



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit N33 (wijziging 2014)

I Besluit



Tracébesluit N33 (wijziging 2014)

I Besluit

Datum	september 2014
Status	definitief

Vastgesteld op:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Inhoud

I Het Besluit 5

II Kaarten 11

III Toelichting 13

IV Bijlagen 43

I Het Besluit

1. Besluit

Gelet op de Tracéwet, stel ik, de Minister van Infrastructuur en Milieu, dit Tracébesluit N33 (wijziging 2014) vast, hierna genoemd: Tracébesluit.

Dit Tracébesluit betreft een aantal wijzigingen van het Tracébesluit N33 Assen – Veendam – Zuidbroek, zoals vastgesteld op 4 mei 2012, hierna genoemd: Tracébesluit N33 (2012).

Dit Tracébesluit bestaat uit

- deze besluittekst (I)
- de detailkaarten (II)
- bijlage B van het akoestisch onderzoek (gewijzigde geluidproductieplafonds)

Bij dit Tracébesluit hoort een toelichting (III) en een bijlage met het akoestisch onderzoek (IV). Deze maken geen onderdeel uit van dit Tracébesluit, uitgezonderd bijlage B van het akoestisch onderzoek.

Artikel 1 Wijziging detailkaarten

1. De bij dit Tracébesluit behorende detailkaarten met de nummers 2, 7 t/m 10 en 14 t/m 17 wijzigen de gelijkgenummerde detailkaarten behorende bij het Tracébesluit N33 (2012).
2. De wijziging van de detailkaarten, bedoeld in het eerste lid, heeft betrekking op de gronden die zijn gelegen binnen het op deze kaarten aangeduide rechthoekig kader en binnen de eveneens op de kaarten aangeduide 'Tracébesluit grens'. De hiervoor bedoelde gronden zijn op de detailkaarten met kleur aangegeven.

Artikel 2 Realisatie nieuwe kunstwerken in plaats van verbreding bestaande kunstwerken

In Tabel 1, behorend bij artikel 2 van het Tracébesluit N33 (2012), komen de volgende regels te vervallen:

Nr.	Kunstwerk	km	Kruisende infrastructuur	Minimale doorgangshoogte (m)
13	Onderdoorgang De Hilte	27.31	Gebiedontsluitingsweg Bareveld - Nieuwediep	Bestaande hoogte handhaven
20	Onderdoorgang Landbouwweg	30.09	erftoegangsweg	Bestaande hoogte handhaven

Deze vervallen regels worden toegevoegd aan Tabel 2, behorend bij artikel 2 van het Tracébesluit N33 (2012).

Artikel 3 Wijziging Inpassingsmaatregel

In Artikel 8 onder e van het Tracébesluit N33 (2012) wordt 'in de zuidelijke binnenlussen' vervangen door 'in de zuidoostelijke en noordwestelijke binnenlussen'.

Artikel 4 Wijziging compenserende maatregel

In Tabel 10, behorend bij artikel 10 van het Tracébesluit N33 (2012), wordt de in deze tabel opgenomen derde regel door de volgende regel vervangen:

Soort gebied	biotoop	Totaal oppervlak (ha)	Compensatie-opgave (ha)
Extra geluidverstoring Ecologische Hoofdstructuur provincie Drenthe	grasland	7,07	2,49

Artikel 5 Te amoveren opstallen

In tabel 12, behorend bij artikel 12 lid 1 van het Tracébesluit N33 (2012), komt de volgende regel te vervallen:

Gemeente	Plaats (adres)	Postcode
Menterwolde	Zuidbroek	
	Woning Trekweg 25	9636 AK

Artikel 6 Gewijzigde geluidproductieplafonds en te verplaatsen referentiepunten

Ter plaatse van de wijzigingen waarop dit Tracébesluit betrekking heeft dienen de in bijlage B van het akoestisch onderzoek opgenomen gewijzigde geluidproductieplafonds en verplaatste referentiepunten in acht te worden genomen.

Artikel 7 Geluidwallen aansluiting De Hilte

Aan artikel 5 van het Tracébesluit N33 (2012) wordt een lid 5 toegevoegd dat als volgt luidt:

'De bestaande geluidwal aan de noordzijde van de weg, ter hoogte van de aansluiting De Hilte, wordt in noordelijke richting teruggeplaatst met een hoogte van 2 m. De bestaande geluidwal aan de zuidzijde, die afwisselende hoogten kent, wordt over de gehele lengte van de wal door middel van grondaanvulling 20 cm opgehoogd.

De locatie en de lengtes van deze geluidwallen zijn aangegeven op detailkaart 9.'

Artikel 8 Opleveringstoets

1. De Minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 23 van de Tracéwet de gevolgen van de via dit Tracébesluit doorgevoerde wijzigingen van het Tracébesluit N33 (2012) onderzoeken op het milieuaspect: Geluid.
2. Indien uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor het milieuaspect geluid, dan wordt via het daarvoor geldende wettelijke beschermingsregime, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.
3. Het onderzoek zal aanvangen één jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen één jaar worden afgerond.

Artikel 9 Tracébesluit N33 (2012)

Het bepaalde in het Tracébesluit N33 (2012) blijft voor het overige onverminderd van kracht, behoudens de in dat Tracébesluit in artikel 11 opgenomen uitmeet- en flexibiliteitsbepaling.

Artikel 10 Schadevergoeding

Artikel 14 (schadevergoeding) van het Tracébesluit N33 (2012) is op dit Tracébesluit van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Op dit Tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

2. Beroepsmogelijkheid

Tegen dit Tracébesluit hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijze naar voren hebben gebracht, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken, vanaf de dag na die waarop het Tracébesluit ter inzage is gelegd. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen. Het Tracébesluit ligt ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

- de gemeentehuizen van de gemeenten Assen (te Assen), Aa en Hunze (te Gieten), Veendam (te Veendam) en Menterwolde (te Muntendam);
- het provinciehuis van de provincie Drenthe (te Assen);
- het provinciehuis van de provincie Groningen (te Groningen);
- het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag

U kunt het Tracébesluit gedurende de beroepstermijn ook inzien via www.platformparticipatie.nl.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, o.v.v. Tracébesluit N33 (Wijziging 2014).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroep zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. vermelding dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van het besluit waarop het

geschil betrekking heeft overgelegd. Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling van het beroep en voor een verzoek om voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

II Kaarten

- **Detailkaarten, schaal 1 : 2.500**
(detail en legenda)
Bladnummers 2, 7-10, 14-17

III Toelichting

Inhoud

1 Redenen voor wijziging van het eerder vastgestelde Tracebesluit

- 1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluit; het Tracébesluit N33 (2012)
- 1.2 Dit Tracébesluit; het Tracebesluit N33 (wijziging 2014)

2 Beschrijving van de infrastructurele wijzigingen

- 2.1 Aanduiding en omvang van de infrastructurele wijzigingen op de detailkaarten
- 2.2 Verplaatsing aansluiting busbaan bij Assen
- 2.3 Gebruik bestaand asfalt bocht Gieten
- 2.4 Aansluiting De Hilte; realisatie nieuw kunstwerk, aanpassing wegprofiel en geluidwallen
- 2.5 Aanpassing landbouwtonnel en wegprofiel noordelijk van de aansluiting K.J. de Vriezestraat
- 2.6 Gebruik bestaand asfalt noordelijk van de aansluiting bij Meeden
- 2.7 Ruimtebeperkende uitvoering van het Knooppunt Zuidbroek

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

- 3.1 Geluidhinder
- 3.2 Luchtkwaliteit
- 3.3 Externe veiligheid

4 Natuur en inpassing

- 4.1 Natuurbeschermingswet
- 4.2 Effecten op EHS (gebiedsbescherming)
- 4.3 Effecten op Boswet en landschappelijke inpassing
- 4.4 Effecten op beschermde soorten / Flora- en faunawet

5 Bodem en Water

- 5.1 Bodem
- 5.2 Water

6 Archeologie en cultuurhistorie

7 Verkeersveiligheid

8 Verdere procedure

- 8.1 Zienswijzen en ontwerpwijzigingen
- 8.2 Verdere procedure

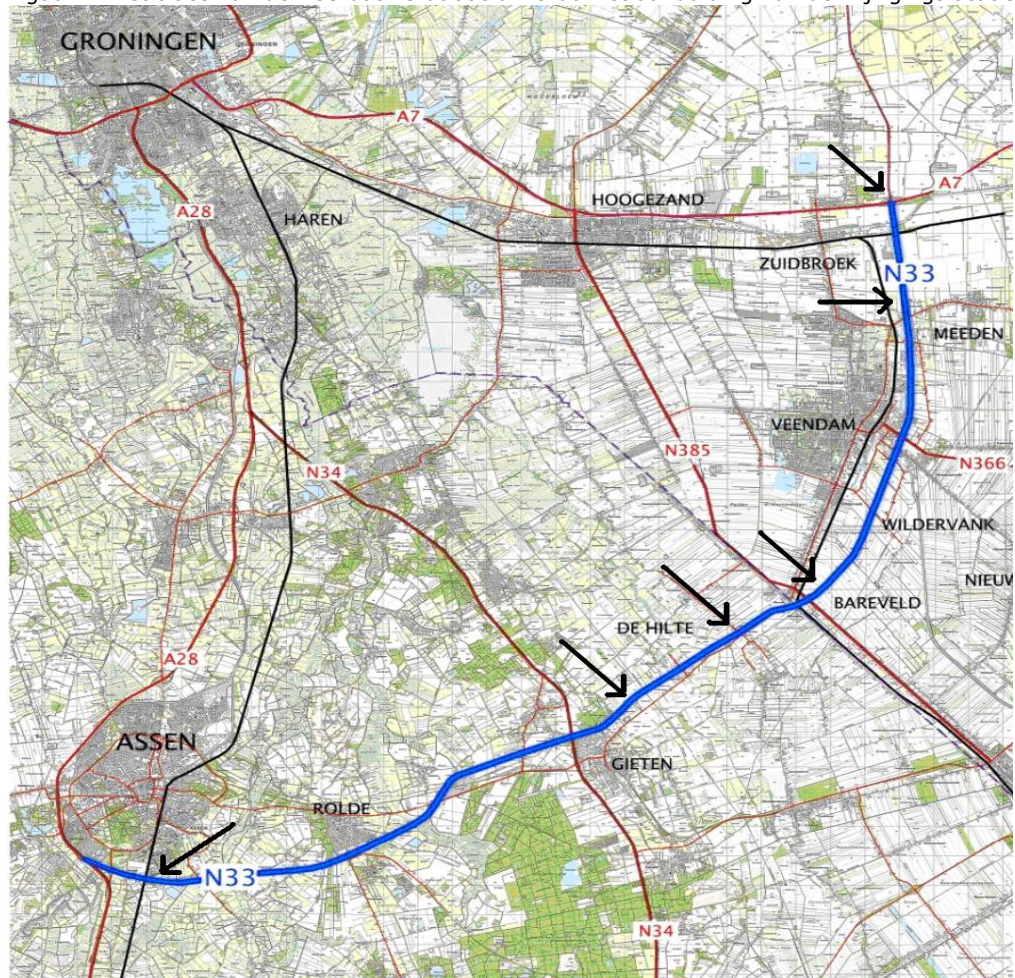
1 Redenen voor wijziging van het eerder vastgestelde Tracébesluit

