



## **Verdubbeling N33 Zuidbroek - Appingedam**

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Datum	5 april 2016
Status	Definitief



## Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat
Informatie	
Telefoon	
Fax	
Uitgevoerd door	Sweco Nederland B.V.
Opmaak	
Datum	5 april 2016
Status	Definitief
Versienummer	



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding—6</b>
1.1	N33 Zuidbroek - Appingedam—6
1.2	Waarom een m.e.r.?—8
1.3	MER en Reikwijdte en Detailniveau—8
1.4	Wat er aan vooraf ging—10
1.5	Verkenning, 1 <sup>e</sup> fase—10
1.6	Verkenning, 2 <sup>e</sup> fase: de planuitwerking—10
1.7	Leeswijzer—11
<b>2</b>	<b>Probleemstelling, doelstelling en projectscope—12</b>
2.1	Probleembeschrijving—12
2.1.1	Ruimtelijk economische opgave—12
2.1.2	Verkeersveiligheid—13
2.2	Doelstelling—14
2.3	Projectscope—14
<b>3</b>	<b>Alternatieven—15</b>
3.1	Referentiesituatie—15
3.2	Alternatieven in de verkenning—15
<b>4</b>	<b>Beschrijving omgevingskenmerken—17</b>
4.1	Natuur—17
4.2	Water—17
4.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie—18
<b>5</b>	<b>Plan- en studiegebied—22</b>
5.1	Plangebied—22
5.2	Studiegebied—22
<b>6</b>	<b>Beoordelingskader van het MER—25</b>
6.1	Algemene aanpak van het onderzoek—25
6.2	Beoordelingskader—25
<b>7</b>	<b>Te volgen procedure—30</b>
7.1	Tracébesluit en MER—30
7.2	Te doorlopen procedurestappen—30
7.3	Planning—32
	<b>Bijlagen</b>
	1. Toelichting Voorverkenning
	2. Verkeersveiligheid
	3. Omgevingsinformatie
	4. Planning

# 1 Inleiding

## 1.1 N33 Zuidbroek - Appingedam

De N33 is de rijksweg die loopt van Assen naar de Eemshaven (zie figuur 1.1). Deze weg is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd ter verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost Nederland. De N33 verbindt Noordoost Groningen (Delfzijl, Winschoten, Veendam) direct met Assen, waar de weg aansluit op de A28 Groningen-Hoogeveen. Via de A7 verbindt de N33 het landelijk wegennet met Noord-Duitsland en Scandinavië.

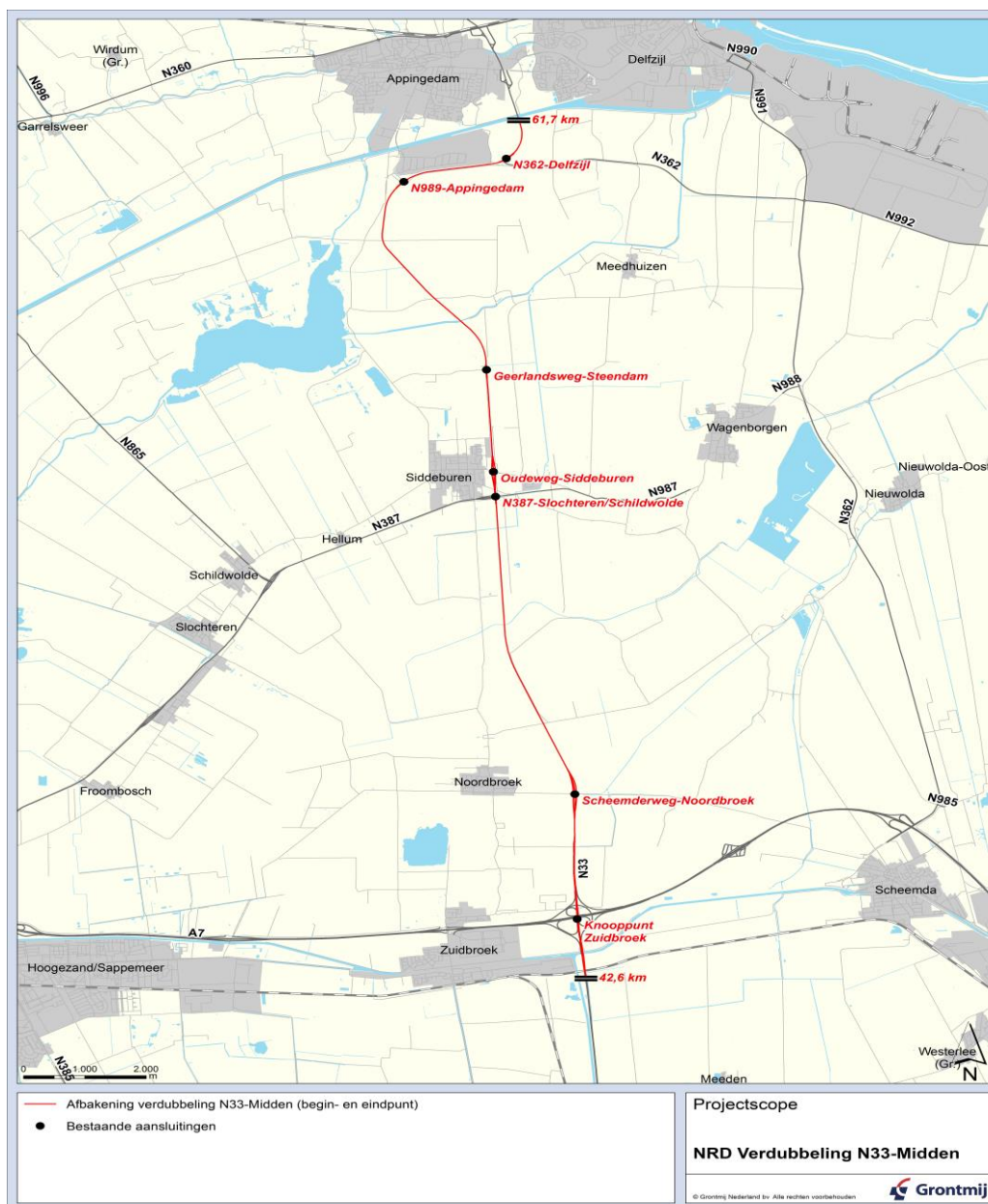


Figuur 1.1: ligging N33 Zuidbroek – Appingedam in de regio

Daarnaast heeft de N33 een ontsluitende functie voor de regio zelf. Kernen als Noordbroek, Siddeburen en in mindere mate ook Appingedam zijn voor hun aansluiting op het hoofdwegennet afhankelijk van de N33.

Recent is de realisatie van de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek afgerond. De aanpassing van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam moet ertoe leiden dat het gebied ten volle kan profiteren van de verdubbeling van de N33 ten zuiden van Zuidbroek en van de aanwezigheid van de A7. De verdubbeling is ook een randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Energyport/Eemdelta. Daarnaast biedt aanpassing van de N33 de mogelijkheid om verkeersstromen op de N33 te bundelen en daarmee de N360 (Delfzijl-Groningen) en N362 (geheelte Delfzijl-Scheemda) te ontlasten.

Het aan te passen traject (inclusief toe- en afritten) is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2: aan te passen weggedeelte N33

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt het begin van de m.e.r.-procedure behorende bij het ontwerp-tracébesluit 'Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam'. Het doel van deze notitie is om aan te geven hoe gekomen wordt tot het voorkeursalternatief inclusief afweging van milieueffecten en hoe dit alternatief in het milieueffectrapport onderzocht en uitgewerkt gaat worden. Ook wordt het onderzoeksprogramma, de referentiesituatie en het plangebied/studiegebied weergegeven.

De notitie wordt gebruikt voor de raadpleging van de bij de voorbereiding van het tracébesluit betrokken bestuursorganen en adviseurs. Tevens is deze notitie als informatiedocument bedoeld voor geïnteresseerde burgers, bedrijven en instanties. Aan de hand van deze notitie, het advies van betrokken bestuursorganen en adviseurs en eventuele zienswijzen op het voornemen tot het opstellen van een MER, bepaalt de minister van Infrastructuur en Milieu de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport.

## **1.2 Waaron een m.e.r.?**

Het project verdubbeling N33 is m.e.r.-beoordelingsplichtig. Dat wil zeggen dat er pas 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.

Het doel van het MER is om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over plannen die belangrijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de Tracéwetprocedure. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt.

In het voortraject van deze m.e.r.-procedure zijn er een aantal verplichte stappen:

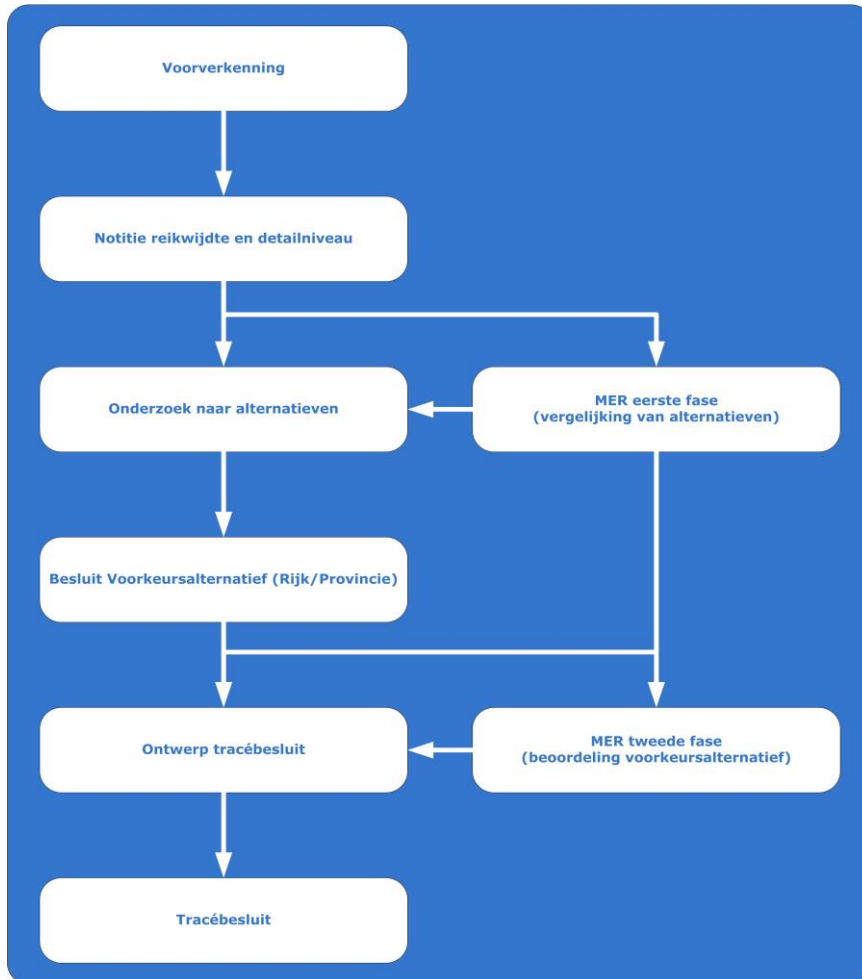
- openbare kennisgeving van het voornemen tot opstellen van een MER (het officiële startsein);
- mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het voornemen tot opstellen van een MER;
- raadplegen adviseurs en bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau van het te verrichten onderzoek.

De eerste fase van de m.e.r.-procedure bestaat uit het opstellen van de NRD. In voorliggende NRD is de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER voor de verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam beschreven. In deze NRD is aangegeven wat er in het MER wordt onderzocht en welke methodiek en beoordelingskader voor de milieubeoordeling worden gehanteerd. Op basis van de ontvangen adviezen van betrokken bestuursorganen en adviseurs en zienswijzen op het voornemen tot het opstellen van een MER wordt de definitieve Reikwijdte en Detailniveau voor het MER bepaald.

## **1.3 MER en Reikwijdte en Detailniveau**

Om de verdubbeling van de N33 mogelijk te maken, dient een tracébesluit opgesteld worden. Ter onderbouwing van dit besluit zal een MER worden opgesteld. Voorafgaand aan het opstellen van het tracébesluit vindt een verkenning plaats, waarin verschillende alternatieven van de verdubbeling worden beoordeeld. Op basis van deze verkenning stellen het Rijk en de provincie Groningen, na instemming door Provinciale Staten, een Voorkeursalternatief vast.





