kruispuntoplossing bij Siddeburen betrokken.</p> <p>De toelichting op geluidshinder staat in de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>

6	<p>Inspreker pleit voor het aanpassen van de doorvaarthoogte van de brug over het Afwateringskanaal, als stimulans voor de recreatievaart.</p>	<p>In de Verkenning worden de alternatieven verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke verbeteringen van de bestaande infrastructuur. Het verhogen van de doorvaarthoogte van het Afwateringskanaal wordt daarbij betrokken.</p>
7	<p>Inspreker is bezorgd over de toename van het verkeer op de relatie Tjuchem en Delfzijl, door de verdubbeling van de N33.</p>	<p>De effecten op de verkeersintensiteiten (toe- en afnames) op de N33, maar ook op de provinciale en gemeentelijke wegen worden in de Verkenning onderzocht en meegenomen in de afweging voor het Voorkeursalternatief.</p>
8	<p>Inspreker geeft aan tegen alternatief A te zijn in verband met de hinder voor fietsverkeer vanuit Siddeburen.</p> <p>Inspreker ziet alleen voordelen bij alternatief C voor Appingedam, Delfzijl en het Eemshavengebied.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor het onderwerp duurzaamheid in de meest ruime zin.</p> <p>Inspreker maakt zich zorgen om het woongenot als gevolg van geluidsbelasting en leefbaarheid.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gesteld van de onderzoeksresultaten en het gekozen voorkeursalternatief.</p>	<p>In de Verkenning worden de alternatieven verder uitgewerkt en beoordeeld op de verschillende aspecten. Veilige en logische fietsroutes zullen in de uitwerking van het ontwerp zeker een plaats krijgen.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Duurzaamheid is een belangrijk thema in dit project. Met de omgeving en de direct aanwonenden worden tijdens werksessies en klankbordgroep bijeenkomsten de kansen verkend worden op het gebied van Duurzaamheid.</p> <p>De toelichting op geluidshinder staat in de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2. In deze paragraaf vindt u ook meer informatie over nadeelcompensatie.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p>
9	<p>Inspreker spreekt zich uit voor alternatief A.</p> <p>Inspreker is voorstander van een aquaduct in het Eemskanaal. Dit om onnodig wachten te voorkomen.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op basis van de voorverkenning, uitgevoerd door de provincie Groningen, is in samenspraak tussen het Rijk, de provincie en betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en provincie Groningen,</p>

	<p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gesteld van de voortgang.</p> <p>Inspreker is het eens met de verdubbeling van de N33.</p>	<p>d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. De kruising met het Eemskanaal valt buiten het plangebied van het project Verdubbeling N33. De grens van het project loopt tot en met de aansluiting N362. Een aquaduct in het Eemskanaal wordt nu dan ook niet bestudeerd. Bij de Verdubbeling van de N33 wordt wel rekening gehouden met een eventuele verdere verdubbeling naar het noorden.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld.</p>
10	<p>Inspreker is voorstander van Alternatief C.</p> <p>Inspreker is benieuwd naar wat er met de huidige N33 gebeurt indien gekozen wordt voor alternatief C.</p> <p>Inspreker wil graag dat de snelheid op het nieuwe tracé 120/130 km/h wordt.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gesteld van de voortgang.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>In de Verkenning worden de alternatieven verder uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar de functie van de weggedeelten van de N33, die niet meer nodig zijn. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om de breedte van het wegprofiel aan te passen of het overtollige gedeelte te verwijderen. In de Verkenning wordt nader uitgewerkt welke functie het resterende gedeelte van de N33 krijgt, indien wordt gekozen voor alternatief C.</p> <p>Een inrichting als autosnelweg is niet aan de orde voor dit project. Het uitgangspunt van is een verdubbeling van de bestaande autoweg, aansluitend op de reeds verdubbelde autoweg op het traject Assen – Zuidbroek. Voor een autoweg geldt een maximum snelheid van 100 km/uur.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
11	<p>Inspreker vraag aandacht voor impact van de verdubbeling van de N33 voor de bewoners van Tjuchem.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de inpassing, indien alternatief C als voorkeursalternatief wordt gekozen.</p> <p>Inspreker stelt dat door de verdubbeling de gereden rijsnelheid hoger is dan 100 km/h en dat daardoor de geluidsoverlast zal toenemen.</p> <p>Inspreker vindt alternatief C geen optimale oplossing voor Tjuchem.</p>	<p>In de Verkenning worden de drie alternatieven verder uitgewerkt. Daarbij worden ook vertegenwoordigers van het dorp Tjuchem betrokken. Daarnaast worden in de onderzoeken ook de effecten op verkeer, leefbaarheid, geluid, lucht, landschap, etc. onderzocht.</p> <p>De effecten op het landschap van de te onderzoeken alternatieven worden in beeld gebracht. Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.</p> <p>Voor een autoweg geldt een maximum snelheid van 100 km/uur. Voor autowegen gelden ontwerprichtlijnen voor de veilige inrichting van de weg. In de afweging van de alternatieven om te komen tot een voorkeursalternatief, worden de effecten op de leefomgeving, waaronder het aspect geluidhinder meegenomen.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken</p>

	<p>Inspreker vraagt zich af of rekening wordt gehouden met het waterpeil indien de N33 wordt verdubbeld.</p> <p>Inspreker wil graag het alternatief ten oosten van Tjuchem onderzocht hebben.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden middels een nieuwsbrief.</p> <p>Inspreker verwacht dat door de aanleg van alternatief C dat de waarde van de woning verminderd</p> <p>Inspreker verwacht schade door heiwerkzaamheden tijdens de bouwfase van alternatief C.</p>	<p>uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt er een watertoets uitgevoerd. Hierbij zal het Waterschap Hunze en Aa's worden betrokken.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>U bent ingeschreven voor de emailnieuwsbrief. In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>Afhankelijk van de te maken keuzes, zal er sprake kunnen zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit 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 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 vindt u meer informatie over nadeelcompensatie.</p> <p>Na het vaststellen van het tracébesluit start de realisatie. Daarbij zal de inzet zijn om de hinder tijdens de bouw zo veel mogelijk te beperken. Indien uw woning dicht bij de weg staat wordt er een zgn. 0-meting uitgevoerd, waarin de huidige bouwkundige staat van uw woning wordt vastgelegd. Eventuele schade kan met de meting aantoonbaar worden gemaakt.</p>
12	<p>Inspreker verwacht een toename van de geluidhinder bij de te onderzoeken alternatieven.</p> <p>Inspreker stelt dat bij alternatief B de graslandkavels schuin worden doorsneden. De bedrijfsvoering komt onder druk te staan bij alle drie alternatieven.</p>	<p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe wordt omgegaan met geluidshinder.</p> <p>In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van agrariërs worden onderzocht en worden meegewogen in de besluitvorming.</p> <p>Afhankelijk van de te maken keuzes, zal er sprake kunnen zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit 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 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan</p>

	<p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden.</p> <p>Inspreker stelt dat woongenot wordt aangetast bij de verdubbeling van de N33 en de ontsluiting van Fivelpoort.</p>	<p>worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>De situering en ontsluiting van het bedrijventerrein Fivelpoort t.o.v. de te onderzoeken alternatieven zal in de afweging om tot een voorkeursalternatief te komen worden meegenomen in de Verkenning.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 vindt u ook informatie over nadeelcompensatie.</p>
13	<p>Inspreker is voorstander van het voorgestelde tracé van de werkgroep "N33 dubbel veilig" en wenst dat het alternatief wordt meegenomen in de procedure.</p> <p>Inspreker stelt dat er geen inspraak in geweest in de keuze m.b.t. de te onderzoeken alternatieven en vindt dat het alternatief daarom moet worden meegenomen in de m.e.r.-procedure.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>De alternatieven komen uit het destijds vigerende Provinciaal Omgevingsplan (POP) waarin een reserveringszone was opgenomen voor een verdubbeling van de N33, naast de bestaande rijbaan. Ook bij de totstandkoming van de nieuwe Omgevingsvisie, welke middels inspraak tot stand is gekomen, is een reserveringszone voor de verdubbeling van de N33 naast de bestaand rijbaan opgenomen en is voor het gedeelte tussen het Afwateringskanaal en de aansluiting N362 een zoekgebied opgenomen. Op basis van het nieuwe coalitieakkoord, en de zienswijzen op de ontwerp- Omgevingsvisie besloot het huidige college om de ontwerp-Omgevingsvisie te herzien. Deze heeft begin 2016 ter inzage gelegen en heeft niet geleid tot aanpassing van het zoekgebied.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
14	<p>Inspreker verwacht een toename van de geluidshinder als gevolg van de verdubbeling van de N33.</p> <p>Inspreker is voorstander van het voorgestelde tracé van de werkgroep 'N33 Dubbel veilig'.</p>	<p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe wordt omgegaan met geluidshinder.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p>

		Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.
15	Inspreker verwacht een toename van de geluidhinder bij alle drie te onderzoeken alternatieven.	In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe wordt omgegaan met geluidshinder.
16	<p>Inspreker wil dat het voorgestelde tracé van de werkgroep 'N33 Dubbel veilig' wordt onderzocht.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor geluidhinder bij alle drie te onderzoeken alternatieven.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor luchtkwaliteit bij alle drie te onderzoeken alternatieven.</p> <p>Inspreker wil onderzoek naar de leefbaarheid.</p> <p>Inspreker wil inzicht in mogelijkheden om uitgekocht te worden.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe wordt omgegaan met geluidshinder.</p> <p>In het MER-onderzoek zal voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie met en zonder project de luchtkwaliteit worden berekend. Het gaat hierbij om fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂).</p> <p>In de Verkenning zullen de alternatieven nader worden uitgewerkt. Op basis van hiervan, zullen de effecten op de leefomgeving worden onderzocht en meegenomen in de afweging voor het te bepalen voorkeursalternatief.</p> <p>Er zal gekeken worden of er in dit geval sprake is van een situatie, waarin uitkoop aan de orde is. Afhankelijk van de te maken keuzes, zal er sprake kunnen zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit 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 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schade-vergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
17	Inspreker stelt voor een verdubbeling van de N362 te onderzoeken als alternatief voor een verdubbeling van de N33.	Op basis van de voorverkenning, uitgevoerd door de provincie Groningen, is in samenspraak tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in

		<p>een bestuursovereenkomst tussen rijk en provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. Een belangrijk argument om dit deel Zuidbroek - Appingedam van de N33 te verdubbelen is de verbetering van de (economische) bereikbaarheid van de Eemshaven en de regio. Het door u voorgestelde alternatief wordt daarom niet meegenomen in de procedure.</p>
18	<p>Inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van het afsluiten van de Geerlandweg voor zijn directe leefomgeving en dan met name de verkeersveiligheid.</p>	<p>In de Verkenning worden de effecten van (het aantal) aansluitingen op de nieuwe verdubbelde N33 nader onderzocht ten aanzien van de verkeersstructuur en de lokale verkeerseffecten, waaronder sluisverkeer, maar ook de verkeersveiligheid. In de Verkenning worden ook de mogelijkheden onderzocht en afgewogen om de Geerlandweg aangesloten te houden op de N33.</p>
19	<p>Inspreker vraagt aandacht voor het sluisverkeer op de provinciale en lokale wegen en dit te betrekken bij de keuze van het voorkeursalternatief.</p> <p>Inspreker is van mening dat de huidige bedrijven op het bedrijventerrein Fivelpoort geen zichtlocatie nodig hebben.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden en is bereid standpunt toe te lichten.</p>	<p>In de Verkenning zal het gebruik van de N33 en de provinciale en gemeentelijke wegen in het gebied worden geanalyseerd. Ook sluisverkeer wordt daarin meegenomen.</p> <p>De situering en ontsluiting van het bedrijventerrein Fivelpoort t.o.v. de te onderzoeken alternatieven zal in de afweging om tot een voorkeursalternatief te komen worden meegenomen in de Verkenning.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
20	<p>Het lukt inspreker niet om via de e-mail zijn reactie te mailen aan het Platform Participatie.</p> <p>Inspreker ziet voordelen in het alternatief van de werkgroep 'N33 dubbel veilig' en wil deze graag onderzocht hebben.</p>	<p>Uw klacht is doorgegeven aan de Directie Participatie, die de website beheert. Vanuit de Directie wordt continue gestreefd naar een makkelijk bereikbare en werkbare website.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p>
21	<p>Inspreker stelt voor om een nieuw tracé van de N33 ten westen van Appingedam aan te leggen, om daarmee een in de ogen van inspreker historische fout te herstellen.</p>	<p>Zoals ook bij de verdubbeling van de N33 Assen - Zuidbroek en nu bij de N33 Midden, wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Op basis van de voorverkenning, uitgevoerd door de provincie Groningen, is in samenspraak tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. Een onderzoek naar een nieuwe N33 ten westen van Appingedam richting de Eemshaven behoort niet tot deze afspraak en behoort derhalve niet tot het plangebied van het project.</p>

<p>22</p>	<p>Inspreker heeft voorkeur voor tracé C, omdat het korter is en veiliger.</p> <p>Inspreker stelt dat door de verdubbeling het ruimtelijke aanzien van Siddeburen wordt verstoord.</p> <p>Inspreker stelt dat de geluidsoverlast toeneemt.</p> <p>Inspreker stelt dat de overlast door verlichting van voertuigen voor de bewoners toeneemt bij het toepassen van rotondes en in de MER dient te worden onderzocht.</p> <p>Inspreker verwacht dat de verdubbeling van de N33 nabij Tjuchem over het Afwateringskanaal voor de bewoners overlast bezorgt en stelt dat een aquaduct t.h.v. het Afwateringskanaal een goede oplossing is voor de bewoners van Tjuchem.</p> <p>Inspreker stelt dan het tracé van de werkgroep 'N33 dubbel veilig' een goed alternatief is en dat moet worden meegenomen in de Verkenning.</p> <p>Inspreker stelt dat een aquaduct in het Eemskanaal de veiligheid van de bewoners zal optimaliseren en de doorstroming van het verkeer zal bevorderen.</p> <p>Inspreker beveelt het gebruik van Zeer Stil Asfalt aan.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>De ruimtelijke inpassing van het tracé is zeker een aspect bij de keuze van het voorkeursalternatief. In het daarna op te stellen ontwerp-tracébesluit wordt de landschappelijke inpassing van het voorkeursalternatief nader uitgewerkt.</p> <p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 vindt u een toelichting op geluidshinder.</p> <p>In het landschappelijke inpassingsplan dat bij het ontwerp-tracébesluit hoort zal ook ter plaatse van rotondes aandacht worden gegeven aan de eventuele optredende lichthinder.</p> <p>Uit de Verkenning moet blijken welk tracé het voorkeursalternatief wordt. In het ontwerp-tracébesluit worden de nodige maatregelen voorgesteld om binnen de wettelijke grenzen te blijven, zoals bijv. geluidhinder. In de Verkenning worden de tracés verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar de verbeteringen van de bestaande infrastructuur. Of een aquaduct in het Afwateringskanaal een effectieve maatregel is voor de vermeende overlast moet nader worden onderzocht.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken. Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>De grens van het project loopt tot en met de aansluiting N362. De kruising met het Eemskanaal maakt geen onderdeel uit van het project Verdubbeling N33. Een aquaduct in het Eemskanaal wordt dan ook niet bestudeerd. Wel wordt gekeken naar oplossingen, waarbij verdubbeling van het noordelijke deel en een eventueel aquaduct mogelijk blijft.</p> <p>Uit het geluidonderzoek dat wordt uitgevoerd voor het voorkeursalternatief zal blijken welk type asfalt zal worden toegepast op de N33 om aan de wettelijke eisen m.b.t. geluidhinder te voldoen.</p>
<p>23</p>	<p>Zie zienswijze 22.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 22.</p>

24	<p>Inspreker (beheerder van infrastructuur) pleit voor voortzetting van bestaand overleg.</p>	<p>Overleg met andere netwerkbeheerders of stakeholders zal op gezette tijden en indien nodig of wenselijk plaats vinden.</p>
25	<p>Inspreker pleit voor beperking van de geluidseffecten door de verdubbeling N33.</p> <p>Inspreker pleit voor behoud van de uitstraling van het landelijke gebied.</p> <p>Inspreker pleit voor goede bereikbaarheid van de aansluiting op de N33.</p> <p>Inspreker pleit voor behoud van de aansluiting Geerlandweg op de N33.</p> <p>Inspreker pleit voor aanpassing van de doorgaande vaarroute Schildmeer – Hondhalstermeer met aquaduct in het Afwateringskanaal.</p> <p>Inspreker pleit voor optimale doorkruising van de benodigde landbouwgrond.</p> <p>Inspreker is van mening dat het beschikbare budget moet worden ingezet vanaf het klaverblad Zuidbroek noordzijde.</p> <p>Inspreker wil graag worden betrokken bij de uitwerking van de planstudie.</p>	<p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 vindt u een toelichting op geluidshinder.</p> <p>De effecten op het landschap van de te onderzoeken alternatieven worden in beeld gebracht. Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.</p> <p>In de Verkenning worden de effecten van (het aantal) aansluitingen op de nieuwe verdubbelde N33 nader onderzocht ten aanzien van de verkeersstructuur en de lokale verkeerseffecten, waaronder sluipverkeer, maar ook de verkeersveiligheid.</p> <p>In de Verkenning worden ook de mogelijkheden onderzocht en afgewogen om de Geerlandweg aangesloten te houden op de N33.</p> <p>In de Verkenning worden de tracés verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar de verbeteringen van de bestaande infrastructuur. Of een aquaduct in het Afwateringskanaal een kosteneffectieve maatregel is voor de vermeende overlast, moet nader worden onderzocht.</p> <p>In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van agrariërs worden onderzocht.</p> <p>Het projectbereik loopt vanaf de zuidkant van het knooppunt Zuidbroek (kilometer 42,60) tot aan de aansluiting Appingedam (kilometer 61,70).</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
26	<p>Inspreker stelt dat alternatief A en B grote impact hebben op de woonbeleving en bedrijfsvoering van het landbouwbedrijf.</p> <p>Inspreker pleit voor een nieuw alternatief tussen Alternatief B en C. Dit alternatief heeft voor Tjuchem en de doorsnijding van landbouwpercelen voordelen.</p>	<p>In de afweging van de alternatieven om te komen tot een voorkeursalternatief, worden de effecten op de leefomgeving, waaronder het aspect geluid, meegenomen in de afweging. In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van agrariërs worden onderzocht.</p> <p>In de Verkenning zullen de alternatieven A, B en C nader worden uitgewerkt. Daarbij zal ook de doorsnijding van percelen en de gevolgen hiervan voor de bedrijfsvoering worden betrokken. Dit kan ertoe leiden dat tracés worden geoptimaliseerd en een ander verloop hebben dan is aangegeven in de figuren uit de NRD.</p>
27	<p>Inspreker is van mening dat de mogelijkheid om een extra alternatief in te kunnen brengen ernstig is beperkt door in de NRD slechts drie alternatieven te presenteren.</p>	<p>Mede door uw zienswijze is in het Bestuurlijk Overleg tussen Rijk en Provincie besloten om ook de alternatieven D en G mee te nemen in de MER van de Verkenning.</p>