1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluit; het Tracébesluit N33 (2012)

Het Tracébesluit N33 (2012) heeft betrekking op de verdubbeling van de bestaande autoweg N33 met 1x2 rijstroken tot een autoweg met 2x2 rijstroken. De verdubbeling betreft het gedeelte van de N33 vanaf het knooppunt van deze weg met de A28 bij Assen (km 5.83) tot en met de aansluiting van deze weg op de A7 bij Zuidbroek (km 44.37). In het kader van de verdubbeling vindt tevens een reconstructie plaats van het knooppunt Assen-Zuid bij de A28 en het knooppunt Zuidbroek bij de A7.

Het Tracébesluit N33 (2012) is vastgesteld op 4 mei 2012 en op 27 december 2012 onherroepelijk geworden. Het traject van de N33 waarop het Tracébesluit N33 (2012) betrekking heeft en waar de ombouw tot autoweg met 2x2 rijstroken plaatsvindt, is in figuur 1 weergegeven. De pijlen geven aan waar de wijzigingen als gevolg van dit Tracébesluit plaatsvinden.

Figuur 1. Het tracé van de N33 dat verdubbeld wordt met aanduiding van de wijzigingslocaties



1.2 Dit Tracébesluit; het Tracébesluit N33 (wijziging 2014)

De aanleiding voor dit Tracébesluit is een aantal gewenste correcties van het tracé van de N33 ten opzichte van het tracé als opgenomen in het Tracébesluit N33 (2012). Hoewel deze wijzigingen geen ingrijpende wijzigingen betreffen ten opzichte van het Tracébesluit N33 (2012), kon hiervoor geen gebruik worden gemaakt van de in artikel 11 van het Tracébesluit N33 (2012) opgenomen uitmeet- en flexibiliteitsbepaling.

De wijzigingen bestaan voornamelijk uit wegverleggingen gedreven door verbeteringen van het ontwerp. Hiermee wordt onder meer bereikt dat het tracé minder impact heeft op de omgeving. Bovendien was het vereist het Tracébesluit N33 (2012) te wijzigen, vanwege een nodige correctie met betrekking tot de geluidwallen bij de aansluiting bij De Hilte. Tot slot zijn er twee situaties waarin nieuwe kunstwerken worden gebouwd in plaats van bestaande kunstwerken die worden verbreed. De overwegingen dit te doen zijn van constructieve aard.

Dit Tracébesluit kent zes wijzigingslocaties. Zie hiervoor de zes pijlen in figuur 1. Op ieder van deze locaties vinden een of meer wijzigingen plaats. De zes wijzigingslocaties met bijbehorende wijzigingen zijn de volgende.

1. *Ten oosten van de kruising van de N33 met de spoorlijn Zwolle-Groningen te Assen*; de aanpassing van de locatie en aansluiting van de busbaan tussen de N33 en Diepstroeten.
2. *In de bocht ten oosten van Gieten*; het gebruik van bestaand asfalt.
3. *Bij de aansluiting De Hilte*; de bouw van een nieuwe onderdoorgang naast de bestaande onderdoorgang, de aanpassing van het wegprofiel en de correctie van de geluidwallen.
4. *Ten noorden van de aansluiting K.J. de Vriezestraat*; de bouw van een nieuwe landbouwtunnel naast de bestaande tunnel en de aanpassing van het wegprofiel.
5. *Ten noorden van de aansluiting Meeden*; het gebruik van bestaand asfalt.
6. *In knooppunt Zuidbroek*; de ruimtebeperkende uitvoering van de verbindingbogen.

De aanpassingen van het ontwerp komen kortweg voort uit een of meerdere van onderstaande drie overwegingen.

- Onderbouwing A. De keuze voor de bouw van een geheel nieuw kunstwerk naast het bestaande kunstwerk in plaats van aanpassing en verbreding van het bestaande kunstwerk. De reden hiervoor is van constructieve aard.
- Onderbouwing B. Het benutten van de bestaande rijbaan of infrastructuur. Dit sluit aan bij de ontwerpgedachte (duurzaamheid) om de bestaande rijbaan en de ligging daarvan zoveel als mogelijk te volgen.
- Onderbouwing C. Het optimaliseren van het ontwerp binnen de ontwerpvoorschriften en met inachtneming van hetzelfde veiligheidsniveau, onder meer in verband met een betere aansluiting op de kadastrale rijksgrenzen en/of vermindering van het ruimtebeslag.

In tabel 1 worden alle tracé-aanpassingen weergegeven die deel uitmaken van dit Tracébesluit met aanduiding van de detailkaart waarop die wijziging is weergegeven. Daarbij is aangegeven welke ontwerpverbetering (A, B en/of C) de wijziging heeft veroorzaakt. Vervolgens is aangegeven hoe groot de maximale

afwijking ten opzichte van het oorspronkelijke tracé in het Tracébesluit N33 (2012) is en over welke lengte het tracé afwijkt van het tracé in het Tracébesluit (2012).

Tabel 1. Overzicht wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van het Tracébesluit N33 (2012)

Nr.	Beschrijving Wijziging	Kaart -blad	Onder- bouwing	Maximale afwijking	Over een lengte v.
1	Busbaan bij Assen	2	C	70 m	150 m
2	Bocht oosten van Gieten	7 en 8	B/C	16 m	650 m
3	Nieuw kunstwerk De Hilte	9	A	in bouwvlak	n.v.t.
4	Hoofdrijbaan/toerit/invoeg- strook Noord De Hilte	9	A	6 m	350 m
5	Afrit/uitvoegstrook Noord De Hilte	9	B/C	5 m	50 m
6	Hoofdrijbaan Zuid De Hilte	9	B	5 m	300 m
7	Afrit Zuid De Hilte	9	B	9 m	150 m
8	Geluidwallen De Hilte	9	-	-	-
9	Nieuwe landbouwtunnel	10	A	in bouwvlak	n.v.t.
10	Hoofdrijbaan noordelijke richting K.J. de Vriezestraat	10	A	5 m	400 m
11	Toerit noordelijke richting K.J. de Vriezestraat	10	A	14 m	400 m
12	Hoofdrijbaan noordelijke richting Meeden	14	B	5 m	500 m
13	Verbindingsboog Veendam - Duitse grens	15-17	C	15 m	1000 m
14	Uitvoegstrook Duitse grens - Delfzijl	15-17	B/C	13 m	1000 m
15	Verbindingsboog Groningen - Veendam	15-17	B/C	24 m	600 m
16	Verbindingsboog Delfzijl - Duitse grens	15-17	B/C	14 m	600 m

In het volgende hoofdstuk worden alle wijzigingen beschreven.

2 Beschrijving van de infrastructurele wijzigingen

2.1 Aanduiding en omvang van de infrastructurele wijzigingen op de detailkaarten

In artikel 1 van dit Tracébesluit is bepaald dat de bij dit Tracébesluit behorende detailkaarten met de nummers 2, 7 t/m 10 en 14 t/m 17 de gelijkgenummerde detailkaarten behorende bij het Tracébesluit N33 (2012) wijzigen. Voorts is bepaald dat deze wijzigingen betrekking hebben op de gronden die zijn gelegen binnen het op deze kaarten aangeduide rechthoekig kader en binnen de eveneens op de kaarten aangeduide 'Tracébesluit grens' en dat de hiervoor bedoelde gronden op de detailkaarten met kleur zijn aangegeven.

De gekleurde kaders op de detailkaarten 2, 7 t/m 10 en 14 laten elk een gedeelte van het tracé zien van tussen de 500 m en 850 m lang. Binnen deze kaders bevinden zich de infrastructurele wijzigingen met de nummers 1 t/m 12 als opgenomen in tabel 1. Op de detailkaarten 15 t/m 17 (knooppunt Zuidbroek) is het gekleurde kader aanzienlijk groter. Dit kader beslaat 1,45 km autoweg (N33) en 2 km autosnelweg (A7) met daartussenin de benodigde verbindingbogen. Binnen dit kader bevinden zich de infrastructurele wijzigingen met de nummers 13 t/m 16 als opgenomen in tabel 1. Omdat het een knooppunt van wegen betreft is ervoor gekozen het gehele knooppunt ingekaderd weer te geven. Zo blijft de configuratie van het knooppunt herkenbaar. Deze configuratie wijzigt niet door dit Tracébesluit. Alleen de exacte ligging van de in dit Tracébesluit genoemde verbindingbogen wijzigt ten opzichte van de positie als bepaald in het Tracébesluit N33 (2012).

De detailkaarten bij dit Tracébesluit hebben dezelfde vormgeving als de kaarten bij het Tracébesluit N33 (2012). Op de nieuwe detailkaarten is alleen een wijziging getreden voor zover het betreft de aanduiding van "rijbeplanting" en "bosopstand". De aanduiding is in dit Tracébesluit onderverdeeld in "rijbeplanting bestaand" en "rijbeplanting nieuw" en "bosopstand bestaand" en "bosopstand nieuw". Deze onderverdeling biedt een beter inzicht in de oorsprong van de beplanting. De wijzigingen in landschappelijke aanpassing maken overigens maar in beperkte mate deel uit van dit Tracébesluit en worden vooral volledigheidshalve weergegeven. Zie hoofdstuk 4 voor een nadere toelichting op de status van de wijzigingen op het gebied van landschappelijke inpassing.