*Figuur 1.3: proces procedure verdubbeling N33 Zuidbroek – Appingedam.*

Het MER wordt in twee fasen opgesteld. Hiermee wordt o.a. geborgd dat van alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in de verkenning de milieueffecten zorgvuldig worden beoordeeld en meegenomen bij de vaststelling van het voorkeursalternatief. In het tweede fase MER, dat gelijktijdig met het Ontwerp tracébesluit wordt opgesteld, vindt een meer gedetailleerde beoordeling van de milieueffecten van het voorkeursalternatief plaats.

In deze NRD is onder meer beschreven:

- welke voorgeschiedenis het project heeft doorgemaakt;
- wat de doelstellingen zijn van het project;
- welke alternatieven worden onderzocht in het MER in de verkenning en in de planuitwerking;
- welk beoordelingskader in het MER gebruikt wordt bij de beoordeling van de alternatieven in de verkenning;
- welk beoordelingskader in het MER gebruikt wordt bij de beoordeling van het voorkeursalternatief in de planuitwerking.

#### **1.4 Wat er aan vooraf ging**

In november 2013 zijn tussen de provincie Groningen en het Rijk afspraken gemaakt voor de opstelling van een studie naar de mogelijke verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam. Hiervoor heeft de provincie in samenwerking met Rijkswaterstaat een voorverkenning uitgevoerd naar mogelijke varianten en hun technische en financiële haalbaarheid. Daarbij is ook de nut en noodzaak van de verdubbeling beschouwd.

Conclusie was dat een aantal varianten haalbaar is en dat deze varianten bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de N33-midden. Ook is geconcludeerd dat de Tracéwet van toepassing is op de verdubbeling van de N33. In bijlage 1 is een nadere toelichting opgenomen over de Voorverkenning, waarbij ook de relatie is gelegd met het nu te doorlopen m.e.r.-proces.

De voorverkenning heeft, nadat partijen tot overeenstemming kwamen over de financiële bijdragen van ieder, in februari 2015 geleid tot een bestuursovereenkomst tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en Gedeputeerde Staten van Groningen. In deze bestuursovereenkomst zijn nadere afspraken gemaakt over de financiering en over het proces om te komen tot verdubbeling van de N33-midden.

Vanwege de toepasselijkheid van de Tracéwet is in augustus 2015 de startbeslissing gepubliceerd, waarin naast opgave en doelstelling ook aandacht is gegeven aan de procedurestappen in de Tracéwet. Hierbij is ook aangegeven dat een m.e.r.-procedure wordt opgestart. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt samen met de Kennisgeving de start van deze procedure.

#### **1.5 Verkenning, 1<sup>e</sup> fase**

De eerstvolgende stap om te komen tot verdubbeling van de N33 is het vaststellen van een voorkeursalternatief. Dit gebeurt middels een verkenning waarin verschillende alternatieven met elkaar vergeleken worden. Het onderzoek in de verkenning is gericht op:

- het nader ontwikkelen/inpassen van de te onderzoeken alternatieven/varianten;
- de milieueffecten van de verschillende alternatieven/varianten;
- andere relevante aspecten waarin de alternatieven/varianten zich van elkaar kunnen onderscheiden zoals draagvlak, kosten, gevolgen voor de landbouw en dergelijke.

Op basis van de uitkomsten van de verkenning stellen het Rijk en de provincie Groningen, na instemming door Provinciale Staten, het Voorkeursalternatief vast, waarna de planuitwerking kan starten.

In deze fase van de verkenning wordt ook het eerste fase MER opgesteld. Hiermee wordt geborgd dat bij de vaststelling van het Voorkeursalternatief de milieueffecten van alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming.

#### **1.6 Verkenning, 2<sup>e</sup> fase: de planuitwerking**

Na de verkenning start de planuitwerking om te komen tot het tracébesluit van de verdubbeling van de N33. Het onderzoek is gericht op de volgende onderdelen:

- hoe komt het voorkeursalternatief er precies uit te zien en hoe wordt deze ingepast in de omgeving?
- welke effecten op het milieu zijn er te verwachten?
- hoe worden die effecten gemitigeerd (verzacht) dan wel gecompenseerd?

Met het opstellen van het MER tweede fase wordt geborgd dat alle relevante milieueffecten op het juiste detailniveau in beeld zijn en kunnen worden meegenomen in het ontwerp-tracébesluit.

Het MER wordt samen met het ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegd. Een ieder kan een zienswijze indienen op het MER en het ontwerp-tracébesluit. Bij de vaststelling van het tracébesluit worden de ingediende zienswijzen betrokken. In het tracébesluit wordt het definitieve tracé planologisch vastgelegd inclusief eventuele mitigerende of compenserende maatregelen. De vaststelling van het tracébesluit is voorzien in 2018.

## **1.7**

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op probleemstelling, doelstelling en projectscope. In hoofdstuk 3 worden de alternatieven beschreven, gevolgd door een beschrijving van de belangrijkste omgevingskenmerken (hoofdstuk 4) en het plan- en studiegebied (hoofdstuk 5). Het beoordelingskader is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot volgen in hoofdstuk 7 de vervolgstappen die in het project genomen worden.

## 2 Probleemstelling, doelstelling en projectscope

### 2.1 Probleembeschrijving

#### 2.1.1 Ruimtelijk economische opgave

De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie wil 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.



Figuur 2.1: kaart Noord-Nederland met stedelijke topsectorenregio Groningen-Eemshaven-Delfzijl uit Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (SVIR)

Een goede bereikbaarheid van dit gebied is van belang:

- voor de bedrijven, zodat ze kunnen beschikken over voldoende goed opgeleid personeel en de economische activiteiten hier en elders goed met elkaar verbonden kunnen worden;
- voor voorzieningen, zodat zij bij concentratie op een beperkt aantal locaties, een voldoende groot verzorgingsgebied kunnen bedienen;
- voor de bewoners, zodat bovenlokale voorzieningen en werkgelegenheid binnen bereik blijven.

Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking.

De bereikbaarheid van het gebied via de N33-midden staat echter onder druk. Er is weliswaar in een reguliere spitsituatie geen sprake van filevorming, maar wel geldt dat door de huidige vormgeving als een 2-strooks autoweg in combinatie met een relatief hoog percentage vrachtverkeer (15-20%) de kruissnelheid van het verkeer lager ligt dan de maximumsnelheid van 100 km/h. Daarnaast wordt de gemiddelde kruissnelheid lager door de gelijkvloerse kruisingen, waar een maximumsnelheid van 70 km/h geldt. De lagere kruissnelheid leidt daarmee tot reistijdverlies.

### 2.1.2

#### *Verkeersveiligheid*

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

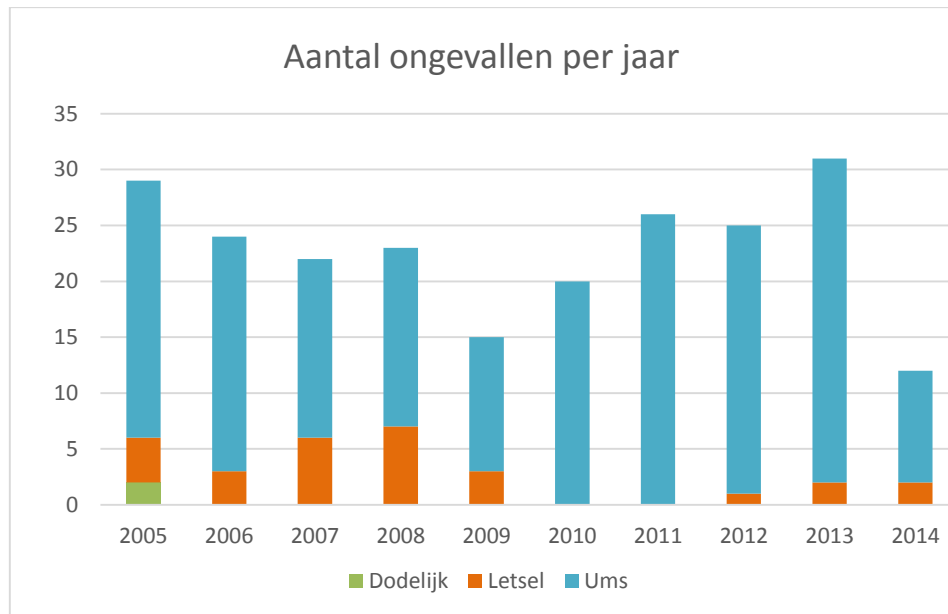
- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De N33-midden is relatief onveilig, onder andere door de hoge rijksnelheid in combinatie met het feit dat er geen gescheiden rijbanen zijn. In de nota 'Veilig over rijkswegen 2013' is aangegeven dat de N33 tussen Appingedam en de A7 (knooppunt Zuidbroek) tot de rijkswegtrajecten met de hoogste risicocijfers van Noord-Nederland behoort. In de afgelopen 10 jaar waren er elk jaar meerdere ongevallen met letselslachtoffers of doden (zie figuur 2.2)<sup>1</sup>. In bijlage 2 is meer informatie opgenomen over verkeersveiligheid op de N33 Midden.

---

<sup>1</sup> In de jaren 2010, 2011 en 2012 geldt dat er een minder goede registratie van letselgevallen heeft plaatsgevonden. In deze jaren is er geen of slechts een enkel letselgeval geregistreerd.



Figuur 2.2: aantal ongevallen in het projectgebied, uitgesplitst naar jaar en ongevalstype

## 2.2

### Doelstelling

Het project Verdubbeling N33 Zuidbroek- Appingedam heeft een tweeledig doel:

- het verbeteren van de bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta via de N33 Mid-den zodanig dat een bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de regionale economie en leefbaarheid van de regio;
- de verkeersveiligheid op de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam zodanig te verbeteren dat in 2030 wordt bijgedragen aan de landelijke streefwaarden voor verkeersveiligheid.

## 2.3

### Projectscope

De projectscope van het (ontwerp)tracébesluit/MER loopt van knooppunt Zuidbroek (kilometer 42,60) tot aansluiting Appingedam (kilometer 61,70). De projectgrenzen zullen gedurende de planvorming toenemen in detaillering en definitief in het (ontwerp)tracébesluit worden vastgelegd.

## 3 Alternatieven

In het MER worden in de verkenning de effecten onderzocht van de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkelingen, zie paragraaf 3.1) en van de verschillende alternatieven voor verdubbeling van de N33. Deze alternatieven zijn beschreven in paragraaf 3.2.

In de planuitwerking worden alleen de referentiesituatie en het voorkeursalternatief met elkaar vergeleken. Dit voorkeursalternatief wordt later vastgesteld op basis van de uitkomsten van de verkenning (zie ook §1.5/1.6).

### 3.1 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken in het studiegebied inclusief de autonome ontwikkelingen. Bij de planvorming van de verdubbeling van de N33-midden wordt uitgegaan van de situatie in het jaar 2030. De autonome ontwikkeling beschrijft de situatie wanneer er in fysieke zin niets verandert aan de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam en de aansluitingen. Wel wordt in de referentiesituatie uiteraard de recent afgeronde verdubbeling van de N33 Assen-Zuidbroek meegenomen. Daarnaast wordt rekening gehouden met infrastructurele en ruimtelijke plannen rondom het tracé waarover ten aanzien van de uitvoering al een besluit is genomen. Het gaat dan om plannen die voor 2030 uitgevoerd moeten zijn.

In de huidige situatie bestaat de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam uit 1 rijbaan met 2 rijstroken: 1 per rijrichting. Op dit traject liggen van zuid naar noord de volgende aansluitingen:

- aansluiting met de Scheemderweg nabij Noordbroek (ongelijkvloers);
- aansluiting met de N387 nabij Siddeburen (gelijkvloers, halve aansluiting);
- aansluiting met de Oudeweg in Siddeburen (ongelijkvloers);
- aansluiting met de Geerlandweg nabij Steendam (gelijkvloers);
- aansluiting met de N989 bij Appingedam (gelijkvloers);
- aansluiting met de N362 bij Delfzijl (gelijkvloers).

De maximumsnelheid is 100 km/h; bij de aansluiting met de N387 bij Siddeburen, de aansluiting met de Oudeweg in Siddeburen en de aansluiting met de N989 bij Appingedam geldt een maximumsnelheid van 70 km/h.

