

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 22 april 2009
Ons kenmerk 16/5.4/2009004204
Behandeld door de heer H. Waalkens (0592) 36 56 14
Onderwerp: Stand van zaken "Ontwerp tracébesluit verdubbeling N33"

Geachte voorzitter/leden,

Het Platform N33 heeft op 23 februari 2009 ingestemd met het conceptwegontwerp van de verdubbeling van de N33, inclusief de aansluitingen. Door het Platform N33 is een voorbehoud gemaakt ten aanzien van goedkeuring door de betrokken colleges van provincies en gemeenten en duidelijkheid over de effecten en kosten van het gekozen ontwerp.

Een vaststelling onder voorbehoud van het conceptwegontwerp door het Platform N33 was nodig om de effectenonderzoeken (onder andere geluid en landschap) en de minnelijke grondverwerving te kunnen starten. Met name de grondverwerving zit op het kritische pad van de planning. Volgens de planning wordt het wegontwerp inclusief de PRI-(kosten)-raming van Rijkswaterstaat en de geïnventariseerde effecten definitief vastgesteld door het Platform N33 in mei 2009.

Wegontwerp

In het wegontwerp wordt het huidige tracé van de N33 zoveel mogelijk gehandhaafd. Uitgangspunt is het ontwerp van een 2x2 autoweg met brede obstakelvrije zones. Langs het gehele traject komen om de kilometer pechplaatsen. Het bestaande benzineverkooppunt in het Drentsche Aa-gebied tussen Rolde en Assen komt, afhankelijk van de onderhandelingen met de ondernemer, zo mogelijk te vervallen. Over de N33 is een snelle busverbinding van Assen via Rolde, Gieten, Bareveld naar Veendam gepland met goede haltes langs de N33. Het busstation Gieten wordt volgens planning in december van dit jaar geopend. Uitgangspunt is dan te starten met twee bussen per uur maar dit na verdubbeling van de N33 uit te bouwen naar vier bussen, mits het onderliggende lijnennet goed kan aansluiten bij de knooppunten Rolde en Bareveld/Stadskanaal.

De landschappelijke inpassing van de weg, de aansluitingen en de passages met de beekdalen (Anreepdiep, Deurzerdiep, Rolderdiep en de Hunze) heeft een hoge prioriteit. Voor de passage van de N33 met de Hunze is een extra budget vanuit het pMJP beschikbaar.

Aansluitingen

In het concept wegontwerp zijn de aansluitingen in goed overleg tussen Rijkswaterstaat en de betrokken provincies en gemeenten uitgewerkt. In het ontwerp is rekening gehouden met mogelijke gebiedsontwikkelingen rond deze aansluitingen.

Assen-zuid

De (bestuurlijke) voorkeur is de aanleg van een fly-over bij Assen-Zuid. Deze optie past het best bij de integrale gebiedsontwikkeling rondom Assen-Zuid en heeft voldoende oplossend vermogen voor de afwikkeling van het verkeer (ook bij grootschalige evenementen op het TT-terrein).

Het ruimtegebruik van het ontwerp past binnen het ontwerpgebied van Assen-Zuid, ten westen van het spoor Assen-Beilen. Op- en afritten naar de N33 aan de oostzijde van het spoor zijn in dit plan niet aan de orde. In het ontwerp wordt rekening gehouden met ruimte voor een faunapassage langs het Anreepdiep onder de lus Assen-Rolde.

Rolde

De hoogteligging van de N33 bij Rolde blijft ongewijzigd. De beide aansluitingen met het onderliggende wegennet worden voorzien van een rotonde. Om te voorkomen dat ten gevolge van het verkeerslawaai, hoge schermen langs de N33 ter hoogte van Rolde geplaatst moeten worden, wordt het maaiveld langs de N33 verhoogd en landschappelijk ingepast.

De gewenste verdiepte aanleg van de N33 bij Rolde wordt niet uitgewerkt. Een verdiepte aanleg brengt bodemkundig en ecologisch zodanig onverantwoorde risico's met zich mee en vergroot tegelijkertijd de barrièrewerking van de weg zodanig, dat de voordelen die een verdiepte aanleg zou bieden met betrekking tot geluidoverlast en mogelijkheden tot versterking van de verkavelingstructuur niet opwegen tegen de genoemde nadelen. Deze variant is ook erg duur.

Ook het verlagen van de N33 naar maaiveldhoogte heeft belangrijke bezwaren. De open afritten van de N33 komen door het ingraven van de Grolloërstraat erg dicht op het dorp Rolde. Ook deze variant heeft bodemkundig en ecologische risico's en is duur.

Gieten

Het knooppunt Gieten wordt in het kader van de Erkende Bestuurlijke Afspraken N34 ongelijkvloers gemaakt. Naast de aanleg van een zogenaamde Velperbroek-oplossing wordt ook een nieuwe busstation aangelegd langs de N33/N34. Deze maatregelen worden op dit moment planologisch geregeld in het te wijzigen bestemmingsplan en lopen vooruit op de verdubbeling van de N33. De toenemende filevorming op alle wegen voor het verkeersplein geeft het belang van een snelle uitvoering aan.

Wel wordt bij de aan te leggen viaducten en het ontwerp van de op- en afritten rekening gehouden met een verdubbeling van de N33. Het verzoek van de bevolking om een langere verdiepte ligging van de N33 is afgewezen op basis van de volgende argumenten: landschappelijke inpassing, risico's doorsnijden (schijn) grondwaterspiegels en de kosten. Onderzocht wordt of met het verlengen van de geluidswal langs de N33 in oostelijke richting, de gewenste extra beperking van de geluidshinder wordt bereikt.

De Hilte

De bestaande aansluiting bij De Hilte blijft gehandhaafd.