	<p>Inspreker pleit voor verhoging van de max. snelheid en het toepassen van vluchtstroken.</p> <p>Inspreker is het eens met de voorgenomen ontwikkeling m.b.t de N33 en pleit er voor dat alle varianten A t/m G en het door de inspreker ingebrachte alternatief zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen.</p> <p>Inspreker wil graag worden betrokken bij de uitwerking van de planstudie.</p>	<p>Een inrichting als autosnelweg is niet aan de orde. Het uitgangspunt van dit project is een verdubbeling van de bestaande autoweg, aansluitend op de reeds verdubbelde autoweg op het traject Assen – Zuidbroek. Voor een autoweg geldt een maximum snelheid van 100 km/uur.</p> <p>Zie antwoord op eerste reactie op uw zienswijze.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
28	<p>Inspreker vraagt aandacht voor de verkeersbelasting op de N387.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de waardevermindering van de eigen woning.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de geluidsoverlast.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de gevolgen voor de luchtkwaliteit.</p> <p>Inspreker vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid.</p> <p>Inspreker pleit voor het handhaven van het bestaande tracé voor de verdubbeling van de N33.</p>	<p>Alle verkeerseffecten op het aansluitend en onderliggend wegennet worden in de Verkenning meegenomen en daarmee ook de N387.</p> <p>Afhankelijk van de te maken keuzes, zal er sprake kunnen zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit 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 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.</p> <p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 vindt u meer informatie over nadeelcompensatie.</p> <p>In paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 vindt u een toelichting op geluidshinder.</p> <p>In de MER zal voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie met en zonder project de luchtkwaliteit worden berekend. Het gaat hierbij om fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂). De wettelijke grenswaarden mogen niet worden overschreden.</p> <p>Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de doelstellingen van het project. Dit onderwerp zal zeker worden meegenomen in de ontwerpen voor het verdubbelen van de N33.</p> <p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de Provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p>

	<p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden.</p> <p>Inspreker heeft een voorkeur voor een 60 km zone ter plaatse van de N387.</p>	<p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>Dit weggedeelte behoort bij het plangebied van de verdubbeling van de N33. Hierbij gaat het met name over het ontwerp van de aansluiting van de N387 met de N33. De vormgeving en de snelheidslimiet op de N387 worden in de uitwerking van de Verkenning en planstudie meegenomen.</p>
29	<p>Inspreker ondersteunt de verdubbeling van de N33.</p> <p>Inspreker pleit voor behoud van de aansluiting Geerlandweg op de N33.</p> <p>Inspreker pleit voor opname van twee extra alternatieven (Werkgroep Tjuchem en Werkgroep N33 dubbel veilig) in de Verkenning.</p> <p>Inspreker pleit voor een gedegen onderzoek m.b.t. de verkeerssituatie rondom Siddeburen.</p> <p>Inspreker vraagt ook aandacht voor de verwachte geluidstoename van de verdubbeling.</p> <p>Inspreker pleit voor onderzoek naar de mogelijkheid om een aquaduct in het Afwateringskanaal aan te leggen.</p> <p>Inspreker stelt dat alternatief C onacceptabel is en daarom dit alternatief uitvoerig te onderzoeken.</p> <p>Inspreker pleit voor overleg met de Nationaal Coördinator Groningen (aardbevingen) en zorgvuldigheid te betrachten gegeven de problematiek van de gaswinning.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld.</p> <p>In de Verkenning wordt de effecten van (het aantal) aansluitingen op de nieuwe verdubbelde N33 nader onderzocht ten aanzien van de verkeersstructuur en de lokale verkeerseffecten, waaronder sluiptverkeer, maar ook de verkeersveiligheid. In de Verkenning worden ook de mogelijkheden onderzocht en afgewogen om de Geerlandweg aangesloten te houden op de N33.</p> <p>Het alternatief ingediend door de werkgroep Tjuchem, past binnen de reserveringszone van de herziene Omgevingsvisie van de Provincie Groningen en binnen de gemaakte afspraken tussen Rijk en Provincie, vastgelegd in het Bestuurlijke Overeenkomst d.d. 23 februari 2015. Dit alternatief wordt meegenomen in de Verkenning.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>In de Verkenning wordt de vormgeving van de aansluiting met de N33 bij Siddeburen (inclusief de op- en afritten) nader bestudeerd.</p> <p>De gevolgen van het project voor de omgeving van de N33 op het gebied van geluid worden tijdens de Verkenning en de planstudiefase in beeld gebracht. In het ontwerp-tracébesluit worden nieuwe geluidberekeningen gemaakt ten behoeve van het voorkeursalternatief en wordt er getoetst aan de geluidproductieplafonds van het geluidregister. Indien nodig en doelmatig worden geluidreducerende maatregelen getroffen.</p> <p>In de Verkenning worden de tracés verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar de verbeteringen van de bestaande infrastructuur. Of een aquaduct in het Afwateringskanaal een kosteneffectieve maatregel is voor de vermeende overlast moet nader worden onderzocht.</p> <p>Alternatief C zal net al de overige alternatieven worden onderzocht.</p> <p>Met alle relevante stakeholders van het project zal overleg worden gevoerd over de impact van en raakvlakken met het project, de Nationaal Coördinator Groningen is een relevante stakeholder voor het project.</p>

30	<p>Inspreker pleit voor onderzoek naar het opwaarderen van de Geerlandweg en doortrekken tot aan de Ooster Zandenweg als hoofdontsluiting voor Siddeburen, Tjuchem en Steendam. Daarmee wordt mede het toeristisch-recreatief gebied Schilmeer/Roegwold economisch versterkt.</p> <p>Inspreker pleit voor onderzoek naar de toepassingsmogelijkheden van de verdubbeling N33 voor opwekking van duurzame energie.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen in de studie en vindt het van belang kennis te kunnen nemen van de ingediende zienswijzen.</p>	<p>In de Verkenning wordt onderzoek gedaan naar de functie van de Geerlandweg in de huidige en toekomstige wegenstructuur. Daarbij zal ook de suggestie van de inspreker worden beschouwd.</p> <p>Duurzaamheid is een belangrijk thema in dit project. Met de omgeving en de direct aanwonenden zullen de kansen verkend worden op het gebied van duurzaamheid. Het opwekken van duurzame energie kan een mogelijkheid zijn.</p> <p>Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het verloop van de Verkenning en het vervolg (ontwerp-tracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop zullen op de site worden gepubliceerd.</p>
31	<p>Inspreker pleit voor een landbouweffectrapportage (LER) om de consequenties /effecten op de landbouw in kaart te brengen en/of afwegingskader om te komen tot een voorkeurstracé.</p> <p>Inspreker wil graag betrokken worden bij het opstellen van een LER.</p>	<p>In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van agrariërs worden onderzocht en meegenomen in de afweging om tot een voorkeursalternatief te komen.</p> <p>Om deze effecten in beeld te krijgen zal er een werkgroep worden opgericht, waarin naast leden van de projectorganisatie ook vertegenwoordigers van agrariërs of eigenaren (van percelen) voor uitgenodigd worden.</p>
32	<p>Inspreker is het niet eens met de argumenten voor het verdubbelen van de N33 (lage verkeersintensiteiten en korte op- en afritten).</p> <p>Inspreker stelt dat als er dan toch wordt verdubbeld het huidige tracé van de N33 gevolgd moet worden.</p> <p>Inspreker geeft aan veel schade in de bedrijfsvoering te ondervinden indien alternatief C het voorkeursalternatief</p>	<p>De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking. Het project kent daarnaast ook een doelstelling t.a.v. het verhogen van de verkeersveiligheid.</p> <p>Dit komt overeen met alternatief A. De Verkenning brengt de effecten van de verschillende alternatieven in beeld en vervolgens zal er een voorkeursalternatief worden gekozen, welke wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Afhankelijk van de te maken keuzes, zal er sprake kunnen zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit schade lijdt of zal</p>