Hierna worden alle infrastructurele wijzigingen die deel uitmaken van dit Tracébesluit beschreven, inbegrepen de correctie van de geluidwallen bij de aansluiting De Hilte. Daarbij zal een aanduiding worden gegeven waar in het Tracébesluit N33 (2012) de betrokken infrastructurele maatregel is beschreven of geregeld.

2.2 Verplaatsing aansluiting busbaan bij Assen

Korte beschrijving wijziging noordelijke busbaan

De aansluiting van de noordelijke busbaan van de N33 op de weg "Diepstroeten" wordt 70 m in westelijke richting verlegd. De nieuwe ligging van de busbaan is in dit Tracébesluit aangegeven op detailkaart 2.

Achtergrond wijziging ligging busbaan

De definitieve keuze voor het aanleggen van een toe- en afrit bestemd voor openbaar vervoer tussen de N33 en de gemeentelijke wegen "Graswijk" (zuidzijde) en "Diepstroeten" (noordzijde) is in een laat stadium in het Tracébesluit N33 (2012) terecht gekomen. De busbanen ter plaatse maakten nog geen deel uit van het Ontwerp-Tracébesluit N33 uit 2011.

Het ontwerp van de noordelijke busbaan als opgenomen in het Tracébesluit N33 (2012) is geprojecteerd op meerdere percelen van drie verschillende eigenaren. Verwerving of onteigening van gronden was binnen dit ontwerp noodzakelijk. Door de aansluiting 70 m in westelijke richting op te schuiven blijft het ontwerp binnen de rijksgrenzen en is verwerving niet meer nodig.

De busbaan in Tracébesluit N33 (2012)

In het Tracébesluit N33 (2012) staat de busbaan aangegeven op detailkaart 2. Deze detailkaart wordt vanwege de gewijzigde ligging van de busbaan tussen km 7.30 en 7.85 als zodanig gewijzigd. In de besluittekst is de aanleg van de busbaan opgenomen in artikel 3, lid 1 onder b. Deze besluittekst behoeft geen wijziging.

2.3 Gebruik bestaand asfalt bocht Gieten

Korte beschrijving wijziging bocht Gieten

De bestaande rijbaan in de bocht ten oosten van Gieten wordt gehandhaafd en benut voor de hoofdrijbaan voor het verkeer in westelijke richting. De zuidelijke hoofdrijbaan voor het verkeer in oostelijke richting wordt verlegd en volgt de bocht van de noordelijke hoofdrijbaan. Het nieuwe wegprofiel is in dit Tracébesluit aangegeven op detailkaarten 7 en 8.

Achtergrond wijziging bocht Gieten

In het Tracébesluit N33 (2012) is een zogenaamde bochtafsnijding opgenomen in de bocht oostelijk van Gieten tussen km 23.25 en 23.90. Door deze afsnijding wordt een groot deel van de bestaande rijbaan verwijderd en niet benut ten behoeve van de verdubbeling. De bochtafsnijding is in het Tracébesluit N33 (2012) opgenomen om risico's op wegbeeldproblemen in verband met tegenbogen te voorkomen.

De ontwerpgedachte van de N33 is dat het nieuwe verdubbelingsontwerp zoveel als mogelijk op het huidige alignement – in zowel horizontale als verticale zin – zou moeten aansluiten. Het risico op wegbeeldproblemen in de bocht Gieten is daarom nader onderzocht. Dit heeft uitgewezen dat het bestaande wegbeeld voldoet aan alle veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften.

Door het bestaande tracé niet te verwijderen, maar te gebruiken voor de noordelijke rijbaan, wordt aangesloten bij de hiervoor aangegeven ontwerpgedachte. De nieuwe zuidelijke rijbaan volgt de bocht van de noordelijke rijbaan met een kleine deviatie tussen km 23.30 en 23.60. Door het verminderde ruimtebeslag schuift de grens van dit Tracébesluit aan de zuidzijde op richting de gewijzigde rijbanen en vervalt een gedeelte van de bestemming verkeersdoeleinden ten gunste van een agrarische bestemming.

Bocht Gieten in Tracébesluit N33 (2012)

In het Tracébesluit N33 (2012) staat het betrokken gedeelte van de bocht Gieten aangegeven op detailkaarten 7 en 8. Deze detailkaarten worden vanwege het nieuwe wegprofiel van de bocht Gieten tussen km 23.20 en 23.90 als zodanig gewijzigd. In de besluittekst maakt de verdubbeling ter hoogte van de bocht Gieten deel uit van het wegdeel tussen Gieten en de aansluiting bij De Hilte als opgenomen in artikel 1, lid 4 onder c. Deze besluittekst behoeft geen wijziging.

2.4 Aansluiting De Hilte; realisatie nieuw kunstwerk, aanpassing wegprofiel en geluidwallen

Korte beschrijving wijzigingen bij aansluiting De Hilte

In plaats van verbreding van de bestaande onderdoorgang De Hilte wordt een nieuw kunstwerk nr. 13 gebouwd naast het bestaande kunstwerk. Door de realisatie van een nieuw kunstwerk worden de toerit, de invoegstrook en de noordelijke hoofdrijbaan in noordelijke richting verlegd. De bestaande hoofdrijbaan en bestaande zuidelijke afrit worden grotendeels gehandhaafd en benut voor de nieuwe afrit en nieuwe zuidelijke hoofdrijbaan.

De bestaande geluidswal aan de noordzijde van de weg wordt verplaatst in noordelijke richting en hersteld naar de oorspronkelijke hoogte van 2 m. De bestaande geluidswal aan de zuidzijde van de weg wordt eveneens hersteld naar de oorspronkelijke hoogte. Deze hoogte varieert van 1,1 m aan het uiteinde van de wal aan de westzijde tot 1,7 m in het midden van de wal bij het kunstwerk. Ten oosten van het kunstwerk wordt de geluidwal door de grondaanvulling 1,3 m hoog.

Bij het voorgaande is het nog wenselijk op te merken dat voornoemde hoogtematen van de zuidelijke geluidwal bij bekenden ter plaatse onjuist kunnen voorkomen. De hoogtematen zijn afkomstig uit het geluidregister. Het geluidregister gaat uit van ingemeten hoogten ten opzichte van NAP. Door de toegepaste verkanting (afschot) is de weg aan de noordzijde gemiddeld 20 cm hoger gelegen dan de zuidelijke rijstrook (kantstreep tot kantstreep). Bovendien ligt de zuidelijke wal in de bestaande situatie op een enige afstand van de weg en loopt de berm ter plaatse af. Hierdoor is de insteek van de wal ten opzichte van de kantstreep van de zuidelijke rijstrook nog eens circa 20 cm lager gelegen. De voorbeschreven situatie zorgt voor een enigszins vertekend beeld ten aanzien van de werkelijke hoogte van de geluidwal. Voor deze beschrijving is echter de belangrijkste conclusie dat de zuidelijke geluidwal door grondaanvulling over de gehele lengte 20 cm hoger wordt. Voor het geluidonderzoek, zie paragraaf 3.1 van deze toelichting en hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek, is de verhoging ook de belangrijkste input.

Het nieuwe kunstwerk, het aangepaste wegprofiel en de herstelde geluidwallen zijn in dit Tracébesluit aangegeven op detailkaart 9.

Achtergrond wijzigingen bij aansluiting De Hilte

Een uitbreiding van een bestaand kunstwerk brengt het risico op onderlinge beïnvloeding tussen het oude en nieuwe gedeelte van het kunstwerk mee zich mee. De bestaande onderdoorgang De Hilte is in het Tracébesluit N33 (2012) aangemerkt als aan te passen kunstwerk. Het risico op onderlinge beïnvloeding is bij nader inzien ingeschat als technisch en constructief onwenselijk. In dit Tracébesluit is

daarom de bouw van een nieuw kunstwerk direct naast het bestaande kunstwerk opgenomen.

Door de bouw van een nieuw kunstwerk schuift de noordelijke rijbaan, inclusief invoegstrook, ter hoogte van de onderdoorgang, circa 3,5 m op in noordelijke richting. In westelijke richting worden de invoegstrook en hoofdrijbaan strak tegen de herstelde geluidwal aangelegd. Hierdoor wordt het geluid optimaal opgesloten binnen de bundel. In combinatie met het nieuwe kunstwerk, zorgt dit voor een verschuiving van de weginfrastructuur van circa 6 m.

Aan de zuidzijde zijn de verleggingen van de weg vooral ingegeven door de mogelijkheid meer gebruik te maken van de bestaande wegverharding. Hierdoor verschuift het eerste deel van de afrit tot maximaal 5 m. De zuidelijke hoofdrijbaan wordt maximaal 9 m verlegd. Alle verleggingen vinden plaats met inachtneming van de geldende veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften.

Door de verlegging komt de infrastructuur dichter bij de geluidwal te liggen. Dit heeft een gunstig effect op de geluidwerende werking van de zuidelijke geluidwal op dezelfde wijze als dat aan de noordzijde het geval is. Het ontwerp van de geluidwallen aan de noord- en zuidzijde wordt hersteld op de oorspronkelijke ontwerphoogte. De noordelijke wal wordt nieuw aangelegd, de zuidelijke geluidwal wordt alleen verhoogd met 20 cm grondaanvulling. De geluidwallen worden voorzien van begroeiing in de vorm van struweel. Dat was in de bestaande situatie ook het geval.

Het bestaande plexiglas scherm op het kunstwerk aan de zuidzijde blijft gehandhaafd. Aan de noordzijde wordt het bestaande scherm teruggeplaatst. Beide schermen hebben een hoogte van 1,6 m.

De aanleg en het herstel van de geluidwallen leidt tot wijzigingen van geluidbelastingen. De akoestische gevolgen hiervan worden in hoofdstuk 3.1 van deze toelichting en in het akoestisch onderzoek beschreven.