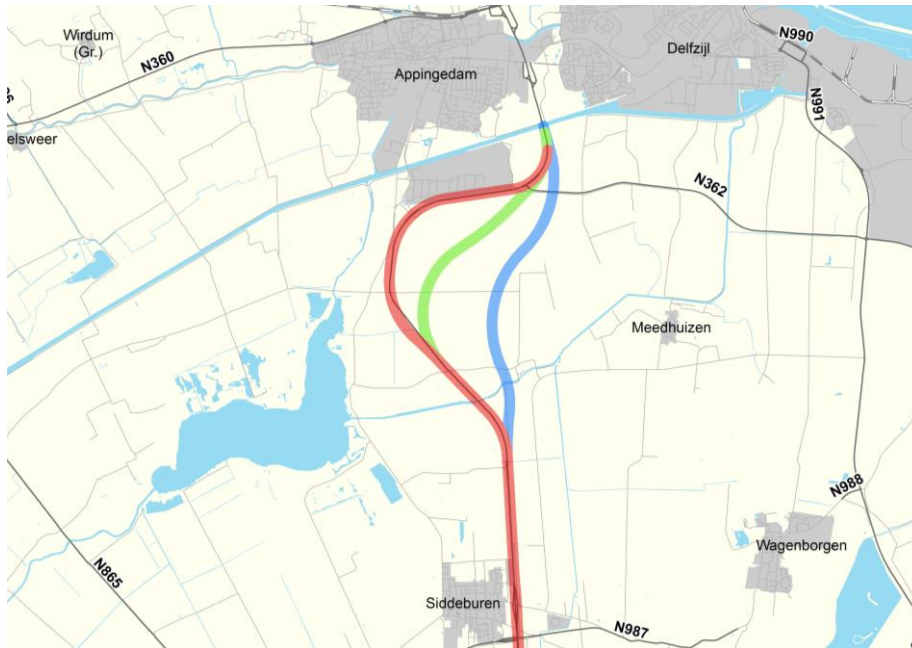
### 3.2 Alternatieven in de verkenning

De N33 wordt aangepast naar een weg met 2 rijbanen en 2 rijstroken per rijbaan. Deze aanpassing begint net ten zuiden van het knooppunt Zuidbroek en gaat door tot aan de aansluiting N362 (Holeweg). Alle kruisingen worden daarbij ongelijkvloers. De maximumsnelheid over het gehele traject wordt dan 100 km/h.

In de op te stellen verkenning zijn er nog een aantal keuzen te maken:

- *wijze van verdubbeling*  
Hierbij gaat het om de keuze tussen verbreding ten oosten of ten westen van de bestaande rijbaan. Hierbij kan per wegvak een verschillende keuze gemaakt worden.
- *exacte tracering tussen Siddeburen en de aansluiting N362*  
Voor de tracering tussen Siddeburen en de aansluiting N362 zijn nog drie alternatieven mogelijk welke zijn gebaseerd op de varianten A, B en C uit de Voorverkenning (zie ook bijlage 1). Deze zijn hieronder beschreven. Het betreft indicatieve lijnen, in de verkenning zal nader worden ingegaan op de ligging van deze tracés.

- Alternatief A: verdubbeling volgens bestaand tracé
- Alternatief B: verdubbeling met beperkte aanpassing tracé
- Alternatief C: verdubbeling met grotere aanpassing tracé



Figuur 3.1 alternatief A (rood), B (groen) en C (blauw)

- **aantal en vormgeving van aansluitingen op het onderliggend wegennet.**  
In de verkenning wordt onderzocht welke aansluitingen op het onderliggend wegennet gehandhaafd blijven en hoe deze vormgegeven worden. Bij het opheffen van aansluitingen wordt ook gekeken naar de effecten op alternatieve ontsluitingswegen van achterliggende gebieden. De verschillende varianten qua aantal en vormgeving van aansluitingen worden in het kader van de verkenning gegenereerd.
- **overgang van de aansluitende wegvakken N33**  
Het gaat hierbij om de mogelijkheden voor aansluiting op de bestaande N33 bij de projectgrenzen aan de noordzijde (bij Appingedam) en zuidzijde (bij knooppunt Zuidbroek). De verschillende varianten hierbij worden in het kader van de verkenning gegenereerd.



## 4 Beschrijving omgevingskenmerken

In dit hoofdstuk wordt een globaal beeld gegeven van de kenmerken van het gebied waar de verdubbeling van de N33-midden is gepland. In bijlage 3 bij deze NRD zijn enkele kaarten met omgevingsinformatie opgenomen. In het kader van de MER-onderzoeken die zullen worden uitgevoerd, wordt een meer uitgebreide inventarisatie van omgevingswaarden uitgevoerd.

### 4.1 Natuur

In de nabijheid van de N33 Zuidbroek – Appingedam ligt een onderdeel van het NNN (Nationaal Natuur Netwerk, zie kaart in bijlage 3). Dit betreft de provinciale EHS (Ecologische Hoofdstructuur) ter plaatse van het Schildmeer. Tevens is sprake van een robuuste verbindingzone tussen het Schildmeer en het Hondshalstermeer. Deze zone kruist de N33 ter hoogte van het Schildmeer (voor deze indicatieve zone moet nog een nadere afweging over de begrenzing worden gemaakt).

Tevens bevinden zich in het gebied nog enkele in de Ontwerp Omgevingsvisie Groningen aangegeven overige beschermde gebieden buiten het NNN, namelijk Overig bos- en natuurgebied buiten NNN, leefgebieden weidevogels en akkervogels en foerageergebieden voor ganzen.

Daarnaast liggen er op wat ruimere afstand van de N33 verschillende Natura 2000-gebieden (zie kaart in bijlage 3). Dit betreffen:

- Waddenzee/Eems-Dollard (op circa 4 kilometer van het plangebied);
- Zuidlaardermeergebied (op circa 11 kilometer van het plangebied);
- Drentsche Aa-gebied (op circa 17 kilometer van het plangebied);
- Drouwenezand (op circa 22 kilometer van het plangebied);
- Witterveld (op circa 32 kilometer van het plangebied).

Ook de gebieden op grotere afstand kunnen mogelijk relevant zijn in het kader van de effectbepaling van de verdubbeling. Mogelijk kan een toename van stikstofdepositie als gevolg van gewijzigde verkeersstromen invloed hebben op deze gebieden (bijvoorbeeld toename van stikstofdepositie op het Drentsche Aa gebied als gevolg van eventuele verkeerstoename op de N33-zuid tussen Assen en Zuidbroek).

### 4.2 Water

Langs de N33-midden bevinden zich geen waterwingebieden en/of grondwaterbeschermingsgebieden. Wel is sprake van twee regionale waterkeringen die doorkruist worden (ter plaatse van het Afwateringskanaal Duurswold tussen het Schildmeer en Meedhuizen en het Buiten Nieuwediep ter hoogte van Noordbroek, zie toponiemenkaart in bijlage 3) .

Tevens heeft de provincie Groningen het grootste deel van het gebied rond de N33 in de ontwerp Omgevingsvisie Groningen aangemerkt als gebied waar het watersysteem meer leidend is bij het toekennen van de ruimtelijke functie. Dit is onder meer bij veengebieden die bij lage peilen steeds verder zakken (aandachtsgebied veenoxidatie) en bij laaggelegen gebieden die gevoelig zijn voor wateroverlast en waar waterrobuust gebouwd moet worden. Hiermee wordt onder andere veenoxidatie voorkomen.

### 4.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

#### Landschapstypen

Het middendeel van de N33 ligt in Duurswold. Duurswold is een veenontginningsgebied, dat grotendeels bestaat uit ontgonnen veen- en dekzandvlakten. Karakteristiek is het grootschalige open landschap met daarin contrasterende bebouwingslinten en reeksen bebouwing op inversieruggen en in enkele buurtschappen.

Het noordelijk deel van Duurswold bestaat uit een open laagveenlandschap met enkele verspreid liggende buurtschappen. In het zuiden vormt het vrijwel aaneengesloten dorpslint van Harkstede tot en met Siddeburen een duidelijk contrast met het open landschap. Daarnaast liggen er verspreid in het landschap enkele buurtschappen, waaronder Uiterburen, Korengast en Tjuchem (zie toponiemenkaart in bijlage 3).



Figuur 4.1: landschapstypen (bron: Kwaliteitskaart landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit in Groningen, Provincie Groningen, februari 2014)

### Het landschap vanuit de weg

Langs en nabij de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam is het hierboven beschreven landschap in wisselende mate te ervaren. Kenmerkende onderdelen hierin zijn, van zuid naar noord:

- Parallel bebouwingslint Zuidbroek-Uiterburen-Noordbroek;
- Grootschalige openheid tussen Noordbroek en Siddeburen;
- Bebouwingslint Siddeburen;
- Lintbebouwing Hoofdweg Tjuchem.

### *Parallel bebouwingslint Zuidbroek-Uiterburen-Noordbroek*

Het bebouwingslint van Zuidbroek, Uiterburen en Noordbroek bevindt zich op de rand van de oorspronkelijke Dollard, het gebied waar ooit de grootste uitbraak van de Eems heeft plaatsgevonden. De N33 loopt op dit deel door het oude Dollardgebied, in de huidige situatie nog te herkennen aan de grovere verkaveling die doorloopt tot aan de waterloop Ringmaar. Het parallelle bebouwingslint van Uiterburen en Noordbroek wordt vanaf de N33 vooral ervaren als een groen lint, gevormd door de aanwezige erfbeplanting (zie figuur 4.2).



*Figuur 4.2: zicht op bebouwingslint Uiterburen-Noordbroek vanaf N33*

### *Grootschalige openheid*

Ten noorden van Noordbroek, nadat de N33 de Pastorieweg is gepasseerd, is sprake van een grootschalig open landschap (zie figuur 4.3). Deze openheid is duidelijk zichtbaar aan de westzijde van de N33. Aan de oostzijde wordt deze openheid echter doorbroken door twee bijzondere elementen: Korengarst en een bosperceel.

De Oldambster boerderij Korengarst (zie figuur 4.4), met bijbehorend erf en beplanting, staat hier dicht op de N33. Dit Rijksmonument uit ca. 1700 vormt een contrast met het omringende open landschap.



*Figuur 4.3: grootschalige openheid links, erfbeplanting Korengarst rechts*



*Figuur 4.4: Rijksmonument Korengars*

Iets verderop bevindt zich een bosperceel parallel en direct tegen de N33 aan.

### *Siddeburen*

Direct ten noorden van het bosperceel kruist de N33 het bebouwingslint van Siddeburen. Siddeburen is het laatste dorp het aaneengesloten dorpslint vanaf Harkstede via Slochteren en Schildwolde. Vanaf de N33 is het dorp niet of nauwelijks te ervaren. Vanaf grotere afstand is de erfbeplanting van het bebouwingslint zichtbaar en dichterbij het dorp is de beplanting rondom de aansluiting beeldbepalend.



*Figuur 4.5: Beeldbepalende beplanting rondom aansluiting Siddeburen*

### *Hoofdweg Tjuchem*

De Hoofdweg Tjuchem vormt een karakteristieke structuur in het landschap. Ook deze is vanaf de N33 echter nauwelijks waarneembaar. Vanaf de N33 is sprake van dichte beplanting rondom de afrit Steendam. Ter hoogte van het Afwateringskanaal wordt deze beplanting even onderbroken, waarna er tot en met de Hoofdweg van Tjuchem weer sprake is van beplanting aan weerszijden van de weg. Pas ten noorden van de Hoofdweg kan de automobilist de grootschalige openheid van het landschap weer ervaren.

### De weg vanuit het landschap

De N33 ligt als een autonome lijn in het landschap. Er is geen sprake van begeleidende (boom)beplanting langs het tracé en de weg ligt op maaiveldniveau, waardoor de weg zelf vanuit het landschap niet of nauwelijks zichtbaar is. Toch is de ligging van de weg goed herkenbaar vanuit het omringende landschap, vanwege de zware beplanting rondom diverse aansluitingen en viaducten. Van zuid naar noord zijn dit achtereenvolgens:

- Het nieuwe klaverblad bij Zuidbroek. Vanwege de grootte van dit verkeersknooppunt en de bijbehorende hoogteverschillen in de weg en toe- en afritten is dit punt vanaf grote afstand te ervaren.
- Het viaduct Klingenweg ter hoogte van Uiterburen. De taluds van dit viaduct zijn langs de Klingenweg dicht beplant, waardoor ook deze aansluiting van verre zichtbaar is.
- De afrit Noordbroek. Hier is de N33 zichtbaar door de dichte opgaande beplanting tussen de doorgaande rijbaan en de op- en afritten. Dit vormt een langgerekt opgaand groenelement in het verder open landschap.
- Het viaduct Pastorieweg direct ten noorden van Noordbroek. Ook hier is rondom het viaduct dichte beplanting aangebracht, waardoor het als massief groenelement in het open landschap zichtbaar is.
- Hoewel de aansluitingen ter hoogte van Siddeburen ook dicht beplant zijn, is hier minder sprake van herkenbaarheid van de weg vanuit het landschap. Hier maakt de weg met de beplante aansluitingen onderdeel uit van de bebouwing en het groen van het dorp.
- In de bocht direct ten zuiden van Tjuchem doorkruist de N33 een bosperceel en is de weg vanuit het landschap niet zichtbaar.
- Tussen het Afwateringskanaal en de Hoofdweg Tjuchem is, in tegenstelling tot de rest van het tracé, wel sprake van dichte beplanting langs de weg. De invloed hiervan op de zichtbaarheid van de weg vanuit het landschap is echter beperkt. Vanuit zuidelijke, oostelijke en westelijke richting is de weg gesitueerd achter diverse bospercelen en Tjuchem. Vanuit het noorden is de weg wel herkenbaar, maar dit komt met name door de cluster beplanting rondom het viaduct Hoofdweg.
- Het viaduct Laskwerderweg. Ook hier zijn de taluds langs de Laskwerderweg beplant met bomen, waardoor deze kruising zichtbaar is vanuit het landschap.
- Vanaf Laskwerd maakt de N33, gezien vanuit het landschap, onderdeel uit van de rand van Appingedam (bedrijventerrein Fivelpoort).