	<p>wordt en wil dan ook schadeloos worden gesteld.</p>	<p>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 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.</p>
33	<p>Inspreker pleit voor het uiteindelijk verdubbelen van het hele traject N33 Assen – Eemshaven en deze achtergrond proactief bij de studie te betrekken. Daarbij is er begrip voor de fasering in de tijd.</p> <p>Inspreker pleit ervoor om in de studie de consequenties voor het onderliggend wegennet te betrekken.</p> <p>Inspreker geeft aan dat bebouwing in Appingedam ook in de invloedssfeer van de N33 is gelegen en dit daarmee ook mee te nemen in de MER en het vervolg.</p> <p>Inspreker vindt het belangrijk ook de effecten op de agrarische sector nadrukkelijk en goed in beeld wordt gebracht.</p> <p>Inspreker wijst op de gebruikswaarde van het in samenwerking met de provincie Groningen en Seaports ontwikkelde duurzame bedrijventerrein en zichtlocatie Fivelpoort en daarbij ook de ontsluiting van bedrijven aan de Woldweg, Overdiep en Woonplein te betrekken.</p> <p>Inspreker pleit ervoor om de (vaar)recreatie een belangrijke plek te geven in de uitwerking van de studie.</p>	<p>Op basis van de Voorverkenning, uitgevoerd door de Provincie Groningen, is in samenspraak tussen Rijk, Provincie en betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de Provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. Uit de Voorverkenning is naar voren gekomen dat verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam financieel en technisch haalbaar is en het beste voldoet aan de doelen bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom behoort het verder doortrekken van de verdubbeling naar de Eemshaven niet tot het plangebied van het project en worden deze in de vervolprocedure niet beschouwd. In het ontwerp van het tracé en de aansluiting van de N362 zal wel rekening worden gehouden met een eventueel toekomstige verdubbeling vanaf deze aansluiting naar de Eemshaven.</p> <p>De huidige als toekomstige verkeerseffecten met en zonder het project op zowel het rijkswegennet als de provinciale en gemeentelijke wegen worden in de Verkenning onderzocht en in beeld gebracht.</p> <p>In de Verkenning zal m.b.t. verkeer het invloedsgebied van de verdubbeling van de N33 in beeld worden gebracht.</p> <p>In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van belanghebbende agrariërs worden onderzocht. Om deze effecten in beeld te krijgen zal er een werkgroep worden opgericht, waar naast leden van de projectorganisatie ook vertegenwoordigers van agrariërs of eigenaren van percelen in deelnemen.</p> <p>In de Verkenning zal de ontsluiting van het bedrijventerrein Fivelpoort en de ontsluiting van de bedrijven aan de westkant van Appingedam nadrukkelijk worden betrokken.</p> <p>In de Verkenning worden de tracés verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke verbeteringen van de bestaande infrastructuur.</p>

	<p>Inspreker ziet in het communicatieplan graag beschreven hoe met omgeving wordt gecommuniceerd en ziet de uitwerking hiervan met grote belangstelling tegemoet.</p> <p>Inspreker pleit voor een bestuurlijk platform, waarin Rijk, provincie en gemeenten zitting hebben.</p>	<p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>Inmiddels is in het Bestuurlijk Overleg, waarin naast een vertegenwoordiger van de minister ook de gedeputeerde van de provincie zitting heeft, besloten een bestuurlijk afstemmingsoverleg in te stellen, waarbij ook de betrokken gemeenten deelnemen.</p>
34	<p>Inspreker pleit voor het uiteindelijk verdubbelen van het hele traject N33 Assen – Eemshaven en dit gegeven proactief bij de studie te betrekken. Daarbij is er begrip voor de fasering in de tijd.</p> <p>Inspreker pleit ervoor om in de planuitwerking de consequenties voor het onderliggend wegennet te betrekken.</p> <p>Inspreker pleit er voor om bij de planuitwerking de unieke kwaliteiten van bedrijventerrein Fivelpoort extra aandacht te schenken en te borgen.</p> <p>Inspreker wordt graag betrokken bij de verschillende fasen in het project.</p>	<p>Op basis van de Voorverkenning uitgevoerd, door de Provincie Groningen, is in samenspraak tussen het Rijk, de Provincie en de betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de Provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. Uit de Voorverkenning is naar voren gekomen dat verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam financieel en technisch haalbaar is en het beste voldoet aan de doelen bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom behoort het verder doortrekken van de verdubbeling naar de Eemshaven niet tot het plangebied van het project en worden deze in de vervolgpprocedure niet beschouwd. In het ontwerp van het tracé en de aansluiting van de N362 zal wel rekening worden gehouden met een eventueel toekomstige verdubbeling vanaf deze aansluiting naar de Eemshaven.</p> <p>De huidige als toekomstige verkeerseffecten (toe- en afname) op zowel het rijkswegennet als de provinciale en gemeentelijke wegen worden in de Verkenning onderzocht en in beeld gebracht.</p> <p>In de Verkenning zal de ontsluiting van het bedrijventerrein Fivelpoort en de ontsluiting van de bedrijven aan de westkant van Appingedam nadrukkelijk worden betrokken.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
35	<p>Inspreker pleit voor het aanleggen van de ongelijkvloerse kruisingen op het tracé tot aan de Eemshaven om daarmee de verkeersveiligheid sterk te verbeteren.</p>	<p>Op basis van de Voorverkenning uitgevoerd, door de Provincie Groningen, is in samenspraak tussen Rijk, Provincie en betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek – Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen Rijk en Provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. Uit de Voorverkenning is naar voren gekomen dat verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam financieel en technisch haalbaar is en het beste voldoet aan de doelen bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarom behoort verder doortrekken van de verdubbeling naar de Eemshaven niet tot het plangebied van het project en worden deze in de vervolgpprocedure niet beschouwd. In het ontwerp van het tracé en de aansluiting van de N362 zal wel rekening worden gehouden met een eventueel toekomstige verdubbeling vanaf deze aansluiting naar de Eemshaven.</p>

	<p>Inspreker is van mening dat de investering in de verdubbeling N33 in geen verhouding staat met de tijds winst van hooguit 3 minuten.</p> <p>Inspreker stelt dat bij verdubbeling van de N33, ongeacht de keuze van het tracé, de biotoop van beschermde vogelsoorten wordt aangetast.</p> <p>Inspreker wijst op de nadelige gevolgen van de verdubbeling N33 op het verkeerslawaai en de geluidsbeleving.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden bij de verdere uitwerking van de plannen en wil graag participeren in te organiseren overleggen.</p>	<p>De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De Provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De havens van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking. Het project kent daarnaast ook een doelstelling t.a.v. het verhogen van de verkeersveiligheid.</p> <p>Naast het plangebied is er in de MER ook sprake van een studiegebied. Dit is het invloedsgebied van het verdubbelen van de N33. Het studiegebied verschilt per milieuaspect. De begrenzing hangt af van de aard, omvang en uitstraling van de effecten. Het studiegebied voor de inventarisatie van beschermde soorten in het kader van de flora- en faunawet is groter aan het plangebied. Indien nodig zullen mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.</p> <p>De gevolgen van het project voor de omgeving van de N33 op het gebied van geluid worden tijdens de Verkenning en de planstudiefase in beeld gebracht. In het ontwerp-tracébesluit worden nieuwe geluid-berekeningen gemaakt ten behoeve van het voorkeursalternatief en wordt er getoetst aan de geluidproductieplafonds van het geluidregister. Indien nodig en doelmatig worden geluidreducerende maatregelen getroffen.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
36	<p>Inspreker wijst op de negatieve gevolgen van het doorsnijden van de huiskavel voor de bedrijfsvoering.</p> <p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden bij de verdere uitwerking van de plannen en wil graag participeren in te organiseren overleggen met belanghebbenden.</p>	<p>In de Verkenning zullen de effecten van de alternatieven op de bedrijfsvoering van agrariërs worden onderzocht. De uiteindelijk benodigde gronden worden aangekocht tegen een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt hierbij is dat een eigenaar voor en na de ingreep in eenzelfde vermogens- en inkomenspositie verkeert. Daarnaast wordt een onderzoek naar mogelijkheden voor vervangende grond zeker niet uitgesloten, indien blijkt dat dit door de grondeigenaar gewenst wordt. Compensatie anders dan in geld kan echter niet worden gegarandeerd.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p>
37	<p>Inspreker wijst op de kostenbeheersing in het algemeen.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Kostenbeheersing is een belangrijk onderwerp, zowel in de planfase als tijdens de realisatie. De kosten van de verschillende alternatieven worden meegewogen in het te kiezen voorkeursalternatief.</p>