Aansluiting de Hilte in Tracébesluit N33 (2012)

In het Tracébesluit N33 (2012) is de aansluiting De Hilte en omgeving aangegeven op detailkaart 9. Deze detailkaart wordt vanwege de wijzigingen bij de aansluiting De Hilte tussen km 27.05 en 27.90 als zodanig gewijzigd.

In de besluittekst maakt de verdubbeling van de N33 bij de aansluiting De Hilte deel uit van het wegdeel tussen de Hunze en de aansluiting Nieuwediep, zoals opgenomen in artikel 1, lid 4 onder d. De aanpassing van de aansluiting is geregeld in artikel 2, lid 1 onder h. Deze tekstgedeelten in de besluittekst behoeven geen wijziging. De aanpassing van het bestaande kunstwerk als bedoeld in artikel 2, lid 1 onder y en genoemd in tabel 1, wordt gewijzigd met inachtneming van artikel 2 van dit Tracébesluit. De aanwezigheid van geluidwallen bij de aansluiting De Hilte wordt in het Tracébesluit N33 (2012) niet genoemd. De aanwezigheid en het herstel van de geluidwallen is in artikel 7 van dit Tracébesluit opgenomen.

2.5 Aanpassing landbouwtunnel en wegprofiel noordelijk van de aansluiting K.J. de Vriezestraat

Korte beschrijving wijzigingen bij aansluiting K.J. de Vriezestraat

In plaats van verbreding van de bestaande landbouwtunnel wordt een nieuw kunstwerk nr. 20 naast de bestaande landbouwtunnel gebouwd. Door de realisatie van een nieuw kunstwerk verschuiven de toerit en de hoofdrijbaan in noordelijke richting naar elkaar toe.

Het nieuwe kunstwerk en het wegprofiel zijn in dit Tracébesluit aangegeven op detailkaart 10.

Achtergrond wijzigingen bij aansluiting K.J. de Vriezestraat

Voor de landbouwtunnel geldt dezelfde overweging voor de bouw van een nieuw kunstwerk als bij onderdoorgang De Hilde; verbreding van de bestaande tunnel is technisch en constructief te risicovol en daarom wordt een nieuw kunstwerk naast het bestaande kunstwerk gebouwd.

Door de realisatie van een nieuw kunstwerk is het nodig om de hoofdrijbaan in noordelijke richting maximaal circa 5 m zuidoostelijk te verleggen, zodat deze over het nieuwe kunstwerk kan worden geleid. Doordat de hoofdrijbaan wordt verlegd moet ook de toerit in noordelijke richting een ander tracé krijgen om parallel en gebundeld met de hoofdrijbaan het nieuwe kunstwerk te kunnen kruisen. Dit zorgt voor een verlegging van de toerit richting hoofdrijbaan van maximaal 15 m.

De parallelweg die tussen de K.J. de Vriezestraat en Dalweg 12 aan de oostzijde van de N33 loopt, volgt de inwaartse verschuiving van de toerit en wordt maximaal 10 m verlegd. Hierdoor is minder ruimte voor de bestemming verkeersdoeleinden nodig en wordt de grens van het Tracébesluit richting hoofdrijbaan verlegd. De verleggingen vinden plaats met inachtneming van de geldende veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften.

Noordzijde aansluiting K.J. de Vriezestraat in het Tracébesluit N33 (2012)

In het Tracébesluit N33 (2012) is de noordzijde van de aansluiting K.J. de Vriezestraat en omgeving aangegeven op detailkaart 10. Deze detailkaart wordt door de wijzigingen ten noorden van de aansluiting K.J. de Vriezestraat tussen km 29.75 en 30.30 als zodanig gewijzigd.

In de besluittekst maakt de verdubbeling van de N33 bij de aansluiting K.J. de Vriezestraat deel uit van het wegdeel tussen de spoorlijn Veendam-Stadskanaal en Dalweg 36, zoals opgenomen in artikel 1, lid 4 onder e. De aanpassing van de aansluiting is geregeld in artikel 2, lid 1 onder k. Deze tekstgedeelten in de besluittekst behoeven geen wijziging. De aanpassing van het bestaande kunstwerk als bedoeld in artikel 2, lid 1 onder y en genoemd in tabel 1, wordt gewijzigd met inachtneming van artikel 2 van dit Tracébesluit.

2.6 Gebruik bestaand asfalt noordelijk van de aansluiting bij Meeden

Korte beschrijving wijziging door gebruik bestaand asfalt

De bestaande rijbaan ten noorden van de aansluiting bij Meeden wordt gehandhaafd

en benut voor de hoofdrijbaan in noordelijke richting. Het nieuwe wegprofiel is in dit Tracébesluit aangegeven op detailkaart 14.

Achtergrond wijziging door gebruik van bestaand asfalt

Ten noorden van de aansluiting bij Meeden is in het Tracébesluit N33 (2012) tussen km 40.40 en 40.90 een grote strook asfalt aangewezen om te worden verwijderd. In lijn met het ontwerpuitgangspunt de bestaande rijbanen zoveel als mogelijk te volgen, wordt in dit Tracébesluit de hoofdrijbaan in zuidelijke richting op de bestaande rijbaan geprojecteerd. De hoofdrijbaan in noordelijke richting volgt de verlegging van de hoofdrijbaan in zuidelijke richting. De verlegging bedraagt maximaal 5 m. De verlegging vinden plaats met inachtneming van de geldende veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften.

Noordzijde aansluiting bij Meeden in Tracébesluit N33 (2012)

In het Tracébesluit N33 (2012) is de noordzijde van de aansluiting bij Meeden aangegeven op detailkaart 14. Deze detailkaart wordt door de wijziging ten noorden van deze aansluiting tussen km 40.40 en 40.90 als zodanig gewijzigd.

In de besluittekst maakt de verdubbeling van de N33 ter plaatse deel uit van het wegdeel tussen Dalweg 12/Wildervank en het noorden van knooppunt Zuidbroek, zoals opgenomen in artikel 1, lid 4 onder g. Deze besluittekst behoeft geen wijziging.

2.7 Ruimtebeperkende uitvoering van het knooppunt Zuidbroek

Korte beschrijving wijzigingen in knooppunt Zuidbroek

In Knooppunt Zuidbroek wordt het ruimtebeslag van het knooppunt vermindert door verlegging van verbindingbogen in de richting van de hoofdrijbanen van de N33 en A7. Hierdoor wordt het knooppunt compacter. De wijzigingen van het wegprofiel zijn aangegeven op detailkaarten 15, 16 en 17.

Hieronder worden per kwadrant de aanpassingen en achtergronden beschreven.

Het zuidoostelijke kwadrant

In het zuidoostelijke kwadrant volgt de directe verbindingsoog vanuit Veendam richting Duitse grens over een langere afstand de hoofdrijbaan. Dit wordt veroorzaakt doordat de uitvoegstrook in noordelijke richting in dit Tracébesluit pas na de brug over het Winschoterdiep uitvoegt van de hoofdrijbaan. Door de verplaatsing van de uitvoegstrook vervalt een rijstrook op de beweegbare brug en wordt de brug smaller.

De verlegging van de uitvoegstrook direct na de brug heeft eveneens tot gevolg dat het eerste deel van de halfdirecte verbindingsoog Veendam – Groningen richting middelpunt van het knooppunt opschuift. De verlegging van beide verbindingbogen vindt plaats met inachtneming van de geldende veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften en bedraagt maximaal 15 m.

Door de inwaartse verschuiving van de verbindingbogen vermindert het ruimtebeslag van het zuidoostelijke kwadrant en kan een gedeelte van de bestemming verkeersdoeleinden vervallen ten gunste van een agrarische bestemming.

Het noordoostelijke kwadrant

In het noordoostelijke kwadrant voegt de uitvoegstrook richting Delfzijl in het nieuwe ontwerp later (lees: westelijker) uit van de A7. Hierdoor verschuift het eerste deel van de directe verbindingsboog Duitse grens – Delfzijl richting middelpunt van het knooppunt. Omdat in dit ontwerp de nieuwe uitvoegstrook beter aansluit op de bestaande uitvoegstrook, vervalt de noodzaak tot aankoop of onteigening van een gedeelte van het aangrenzende perceel.

Door de inwaartse verschuiving vermindert het ruimtebeslag van het noordoostelijke kwadrant en kan een gedeelte van de bestemming verkeersdoeleinden vervallen ten gunste van een agrarische bestemming. De verlegging vindt plaats met inachtneming van de geldende veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften en bedraagt maximaal 13 m.

Het noordwestelijke kwadrant

In het noordwestelijke kwadrant verschuift de infrastructuur met een kleine afwijking binnen de uitmeet- en flexibiliteitsbepalingen. De inwaartse verschuiving van maximaal 2 m zorgt ervoor dat ook in het noordwestelijke kwadrant een gedeelte van de bestemming verkeersdoeleinden kan vervallen ten gunste van een agrarische bestemming.

Het zuidwestelijke kwadrant

In het zuidwestelijke kwadrant verschuiven in het ontwerp van dit Tracébesluit beide verbindingsbogen naar het middelpunt van het knooppunt. De directe verbindingsboog Groningen – Veendam verschuift maximaal 24 m. De indirecte verbindingsboog Delfzijl – Duitse grens verschuift maximaal 14 m.

Beide wijzigingen komen in eerste instantie voort uit het - bij nader inzien - gebruik kunnen maken van de bestaande duiker onder de A7 ter hoogte van km 223.35. In het Tracébesluit N33 (2012) was in de aanleg van een nieuwe duiker voorzien bij km 223.27. Doordat de oostelijker gelegen duiker kan worden gehandhaafd, verlaat de verbindingsboog de rangeerbaan later (lees: oostelijker) en verschuift deze over een groot deel inwaarts ten opzichte van het tracé van de verbindingsboog in het Tracébesluit N33 (2012).

De verschuiving van de directe verbindingsboog zorgt ervoor dat ook de indirecte verbindingsboog in dit kwadrant compacter wordt uitgevoerd. Beide verleggingen vinden plaats met inachtneming van de geldende veiligheidsnormen en ontwerpvoorschriften.