## 5 Plan- en studiegebied

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het plangebied en het studiegebied van het MER N33 Zuidbroek – Appingedam.

### 5.1 Plangebied

Het plangebied van het MER is het gebied waarin de infrastructurele maatregelen voor de N33-midden (Zuidbroek – Appingedam) daadwerkelijk plaatsvinden. De definitieve begrenzing van het plangebied hangt af van het uiteindelijke ontwerp van de N33 en de samenhangende aanpassingen aan de onderliggende infrastructuur, inclusief ruimte voor eventueel noodzakelijke compenserende en mitigerende maatregelen en eventueel noodzakelijke werkterreinen. Het definitieve plangebied wordt in het ontwerp-tracébesluit/MER weergegeven

### 5.2 Studiegebied

Naast het plangebied is er in het MER ook sprake van een studiegebied. Dit is het invloedsgebied van de capaciteitsuitbreiding. Het studiegebied verschilt per milieuaspect. De begrenzing hangt af van de aard, omvang en uitstraling van de effecten.

Naast effecten die optreden in de directe omgeving van het tracé kunnen er ook effecten op grotere afstand optreden. Dit speelt met name voor de verkeerderelateerde milieuthema's zoals geluid, verkeer, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Het project kan leiden tot veranderingen in het verkeer op andere wegen, zowel wegen behorend tot het hoofdwegennet als wegen behorend tot het onderliggende wegennet. Langs deze andere wegen kunnen dan ook milieueffecten optreden. Thema's zoals archeologie, bodem, water en cultuurhistorie ondervinden alleen in de directe omgeving een effect als gevolg van het project. Het definitieve studiegebied wordt in het ontwerp-tracébesluit/MER weergegeven. In het MER zal per aspect het studiegebied worden aangegeven en verantwoord. Hieronder volgt een globale beschrijving van het te verwachten studiegebied per aspect.

#### **Verkeer**

Het studiegebied voor de effectbepaling verkeer en vervoer beslaat een groot gebied bestaande uit de belangrijkste wegvakken op het hoofdwegennet en onderliggende wegennet. In principe vallen de wegvakken binnen het studiegebied waar als gevolg van het project sprake is van een toename of afname van intensiteiten van 10% of meer in het jaar 2030.

#### **Luchtkwaliteit**

Voor het studiegebied voor luchtkwaliteit wordt de gebiedsafbakening gehanteerd, zoals opgenomen in de Tracéwet. Het studiegebied beperkt zich tot het projecttracé van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting ten opzichte van de projectgrenzen en aan weerszijden van het de weg tot één kilometer van uit de meest buitengelegen rijstroken. Wat betreft het onderliggend wegennet worden de wegvakken in de berekeningen meegenomen, die zich bevinden binnen één kilometer aan weerszijden van de wegvakken van de weg én die bovendien in de Monitoringstool zijn opgenomen.

### **Geluid**

Voor de afbakening van het studiegebied voor het akoestisch onderzoek zijn de toekomstige verkeerscijfers voor de referentiesituatie en de plansituatie (voorkeursalternatief) bepalend. De directe omgeving van het tracé voor de N33 Zuidbroek - Appingedam zal in het onderzoek worden betrokken. Daarnaast wordt gekeken naar het uitstralings-effect van de ingreep. Inzicht wordt gegeven voor welke wegvakken als gevolg van de ingreep significante geluidseffecten optreden (voor zowel het rijkswegennet als het onderliggend wegennet).

### **Externe veiligheid**

In het studiegebied voor externe veiligheid vallen alle hoofdwegen waar naar het oordeel van de minister van Infrastructuur en Milieu redelijkerwijs kan worden verwacht dat de stromen van gevaarlijke stoffen als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de N33-midden zullen wijzigen.

Naast de selectie van relevante wegvakken wordt het invloedsgebied voor externe veiligheid begrensd door de 1% letaliteitsafstanden. Dit is de afstand gemeten vanuit het hart van de weg tot waar de kans van 1% bestaat op een dodelijk slachtoffer als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen. De 1 % letaliteitsafstand is afhankelijk van de categorieën gevaarlijke stoffen die over de weg worden vervoerd en kan oplopen tot meer dan 4 kilometer.

### **Bodem**

Voor het thema bodem is het studiegebied (de onderzoekslocatie) gelijk aan het plangebied (aangezien de effecten op de bodem lokaal zijn en niet van invloed buiten het gebied waar de aanpassingen aan de N33 plaatsvinden).

### **Water**

Het studiegebied voor het thema water bestaat uit het gebied waar ingrepen in de waterhuishouding worden genomen en de mogelijke effecten daarvan en effecten van de aanlegwerkzaamheden van de weg.

### **Natuur**

Voor natuur geldt dat de effecten op het NNN (Nationaal Natuurnetwerk, de robuuste verbindingzone en de overige beschermde gebieden vanuit de concept Omgevingsvisie Groningen, zoals beschreven in paragraaf 4.2, onderzocht worden.

Voor de effecten op Natura 2000-gebieden geldt dat eerst wordt gekeken op welke gebieden significante effecten zijn te verwachten. Met name qua stikstofdepositie kunnen effecten ook op gebieden op grotere afstand voorkomen, zogenoemde netwerkeffecten. Het netwerkeffect voor het project beperkt zich tot de Natura2000 gebieden in de nabijheid van:

- het gebied dat zich uitstrekt van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting van het plangebied;
- de wegvakken (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) waar de toename van de wekdaggemiddelde verkeersintensiteit als gevolg van het project of de andere handeling tenminste 1000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting bedraagt.

Voor al deze gebieden geldt dat de effecten bepaald worden.

Het studiegebied voor de inventarisatie van beschermde soorten in het kader van de flora- en faunawet is gelijk aan het plangebied, aangezien de effecten hierop lokaal zijn en niet van invloed buiten het gebied waar de aanpassingen aan de N33 plaatsvinden.

### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Het studiegebied voor de bepaling van de effecten op landschap en cultuurhistorie wordt met name bepaald door zichtlijnen en de afstand waarbinnen objecten kunnen worden waargenomen. Dit kan zich enkele honderden meters tot kilometers vanuit de weg uitstrekken, afhankelijk van het landschap.

Het studiegebied voor het aspect archeologie wordt bepaald door directe effecten vanwege de bouwwerkzaamheden, zoals het aanleggen van wegen, onttrekken van grondwater en zettingen.

### **Ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit**

Het studiegebied voor ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit is ongeveer gelijk aan het plangebied, aangezien de effecten op de ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit lokaal zijn en er geen invloeden optreden buiten het gebied waar de aanpassingen aan de N33 plaatsvinden.



## 6 Beoordelingskader van het MER

In dit hoofdstuk is het beoordelingskader opgenomen waarmee de alternatieven en/of varianten in het MER op effecten zullen worden beoordeeld.

### 6.1 Algemene aanpak van het onderzoek

Voor de vergelijking en afweging van alternatieven worden in het MER de effecten voor de aspecten verkeer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie en ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit bepaald. De aspecten zijn daarbij weer onderverdeeld in criteria die zijn afgeleid uit de plaatselijke waardevolle kenmerken, wet- en regelgeving en vigerend beleid. Het totaal aan aspecten en criteria, en de wijze waarop de verschillende criteria zullen worden uitgedrukt, vormen het beoordelingskader. Aan de hand van deze aspecten en criteria worden de effecten beoordeeld.

De effecten worden in het MER waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Bij de beschrijving van de effecten wordt, daar waar dit aan de orde is, onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (effecten tijdens de aanlegfase) en permanente effecten (na aanleg). De nadruk ligt daarbij op de permanente effecten van zowel de aanleg als het gebruik van de N33 Zuidbroek - Appingedam.

Voor ieder thema worden in het MER waar nodig mogelijke maatregelen voorgesteld voor het voorkomen of verminderen van optredende negatieve effecten. Vervolgens worden de 'resteffecten' na toepassing van de mitigerende maatregelen opnieuw beoordeeld. Indien nadelige effecten niet zijn tegen te gaan, worden - waar dit verplicht is - compenserende maatregelen voorgesteld.

### 6.2 Beoordelingskader

In tabel 6.1 is per aspect een voorstel voor het beoordelingskader voor zowel de verkennings- als de planuitwerkingsfase opgenomen waarmee in het MER de effecten worden beoordeeld. Het zichtjaar voor de beoordelingen is 2030; alleen voor het aspect natuur geldt dat de effecten bepaald worden voor één jaar na openstelling (nu voorzien voor 2022). In dit jaar zijn namelijk de effecten op natuur het grootst. Op basis van het advies van de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs kan het beoordelingskader nog worden bijgesteld.

Tabel 6.1: beoordelingskader milieueffecten in verkennings- en planuitwerkingsfase

Aspect	Criterium	Wijze van beoordeling
<b>Verkeer</b>		
Mobiliteit	Intensiteiten (etmaal en spitsuren) Verkeersprestatie	Kwantitatief Kwantitatief
Bereikbaarheid	Reistijdfactoren NoMo- en andere trajecten Voertuigverliesuren I/C-verhouding Afname verkeer onderliggend wegennet Afwikking kruispunten toe- en afritten	Kwantitatief Kwantitatief Kwantitatief Kwalitatief/Kwantitatief Kwalitatief/Kwantitatief
Betrouwbaarheid	Betrouwbaarheid reistijd Robuustheid van het netwerk	Kwalitatief Kwalitatief
<b>Verkeersveiligheid</b>		
Verkeersslachtoffers	Aantal ernstige ongevallen op hoofdwegennet Aantal ernstige ongevallen op onderliggend we-	Kwantitatief Kwantitatief
Verkeersveiligheid van het ontwerp	Kritische ontwerpelementen (aandachtspunten uitvoering wegontwerp en tijdelijke situatie)	Kwalitatief
<b>Luchtkwaliteit</b>		
Projecteffect (bijdrage concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )	Wijzigingen in jaargemiddelde NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> -concentraties	Kwalitatief/Kwantitatief
Blootstelling	Aantal woningen en gevoelige bestemmingen in concentratieklassen: de jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> de jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub>	Kwalitatief/Kwantitatief
<b>Geluid</b>		
Geluidbelaste woningen	Verandering in het aantal geluidbelaste woningen (geluidgehinderden) als gevolg van het wegverkeer binnen het studiegebied (per geluidbelastingklasse)	Kwantitatief, op basis van indicatief pakket geluidmaatregelen
Geluidbelast oppervlak	Toename van het akoestisch ruimtebeslag als gevolg van wegverkeerslawaai binnen het studiegebied	Kwantitatief, op basis van indicatief pakket geluidmaatregelen
Cumulatie van geluid (weg/rail/industrie)	Verandering in de cumulatieve geluidbelasting binnen het studiegebied	Kwalitatief/Kwantitatief
Geluidbelasting ter plaatse van referentiepunten uit het geluidregister	Verandering in de geluidbelasting ter plaatse van referentiepunten	Kwalitatief/Kwantitatief
<b>Externe veiligheid</b>		
Plaatsgebonden risico	PR 10 <sup>-6</sup> / jaar	Kwalitatief/Kwantitatief (Basisnet)
Groepsrisico	Wijziging groepsrisico	Kwalitatief/Kwantitatief (Basisnet)
Plasbrandaandachtsgebieden	Aantal woningen binnen plasbrandaandachtsgebieden	Kwantitatief
<b>Bodem</b>		