	<p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden bij de verdere uitwerking van de plannen.</p> <p>Inspreker wil geen versnippering van de omgeving en pleit voor een verdubbeling parallel aan het bestaande tracé.</p>	<p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>Dit komt overeen met alternatief A. De Verkenning brengt de effecten van de verschillende alternatieven in beeld en vervolgens zal er een voorkeursalternatief worden gekozen, welke wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit.</p>
38	<p>Inspreker wil graag op de hoogte worden gehouden bij de verdere uitwerking van de plannen en wil graag participeren in te organiseren overleggen met de belanghebbenden.</p> <p>Inspreker heeft alternatief tracé met onderdelen van het alternatief van de Werkgroep Tjuchem.</p> <p>Inspreker pleit voor een korte tracélengte van de verdubbeling.</p> <p>Inspreker pleit voor het vermijden van schuine doorsnijdingen van kavels. Inspreker pleit voor goede bereikbaarheid van de landbouw-percelen.</p> <p>Inspreker pleit voor een goede inpassing van de verdubbelde N33 in het landschap.</p> <p>Inspreker pleit voor een verkeersveilig ontwerp.</p>	<p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.</p> <p>Bij de uitwerking van de alternatieven zullen alternatieven passend binnen het onderzoeksgebied in de Verkenning worden betrokken.</p> <p>De lengte van het nieuwe tracé wordt door verschillende factoren bepaald. Naast de eisen die worden gesteld vanuit de richtlijnen voor het ontwerp, spelen ook onderwerpen als de instandhouding van de bedrijfsvoering van agrariërs, inpassing in het landschap, milieutechnische eisen en niet in de laatste plaats de kosten van de aanleg.</p> <p>De goede bereikbaarheid van de landbouwpercelen is een aspect, dat in het onderzoek en het ontwerp een plaats krijgt. Ook zal in de uitwerking van de alternatieven een optimalisatie gezocht worden van de (negatieve) effecten op o.a. de doorsnijdingen van landbouwgronden.</p> <p>De effecten op het landschap van de te onderzoeken alternatieven worden in beeld gebracht. Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.</p> <p>Verkeersveiligheid is één van de doelstellingen van de verdubbeling van de N33. Bij de ontwerpkeuzes zal verkeersveiligheid dan ook belangrijk onderwerp zijn. Tevens zal het wegontwerp worden getoetst aan verkeersveiligheidseisen d.m.v. een onafhankelijk uitgevoerde audit.</p>
39	<p>Inspreker pleit voor alternatief werkgroep 'N33 Dubbel Veilig'.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de Provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p>

<p>Inspreker stelt dat niet is aangegeven waarom de verdubbeling N33 MER-beoordelingsplichtig is.</p> <p>Inspreker stelt dat geen van de omwonenden betrokken is geweest bij de voorverkenning.</p> <p>Inspreker stelt dat er om de verkeersveiligheid te bevorderen ook een alternatief is zonder een verdubbeling mogelijk is.</p> <p>Inspreker stelt dat de motivering ontbreekt waaruit blijkt dat verdubbeling is gerechtvaardigd.</p> <p>Inspreker vindt dat Alternatief A niet als serieus kan worden beschouwd, vanwege de krappe verkeersonveilige bocht. Dit terwijl Alternatief D t/m G ook niet zijn opgenomen in de Verkenning.</p> <p>Inspreker vraagt zich af waarom alternatief B is opgenomen in de Verkenning, terwijl het in de voorverkenning niet als serieuze optie is genoemd.</p>	<p>Het project verdubbeling N33 is m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dat wil zeggen dat er een MER gemaakt hoeft te worden, wanneer vaststaat dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Omdat in de alternatieven voor het tracédeel Tjuchem-Appingedam een locatiekeuze aan de orde is, is er in dit geval voor gekozen sowieso een MER-procedure te doorlopen, dit los van de vraag of een MER verplicht is. De MER is een goed instrument om de alternatieven onderling af te wegen.</p> <p>De nu gekozen alternatieven komen uit het destijds vigerende Provinciaal Omgevingsplan (POP) waarin een reserveringszone was opgenomen voor een verdubbeling van de N33, naast de bestaande rijbaan. Ook bij de totstandkoming van de nieuwe Omgevingsvisie, welke middels inspraak tot stand is gekomen, is een reserveringszone voor de verdubbeling van de N33 naast de bestaande rijbaan opgenomen en is voor het gedeelte tussen het Afwateringskanaal en de aansluiting N362 een zoekgebied opgenomen.</p> <p>Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het verloop van de Verkenning en het vervolg (ontwerp-tracébesluit). Binnen het aangegeven zoekgebied is er ruimte voor het optimaliseren van het tracé van de alternatieven.</p> <p>In de Verkenning wordt aangegeven hoe burgers, maatschappelijke organisaties en betrokken bestuursorganen worden betrokken bij de Verkenning. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van art. 2-3 van de Tracéwet.</p> <p>Op basis van de voorverkenning, uitgevoerd door de provincie Groningen is in samenspraak tussen het Rijk, de provincie en de betrokken gemeenten gekozen om na de verdubbeling van deel Assen - Zuidbroek van de N33 het aansluitende deel Zuidbroek - Appingedam te verdubbelen. Deze afspraak is vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de provincie Groningen, d.d. 23 februari 2015 en gepubliceerd in de Staatscourant. Uit de Voorverkenning is naar voren gekomen dat verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam financieel en technisch haalbaar is en het beste voldoet aan de doelen bereikbaarheid en verkeersveiligheid.</p> <p>De aanpassing van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam – als logisch vervolg op de verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek – moet er toe leiden dat het gebied ten volle kan profiteren van de verdubbeling N33 ten zuiden van Zuidbroek en de aanwezigheid van de A7. De verdubbeling is ook een randvoorwaarden van de verdere economische ontwikkeling van de Energyport/Eemsdelta.</p> <p>De opmerking m.b.t. alternatief A wordt voor kennisgeving aangenomen. Alternatief A wordt in de Verkenning uitgewerkt in een verkeersveilig ontwerp.</p> <p>De milieukundige gevolgen van de alternatieven A, B, C, D en G uit de voorverkenning worden in de Verkenning verder beschouwd.</p> <p>De MER dient te voldoen aan de wettelijke eisen van artikel 7.23 Wet milieubeheer. Alternatief B wordt gelijkwaardig t.o.v. de andere alternatieven onderzocht.</p>
---	--

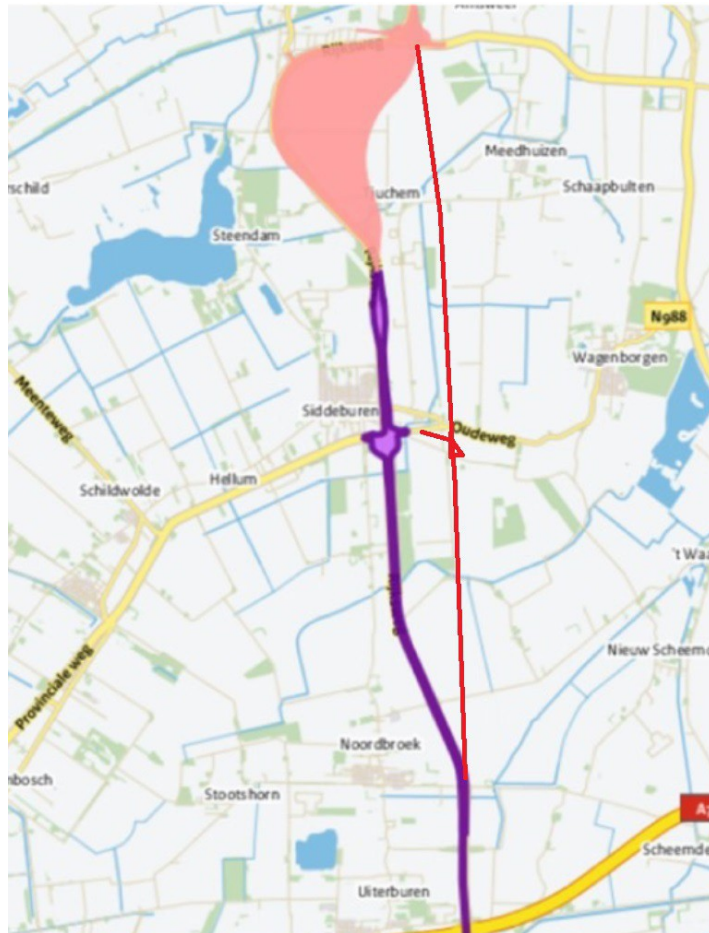
	<p>Inspreker stelt dat Alternatief C de wens is van Rijkswaterstaat, vanwege lage onderhoudskosten.</p> <p>Inspreker stelt dat het verkennen van het volledige spectrum aan reële milieuvriendelijke oplossingen het uitgangspunt moet zijn bij de m.e.r.-procedure.</p> <p>Inspreker heeft zelf een alternatief ontwikkeld dat op meerdere vlakken logischer is en voldoet aan de wensen van alle betrokken partijen.</p> <p>Inspreker stelt dat er een beschrijving van de bestaande toestand moet worden gegeven van het milieu en tevens ook indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.</p> <p>Inspreker stelt dat de gevolgen voor het milieu ontbreken voor elk van de alternatieven.</p> <p>Inspreker stelt dat punten 1 t/m 13 in stap 2 (NRD) nader worden uitgewerkt. Inspreker is van mening dat het de zorgvuldigheid ten goede zou zijn gekomen als deze uitwerking al had plaatsgevonden. Nu kunnen zienswijzen pas bij Stap 4 (publicatie van MER en OTB) worden ingediend.</p> <p>Inspreker verzoekt vorenstaande met inachtneming van de hiervoor weergegeven zienswijze mee te nemen naar de volgende fase.</p>	<p>Alternatief C wordt gelijkwaardig t.o.v. de andere alternatieven onderzocht. Alle alternatieven worden breed en integraal beschouwd in de MER en de daarop volgende besluitvorming. In de op te stellen kostenraming zijn de onderhoudskosten een aspect.</p> <p>Dit is correct. De MER dient te voldoen aan de wettelijke eisen van artikel 7.23 Wet milieubeheer. De MER wordt tevens getoetst door de Commissie voor de Milieueffectrapportage.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op uw zienswijze. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>De MER dient te voldoen aan de wettelijke eisen van artikel 7.23 Wet milieubeheer.</p> <p>De milieukundige gevolgen van de alternatieven A, B, C, D en G uit de voorverkenning worden in de Verkenning verder beschouwd. De MER wordt bij het ontwerp-tracébesluit gepubliceerd.</p> <p>Bij de verdubbeling in de alternatieven voor het tracédeel Tjuchem-Appingedam is een locatiekeuze aan de orde. Er is in dit geval gekozen om een MER-procedure te doorlopen. De MER is namelijk een goed instrument om de alternatieven onderling te wegen. De MER dient te voldoen aan de wettelijke eisen van artikel 7.23 Wet milieubeheer.</p> <p>In de Verkenning wordt de uitwerking van de verschillende alternatieven gepresenteerd. Er worden informatiebijeenkomsten georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten van de consultatierondes en de resultaten van de onderzoeken. Op basis van de Verkenning wordt door het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de provincie) het Voorkeursalternatief gekozen. Dit Voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit. Op dit besluit is bestaat de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.</p>
40	<p>Inspreker pleit ervoor om het voorgestelde tracé van de werkgroep 'N33 dubbel veilig' als alternatief opnemen in de Verkenning.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de Provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken. Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de</p>