Door de inwaartse verschuiving vermindert het ruimtebeslag van het zuidwestelijke kwadrant en kan een gedeelte van de bestemming verkeersdoeleinden vervallen ten gunste van een agrarische bestemming.

Het knooppunt Zuidbroek in het Tracébesluit N33 (2012)

In het Tracébesluit N33 (2012) zijn de betrokken gedeeltes van knooppunt Zuidbroek aangegeven op detailkaarten 15, 16 en 17. Deze detailkaarten worden door de compactere uitvoering van het knooppunt tussen km 223.25 en 225.25 (A7) en km 43.00 en 44.45 (N33) als zodanig gewijzigd.

In de besluittekst is de reconstructie van de aansluiting van de N33 op de A7 ter hoogte van knooppunt Zuidbroek geregeld in artikel 1, lid 4 onder h en artikel 2, lid 1 onder z. Deze tekstgedeelten in de besluittekst behoeven geen wijziging.

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

3.1 Geluidhinder

Het akoestisch onderzoek (bijlage 1) brengt voor de 6 wijzigingslocaties de effecten van het nieuwe ontwerp op geluid in kaart. Naast een aanpassing van het ontwerp is ook de geldende wet- en regelgeving voor geluid gewijzigd. Per 1 juli 2012 is een geheel nieuwe geluidwetgeving van kracht.

Voor geluid zijn de volgende regelingen van toepassing:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (hoofdwegennet)
- Wet geluidhinder (onderliggend wegennet)
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium)
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek)

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer vervangt voor het hoofdwegennet de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is nog wel van toepassing op het onderliggend wegennet binnen het plangebied. Omdat binnen dit Tracébesluit er geen wijzigingen plaatsvinden aan het onderliggend wegennet, wordt hierop niet verder ingegaan.

Wet milieubeheer en de geluidproductieplafonds op het hoofdwegennet

Per 1 juli 2012 is in de Wet milieubeheer vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet door geluidproductieplafonds wordt beheerst en gecontroleerd. Op de 'geluidplafondkaart' is aangegeven voor welke rijkswegen een geluidproductieplafond geldt en waarop de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) van toepassing is.

Het geluidproductieplafond drukt de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt uit. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 m afstand van elkaar en op circa 50 m afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De rekenhoogte bedraagt 4 m boven lokaal maaiveld.

De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt. Op ongeveer 61.000 punten langs de rijkswegen in Nederland is zo de maximaal toegestane hoeveelheid geluid vastgesteld. Bij de bepaling van een geluidproductieplafond voor een hoofdweg worden in elk geval de volgende zaken meegenomen:

- De (toekomstige) verkeersintensiteiten en categorieën voertuigen;
- de snelheid;
- de wegdekverharding (weg) of de bovenbouwconstructie (spoor), en
- de aanwezige geluidschermen of geluidwallen.

Jaarlijks controleert de beheerder (Rijkswaterstaat voor het hoofdwegennet) of de geluidproductie niet hoger is dan het geldende geluidproductieplafond. Bij (dreigende) overschrijding moet onderzocht worden of geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit is een belangrijke verandering en verbetering ten opzichte van

de Wet geluidhinder waarin deze jaarlijkse monitoring niet bestaat.

Zo lang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidgevoelige objecten langs de weg, zoals woningen, niet toenemen tot boven de wettelijke toetswaarden daarvoor. De verkeersintensiteit op de weg kan zich enkel blijven ontwikkelen zolang onder het plafond wordt gebleven. Indien dit niet het geval is, moet de wegbeheerder waar mogelijk en doelmatig maatregelen treffen, en/of eventueel een verzoek doen tot wijziging van één of meer geluidproductieplafonds.

Geldende geluidproductieplafonds langs de N33

Met de introductie van de nieuwe geluidregelgeving per 1 juli 2012 zijn ook voor de N33 de geluidproductieplafonds vastgesteld. Dit is gebeurd aan de hand van de besluitvorming en gegevens als opgenomen in en behorende bij het Tracébesluit N33 (2012). De geluidproductieplafonds in het geluidregister drukken de maximale geluidsproductie in het jaar 2025 uit, conform de beschrijving en berekening van toekomstige geluidssituatie in het Tracébesluit N33 (2012). De heersende geluidproductieplafonds zijn te vinden op de website:

<http://www.rws.nl/geluidregister>. De nieuwe geluidproductieplafonds door dit wijzigingsbesluit zijn opgenomen in artikel 7 en bijlage B bij het akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek zijn in het overzicht in bijlage A ter vergelijking ook de wijzigingen ten opzichte van geluidproductieplafonds vanwege het Tracébesluit N33 (2012) aangegeven.

Wijziging geluidsproductieplafonds en verplaatsing referentiepunten door het Tracébesluit N33 (wijziging 2014)

Geluidsonderzoek bij wijziging van een weg volgt in de nieuwe regelgeving in principe hetzelfde proces. De eerste stap betreft het onderzoek of vanwege de verandering van de weg de geluidproductieplafonds worden overschreden en moeten worden gewijzigd. Binnen diezelfde stap kan ook worden besloten dat het referentiepunt moet worden verplaatst. Deze verplaatsing is noodzakelijk als een referentiepunt te dicht bij de weg komt te liggen en daarmee niet meer representatief is voor de omliggende bebouwing. Een verplaatsing van het referentiepunt heeft tot gevolg dat het geluidproductieplafond opnieuw moet worden vastgesteld. In beide gevallen zal vanwege de wijziging van het geluidproductieplafond nader onderzoek op woningniveau nodig zijn.

In dit Tracébesluit betreffen de infrastructurele maatregelen voornamelijk wegverleggingen. Hierdoor komen de referentiepunten aan weerszijden van de weg dicht bij of juist verder van de weg af te liggen. Voor de wegverlegging bij de bocht Gieten is ervoor gekozen om de referentiepunten te verplaatsen; op deze locatie komen de referentiepunten zonder verplaatsing te dicht bij de weg te liggen. Dit geldt voor 7 referentiepunten die ten noorden van de bocht Gieten liggen (zie ook figuur 9 in het akoestisch onderzoek, bijlage A). Vanwege deze verplaatsing dienen de bijbehorende geluidproductieplafonds opnieuw te worden vastgesteld en is een onderzoek op woningniveau noodzakelijk.

Op alle andere locaties blijven de referentiepunten in het onderzoeksgebied op dezelfde locatie liggen zoals bepaald vanwege het Tracébesluit N33 (2012). Omdat

de weg ter hoogte van die referentiepunten wel in meer of mindere mate wijzigt, zal ook de geluidsproductie op die referentiepunten in meer of mindere mate wijziging ondergaan. Dit geldt binnen de onderzoeksgebieden in dit Tracébesluit voor 102 referentiepunten. Met andere woorden, op 102 referentiepunten moet het geluidproductieplafond worden gewijzigd.

Of wijziging van de geluidproductieplafonds zonder maatregelen is toegestaan is allereerst afhankelijk van onderzoek op woningniveau en vervolgens het doelmatigheidscriterium. In het akoestisch onderzoek behorende bij dit Tracébesluit is het geluidonderzoek op referentiepunten en op woningniveau weergegeven, gecombineerd met kaartmateriaal per locatie. Ter verduidelijking wordt daarbij een uitgebreide uitleg gegeven over het wettelijk kader, de uitgangspunten van het onderzoek en de onderzoeksmethodiek, zowel ten aanzien van de geluidsproductieplafonds en referentiepunten, als ten aanzien van de geluidsbelasting op woningniveau. De belangrijkste aandachtspunten, resultaten en conclusies komen terug in deze paragraaf over geluidhinder.

Geluidbelasting op woningniveau (Lden-GPP)

Voor bewoners langs een hoofdweg is het over het algemeen niet zozeer van belang hoe hoog het geluidproductieplafond is, maar hoe hoog de geluidbelasting op de gevel van zijn of haar woning is. En uiteraard of deze geluidbelasting wijziging ondergaat door het project.

De geluidbelasting op een individuele woning wordt uitgedrukt in Lden-GPP. De Lden-GPP is de geluidsbelasting op de gevel bij volledige benutting van het geluidproductieplafond. Deze Lden-GPP, uitgedrukt in decibel, is de jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avondperiode en de nachtperiode extra zwaar meetellen. De geluidsbelasting kan daarom ook alleen door middel van een berekening worden bepaald.

De Lden-GPP is wettelijk in het geding als de geluidbelasting boven de voorkeurswaarde van 50 dB uitkomt of, als de Lden-GPP al hoger is dan 50 dB, er een toename is van 1 dB of meer. In dat geval moet er onderzoek plaatsvinden of er maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting getroffen moeten worden. Voor de beoordeling hiervan is het doelmatigheidscriterium ontwikkeld.

Doelmatigheidscriterium

Geluidmaatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. Een maatregel als een geluidscherm of stille wegdekverharding (bijvoorbeeld dubbellaags ZOAB) wordt bij een woonwijk in stedelijk gebied al snel als doelmatig beoordeeld. Dit soort maatregelen is voor één afgelegen woning in landelijk gebied echter meestal niet doelmatig. In dat geval worden gevelmaatregelen als mogelijkheid onderzocht om tot vermindering van de geluidbelasting over te gaan. Tussen deze twee uitersten is de afweging van de doelmatigheid van maatregelen niet altijd eenvoudig. In de wetgeving is hiervoor een doelmatigheidscriterium opgenomen.

Het doel van dit doelmatigheidscriterium is om tot een eenduidige en objectieve onderbouwing van de geluidbeperkende maatregelen te komen. Met het

doelmatigheids criterium wordt bepaald of de voorgenomen maatregelvarianten financieel doelmatig zijn. Aanvullend hierop geeft het doelmatigheids criterium de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige maatregelen worden afgeweken.

Voor het hoofdwegennet is het doelmatigheids criterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. In het akoestisch onderzoek is de werking van dit doelmatigheids criterium verder uitgewerkt.

Toets overschrijding Lden-GPP

Zoals hiervoor aangegeven worden ter hoogte van de zes wijzigingslocaties de betrokken geluidproductieplafonds gewijzigd en wordt aan aantal referentiepunten verplaatst. In alle gevallen waarin geluidproductieplafonds worden gewijzigd of referentiepunten worden verplaatst, is akoestisch onderzoek op woningniveau vereist.