Aspect	Criterium	Wijze van beoordeling
Bodemopbouw	Beïnvloeding bodemopbouw	Kwalitatief
Kwaliteit landbodern	Verandering gemiddelde kwaliteit (diffuse verontreinigingen)	Kwalitatief
	Verandering van aanwezige verontreinigingen	Kwalitatief
Kwaliteit grondwater	Verandering van aanwezige verontreinigingen (boven interventiewaarde) in grondwater	Kwalitatief
Kwaliteit waterbodern	Verandering van aanwezige verontreinigingen	Kwalitatief
<b>Water</b>		
Waterhuishouding	Invloed op waterhuishouding (afvoer oppervlaktewater, doorsnijding watersysteem en waterberging)	Kwalitatief/Kwantitatief
Waterkwaliteit	Invloed op kwaliteit van grond- en oppervlaktewater inclusief oevers, omgang met afstromend wegwater	Kwalitatief
Waterveiligheid	Invloed op waterveiligheid	Kwalitatief
<b>Natuur</b>		
Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000 en Beschermde Natuurmonumenten)	Effecten op instandhoudingsdoelen en indien nodig 'oude' doelen van Beschermde Natuurmonumenten <sup>2</sup>	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Ecologische Hoofdstructuur	Aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Overige beschermde gebieden (Weidevogelgebieden en opvanggebieden winterganzen)	Vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Soorten (Ff-wet resp. Wet natuurbescherming/ Rode Lijst)	Vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring	Kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Boswet	Vernietiging van bomen en houtachtige opstanden	Kwantitatief
<b>Landschap</b>		
Landschapstype en -structuur	Verandering kwaliteiten landschapstype en -structuur	Kwalitatief
Ruimtelijk-visuele kenmerken	Verandering kwaliteiten ruimtelijk-visuele kenmerken	Kwalitatief
<b>Cultuurhistorie en Archeologie</b>		
Aardkunde	Verandering kwaliteiten aardkundige vormen en gebieden	Kwalitatief
Historisch geografie	Verandering kwaliteiten historische- geografische patronen, elementen en ensembles	Kwalitatief
Historische (steden)bouwkunde	Verandering kwaliteiten historisch- (steden)bouwkundige elementen	Kwalitatief

<b>Aspect</b>	<b>Criterium</b>	<b>Wijze van beoordeling</b>
Archeologie	Verandering kwaliteiten archeologische elementen	Kwalitatief
	Beïnvloeding archeologische waarden	Kwalitatief
	Beïnvloeding archeologische verwachtingswaarden	Kwalitatief
<b>Ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit</b>		
Gebruikswaarde wonen	Verandering huidig en toekomstig areaal woongebied	Kwantitatief
	Amoveren woningen	Kwantitatief
	Invloed op woonfunctie en bereikbaarheid woningen	Kwalitatief/Kwantitatief
Gebruikswaarde werken	Verandering huidig en toekomstig areaal werkgebied (waaronder agrarisch gebied)	Kwantitatief
	Verplaatsing bedrijven (waaronder agrarische)	Kwantitatief
	Invloed op werkfunctie en bereikbaarheid bedrijven (waaronder agrarische percelen)	Kwantitatief en deels kwalitatief
Gebruikswaarde recreatie	Verandering huidig en toekomstig areaal recreatiegebied	Kwantitatief
	Invloed op recreatieve functies en routes	Kwalitatief
Belevingswaarde statisch (omwonenden)	Beleving nieuwe infra vanuit het omliggende gebied	Kwalitatief
Belevingswaarde dynamisch (gebruiker nieuwe infra)	Beleving gebied vanaf de weg	Kwalitatief

<sup>2</sup> Of toetsing aan de doelen van Beschermd Natuurmonumenten nodig is, is afhankelijk van de invoering van de nieuwe Wet Natuurbescherming, in werking treding thans voorzien op 1 juli 2016 of 1 januari 2017. Eventueel wordt dit beoordelingscriterium aangepast aan de nieuwe wet.

## 7 Te volgen procedure

### 7.1 Tracébesluit en MER

Bij dit infrastructurele project is de Tracéwet van toepassing. Deze wet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. Om het voorkeursalternatief te realiseren, dient de procedure uit de Tracéwet doorlopen te worden. De minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag en stelt het tracébesluit vast.

Te doorlopen procedurestappen:

#### **Stap 1a: Voornemen**

Het voornemen om de verdubbeling van de N33-midden nader uit te werken ten behoeve van het tracébesluit en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt openbaar aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag. De kennisgeving vermeldt de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken. Bij het voornemen wordt ook dit voorstel voor de reikwijdte en detailniveau van het MER gevoegd. Een ieder wordt de gelegenheid geboden zienswijzen te geven op het voornemen een MER op te stellen voor de N33 Zuidbroek - Appingedam en op het voorstel voor de reikwijdte en detailniveau van het MER.

#### **Stap 1b: Afbakening Reikwijdte & Detailniveau**

Met deze stap wordt bepaald wat er in het kader van de planuitwerking in het MER onderzocht moet worden: de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Voor de N33 Zuidbroek - Appingedam worden de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Er bestaan geen wettelijke vereisten voor de vorm van de raadpleging. In dit geval wordt voor de raadpleging over reikwijdte en detailniveau voorliggend document gebruikt. Op basis van voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het advies van betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs worden de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport vastgesteld. Aan de hand van de gestelde kaders kan het benodigde (milieu)onderzoek voor het opstellen van het MER starten. De stappen 1a en 1b worden gelijktijdig doorlopen.

#### **Stap 2: 1e fase verkenning: Opstellen MER**

In de verkenning worden de verschillende alternatieven voor de verdubbeling met elkaar vergeleken. Naast milieueffecten, zoals beschreven in deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau, wordt onder andere gekeken naar draagvlak, kosten en gevolgen voor de landbouw. Op basis van de verkenning nemen Rijk en provincie, na instemming door Provinciale Staten van de provincie Groningen, een besluit over het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief wordt dan verder uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit. De belangrijkste onderdelen van het MER eerste fase zijn:

- een beschrijving van de alternatieven;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie;
- een analyse van de effecten van de alternatieven;
- een beschrijving van de mogelijke effectbeperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

### **Stap 3: 2<sup>e</sup> fase Verkenning: Planuitwerking; Opstellen MER en ontwerp-tracébesluit**

De initiatiefnemer bereidt in deze stap het MER tweede fase en het ontwerp-tracébesluit voor, dit op basis van voorkeursalternatief aan het einde van de eerste fase. De eisen uit de Wet milieubeheer en de definitieve afbakening van het studiegebied bepalen de opzet van het MER. Het ontwerp-tracébesluit beschrijft de ligging van het gekozen tracé en de gevolgen voor onder meer het milieu, de veiligheid en de ruimtelijke ordening. Ook maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld geluidhinder, ecologie, water of van landschappelijke aard worden in het ontwerp-tracébesluit beschreven. De belangrijkste onderdelen van het MER zijn:

- een beschrijving van het voorkeursalternatief;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie;
- een analyse van de effecten van het voorkeursalternatief;
- een beschrijving van de mogelijke effectbeperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

In het MER tweede fase wordt het voorkeursalternatief vergeleken met de referentiesituatie, zijnde de huidige situatie en autonome ontwikkeling van de N33 Zuidbroek - Appingedam zonder verdubbeling.

### **Stap 4: Inspraak en advies op ontwerp-tracébesluit en MER**

Na het vaststellen van het MER en ontwerp-tracébesluit door de minister van I&M liggen de beide documenten gedurende zes weken ter inzage. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen over beide documenten naar voren te brengen. Het indienen van een zienswijze biedt een ieder de gelegenheid zijn mening te geven over de door de minister gekozen oplossing en de wijze waarop de uitwerking van het voorkeursalternatief in de omgeving zal worden ingepast. Een ieder kan aangeven wat aan de voorgestelde inpassing kan worden verbeterd. Ook wanneer men nog niet eerder gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid in te spreken, kan een ieder op het ontwerp-tracébesluit reageren. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het ontwerp-tracébesluit en het MER. Het MER wordt getoetst door de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.).

### **Stap 5: Vaststelling tracébesluit**

Na afweging van de ingekomen zienswijzen en adviezen op het ontwerp-tracébesluit en MER, wordt het voorgenomen besluit ter instemming voorgelegd aan Provinciale Staten en stelt vervolgens de minister van Infrastructuur en Milieu het tracébesluit vast. Dit tracébesluit is het definitieve besluit over de uitgewerkte oplossing en maakt duidelijk wat de gevolgen van het project zijn voor de omgeving. De vaststelling van het tracébesluit is voorzien in 2018.

### **Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State**

Op het tracébesluit is afdeling 2 van de Chw van toepassing (zie bijlage I, 5.1, en artikel 1.1, eerste lid, Chw).

Het tracébesluit wordt bekendgemaakt en ter inzage gelegd. Gedurende 6 weken na de dag van de terinzagelegging van het tracébesluit kunnen belanghebbenden, die over het ontwerp-tracébesluit een zienswijze naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen het tracébesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in eerste en enige instantie over de ingestelde beroepen.

### **Stap 7: Uitvoering en evaluatie**

Als het tracébesluit, al dan niet na een uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State, onherroepelijk is, kan het project worden gerealiseerd en daarna in gebruik worden genomen.

Binnen een in het tracébesluit genoemde termijn na de ingebruikneming van de capaciteitsuitbreiding zal de minister de gevolgen van de ingebruikneming onderzoeken. Dit onderzoek wordt de opleveringstoets genoemd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook na ingebruikneming van de verbrede weg aan de normen wordt voldaan. Uit de onderzoeken ten behoeve van het MER en het tracébesluit moet blijken welke effecten er op treden, en of het nuttig is om deze effecten te toetsen in een opleveringstoets.

Het onderzoek wordt uitgevoerd binnen de termijn die daarvoor in het tracébesluit wordt bepaald. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor deze milieuaspecten, dan wordt via daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien. Daarnaast zal ook een evaluatie van het MER plaatsvinden. De opleveringstoets en de evaluatie van het MER worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

## **7.2**

### **Planning**

In bijlage 4 is een globale indicatieve planning weergegeven van de verschillende stappen. Qua planning is de doelstelling om de verdubbeling van de N33 uiterlijk in 2022 te realiseren.



## **Bijlage 1: Toelichting Voorverkenning**

### **Ambitie regionale overheden Noordoost Groningen**

De provincie Groningen en de gemeenten in Noordoost Groningen hebben de beleidsmatige ambitie om de N33 tussen de A28 bij Assen en de Eemshaven geheel in te richten als ongelijkvloerse wegverbinding met 2x2 rijstroken. De ambitie is vastgelegd in moties, beleidsdocumenten en het huidige collegeprogramma van de provincie Groningen. De verdubbeling van 1x2 naar 2x2 rijstroken is inmiddels gerealiseerd voor het gedeelte tussen Assen en de A7 bij Zuidbroek (project "N33 Zuid"). Aan deze verdubbeling hebben ook de gemeenten Delfzijl, Eemsmond, Appingedam en Loppersum meebetaald. Ook is het knooppunt Zuidbroek in het kader van het project N33 Zuid als een volledig klaverblad uitgevoerd, zodat een verdubbeling van de N33 ten noorden van de A7 meteen goed aangesloten kan worden.

### **Voorverkenning**

De provincie Groningen heeft in 2014 een Voorverkenning uitgevoerd naar de haalbaarheid van een verdubbeling van de N33 ten noorden van de A7 binnen de beschikbare financiële middelen. Deze voorverkenning vormde de basis voor bestuurlijke afspraken tussen de minister van Infrastructuur en Milieu en de provincie Groningen over de mogelijke vervolgstappen. De belangrijkste bevindingen uit de Voorverkenning zijn hieronder samengevat weergegeven.

#### Uitgangspunten verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam

In het kader van de Voorverkenning is de inzet van de provincie Groningen om het 2x2-profiel van de N33 ten zuiden van het klaverblad Zuidbroek zonder onderbreking door te zetten en alleen nog ongelijkvloerse kruisingen toe te passen.

Uit oogpunt van financiële haalbaarheid en het verloop van de intensiteiten, vindt de provincie Groningen de N362 een logische plaats om de verdubbeling voorlopig te beëindigen. Op deze plek is er een afsplitsing van verkeer via de N362 naar het Chemiepark Delfzijl (Oosterhorn). Ten noorden van deze aansluiting kruist de N33 met bruggen het Eemskanaal en het Damsterdiep en met viaducten de N360 en de spoorlijn Groningen-Delfzijl. Verdubbeling van dit weggedeelte is kostbaar en past niet in het beschikbare budget.

