



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek

Nota Landschappelijke Inpassing

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek

Nota Landschappelijke Inpassing



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

provincie Drenthe



Opdrachtgever **Rijkswaterstaat Noord-Nederland**
I. Groen

Ondertekenaar **Movares Nederland B.V.**
Marijke Wassens
Kenmerk SK-NW-100022750 - Versie 3.0

Utrecht, 19 November 2010
vrijgegeven

© 2010, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

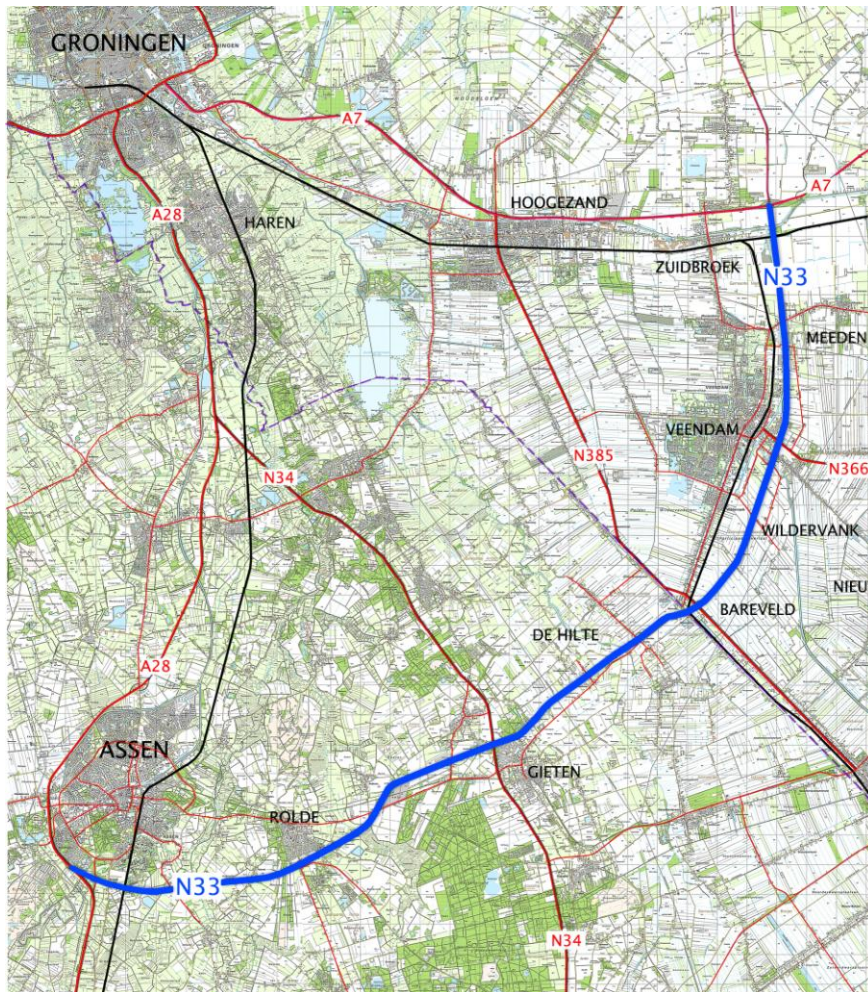
Inhoudsopgave

Leeswijzer	4
1 Kader, omschrijving en voornemen	5
1.1 Kader	5
1.2 Omgeving van de N33 (bestaande situatie)	6
1.3 Situatie bij de oorspronkelijke aanleg van de N33	8
1.4 Het voornemen	9
1.5 Wettelijk kader en beleid	10
2 Inpassingsvisie	11
2.1 Statische versus dynamische beleving van de N33 in de omgeving	11
2.2 Inpassingsvisie op hoofdlijnen	12
2.2.1. <i>Uitgangspunten voor de inpassing van de weg als lijn</i>	12
2.2.2. <i>Uitgangspunten voor de inpassing van de aansluitingen</i>	12
2.2.3. <i>Uitgangspunten voor de inpassing in Drenthe</i>	12
2.2.4. <i>Uitgangspunten voor de inpassing in Groningen</i>	13
2.3 Uitgangspunten voor de vormgeving	14
2.4 Invloed van de landschappelijke aspecten op het wegontwerp	15
3 Uitwerking	18
3.1 Inpassingsplan Drents Plateau / Drentsche Aa	18
3.1.1. <i>Situatie</i>	18
3.1.2. <i>Karakteristieken Drents Plateau /Drentsche Aa</i>	19
3.1.3. <i>Karakteristieken Hondsrug</i>	21
3.1.4. <i>Ligging van de N33</i>	21
3.1.5. <i>Inpassingsplan Drents Plateau/ Drentsche Aa</i>	23
3.2 Inpassingsplan Drentse veenkoloniën en Hunzedal	31
3.2.1. <i>Situatie</i>	31
3.2.2. <i>Karakteristieken Drentse veenkoloniën</i>	31
3.2.3. <i>Karakteristieken Hunzedal</i>	31
3.2.4. <i>Ligging van de N33</i>	32
3.2.5. <i>Inpassingsplan Drentse veenkoloniën en Hunzedal</i>	33
3.3 Inpassingsplan Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap	36
3.3.1. <i>Situatie</i>	36
3.3.2. <i>Karakteristieken Groningse veenkoloniën</i>	36
3.3.3. <i>Ligging van de N33</i>	38
3.3.4. <i>Inpassingsplan Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap</i>	40
3.4 Inpassingsplan Oldambt	46
3.4.1. <i>Situatie</i>	46
3.4.2. <i>Karakteristieken Oldambt</i>	46
3.4.3. <i>Ligging van de N33</i>	47
3.4.4. <i>Inpassingsplan Oldambt</i>	48
Colofon	51