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de infrastructurele maatregelen zoals in dit Tracébesluit beschreven. In het akoestisch onderzoek wordt berekend of door de wijziging van het geluidproductieplafond ook de zogenaamde toetswaarde wordt overschreden. Als toetswaarde voor de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige objecten geldt de geluidsbelasting die bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond zou optreden (de Lden-GPP), waarbij een geluidbelasting van 50 dB of minder altijd is toegestaan. Deze geluidbelasting vormt de voorkeurswaarde voor wegen. Deze is wettelijk is vastgesteld op 50 dB. De toetswaarde bij wijziging van een bestaande weg is de hoogste waarde van;

- de Lden-GPP, en
- de voorkeurswaarde.

Als de toetswaarde wordt overschreden, dan moet worden onderzocht of bron- of overdrachtsmaatregelen moeten worden genomen om weer op of onder de toetswaarde te geraken. Hierbij dient het doelmatigheids criterium in acht te worden genomen.

Hieronder wordt per wijzigingslocatie de beoordeling aan de toetswaarden beschreven. Daarbij wordt aangegeven of sprake is van een overschrijding en of dit al dan niet kan worden voorkomen door de toepassing van doelmatige maatregelen. In hoofdstuk 5 van het akoestisch onderzoek is de toets uitgebreider onderbouwd met geluidgegevens en tevens voorzien van toelichtende situatietekeningen. Hieronder volgen de conclusies.

Wijziging busbaan Assen

De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich op een afstand van ruim 400 m vanaf de N33. Deze woningen bevinden zich aan de noordzijde van de weg in woonpark Diepstroeten. Aan de zuidkant van de weg zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig. Uit de berekeningen is gebleken dat de toetswaarde bij de dichtstbijzijnde woningen in het woonpark Diepstroeten niet wordt overschreden.

Wijziging Bocht Gieten

Het nieuwe ontwerp van de weg in de bocht bij Gieten wijkt maximaal 16 m af van het ontwerp als opgenomen in het Tracébesluit N33 (2012). De dichtstbijzijnde

woningen liggen op een afstand van 600 m. Bij deze woningen wordt de toetswaarde niet overschreden.

Wijzigingen bij aansluiting De Hilde

Bij de aansluiting De Hilde zijn in het Tracébesluit N33 (2012) voor 11 woningen hogere waarden vastgesteld. Dit houdt in dat bij deze woningen de geluidsbelasting met 2 dB of meer stijgt.

Bij de vaststelling van deze geluidswaarden is echter uitgegaan van een verkeerde hoogte van de geluidwallen aan de noord- en zuidzijde van de N33. In het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit N33 (2012) zijn de geluidwallen in de bestaande situatie ten onrechte als geluidwerende voorziening van 0,8 m hoog aangemerkt. Zie hiervoor tabel 3.2 van het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit N33 (2012). De werkelijke bestaande hoogte is 1,8 m aan de noordzijde en tussen de 0,9 m en 1,5 m aan de zuidzijde. Zie voor een nadere toelichting op de hoogte van de zuidelijke geluidwal ook paragraaf 2.4 van de toelichting.

In het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit N33 (2012) is voorts vermeld dat de bestaande geluidwerende voorzieningen worden teruggebracht. De wal aan de zuidzijde kan gehandhaafd blijven. Deze wal wordt niet direct geraakt door het project. Aan de noordzijde is wel een verplaatsing nodig vanwege de projectie van de nieuwe noordelijke rijbaan op de bestaande geluidwal.

In voorbereiding op de realisatie is gebleken dat de geluidwal aan de noordzijde indertijd op een ontwerphoogte van 2 m is aangelegd. Door zetting en inklinking is de wal circa 20 cm lager geworden. Voor de zuidzijde wordt van eenzelfde veronderstelling uitgegaan. De exacte ontwerphoogte daarvan is niet meer eenduidig vast te stellen. In dit Tracébesluit zijn beide geluidwallen opgenomen met een ophoging van 20 cm. Dit resulteert in een hoogte van 2 m aan de noordzijde en een hoogte van 1,1 m oplopend tot 1,7 m aan de zuidzijde.

Mede vanwege het herstel naar de oorspronkelijke hoogte wordt voor alle omliggende woningen bereikt dat – gegeven de wegaanpassingen in dit Tracébesluit – de geluidsbelasting er niet op achteruit gaat ten opzichte van de situatie in het Tracébesluit N33 (2012). Dit geldt ten opzichte van de te lage wallen van 0,8 m, maar ook indien bij een correcte waarneming en berekening van handhaving van de bestaande geluidwallen van 1,8 m respectievelijk 0,9 m tot 1,5 m was uitgegaan. Het herstel en de instandhouding op de ontwerphoogte zorgen ervoor dat de verhoogde geluidsbelasting vanwege het gewijzigde wegontwerp wordt gemitigeerd.

De verhoging van de geluidsbelasting in dit Tracébesluit wordt veroorzaakt doordat beide hoofdrijbanen in vergelijking met het Tracébesluit N33 (2012) verder naar buiten toe worden aangelegd. Hierdoor komen de rijbanen dichterbij de woningen te liggen en neemt de geluidbelasting toe. Een deel van de extra geluidsbelasting wordt goedge maakt doordat de rijbanen dichterbij de geluidwallen zijn geprojecteerd en hierdoor de afscherpende werking wordt verbeterd. Het andere deel van de extra geluidbelasting wordt zoals aangegeven goedge maakt door het herstel van de geluidwallen naar de oorspronkelijke hoogte. Toetswaarden worden derhalve niet overschreden.

Wijzigingen bij aansluiting K.J. de Vriezestraat

De dichtstbijzijnde woningen nabij de wijzigingen ten noorden van de aansluiting K.J. de Vriezestraat zijn de woningen aan de K.J. de Vriezestraat zelf. In het nieuwe ontwerp verplaatsen de hoofdrijbaan en de toerit zich in min of meer dezelfde richting als de oriëntatie van de K.J. de Vriezestraat ter plaatse van de aansluiting, zijnde zuidoost-noordwest. Hierdoor veroorzaken de wijzigingen een beperkt geluidseffect op de K.J. de Vriezestraat en de woningen. De maximale afwijkingen van de weg bevinden zich op minimaal 350 m (toerit) en 400 m (hoofdrijbaan) van de betrokken woningen. Voorgaande heeft tot gevolg dat er geen toetswaarden worden overschreden.

Wijziging bij aansluiting Meeden

Het gewijzigde wegontwerp in dit Tracébesluit wijkt maximaal 5 m af van het ontwerp als opgenomen in het Tracébesluit N33 (2012). Op relatief korte afstand bevinden zich aan oostkant van de N33 op de Duurkenakker aan aantal woningen. De nieuwe rijbanen schuiven echter op in westelijke richting. Hierdoor worden bij deze woningen geen toetswaarden overschreden.

Wijzigingen knooppunt Zuidbroek

In de directe en nabije omgeving van de wijzigingen in het knooppunt Zuidbroek bevinden zich geen geluidgevoelige objecten. Bovendien wordt het knooppunt compacter met een verminderd geluidseffect op de omgeving tot gevolg. Er worden geen toetswaarden overschreden.

Conclusie toets overschrijding Lden-GPP

De wijzigingen in dit Tracébesluit zorgen in geen enkel geval voor overschrijding van de toetswaarden. Voor de woningen langs de N33 betekent dit dat de geluidsbelasting niet verslechtert ten opzichte van de geluidsbelastingen ten gevolge van het Tracébesluit N33 (2012). Er is geen aanleiding tot het nemen van nieuwe aanvullende maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting.

Vanuit het onderzoek op woningniveau kan daarom worden geconcludeerd dat er geen bezwaren bestaan de betrokken geluidsproductieplafonds langs de N33 te wijzigen en de referentiepunten verplaatsen.

Opleveringstoets

In artikel 8 van de besluittekst is ingegaan op de opleveringstoets. De Minister van Infrastructuur en Milieu geeft in het Tracébesluit aan voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. Voor dit project wordt in de opleveringstoets onderzoek gedaan naar geluid.

In het kader van de opleveringstoets zal voor het aspect geluid onderzoek plaatsvinden met als doel inzicht te geven in de geluidproductie of geluidbelasting na de realisatie van de wijzigingen als in dit Tracébesluit opgenomen. Aangegeven zal worden of en welke aanvullende geluidmaatregelen eventueel naar aanleiding van dat onderzoek nodig zijn en binnen welke termijn deze getroffen gaan worden.

De resultaten van het onderzoek naar geluid, alsmede de eventueel daarvoor voorgestelde aanvullende maatregelen om aan de geldende milieueisen te voldoen, zullen aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen worden gezonden.

3.2 Luchtkwaliteit

In het Tracébesluit N33 (2012) is beoordeeld en geconcludeerd dat bij de verdubbeling van de N33 er geen grenswaarden inzake luchtkwaliteit worden overschreden. Zie hiervoor ook het bij het Tracébesluit N33 (2012) behorende luchtkwaliteitsonderzoek van april 2012.

De infrastructurele maatregelen als opgenomen in dit Tracébesluit wijzigen voor de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit niet relevant ten opzichte van het Tracébesluit N33 (2012). Er is voorts geen nieuwe wet- of regelgeving op dit gebied van kracht geworden die een nadere beoordeling of aanpak ten aanzien van luchtkwaliteit voorschrijft. Het Tracébesluit N33 (2012) blijft voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit daarom vigerend.

3.3 Externe Veiligheid

In het Tracébesluit N33 (2012) is beoordeeld en geconcludeerd dat met betrekking tot het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico geen maatregelen nodig zijn, omdat de grenswaarde, respectievelijk de oriëntatiewaarde, niet wordt overschreden. Zie hiervoor ook de bij het Tracébesluit N33 (2012) behorende Nota Externe Veiligheid van april 2012.

De infrastructurele maatregelen als opgenomen in dit Tracébesluit wijzigen voor de beoordeling van het aspect externe veiligheid niet relevant ten opzichte van het Tracébesluit N33 (2012). Voorts is er geen nieuwe wet- of regelgeving op dit gebied van kracht geworden die een nadere beoordeling of aanpak ten aanzien van externe veiligheid voorschrijft. Het Tracébesluit N33 (2012) blijft voor wat betreft het aspect externe veiligheid daarom vigerend.