#### Uitgangspunten onderzochte varianten voorverkenning

- de huidige rijbaan van de N33 blijft zoveel mogelijk gehandhaafd;
- de weg wordt verdubbeld door daar een tweede rijbaan los naast te leggen;
- beide rijbanen krijgen een standaard dwarsprofiel met twee rijstroken en een redresseerstrook analoog aan de verdubbeling van de N33 Assen-Zuidbroek;
- afhankelijk van de lokale situatie komt de nieuwe rijbaan oostelijk of westelijk naast de bestaande rijbaan te liggen;
- tussen het afwateringskanaal en de aansluiting N362 ligt er vanuit ontwerp technisch veiligheidsoogpunt een opgave in verband met krappe boogstralen.

#### Varianten noordelijk deel

Voor het deel tussen Tjuchem en de N362 zijn in de Voorverkenning drie tracévarianten onderzocht die uitgaan van een verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam:

- Variant A: verdubbeling van de N33 van klaverblad Zuidbroek tot de N362, maximaal aansluitend bij het bestaande tracé;
- Variant B: idem, maar met een gedeeltelijk nieuw tracé tussen Tjuchem en de N362. Vanuit de ontwerprichtlijnen is de aansluiting met de N362 in een bocht

een knelpunt. Door de N33 hier een zo flauw mogelijke bocht te geven wordt dit knelpunt opgelost;

- Variant C: als A, maar met een geheel nieuw tracé tussen Tjuchem en de N362, rakend aan Tjuchem. Vanuit de ontwerprichtlijnen is de aansluiting met de N362 in een bocht een knelpunt. Door de N33 hier een zo flauw mogelijke bocht te geven wordt dit knelpunt opgelost.

#### Resultaten Voorverkenning

Op basis van de Voorverkenning en nader gemaakte afspraken, is aangetoond dat een verdubbeling van de N33 Midden tussen Zuidbroek en Appingedam financieel, ontwerptechnisch en qua neveneffecten realiseerbaar is. Deze conclusie geldt voor alle tracévarianten voor het noordelijk deel (varianten A, B als C). In de Voorverkenning is een aantal aandachtspunten benoemd, zoals geluid, landschap en landbouw. Deze aandachtspunten zullen in de vervolprocedure (de m.e.r.- en tracéwetprocedure) nader worden onderzocht en afgewogen; zie het beoordelingskader in de NRD voor de wijze waarop dit onderzoek zal worden verricht.

#### Overige varianten

In de Voorverkenning zijn nog vier 'betekenisvolle' varianten beschouwd. Deze varianten zouden pas in beeld komen, indien een verdubbeling tussen Zuidbroek en Appingedam (financieel en technisch) niet haalbaar zou blijken te zijn. Deze varianten zijn:

- Variant D: verdubbeling tussen klaverblad Zuidbroek en Siddeburen;
- Variant E: geen verdubbeling, wel tot aan de Eemshaven kruispunten (ongelijkvloers);
- Variant F: variant A of B, met maar 1 rijstrook per richting (2x1);
- Variant G: 2+1 wisselstrook om in te halen naar het voorbeeld van de N50 tussen Zwolle en Kampen.

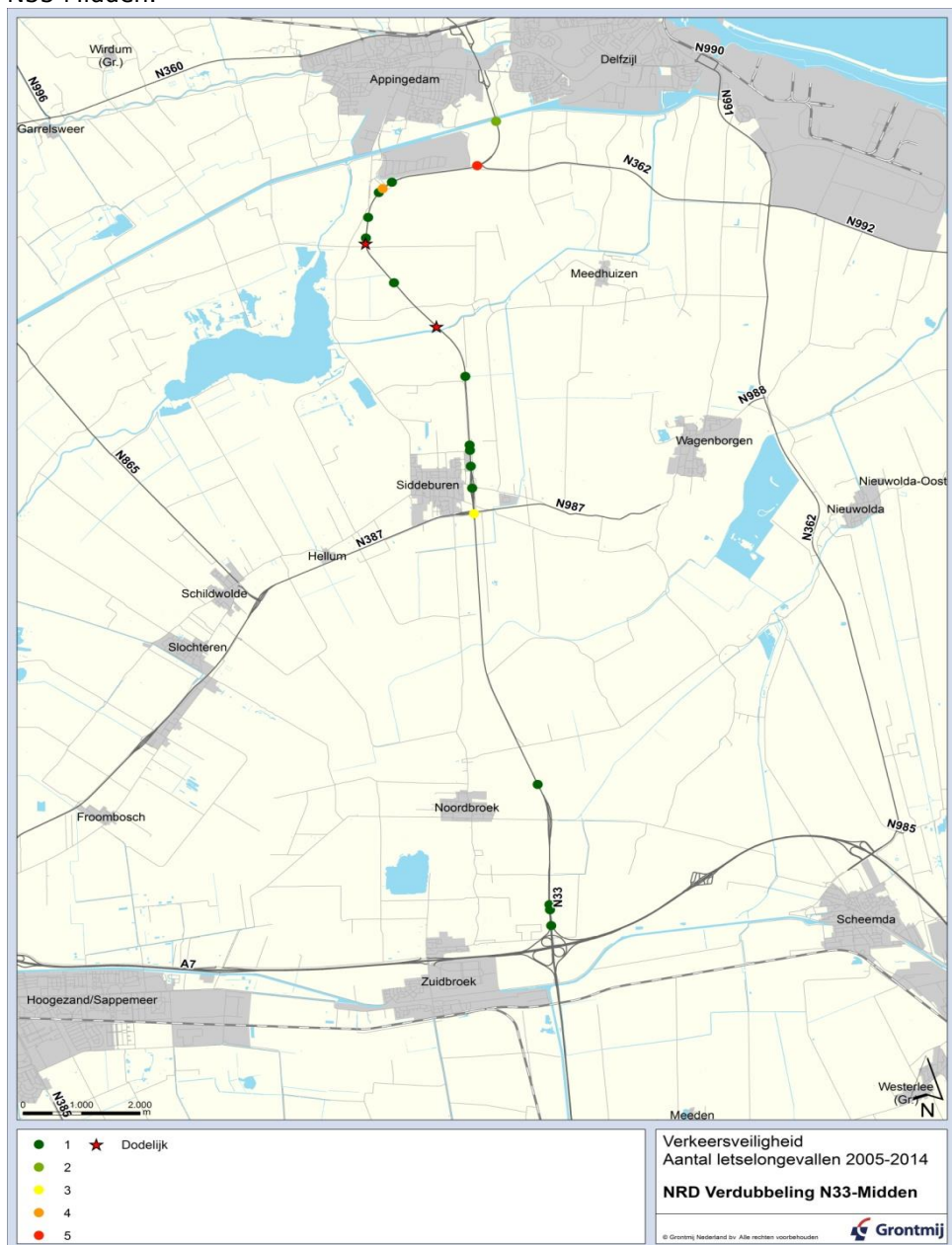
Nu uit de Voorverkenning blijkt dat verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam financieel en technisch haalbaar is, zijn de varianten D t/m G voor het Rijk en de provincie Groningen niet langer relevant. Rijk en provincie stellen het beschikbare budget beschikbaar voor het optimale doelbereik (bereikbaarheid en veiligheid). De varianten A, B en C voldoen aan dit optimale doelbereik. Aangezien de varianten D t/m G niet bijdragen aan dit optimale doelbereik worden deze in de vervolprocedure (tracéwetprocedure) niet verder beschouwd.

## Bijlage 2: Toelichting verkeersveiligheid

In deze bijlage wordt ingegaan op de ruimtelijke spreiding van de ongevallen (de ongevalslocaties) en op de ongevalsoorzaken.

### Ruimtelijke spreiding ongevallen

In de onderstaande figuur is weergegeven waar de letselongevallen in de periode 2005-2014 hebben plaatsgevonden. Uit het kaartbeeld blijkt duidelijk dat de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden tussen Siddeburen en Appingedam<sup>3</sup>. Ook de twee dodelijke ongevallen in deze periode vonden plaats in dit noordelijke deel van N33 Midden.

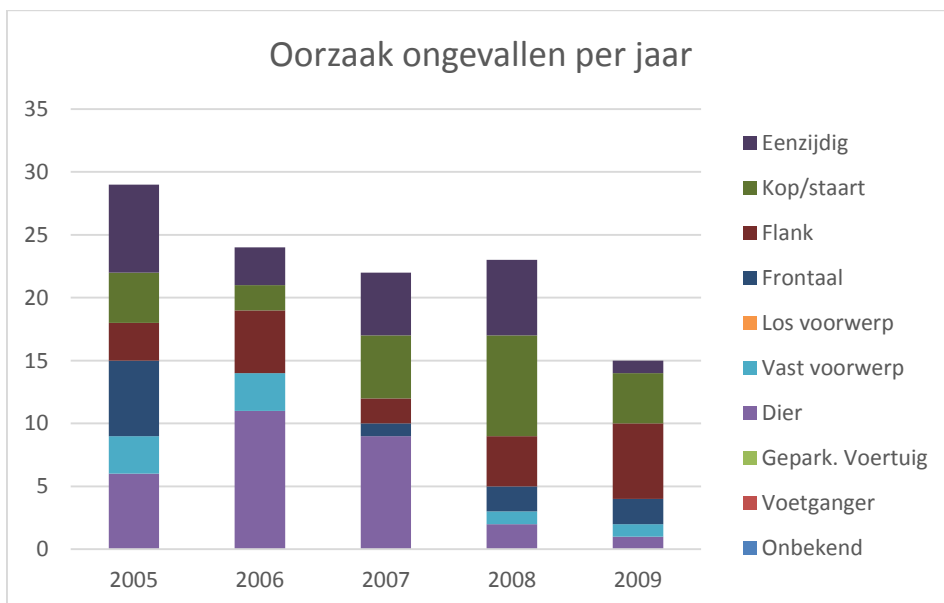


Figuur B2.1: Ruimtelijke spreiding letselongevallen

<sup>3</sup> Ongevallen op het traject van knooppunt Zuidbroek naar de zuidelijke projectgrens zijn niet weergegeven op deze kaart en ook niet meegenomen in de analyse. Dit traject is in 2014 aangepast, waardoor de ongevalsgegevens van de periode 2005-2014 niet meer een adequaat beeld geven van de huidige verkeersveiligheidssituatie.

### Ongevalsoorzaken

Als gekeken wordt naar ongevalsoorzaak zijn alleen betrouwbare gegevens beschikbaar voor de periode 2005 t/m 2009. In deze periode bestond een substantieel deel van de ongevallen uit flankongevallen of een kop-staartbotsing. Achterliggende oorzaak bij kop-staartbotsingen zijn vaak snelheidsverschillen en (plotseling) afremmende voertuigen. Op de N33 komt dit bijvoorbeeld voor als voertuigen achter een langzamer rijdende vrachtwagen rijden en ter hoogte van de aansluitingen waar de maximumsnelheid verlaagt is naar 70 km/h. Flankongevallen ontstaan vaak bij (onoverzichtelijke) kruisingen en aansluitingen. Verder zijn er ook een relatief groot aantal eenzijdige ongevallen, hoewel er in 2009 een daling hierin is te zien. De oorzaak van eenzijdige ongevallen ligt vaak in de weginrichting.



*Figuur B2.2: Ongevalsoorzaken*

## **Bijlage 1: Toelichting Voorverkenning**

### **Ambitie regionale overheden Noordoost Groningen**

De provincie Groningen en de gemeenten in Noordoost Groningen hebben de beleidsmatige ambitie om de N33 tussen de A28 bij Assen en de Eemshaven geheel in te richten als ongelijkvloerse wegverbinding met 2x2 rijstroken. De ambitie is vastgelegd in moties, beleidsdocumenten en het huidige collegeprogramma van de provincie Groningen. De verdubbeling van 1x2 naar 2x2 rijstroken is inmiddels gerealiseerd voor het gedeelte tussen Assen en de A7 bij Zuidbroek (project "N33 Zuid"). Aan deze verdubbeling hebben ook de gemeenten Delfzijl, Eemsmond, Appingedam en Loppersum meebetaald. Ook is het knooppunt Zuidbroek in het kader van het project N33 Zuid als een volledig klaverblad uitgevoerd, zodat een verdubbeling van de N33 ten noorden van de A7 meteen goed aangesloten kan worden.