Leeswijzer

Voor u ligt de Nota Landschappelijke Inpassing. Deze is opgesteld in het kader van de voorbereiding van het OTB/MER (afgekort: OTB/MER). Het is een bijlage bij de toelichting op het OTB en vormt een richtsnoer voor de inpassing. Voor het MER is het aspect landschap behandeld in de Nota Landschap.

De indeling van voorliggende nota is als volgt. Hoofdstuk 1 beschrijft het kader en het voornemen (verdubbeling van de N33) van het OTB/MER voor de verdubbeling van de N33. In hoofdstuk 2 wordt de ruimtelijke situatie van de huidige N33 kort beschreven in haar omgeving. Verder wordt kort ingegaan op de oorspronkelijke inpassing. Hoofdstuk 3 bevat de inpassingvisie. De uitwerking van de visie in inpassingplannen is opgenomen in hoofdstuk 4.



Figuur 1: N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

1 Kader, situatie en voornemen

1.1 Kader

Het traject Assen-Zuid - Zuidbroek van de N33 is een belangrijke schakel in de wegverbinding tussen Nederland ten zuiden van Assen en Eemshaven. Op het traject doen zich twee belangrijke problemen voor. De weg is bijzonder verkeersonveilig (nr. 6 op de landelijke lijst van gevaarlijke wegen) en niet berekend op het verkeersaanbod. Daarom is besloten om het traject tussen Assen-Zuid en Zuidbroek aan te passen. Na een afweging van alternatieven is gekozen voor een verdubbeling van de weg tot 2x2 autoweg zonder vluchtstroken.

Nota Landschappelijke Inpassing als bijlage

De realisatie van de verdubbeling van de N33 zal plaatsvinden op basis van een Tracébesluit, waarbij de verkorte procedure uit de Tracéwet wordt gevolgd. Deze houdt in, dat voor de aanpassing geen Trajectnota zal worden opgesteld, maar dat het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) samen met een milieueffectrapport (MER) ter inzage zal worden gelegd.

De Nota Landschappelijke Inpassing is opgesteld in het kader van de voorbereiding van het OTB/MER. Het is een bijlage bij de toelichting op het OTB en vormt een richtsnoer voor de inpassing. De directe invloedsfeer van de N33 is in belangrijke mate bepalend voor de beleving van de route en het omliggende landschap. De belangrijkste onderdelen zijn de landschapsvisie en de inpassingvoorstellen per deelgebied. Deze bieden handvatten voor de verdere uitwerking in de vervolgfases. Het maken van de Nota Landschappelijke Inpassing komt voort uit de behoefte om inzicht te geven in ruimtelijke inpassing van de weg in haar nieuwe vorm in de omgeving

Aspectrapporten

Ten behoeve van de verdubbeling is een wegontwerp vastgesteld en daarvan is in de aspectrapporten van het MER per aspect (o.a. landschap, ecologie, geluid, luchtkwaliteit, bodem en water, cultuurhistorie en archeologie) een inventarisatie uitgevoerd naar het relevante beleid van rijk, provincies en gemeenten en zijn de effecten onderzocht. Op basis van wettelijke bepalingen, richtlijnen, normen en grenswaarden bij deze effecten zijn ten aanzien van deze effecten conclusies getrokken en - waar van toepassing - aanbevelingen gedaan voor mitigerende en compenserende maatregelen (een gedetailleerde beschrijving is opgenomen in de aspectrapporten). Bovendien is een natuurcompensatieplan opgesteld waarin de compenserende maatregelen (zowel binnen als buiten de plangrenzen van de infrastructuur) worden beschreven.

Een goede inpassing ontstaat niet als vanzelf vanuit het beleid en de in dat kader geformuleerde doelstellingen. In de MER-fase is o.a. het benodigde ruimtebeslag van belang om op basis hiervan de effecten te bepalen. De effectenstudie heeft een defensieve insteek en gaat uit van effecten op bestaande waarden. De Nota Landschappelijke Inpassing heeft een meer offensieve insteek en gaat uit van het creëren of versterken van ruimtelijke kwaliteiten en meerwaarden. In deze Nota Landschappelijke Inpassing worden uitgangspunten geformuleerd voor de inpassing en vormgeving. Deze hebben reeds hun invloed gehad in het OTB en zijn uitgewerkt in de ontwerpen. Het is basis voor inpassingmaatregelen in het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief. Ze zijn tevens input voor de uitwerking van de compensatieplannen en zijn bovendien uitgangspunt voor het nog op te stellen Ambitiedocument voor de Vormgeving van de kunstwerken (o.a. duikers, viaducten en bruggen) van de verdubbeling van de N33.