4 Natuur en inpassing

4.1 Natuurbeschermingswet

De verdubbeling van de N33 geschiedt op een aantal locaties rondom Assen en Rolde in de directe omgeving van twee Natura 2000-gebieden, te weten de Drentsche Aa en het Witterveld. Het Witterveld is tevens een Beschermd Natuurmonument. Op deze locaties is de Natuurbeschermingswet van toepassing.

De infrastructurele maatregelen als opgenomen in dit Tracébesluit vinden niet plaats in of nabij de twee genoemde Natura-2000-gebieden. Significante negatieve effecten op deze gebieden vanwege de infrastructurele wijzigingen in dit Tracébesluit zijn dan ook bij voorbaat uit te sluiten. Bezien vanuit de Natuurbeschermingswet 1998 zijn daarom geen aanvullende maatregelen nodig.

4.2 Effecten op EHS (gebiedsbescherming)

Door de wijzigingen in dit Tracébesluit treedt geen nieuw ruimtebeslag op ten aanzien van gebieden behorende tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er vinden wel enige effecten plaats in de provincie Drenthe. Hierbij is als basis gebruikt de EHS-kaart 2013 die door de provincie Drenthe op 26 juni 2013 is vastgesteld. De effecten worden hieronder beschreven. Het gaat om de volgende relevante locaties:

- Verplaatsing busbaan bij Assen
- Gebruik bestaand asfalt bocht Gieten

Verplaatsing busbaan

In het Tracébesluit N33 (2012) doorsnijdt de busbaan een uitloper soortenarm grasland behorende tot de EHS van de provincie Drenthe. Hierdoor zou 0,55 ha grasland binnen de EHS vervallen. Door de verplaatsing van de aansluiting binnen dit Tracébesluit kan dit areaal grasland behouden blijven. Vanwege de verplaatsing van de busbaan zijn daarom geen compenserende maatregelen nodig. Bovendien verplaatst de busbaan zich maximaal 70 m verder weg van het EHS-gebied, waardoor er minder geluidverstooring optreedt. Dit effect is echter minimaal vanwege het beperkte gebruik en het korte tracé van de busbaan.

Gebruik bestaand asfalt bocht Gieten

In de bocht oostelijk van Gieten is in de nieuwe situatie de noordelijke rijbaan volledig op het oude tracé van de N33 geprojecteerd. De noordelijke en zuidelijke rijbaan verschuiven hierdoor over een lengte van circa 650 m tot maximaal 16 m in noordelijke richting. De noordelijke grens van het Tracébesluit wijzigt daarbij niet.

Door de wijziging treedt geen nieuw ruimtebeslag op van gebied behorende tot de EHS. De verschuiving zorgt er wel voor dat de infrastructuur tot maximaal 16 m dichter bij EHS-gebied komt te liggen. Dit deel van het EHS-gebied wordt in het Tracébesluit N33 (2012) en hierna als "Gieterlanden" aangeduid en heeft binnen de EHS 2013 van de provincie Drenthe de aanduiding "schraal grasland". Het grootste gedeelte van de bochtverlegging vindt plaats ter hoogte van een strook loofbos, ook EHS, die binnen het Tracébesluit valt. Dit EHS-bos blijft geheel gehandhaafd en ondergaat geen relevante wijziging voor wat betreft geluid.

Hoewel in de bocht Gieten geen kwantitatief ruimtebeslag optreedt, kan de verlegging wel kwalitatief invloed hebben op het EHS-gebied door geluid- en lichthinder en verdroging.

Zoals in het Tracébesluit N33 (2012) al is geconcludeerd treden er geen negatieve effecten op EHS-gebieden door verdroging op. Ook zal er door de verdubbeling geen toename van licht optreden. Het verkeer verschuift weliswaar richting EHS-gebied, maar de effecten van de op het asfalt gerichte koplampen zijn te beperkt voor een extra verstorend. Voor wat betreft licht en verdroging is daarom geen aanvullend onderzoek nodig.

Op gebied van geluid vindt er binnen het Tracébesluit N33 (2012) op enkele locaties verstorend van EHS-gebied door toegevoegd geluid plaats. In het EHS-gebied Gieterlanden blijft in het Tracébesluit N33 (2012) de geluidssituatie grotendeels gelijk en vindt binnen de geluidcontouren op de overgangsgebieden een afname van het geluid plaats.

De bochtverlegging binnen dit Tracébesluit zorgt wel voor een aanvullende geluidverstorend op het EHS-gebied Gieterlanden. Op een areaal van 3,8 ha grasland vindt een verslechtering van het geluid plaats. Het betreft in dit geval opschuiving van de 47 dB contour in noordelijke richting, waardoor een grotere geluidbelaste oppervlakte aan grasland ontstaat. De 47 dB contour is de geluidscontour die geldt voor weidevolgels (algemeen). Het onderzoek over de geluidverstorend is opgenomen in hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek; de uitgangspunten betreffende EHS-compensatie zijn opgenomen in het Natuurcompensatieplan en de Nota Ecologie behorende bij het Tracébesluit N33 (2012).

Met de provincie Drenthe is op 24 februari 2012 overeengekomen dat EHS-oppervlak waar extra geluidbelasting optreedt, zal worden gecompenseerd voor 35% van het belaste areaal. Dit resulteert in een extra compensatieopgave vanwege dit Tracébesluit van 1,33 ha schraal grasland. De totale compensatieopgave vanwege extra geluidverstorend van de EHS in de gemeente Drenthe komt hiermee op 2,49 ha grasland. Zie hiervoor ook artikel 9 van dit Tracébesluit. De Dienst Landelijk Gebied (DLG) van het ministerie van Economische Zaken neemt deze extra opdracht mee in de lopende zoekopdracht die zij heeft voor de realisatie van de compensatie van EHS-gebied.

4.3 Effecten op Boswet en landschappelijke inpassing

Effecten vanwege de infrastructurele maatregelen

Er vinden vanwege de wijzigingen in dit Tracébesluit geen significante wijzigingen plaats in landschappelijke inpassing en hoeveelheden te kappen bomen vallend onder de Boswet. Ter plaatse van de busbaan en het zuidoostelijke kwadrant van Knooppunt Zuidbroek wordt een beperkt aantal bomen die binnen het Tracébesluit N33 (2012) waren aangemerkt als "te verwijderen bos vallend onder de Boswet" niet gekapt. Dit komt omdat het ruimtebeslag door de infrastructurele maatregelen ter plaatse vermindert. Hierdoor blijft een aantal bomen vallend onder de Boswet behouden. De landschappelijke inpassing wijzigt hierdoor niet relevant.

Effecten vanwege autonome ontwikkelingen

Aan de andere kant zijn er zelfstandige ontwikkelingen op gebied van landschappelijke inpassing en vormgeving langs de N33 en de gebieden die deel uitmaken van dit Tracébesluit. Op drie wijzigingslocaties binnen dit Tracébesluit is sprake van een andere landschappelijke inpassing dan als opgenomen in de Nota Landschappelijke inpassing (mei 2012) behorende bij het Tracébesluit N33 (2012). Dit geldt voor:

- De zuidzijde van de N33 tegenover de noordelijke busbaan
- Knooppunt Zuidbroek
- De aansluiting K.J. de Vriezestraat

Zuidzijde N33 bij busbaan

In het Tracébesluit N33 (2012) zijn de bosopstanden langs de N33 aan de zuidkant van de weg tegenover de noordelijke busbaan aangemerkt als te verwijderen bosopstanden. Het betreft de taludbeplanting tussen km 7.30 en 7.85. Ter compensatie was herplant van 37 bomen voorzien.

Bij nader inzien is de kap van deze bosopstanden niet nodig. Omdat aard en omvang van de herplant gelijk is aan het huidige areaal, is handhaving van de bomen gezien vanuit de Boswet en landschappelijke inpassing effectloos. De instandhouding van de bomen is aan de centrale welstandscommissie voorgelegd en akkoord bevonden. De te handhaven bosopstand is aangegeven op detailkaart 2.

K.J. De Vriezestraat

De bomenrijen aan weerszijden van de binnenlussen (toe- en afritten) zijn in dit Tracébesluit vervangen door bosplantsoen in de binnenlussen. Hierdoor worden 76 van de in totaal voorziene 110 bomen niet aangeplant, maar vervangen door 7.480 m² bosplantsoen. De bomen parallel aan de hoofdrijbanen blijven staan. Het areaal bosplantsoen is gezien vanuit de Boswet ruim voldoende om de vervallen bomen te compenseren.

Het aanplanten van het bosplantsoen in plaats van bomen past in het wensbeeld om de aansluitingen en de taluds van de aansluiting K.J. de Vriezestraat in te pakken in bosplantsoen. Door het laten vervallen van bomen wordt de nieuwe doorgaande weg geaccentueerd in plaats van de toe- en afritten. Dit geeft een rustiger wegbeeld. De nieuwe groene vormgeving is tot stand gekomen in overleg met de provincie Groningen en de centrale welstandscommissie en is weergegeven op detailkaart 10.

Knooppunt Zuidbroek

Het driehoekige bomenareaal in het zuidwestelijke kwadrant van knooppunt Zuidbroek is deels verplaatst naar de noordwestelijke binnenlus. De inpassing in de zuidoostelijke binnenlus blijft in stand, maar het aantal bomen wordt teruggebracht. In totaal worden in de twee binnenlussen 175 bomen geplant. In het Tracébesluit N33 (2012) waren in de land-art aan de zuidzijde van de A7 288 bomen voorzien.

Het nieuwe ontwerp zoals weergegeven op de detailkaarten 15, 16 en 17 van dit Tracébesluit komt voort uit het wensbeeld een open landschap te creëren. Het open houden van het landschap sluit aan bij het omliggende open landschap. De vormgeving is tot stand gekomen in overleg met de provincie Groningen en de centrale welstandscommissie. De 113 in dit Tracébesluit vervallen bomen in het

knooppunt Zuidbroek worden grotendeels buiten het Tracébesluit gecompenseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met het totale saldo van de wijzigingen in aantallen bomen en oppervlakte bos vanwege optimalisaties in het inpassingplan.