### **Voorverkenning**

De provincie Groningen heeft in 2014 een Voorverkenning uitgevoerd naar de haalbaarheid van een verdubbeling van de N33 ten noorden van de A7 binnen de beschikbare financiële middelen. Deze voorverkenning vormde de basis voor bestuurlijke afspraken tussen de minister van Infrastructuur en Milieu en de provincie Groningen over de mogelijke vervolgstappen. De belangrijkste bevindingen uit de Voorverkenning zijn hieronder samengevat weergegeven.

#### Uitgangspunten verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam

In het kader van de Voorverkenning is de inzet van de provincie Groningen om het 2x2-profiel van de N33 ten zuiden van het klaverblad Zuidbroek zonder onderbreking door te zetten en alleen nog ongelijkvloerse kruisingen toe te passen.

Uit oogpunt van financiële haalbaarheid en het verloop van de intensiteiten, vindt de provincie Groningen de N362 een logische plaats om de verdubbeling voorlopig te beëindigen. Op deze plek is er een afsplitsing van verkeer via de N362 naar het Chemiepark Delfzijl (Oosterhorn). Ten noorden van deze aansluiting kruist de N33 met bruggen het Eemskanaal en het Damsterdiep en met viaducten de N360 en de spoorlijn Groningen-Delfzijl. Verdubbeling van dit weggedeelte is kostbaar en past niet in het beschikbare budget.

#### Uitgangspunten onderzochte varianten voorverkenning

- de huidige rijbaan van de N33 blijft zoveel mogelijk gehandhaafd;
- de weg wordt verdubbeld door daar een tweede rijbaan los naast te leggen;
- beide rijbanen krijgen een standaard dwarsprofiel met twee rijstroken en een redresseerstrook analoog aan de verdubbeling van de N33 Assen-Zuidbroek;
- afhankelijk van de lokale situatie komt de nieuwe rijbaan oostelijk of westelijk naast de bestaande rijbaan te liggen;
- tussen het afwateringskanaal en de aansluiting N362 ligt er vanuit ontwerptechnisch veiligheidsoogpunt een opgave in verband met krappe boogstralen.

#### Varianten noordelijk deel

Voor het deel tussen Tjuchem en de N362 zijn in de Voorverkenning drie tracévarianten onderzocht die uitgaan van een verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam:

- Variant A: verdubbeling van de N33 van klaverblad Zuidbroek tot de N362, maximaal aansluitend bij het bestaande tracé;
- Variant B: idem, maar met een gedeeltelijk nieuw tracé tussen Tjuchem en de N362. Vanuit de ontwerprichtlijnen is de aansluiting met de N362 in een bocht een knelpunt. Door de N33 hier een zo flauw mogelijke bocht te geven wordt dit knelpunt opgelost;
- Variant C: als A, maar met een geheel nieuw tracé tussen Tjuchem en de N362, rakend aan Tjuchem. Vanuit de ontwerprichtlijnen is de aansluiting met de N362 in een bocht een knelpunt. Door de N33 hier een zo flauw mogelijke bocht te geven wordt dit knelpunt opgelost.

### Resultaten Voorverkenning

Op basis van de Voorverkenning en nader gemaakte afspraken, is aangetoond dat een verdubbeling van de N33 Midden tussen Zuidbroek en Appingedam financieel, ontwerptechnisch en qua neveneffecten realiseerbaar is. Deze conclusie geldt voor alle tracévarianten voor het noordelijk deel (varianten A, B als C). In de Voorverkenning is een aantal aandachtspunten benoemd, zoals geluid, landschap en landbouw. Deze aandachtspunten zullen in de vervolgpcedure (de m.e.r.- en tracéwetprocedure) nader worden onderzocht en afgewogen; zie het beoordelingskader in de NRD voor de wijze waarop dit onderzoek zal worden verricht.

### Overige varianten

In de Voorverkenning zijn nog vier 'betekenisvolle' varianten beschouwd. Deze varianten zouden pas in beeld komen, indien een verdubbeling tussen Zuidbroek en Appingedam (financieel en technisch) niet haalbaar zou blijken te zijn. Deze varianten zijn:

- Variant D: verdubbeling tussen klaverblad Zuidbroek en Siddeburen;
- Variant E: geen verdubbeling, wel tot aan de Eemshaven kruispunten (ongelijkvloers);
- Variant F: variant A of B, met maar 1 rijstrook per richting (2x1);
- Variant G: 2+1 wisselstrook om in te halen naar het voorbeeld van de N50 tussen Zwolle en Kampen.

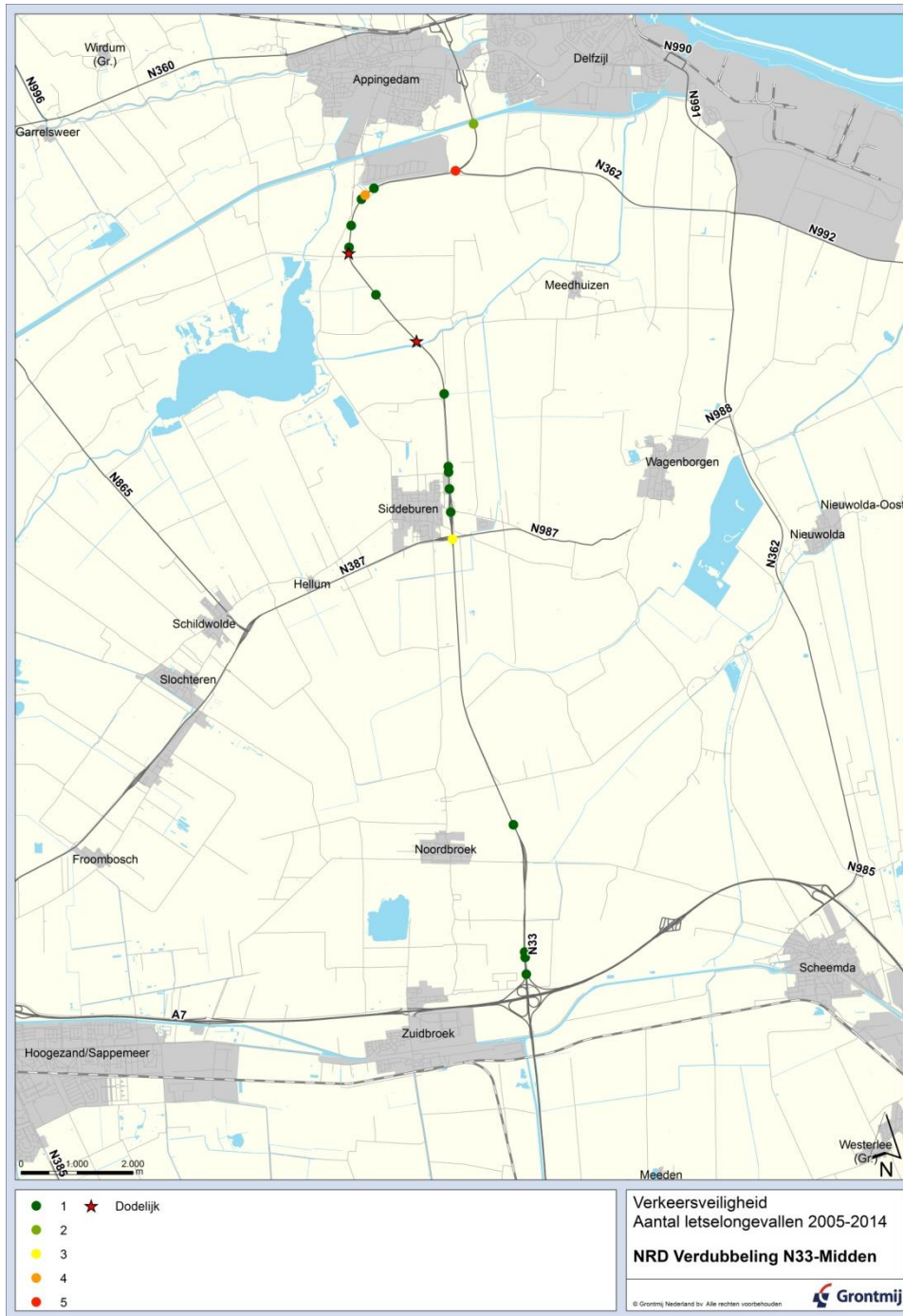
Nu uit de Voorverkenning blijkt dat verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam financieel en technisch haalbaar is, zijn de varianten D t/m G voor het Rijk en de provincie Groningen niet langer relevant. Rijk en provincie stellen het beschikbare budget beschikbaar voor het optimale doelbereik (bereikbaarheid en veiligheid). De varianten A, B en C voldoen aan dit optimale doelbereik. Aangezien de varianten D t/m G niet bijdragen aan dit optimale doelbereik worden deze in de vervolgpcedure (tracéwetprocedure) niet verder beschouwd.

## Bijlage 2: Toelichting verkeersveiligheid

In deze bijlage wordt ingegaan op de ruimtelijke spreiding van de ongevallen (de ongevalslocaties) en op de ongevalsorzaken.

### Ruimtelijke spreiding ongevallen

In de onderstaande figuur is weergegeven waar de letselongevallen in de periode 2005-2014 hebben plaatsgevonden. Uit het kaartbeeld blijkt duidelijk dat de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden tussen Siddeburen en Appingedam<sup>1</sup>. Ook de twee dodelijke ongevallen in deze periode vonden plaats in dit noordelijke deel van N33 Midden.

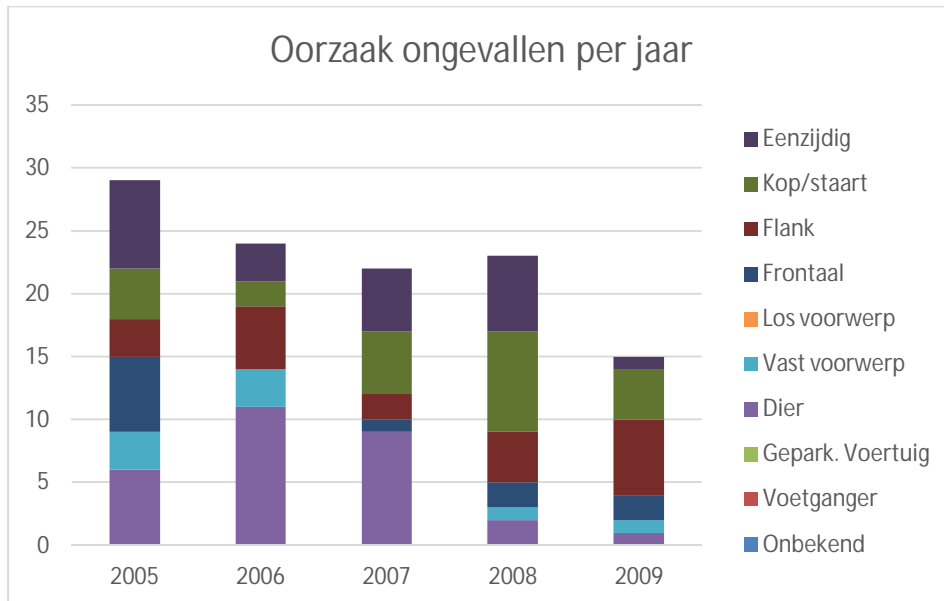


Figuur B2.1: Ruimtelijke spreiding letselongevallen

<sup>1</sup> Ongevallen op het traject van knooppunt Zuidbroek naar de zuidelijke projectgrens zijn niet weergegeven op deze kaart en ook niet meegenomen in de analyse. Dit traject is in 2014 aangepast, waardoor de ongevalsgegevens van de periode 2005-2014 niet meer een adequaat beeld geven van de huidige verkeersveiligheidssituatie.