		<p>zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p>
41	<p>Inspreker wil het voorgestelde tracé van de werkgroep 'N33 dubbel veilig' als alternatief opnemen in de Verkenning.</p> <p>Inspreker pleit voor het betrekken van de bevolking bij de planuitwerking.</p> <p>Inspreker pleit voor een groene inpassing.</p>	<p>Uw mening wordt op prijs gesteld. Op dit moment is het voorkeursalternatief nog niet aan de orde. In 2017 worden er consultatierondes in de omgeving gehouden en onderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan zal het Bestuurlijk Duo (de vertegenwoordiging van het Rijk en de Provincie) het voorkeursalternatief kiezen. Voordat deze keuze wordt gemaakt worden er informatiebijeenkomsten in de regio georganiseerd om u te informeren over de opbrengsten uit de consultatierondes en resultaten uit de onderzoeken.</p> <p>Op pagina 23 wordt er uitgebreid antwoord gegeven op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'. Hier wordt toegelicht waarom dit alternatief niet meegenomen wordt in de m.e.r.-procedure.</p> <p>Tijdens de Verkenning wordt de omgeving actief betrokken. Naast de formele inspraakmomenten worden er werksessies en klankbordgroepen georganiseerd. Tijdens de werksessies wordt er samen met o.a. de omwonenden naar ontwerpkeuzes gekeken.</p> <p>In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina 2 staat beschreven hoe de bevolking op de hoogte wordt gehouden en mee kan denken.</p> <p>De effecten op het landschap van de te onderzoeken alternatieven worden in beeld gebracht. Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.</p>

Antwoord op de zienswijze van de werkgroep 'N33 dubbel veilig'

Inleiding

Naar aanleiding van de plannen voor de N33 Midden is er vanuit de omgeving een werkgroep opgericht die een eigen alternatief (zie figuur 1) hebben bedacht, te weten: N33 dubbelveilig (www.n33dubbelveilig.nl). Daarbij pleiten zij voor een alternatief die zij meegenomen willen hebben in de verkenning. Om een goede afweging te kunnen maken is het alternatief N33 dubbel veilig in deze memo op dezelfde aspecten en ontwerpniveau uitgewerkt als de alternatieven in de voorverkenning. Deze memo dient als basis voor het besluit of het ingediende alternatief wel of niet wordt meegenomen in de voorverkenning.



Figuur 1: Alternatief "N33 dubbel veilig" (rode lijn)

Achtergrond totstandkoming alternatieven in de voorverkenning

Aansluitend op de omgevingsvisie van de provincie Groningen is een belangrijk uitgangspunt voor het verdubbelen van de bestaande N33 handhaving van het bestaande tracé. Uitzondering daarop vormt het gedeelte tussen het Afwateringskanaal en de aansluiting N362. Reden om op dit weggedeelte wel naar alternatieve tracés te kijken, heeft te maken met de landelijke richtlijnen voor een verkeersveilige inrichting van een 2x2 autoweg, 100 km/uur. De bochten bij Appingedam zijn hier aan de krappe kant en de te realiseren kruisingen Woldweg en N362 liggen in een bocht waardoor de op- en afritten extra lang moeten worden.

Voor het tracédeel tussen Zuidbroek en het Afwateringskanaal was er geen aanleiding om onderzoek te doen naar alternatieve tracés op basis van inhoudelijke of wettelijke knelpunten. Bovendien is op basis van een aantal beleidsmatige landschappelijke en ruimtelijke argumenten niet naar een nieuw tracé gekeken. In het destijds vigerende Provinciaal Omgevingsplan (POP) was een reserveringszone opgenomen voor een verdubbeling van de N33, naast de bestaande rijbaan. Ook bij de totstandkoming van de nieuwe omgevingsvisie, is een reserveringszone voor de verdubbeling van de N33 naast de bestaande rijbaan opgenomen en is voor het gedeelte tussen het Afwateringskanaal en de aansluiting N362 een zoekgebied opgenomen.

De projectdoelen uit de voorverkenning

In de voorverkenning zijn de volgende projectdoelen benoemd waaraan alle alternatieven moeten voldoen, te weten:

- Verbeteren van de bereikbaarheid
- Verbeteren van de verkeersveiligheid

De projectdoelen zijn vertaald naar beoordelingsaspecten, aangevuld met 4 andere thema's. Dit komt bij paragraaf "beoordeling varianten" aan de orde.

De hoofdlijn uit de voorverkenning

In de voorverkenning is de hoofdlijn beschreven (par. 3.2) van het project die als kader dienen voor de verdere uitwerking, te weten:

- 2x2 profiel zonder onderbreking vanaf ten zuiden van het klaverblad Zuidbroek tot aan de afslag N362;
- Alleen ongelijkvloerse kruisingen toepassen;
- De N362 wordt gezien het beschikbare budget en verloop van de intensiteiten een logische plek om de verdubbeling te beëindigen;
- De vormgeving van de verdubbeling wordt bij voorkeur zodanig vormgegeven dat toekomstige verdubbeling richting de Eemshaven mogelijk is zonder kapitaalvernietiging;
- Er wordt kritisch gekeken naar de aansluitende en kruisende wegen;
- De op- en afritten worden ingericht met rotondes i.h.k.v. duurzaam veilige weginrichting. Een duurzaam veilige inrichting is een landelijke afspraak tussen Rijkswaterstaat, IPO en VNG
- In beginsel mogen alleen stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen aansluiten;
- Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met aanwezige bebouwing, agrarische bedrijfsvoering, landschappelijke elementen, etc.;
- Het budget is taakstellend.

Bij de uitwerking van het N33 dubbel veilig alternatief tot het niveau van een schetsontwerp zijn deze kaders zoveel mogelijk gevolgd.

Beschrijving N33 dubbelveilig alternatief

Op basis van globale schetsen van de werkgroep "N33dubbelveilig" is een tracé ontworpen voor een autoweg 2x2 dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan de beschreven hoofdlijnen en kaders uit de voorverkenning. (Overigens pleit de indiener van het alternatief voor een autosnelweg 2x2, dit is vanwege de vergelijking met de alternatieven uit de voorverkenning niet verder beschouwd)

Het tracé bestaat uit een nagenoeg gestrekt beloop, vanaf de N362 aan de oostzijde van Tjuchem, Siddeburen en Korengast. Vanaf Noordbroek t/m de kruising met het Winschoterdiep komt het alternatief overeen met de varianten uit de voorverkenning (volgt het bestaande tracé). De totale lengte bedraagt ca. 15,8 km en is daarmee ca. 1,5 km korter dan alternatief C (17,3 km).

Het tracé met de gehanteerde civieltechnische uitgangspunten is opgenomen in bijlage 1.

De gewenste aansluitingen zijn ongelijkvloers, waarbij de bestaande aansluiting Geerlandweg gecombineerd wordt met de aansluiting van de N387 nabij Siddeburen; een gedeelte van het bestaande tracé van de N387 wordt hiervoor gebruikt.

Het zoveel mogelijk opruimen van het bestaande tracé maakt onderdeel uit van dit alternatief.