Aangepast inpassingsplan

In aanvulling op de gewijzigde inpassing in knooppunt Zuidbroek worden in knooppunt Assen (A28/N33) 23 extra bomen aangeplant en wordt in totaal 0,48 ha meer bosplantsoen gehandhaafd en aangeplant dan in het Tracébesluit N33 (2012) is opgenomen. Deze wijziging is in nauw overleg met de centrale welstandscommissie en - in dit geval de gemeente Assen en de provincie Drenthe - tot stand gekomen. Ook zijn voor zover nodig en mogelijk de vertegenwoordigers van de organisaties met als doel de behartiging van gemeente- en dorpsbelangen betrokken. Dit heeft geleid tot een op punten aangepast en verbeterd inpassingplan voor de gehele verdubbeling van de N33. Dit document is te raadplegen op de projectwebsite van Rijkswaterstaat (www.rijkswaterstaat.nl/N33)

Aangepast inpassingplan en het Tracébesluit N33 (wijziging 2014)

Het aangepaste inpassingsplan valt grotendeels buiten de reikwijdte van dit Tracébesluit. Alleen voor zover de wijzigingen in het inpassingsplan rechtstreeks verband houden met de infrastructurele wijzigingen die deel uitmaken van dit Tracébesluit, vallen zij binnen het bereik. Dat is het geval ten aanzien van de landschappelijke effecten bij de busbaan en in het zuidoostelijke kwadrant van knooppunt Zuidbroek. Deze wijzigingen zijn als beschreven minimaal.

Omdat de inpassing in het knooppunt Zuidbroek specifiek is opgenomen in artikel 8 onder e van het Tracébesluit N33 (2012), wordt dit artikel in dit Tracébesluit aangepast voor zover het betreft de gewijzigde aanplant van de bomen in de binnenlussen. Binnen het bereik van dit Tracébesluit valt dan de gewijzigde locatie van de aanplant, niet de wijziging in aantallen bomen.

Compensatie Boswet

Er vindt binnen dit Tracébesluit geen aanpassing plaats van de oppervlakten en compensatieopgave als genoemd in artikel 10, lid 3 en 4 van het Tracébesluit N33 (2012). De bepaling van de totale compensatieopgave ten gevolge van de verdubbeling van de N33 vindt plaats met inachtneming van het totale saldo van de wijzigingen in aantallen bomen en oppervlakten bos vanwege wijzigingen en/of optimalisaties in het inpassingplan. Als dit leidt tot een relevante wijziging in te kappen oppervlakten en daarmee de compensatieopgave zal hiervoor een aanvulling op de Boswetmelding bij de Dienst Regelingen worden ingediend.

4.4 Effecten op beschermde soorten / Flora- en faunawet

De wijzigingen in dit Tracébesluit zorgen ten opzichte van het Tracébesluit N33 (2012) niet voor een verandering ten aanzien van beschermde soorten flora en fauna langs de N33. Er is geen sprake van nieuwe locaties die niet onderzocht zijn en er treedt geen extra ruimtebeslag en barrièrewerking op. Door duurzamer gebruik van het bestaand asfalt en verkorting van de verbindingbogen en de busbaan, vermindert het verhard oppervlak. Ook het totale ruimtebeslag van de bestemming verkeersdoeleinden vermindert ten gunste van agrarische doeleinden. Dit heeft een licht positief effect op het totale habitat voor organismen. Aanvullende

compenserende en mitigerende maatregelen zijn vanuit de Flora- en faunawet zodoende niet nodig.

5 Bodem en Water

5.1 Bodem

In het Tracébesluit N33 (2012) en bijbehorende Nota Bodem en Water (mei 2012) is het onderzoekskader en het studiegebied aangaande bodemverontreiniging, bodembescherming en bodemkwaliteit gedefinieerd. Er is voor het volledige tracé historisch onderzoek verricht en op de verdachte locaties is waar nodig verkennend en nader onderzoek verricht.

De wijzigingen in dit Tracébesluit betreffen voornamelijk wegverleggingen. Ter hoogte van de nieuwe tracés en watergangen zijn in het historisch onderzoek geen verdachte locaties aangetroffen. Omdat ter plaatste wordt gegraven, zand wordt afgevoerd en zandlichamen worden aangebracht, is de aannemer gehouden (partij)keuringen en bodemonderzoek te verrichten. Dit is wettelijk en contractueel voorgeschreven.

Er zijn vanwege de infrastructurele wijzigingen - ten opzichte van het Tracébesluit N33 (2012) - geen aanvullende nadelige effecten op de toekomstige bodemkwaliteit aanwezig.

5.2 Water

De wijzigingen in dit Tracébesluit hebben alle in meer of mindere mate invloed op de waterhuishouding. Als een wegtracé wordt gewijzigd verschuiven de bermsloten in diezelfde omvang.

Er zijn in vergelijking met Tracébesluit N33 (2012) geen wijzigingen met gevolgen voor de waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater). Op kwantitatief niveau is er sprake van een beperkte vermindering van verhard oppervlak. Dit is qua hoeveelheid alleen van enige betekenis bij Knooppunt Zuidbroek door de kortere verbindingbogen. De effecten hiervan op de waterhuishouding zijn besproken met het waterschap. Hetzelfde geldt voor het handhaven van de bestaande duiker onder de A7 ter hoogte van km 223.35. Deze duiker krijgt dezelfde functie als de nieuw voorziene duiker bij km 223.27 (duiker D26), die hierdoor niet hoeft te worden aangelegd.

Zoals in het Tracébesluit N33 (2012) en de Nota Bodem en Water is aangegeven, is het waterschap formeel in meerdere stadia betrokken in het vormgeven en valideren van de waterparagraaf. Denk aan de watertoets tijdens de planvorming en de vergunningverlening voorafgaande aan de uitvoering. Alle effecten op het watersysteem vanwege de wijzigingen, zijn door het waterschap beoordeeld en geaccordeerd.

6 Archeologie en cultuurhistorie

Alle wijzigingen bevinden zich in het onderzoeksgebied dat voor het Tracébesluit N33 (2012) voor wat betreft archeologische en cultuurhistorische waarden is onderzocht. De onderzoeken, kaders en aanbevelingen van het Tracébesluit N33 (2012) zijn dus onverkort van toepassing.

7 Verkeersveiligheid

Alle tracéwijzigingen binnen dit Tracébesluit zijn voor wat betreft ontwerp en verkeersveiligheid beoordeeld door deskundigen binnen Rijkswaterstaat en de opdrachtnemer. De verleggingen voldoen alle aan de ontwerpvoorschriften- en richtlijnen (Handboek Wegontwerp). De uitgangspunten en prognoses inzake wegontwerp en slachtoffers behoeven geen aanpassing.

8 Verdere procedure

8.1 Zienswijzen en ontwerpwijzigingen

Het Ontwerp-Tracébesluit N33 (Wijziging 2014) heeft vanaf 8 mei tot en met 18 juni 2014 ter visie gelegen. Gedurende de zienswijzenperiode is één zienswijze binnengekomen. Deze zienswijze had niet specifiek betrekking op de wijzigingen als opgenomen in het (Ontwerp-)Tracébesluit. De indiener van de zienswijze had een vraag over de bebording langs de N33, meer specifiek de aanduiding op de borden van de richting en plaatsnaam "Winschoten". Rijkswaterstaat heeft met de indiener van de zienswijze contact opgenomen. Hierin zijn de algemene uitgangspunten en specifieke afwegingen inzake de bebording en de plaatsnaamaanduidingen nader toegelicht. Deze verduidelijking stemde de indiener tevreden en dientengevolge heeft hij zijn zienswijze ingetrokken. Door de intrekking van de enige binnengekomen zienswijze zijn er geen zienswijzen meer die moeten worden beantwoord. De aanleiding voor het opstellen van een Nota van Antwoord vervalt hierdoor.

In de periode tussen het Ontwerp-Tracébesluit en dit Tracébesluit is voorts geen aanleiding of sprake geweest van wijzigingen in het ontwerp. Zodoende is dit Tracébesluit ongewijzigd vastgesteld ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit.

8.2 Verdere procedure

De Minister van Infrastructuur en Milieu zendt het Tracébesluit toe aan de betrokken overheden.

De mogelijkheid bestaat voor belanghebbenden die hun zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, alsmede voor belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het Tracébesluit wordt ter inzage gelegd bij:

- de gemeentehuizen van de gemeenten Assen (te Assen), Aa en Hunze (te Gieten), Veendam (te Veendam) en Menterwolde (te Muntendam);
- het provinciehuis van de provincie Drenthe (te Assen);
- het provinciehuis van de provincie Groningen (te Groningen);
- het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag.

De data en locaties van de terinzagelegging van het Tracébesluit worden bekend gemaakt door middel van advertenties in de Staatscourant en enkele dag- en huis-aan-huisbladen.

Op het beroep is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift gemotiveerd moet aangeven welke beroepsgronden hij tegen het besluit heeft. Indien niet binnen

de beroepstermijn van zes weken beroepsgronden worden ingediend wordt het beroepschrift niet-ontvankelijk verklaard. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld. De Crisis- en herstelwet brengt verder met zich mee dat decentrale overheden tegen het besluit geen beroep kunnen instellen.

Indien er geen beroep(en) worden ingediend, dan is het Tracébesluit na afloop van de beroepstermijn onherroepelijk en is het Tracébesluit N33 (2012) definitief gewijzigd. In geval er een beroepsprocedure bij de Raad van State volgt, dan is de onherroepelijkheid afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State.

Hieronder is de resterende besluitvormingsprocedure met betrekking tot het Tracébesluit weergegeven. De daarbij aangegeven data in de toekomst zijn indicatief.

Activiteit
Vaststellen Tracébesluit door de minister (september 2014)
Toezening Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen (september 2014)
Bekendmaking en ter inzage legging Tracébesluit (september 2014)
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (september-oktober 2014)

IV Bijlagen

Akoestisch onderzoek met bijlagen A, B (onderdeel Tracébesluit) en C.