### Ongevalsoorzaken

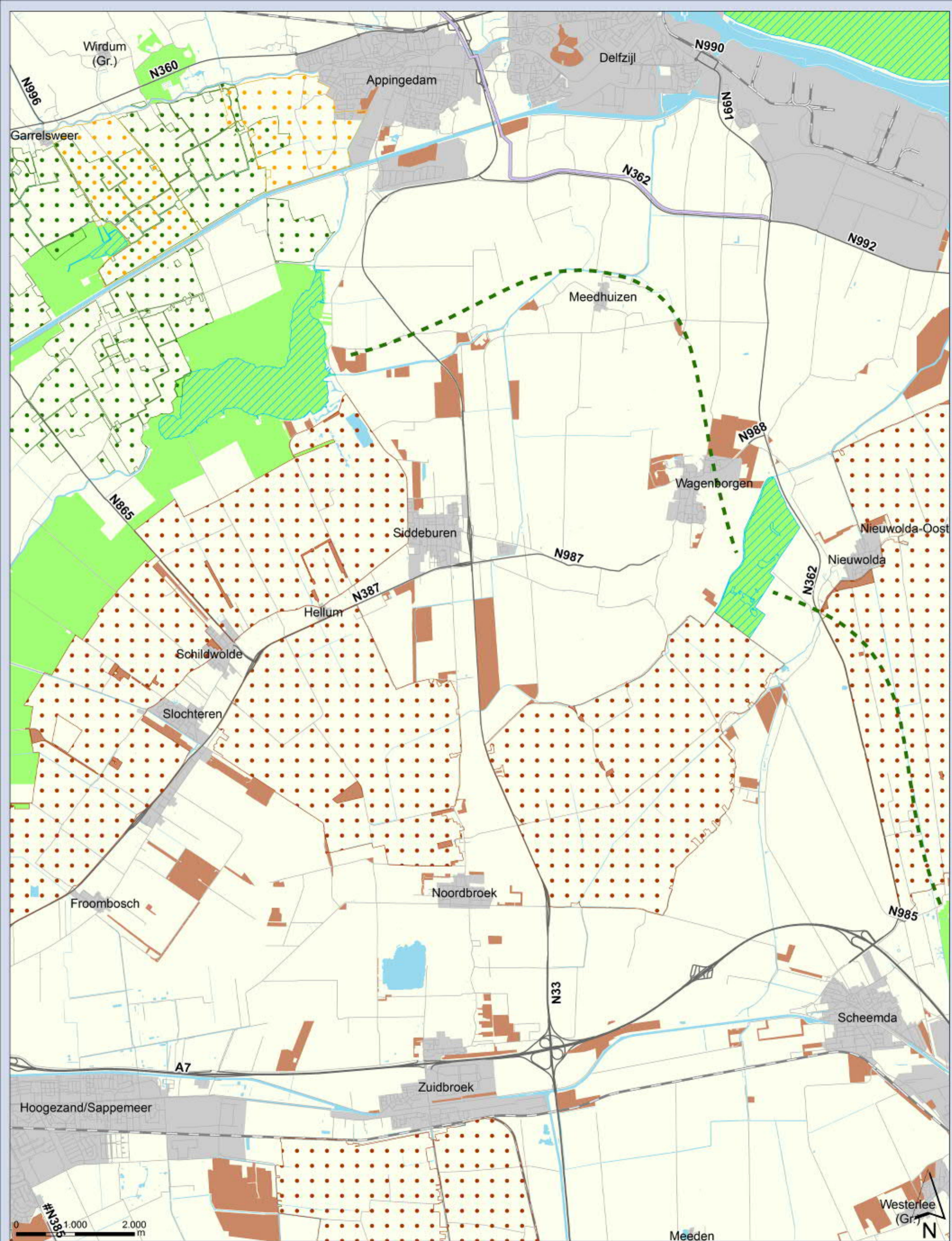
Als gekeken wordt naar ongevalsoorzaak zijn alleen betrouwbare gegevens beschikbaar voor de periode 2005 t/m 2009. In deze periode bestond een substantieel deel van de ongevallen uit flankongevallen of een kop-staartbotsing. Achterliggende oorzaak bij kop-staartbotsingen zijn vaak snelheidsverschillen en (plotseling) afremmende voertuigen. Op de N33 komt dit bijvoorbeeld voor als voertuigen achter een langzamer rijdende vrachtwagen rijden en ter hoogte van de aansluitingen waar de maximumsnelheid verlaagt is naar 70 km/h. Flankongevallen ontstaan vaak bij (onoverzichtelijke) kruisingen en aansluitingen. Verder zijn er ook een relatief groot aantal eenzijdige ongevallen, hoewel er in 2009 een daling hierin is te zien. De oorzaak van eenzijdige ongevallen ligt vaak in de weginrichting.



Figuur B2.2: Ongevalsoorzaken



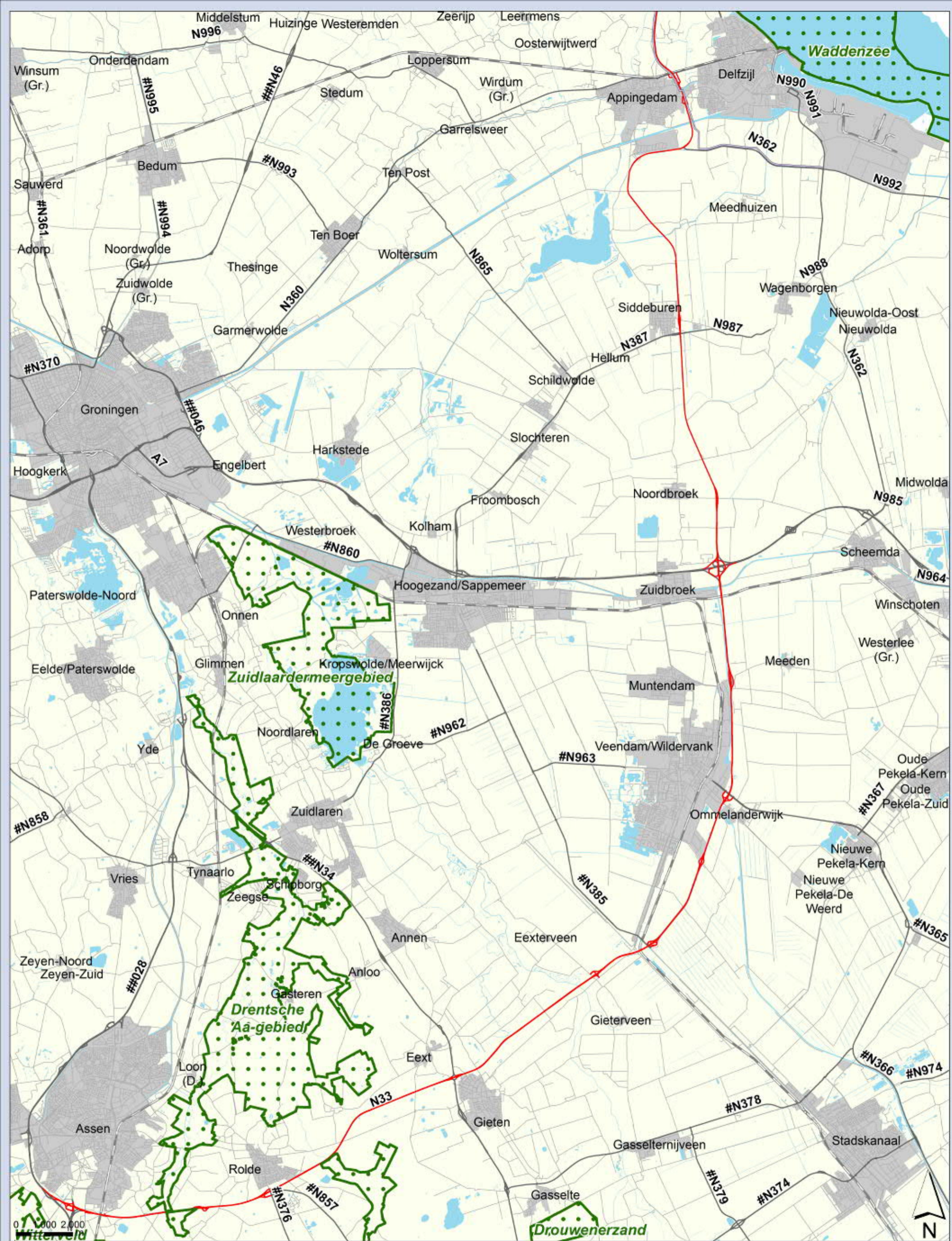
### **Bijlage 3 Kaarten NNN en overige natuur, Natura 2000 en toponiemen**



- |  |  |  |                                   |
|--|--|--|-----------------------------------|
|  | NNN natuurgebieden (land)              |  | Bos- en natuurgebieden buiten NNN |
|  | NNN natuurgebieden (water)             |  | Foeragegebied ganzen              |
|  | Ecologische verbindingszone indicatief |  | Leefgebied akkervogels            |
|  |  |  | Leefgebied weidevogels            |

Beschermde natuurgebieden  
(NNN en overige gebieden)

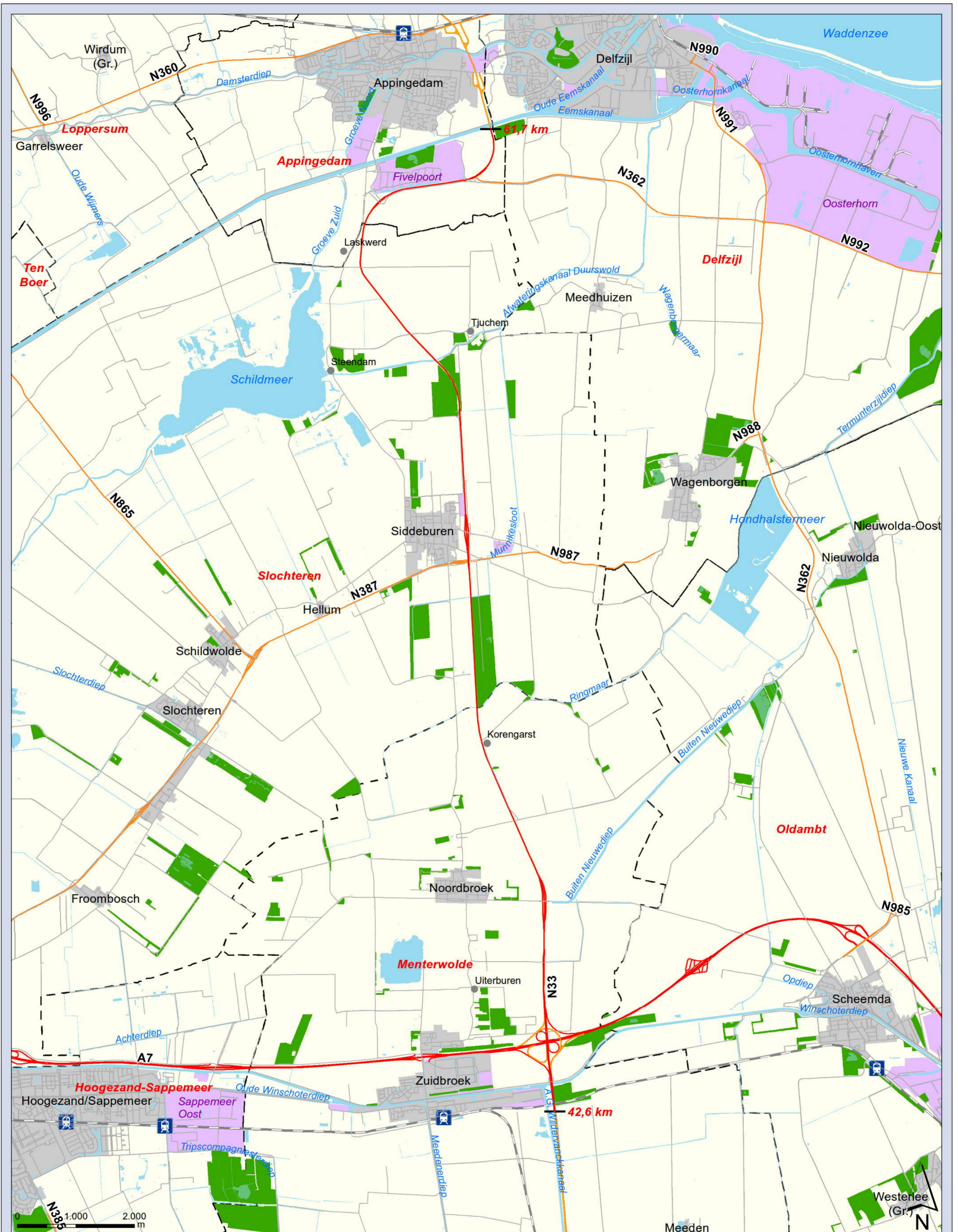
**NRD Verdubbeling N33-Midden**



- Huidig tracé N33
- Natura 2000 gebieden

Beschermde natuurgebieden  
(Natura 2000 gebieden)

**NRD Verdubbeling N33-Midden**



N33 Assen - Eemshaven	Spoorweg	Bevolkingskern	Bos- en natuurgebieden buiten NNN
<b>Wegennet</b>	Treinstation	Bedrijventerrein	Afbakening verdubbeling N33-Midden (begin- en eindpunt)
Rijk	Water	Gemeentegrens	
Provincie			
Gemeente			

Hoofdwegennet en toponiemen

**NRD Verdubbeling N33-Midden**

© Grontmij Nederland bv. Alle rechten voorbehouden

**Bijlage 4 Indicatieve planning**