Bareveld

De bewoners van het dorp Bareveld willen de leefbaarheid in het dorp versterken. De huidige overlast door het vele (vracht)verkeer door het dorp ontstaat door de te geringe doorrijhoogtes op de K.J. de Vriezestraat onder de N33 en de spoorlijn. De knelpunten in de bestaande aansluiting Stadskanaal worden opgeheven, de aansluitingen van de op- en afritten van de N33 op de K.J. de Vriezestraat worden vormgegeven met twee rotondes.

De bestaande aansluiting in Bareveld vervalt. Handhaven is geen optie in verband met de verkeersveiligheid en ontwerpeisen. Om de overlast van het vrachtverkeer in het dorp Bareveld te beperken, zijn er gesprekken gaande met transportbedrijf Lokken Vosdingh en het chauffeurscafé Huize Bareveld over een mogelijke verplaatsing van de beide bedrijven naar de gemeente Veendam.

Wildervank, Dalweg 12

Deze aansluiting is voorbereid op de verdubbeling van de N33 en blijft gehandhaafd.

Veendam

De huidige aansluiting wordt vervangen door een half klaverblad. De huidige verkeerslichten worden vervangen door turborotondes. In verband met de toekomstige verdubbeling van de N33 en de N366 en de daarmee te verwachten verkeerstoename, wordt zo een betere verkeersafwikkeling bewerkstelligd. Door het half klaverblad aan de zuidkant van de N366 te realiseren, kan de parallelweg aan de noordzijde van de N366 blijven liggen en kan het verkeer op de parallelweg vrij van de rotondes worden afgewikkeld, wat ook weer een gunstige invloed op de verkeersafwikkeling van de rotondes heeft.

Een half klaverblad heeft ter plaatse van de op- en afritten meer ruimte nodig dan een op- en afrit bij een Haarlemmermeer. Omdat in het zuidwestelijk kwadrant van de aansluiting zich een bedrijf bevindt waar de weg vanuit veiligheidsoverwegingen niet dichterbij mag komen te liggen dan nu het geval is, zal de N33 op dit punt iets uitgebogen moeten worden om het half klaverblad te kunnen realiseren. Er is een ontwerp gemaakt met een minimale uitbuiging waarbij wordt voldaan aan de ontwerpeisen en eisen ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Deze uitbuiging heeft als voordeel dat de tunnel onder de N33 bij Ommelandervijk moet worden vernieuwd. De huidige tunnel heeft eenrichtingsverkeer voor auto's ten gunste van een vrijliggend fietspad. Doordat er bij het half klaverblad sprake is van een nieuwe tunnel voor Ommelandervijk, kan deze voor zowel auto-, landbouw- als fietsverkeer op de juiste maatvoering worden ingericht.

Extra aansluiting Menterwolde

De gemeente Menterwolde heeft de wens om een extra aansluiting op de N33 te realiseren ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein de "Gouden Driehoek". In nauw overleg tussen gemeente, provincie en rijk is een aantal opties uitgewerkt. In het Platform N33 is afgesproken om dit verder buiten het project van de verdubbeling te houden.

Knooppunt N33-A7

Dit knooppunt van de stroomwegen N33 en A7 wordt vormgegeven als een klaverblad, de standaardoplossing voor dergelijke knooppunten. Het bestaande viaduct in de Galgeweg over de N33 vervalt. Op dit moment wordt nog onderzocht of het noodzakelijk is dat er een vervangend viaduct komt iets ten noorden van het huidige viaduct. Omdat de Galgeweg ook een functie vervult voor het fietsverkeer, zal hierbij nadrukkelijk aandacht zijn voor de fietsrelaties tussen Zuidbroek en Scheemda/Meeden.

Inspraak

Binnen de projectorganisatie N33 is er behoefte aan input vanuit de niet aan de overheid gekoppelde, directe omgeving van de N33 gedurende het (lange) proces van ontwikkeling naar het uiteindelijke tracébesluit. Daarvoor is een drietal klankbordgroepen ingesteld: één voor het gebied Drenthe, één voor het gebied Groningen en één klankbordgroep voor de kern Barendsveld. In de klankbordgroepen zitten vertegenwoordigers vanuit diverse belangen en invalshoeken. De klankbordgroepen hebben een onafhankelijke, door de organisatie N33 ingehuurde, voorzitter. Inmiddels hebben 2 x 3 overleggen van de klankbordgroepen plaatsgevonden. Alle overleggen hebben een grote opkomst. Belangrijke thema's zijn het wegontwerp van de N33 en de gevolgen voor het geluid en de landschappelijke inpassing van de N33. Rond Barendsveld speelt met name het opheffen van de aansluiting Nieuwediep en de koppeling van het dorpsomgevingsplan.

Het bestuurlijk Platform N33 wordt naast de klankbordgroepen ook geadviseerd door de Technische Adviesgroep N33. Deze onafhankelijke adviesgroep levert een bijdrage aan de kwaliteit van het project N33, waarbij zij de OTB/MER-procedure voor de N33 en de contractvoorbereiding van de uitvoering inhoudelijk versterkt door vroegtijdig vanuit specifieke expertise, vragen, opinies en advies in te brengen in het project.

Tot slot

De projectorganisatie streeft naar een openstelling van de 2x2 autoweg N33 eind 2013. Deze inzet vraagt onderstaande krappe planning van de procedure.

- ConceptOTB/MER gereed : 1 juni 2009
- Ontwerp-Tracébesluit ter visie : september 2009
- Tracébesluit definitief : mei 2010
- Gunning / aannemer bekend : juli 2010
- Grondverwerving gereed : januari 2011
- Start uitvoering : januari 2011
- Openstelling voor verkeer : december 2013
- Oplevering N33 : begin 2014

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
cvd/coll.