Beoordeling varianten

De varianten uit de voorverkenning zijn uitgewerkt op een globaal schetsniveau en zijn kwalitatief beoordeeld, gebaseerd op expert judgement. Er zijn geen berekeningen uitgevoerd. Het N33 dubbelveilig alternatief wordt in deze memo op dezelfde wijze beoordeeld. De aspecten die worden beoordeeld (en overeenkomstig de voorverkenning) zijn:

1. Bereikbaarheid: Effect op de trajectnelheid en op de ontsluiting van het omliggende gebied;
2. Verkeersveiligheid: effect op het ongevalsrisico op de wegvakken en aansluitingen;
3. Geluidhinder: In hoeverre zijn er effecten te verwachten die mitigerende maatregelen noodzakelijk maken (alleen wettelijke verplichtingen);
4. Landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit: In hoeverre is er sprake van effecten op kernkarakteristieken, is er sprake van aantasting of zijn er kansen voor kwaliteitsverbetering;
5. Landbouw: De impact op de landbouwstructuur;
6. De kostenraming.

Bereikbaarheid

Het N33 dubbelveilig alternatief leidt tot een hogere gemiddelde snelheid van met name personenverkeer. Het vrachtverkeer kan ongehinderd ingehaald worden. De kruissnelheid van het personenautoverkeer zal toenemen t.o.v. de huidige situatie. Voor wat betreft de bereikbaarheid van- en naar Appingedam/Delfzijl neemt de bereikbaarheid toe. Het tracé is 1,5 km korter dan alternatief C. Voor o.a. Siddeburen wordt de afstand naar de N33 groter (ca. 1 km verder naar het oosten) en dit levert ook extra verkeer op voor de N987. Ook is de kans aanwezig dat het verkeer de N362 via Wagenborgen de N33 verkiest.

Dit kan impact hebben op het dorp Wagenborgen waarbij risico op meer doorgaand verkeer wordt geïntroduceerd door dit alternatief. Voor wat betreft de ontsluiting Tjuchem via de N987 komt het zwaartepunt te liggen aan de oostzijde van de Ooster Zanderweg richting de N33. In de huidige situatie ligt het zwaartepunt aan de westzijde richting het bestaande tracé van de N33.

Tot slot zullen de woningen t.h.v. de Korengast opnieuw ontsloten moeten worden via een nieuw te bouwen viaduct in de Pastorieweg of via de aansluiting Korengarsterweg-Oostwoldjerdweg-N387 naar de N33.

Verkeersveiligheid

Door de ongelijkvloerse aansluitingen zal op de kruispunten de verkeersveiligheid toenemen. Ook is de aansluiting op de Geerlandweg gecombineerd met de aansluiting Siddeburen. Hiervoor wordt een gedeelte van het bestaande tracé van de N33 gebruikt. Dit komt tegemoet aan de wens om het aantal aansluitingen te verminderen op de N33.

Gezien de impact op de fietsstructuur zijn aanvullende voorzieningen nodig rondom de aansluiting op de N987.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid op de wegvakken draagt de verdubbeling bij aan het veilig inhalen. Dit alternatief voorziet daar ook in.

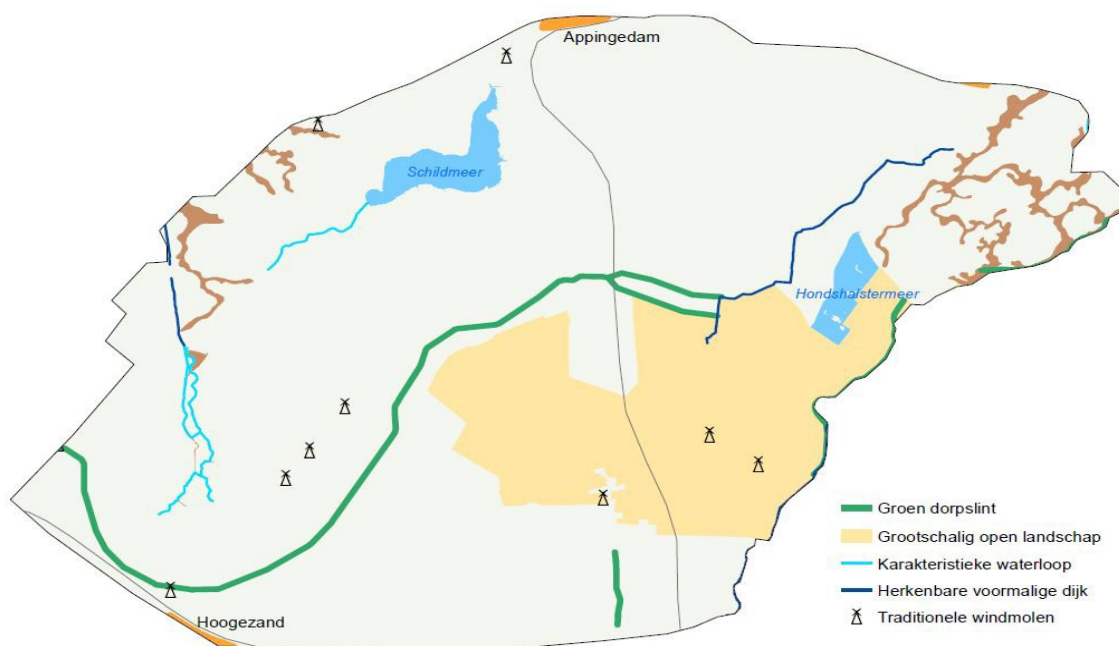
Een nadeel van dit alternatief is de lange rechtstand (langer dan 2 km). Het handboek wegontwerp 2013 (CROW) geeft aan dat dit zoveel mogelijk vermeden moet worden om daarmee een afwisselend beeld te bereiken. Variatie in het tracé houdt beter de aandacht vast en draagt bij aan de verkeersveiligheid (voldoende prikkels voor de weggebruiker).

Geluidhinder

Dit alternatief neemt geluidhinder weg rondom o.a. de bestaande aansluiting Siddeburen en Korengast, echter wordt geluidhinder verlegd naar de nieuwe aansluitingen/kruisingen bij o.a. de Weereweg, Oudeweg en Oostwoldjerdweg. Ook neemt naar alle waarschijnlijkheid het verkeer op de N387, N989 toe om Siddeburen via de N33 te ontsluiten (de afstand wordt groter). Een geluidsberekening zou moeten uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke kaders voor het geluid.

Landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit

Het bestaande landschap wordt met name tussen Siddeburen en Noordbroek gekenmerkt door een grootschalige openheid. Het N33 dubbelveilig alternatief doorsnijdt dit open landschap en betekent verdere versnippering. Het nieuwe tracé betekent een nieuwe doorsnijding en vormt een autonoom element. Tevens zorgt het alternatief voor een grotere doorsnijding van het landschap omdat er ter hoogte van Noordbroek de N33 in een rechte lijn wordt doorgetrokken terwijl bij alternatief C de N33 pas bij Tjuchem richting het noorden begint. In de voorverkenning is aangegeven dat het bestaande tracé tussen Zuidbroek en Tjuchem zich juist sterk voegt naar het landschap. Dit wordt als meerwaarde gezien. In het alternatief N33 dubbelveilig wordt hier niet aan voldaan. De werkgroep N33 dubbelveilig geeft o.a. ook aan dat door het alternatief het Huisweesterbos weer samengevoegd kan worden en het vrijkomende viaduct als wildoversteekplaats te gebruiken is. Dit weegt niet op tegen de nieuwe doorsnijding over een langere lengte van het in de Omgevingsvisie van de provincie Groningen aangegeven "grootschalige open landschap".



Figuur 2 :Grootschalig open landschap (Omgevingsvisie provincie Groningen)

Landbouw

Het alternatief N33 dubbelveilig doorsnijdt een open landbouwgebied. Dit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van percelen. In de huidige situatie heeft de landbouwstructuur zich zoveel mogelijk aangepast aan de huidige ligging van de N33. Een nieuw tracé werpt een nieuwe barrière op voor de landbouw met extra omrijdbewegingen, snijschades als gevolg. Deels geldt dit ook voor de alternatieven B en C, echter ten opzichte van deze alternatieven is de impact groter (langere lengte en er worden meer percelen doorsneden).

Investeringskosten

De kosten zijn ruwweg geraamd op € 150 mln.

Daarbij zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als de ramingen uit de voorverkenning. Dit budget overschrijdt ruimschoots het taakstellend budget van € 100 mln. Dit komt o.a. door:

- Er moet een volledig nieuw 2x2 profiel aangelegd worden tussen Noordbroek en de N362;
- Een groot gedeelte van het bestaande tracé (weg en kunstwerken) dient te worden afgewaardeerd of opgeruimd;
- De doorsnijding van landbouwpercelen levert een grotere kostenpost voor schadevergoeding/compensatie;
- Een volledig nieuw 2x2 profiel betekent meer grondaankoop;

- Verschillende bestaande kunstwerken kunnen niet worden hergebruikt (in het bestaande tracé zijn sommige kunstwerken al voorbereid op het 2x2 profiel);
- Meerdere nieuwe kunstwerken zijn nodig om dit alternatief te realiseren (o.a. Pastorieweg, Hamrik, Leentjeweg, Oostwolderweg, fietstunnel nabij Oostwold).

Overzicht haalbaarheid alternatieven

In de onderstaande tabel zijn de beoordeelde alternatieven A, B en C aangevuld met de beoordeling van het N33 dubbelveilig alternatief. De beoordeling vindt plaats ten opzichte van de huidige situatie. Dit betreft een kwalitatief oordeel, gebaseerd op expert judgement; er zijn geen berekeningen uitgevoerd. Dit oordeel dient voor een eerste onderlinge vergelijking om een uitspraak te kunnen doen over de haalbaarheid.

Alternatief	A	B	C	N33 dubbel veilig
<i>Doel verdubbeling:</i>				
Bereikbaarheid	++	++	++	++
Verkeersveiligheid	+	+	++	+
Ontwerprichtlijn	-	-	+	-/0
<i>Andere aspecten:</i>				
Geluidhinder	0	0	0/-	0/-
Landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit	0/+	-	+/-	---
Landbouw	0	-	--	---
Financieel haalbaar	ja	ja	ja	nee

Conclusie

Het alternatief geeft invulling aan de projectdoelen; het vergroten van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Ten opzichte van het bestaande tracé is op het aspect verkeersveiligheid iets lager gescoord vanwege de lange rechtstand in het tracé. Het handboek wegontwerp beschrijft dat deze zoveel mogelijk vermeden moet worden om daarmee een afwisselend wegbeeld te bereiken. Dit houdt de aandacht van de weggebruiker beter vast en draagt daarmee bij aan de verkeersveiligheid.

Voor het aspect geluid betekent het alternatief van de werkgroep "N33 dubbel veilig" enerzijds een verbetering voor o.a. de bestaande aansluiting Siddeburen, Tjuchem en Korengast. Anderzijds wordt de geluidhinder verplaatst naar de nieuwe aansluitingen/kruisingen bij o.a. de Weereweg, Oudeweg en Oostwoldjerdweg.

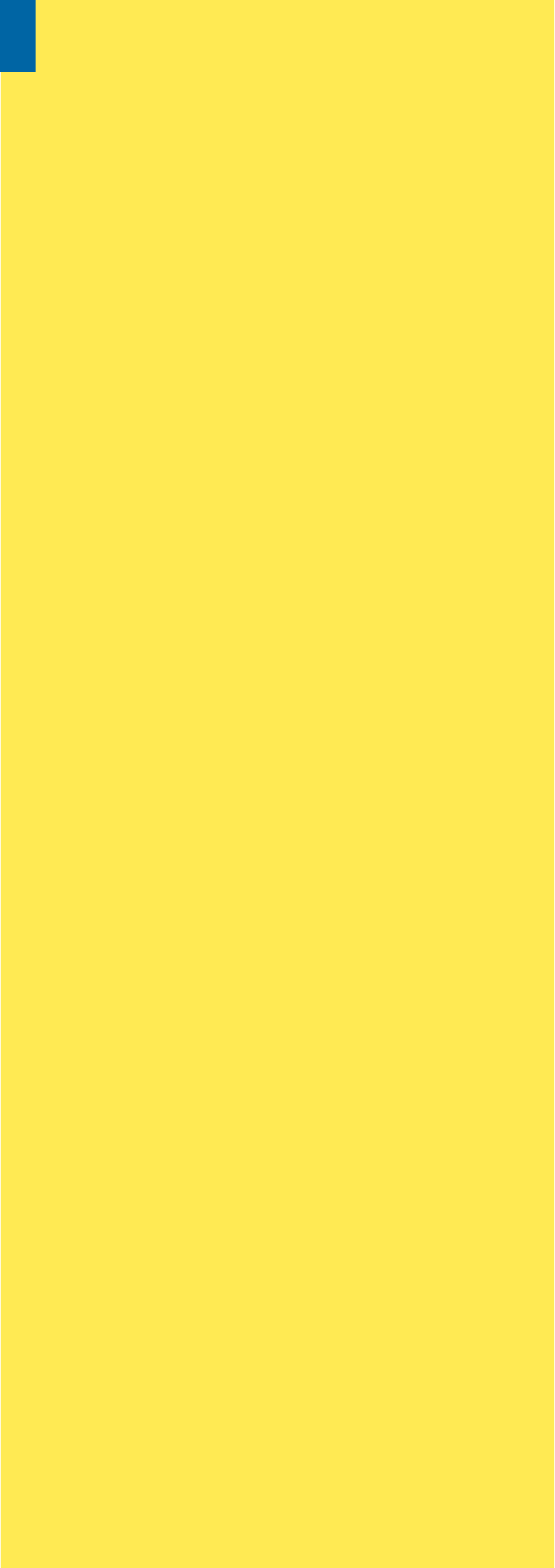

Voor het aspect landschap/ruimtelijke kwaliteit scoort dit alternatief slecht, met name door de doorsnijding van het grootschalige open landschap.

Voor de landbouwstructuur heeft het N33 dubbelveilig alternatief een grote impact dan de in de MER te onderzoeken alternatieven. In de huidige situatie heeft de landbouwstructuur zich zoveel mogelijk aangepast aan de huidige ligging van de N33. Een nieuw tracé levert een nieuwe barrière werking op met extra snijschades en omrijdbewegingen tot gevolg. Ook is er meer grondaankoop benodigd vanwege een volledig nieuw 2x2 profiel tussen Noordbroek en Tjuchem. Deels zou dit gecompenseerd kunnen worden door de bestaande N33 op te ruimen, echter dit vraagt om extra investeringen om het bestaande tracé weer in cultuur te brengen. Daarnaast is het maar de vraag of de geraakte eigenaren gecompenseerd kunnen worden met het, in dit alternatief, opgeruimde bestaande tracé.

Maar bovenal vraagt het alternatief om een extra investering van ca. € 50 mln. bovenop het taakstellend budget. Deze extra investering weegt niet op tegen de meerwaarde van het alternatief, ten opzichte van de te onderzoeken alternatieven die helemaal of grotendeels gebruik maken van de bestaande infrastructuur.

De projectgroep heeft het ingediende alternatief van de werkgroep "N33 dubbel veilig" vertaald in onderstaande civieltechnische uitgangspunten.

- Autoweg 2x2, max 100 km/h
- Een na genoeg recht traject vanaf de aansluiting Noordbroek tot de brug over het Eemskanaal. Hiermee ontstaat vanaf de aansluiting A7 een totale lengte van 15,8 km tot het Eemskanaal.
- Het zoveel mogelijk volgen van de verkaveling van het landschap.
- De kruising over de Hamrik is een hard punt (lengte westelijk talud zijweg).
- De kruising met de Oudeweg is een hard punt i.v.m. de meest gunstige sanering van woningen.
- Handhaven hoogspanningsmasten ten zuiden Holeweg (N362).
- De aansluiting Noordbroek (Scheemderweg) blijft een traditionele Haarlemmermeer. (rotondes op de onderliggende wegenstructuur).
- Kruising met lokale Pastorieweg met viaduct over N33 op grond van kosten (goedkoper).
- Kruising met lokale weg Hamrik met viaduct over N33.
- Overgang Hondshalstermaar op maaiveldhoogte (geen vaarverbinding).
- Kruising Oostwoldjerweg d.m.v. tunnel op maaiveld in Oostwoldjerweg. N33 hoog. Verbinding wordt fietspad. Autoverkeer via Leentjerweg en Eelshuizerweg naar Oudeweg. Deze oplossing is gevolg van keuze vloeiende aansluiting N387 (provinciale weg).
- Vloeiende aansluiting N387 (provinciale weg). In vaktermen een knooppunt genoemd.
- De N387 is een enkelbaans autoweg tussen Hoogezand en Siddeburen en daarom een stroomweg. Stroomwegen kunnen onderling aansluiten d.m.v. vloeiende aansluiting zoals lussen en fly-overs.
Aangezien de ruimtelijke impact t.p.v. van een dergelijke aansluiting groot is, is voor een ontwerpsnelheid van max. 50km/uur gekozen op de verbindingswegen. Dit resulteert in bogen van $R=90m$ in de lussen. Voor een ontwerp snelheid van 70km/uur zijn lussen noodzakelijk met een $R=200m$. Hiermee wordt de impact op de omgeving onevenredig groot.
In de richtlijnen stroomwegen wordt voor verbindingswegen in knooppunten geadviseerd een ontwerpsnelheid van meer dan 50km/uur te hanteren.
Steriele overgang met Oudeweg d.m.v. viaduct. N33 hoog. Een hoog viaduct in de Oudeweg leidt tot meer woning sanering. Een verdiepte N33 is duurder.
- Kruising Weereweg ten oosten van Tjuchem d.m.v. viaduct. N33 hoog i.v.m. overgang Afwateringskanaal van Duurswold 360 m noordelijke van dit punt.
- Overgang Afwateringskanaal d.m.v. brug op halve hoogte i.v.m. vaarfunctie (huidige hoogte in bestaande N33).
- Aansluiting N362 Holeweg en parallelweg d.m.v. half klaverblad met rotondes. Conform werkgroep N33 en variant C.
- Aansluiting N387 en oud tracé N33 d.m.v. ovonde. Downgraden N33 naar lokale weg. Gelijkvloerse aansluiting Oudeweg (Wijkt af van ingediend plan van de werkgroep N33).
- Traject N33 vanaf Akkereindeweg tot Geerlandweg geheel saneren (wijkt af van plan werkgroep N33).
- Traject N33 ten noorden van Geerlandweg nog nader bezien (Werkgroep N33 wil handhaven met faunamaatregelen).



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 6.00 - 22.30 uur, gratis)

september 2016 | rws0516xo0000