De definitieve uitvoeringswijze van de wegverdubbeling ligt nog niet vast. Het voornemen is om de opdrachtnemer van de realisatie van de verbreding meer vrijheid te geven ten opzichte van een traditionele aanbesteding, afhankelijk van het op te stellen Programma van Eisen (PvE) en binnen de grenzen van het Tracébesluit.

MMA en VKA

In het milieueffectrapport worden van het OTB ontwerp de milieu-effecten beschreven en wordt in een vergelijking met de effecten van de autonome ontwikkeling (referentiealternatief) en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) de waardering van de effecten van de gemaakte keuzen neergelegd.

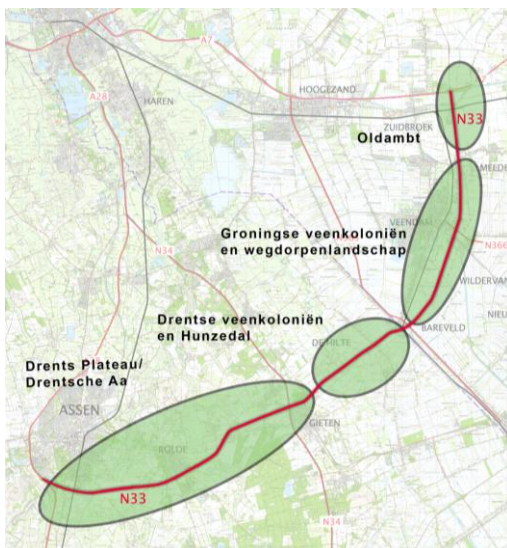
Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is in het MER gedefinieerd als het alternatief waarin mitigerende (verzachtende) maatregelen zijn opgenomen die verder reiken dan alleen een goede inpassing van de verdubbeling van de N33 en daarenboven leiden tot een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

In het OTB is het Voorkeursalternatief (VKA) opgesteld, hierbij zijn maatregelen genoemd die worden genomen bij de inpassing van de verdubbelde N33. De inpassingsmaatregelen zijn direct vertaald vanuit de visie maar passen binnen de plangrenzen van het TB. Van het VKA en het MMA zijn de tekeningen met de inpassingmaatregelen als schetsen opgenomen in de Nota Landschap (bij OTB/MER verdubbeling N33, Movares, 2010). De wettelijke compensatie buiten de plangrenzen is uiteraard wel geregeld in het Natuurcompensatieplan (bij de OTB/MER Verdubbeling N33, Movares 2010).

In de Nota Landschap zijn ten aanzien van het VKA en MMA kaarten en beschrijvingen opgenomen in hoofdstuk 4.

1.2 Omgeving van de N33 (bestaande situatie)

De N33 ligt tussen Assen en Zuidbroek over zijn volle lengte in een bijzondere omgeving, die grofweg te onderscheiden is in vier samenhangende deelgebieden, op basis van landschappelijke karakteristieken. Dit zijn twee gebieden in Drenthe: Drents plateau/Drentsche Aa en Drentse veenkoloniën en Hunzedal en twee in Groningen: Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap en het Oldambt.



Figuur 2: N33 door de vier gebieden met samenhangende landschappelijke karakteristiek

Drents plateau/Drentsche Aa

Tussen Assen en Gieten ligt de weg op het Drents Plateau in het landschappelijk en ecologisch belangrijke Drentsche Aa-gebied. Dit stelsel van beken, verzameld bekend onder het “stroomgebied van de Drentse Aa” is inmiddels beschermd in het Nationaal beek- en esdorpen landschap, in Nationaal Park en in grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa. Het is één van de fraaiste en ook historisch belangrijke Nationale Landschappen in Nederland. Belangrijke kwaliteiten op het Drents Plateau langs de N33 zijn het kleinschalig landschap, de vrij meanderende beken ('diepjes') die de weg kruisen en de samenhang van essen, bossen, heidevelden en moderne ontginningen. Deze kwaliteiten hebben hun oorsprong in de geomorfologie, de bodemkundige opbouw en het bodemgebruik dat daarop in de loop der geschiedenis heeft plaatsgevonden.

Ten oosten van Gieten kruist de weg de Hondsrug, een naar Nederlandse begrippen ongewoon lange noordoost - zuidwest lopende verhoging die de overgang naar het 19 meter lager gelegen Veenkoloniale landschap markeert. Aardkundig is deze hoogte bijzonder te noemen.

Mede door de ontstaansgeschiedenis van het gebied is er grote samenhang tussen bodem en water, landschap en cultuurhistorie, ecologie en archeologie. Het m.e.r. onderzoek heeft uitgewezen dat daardoor in het gebied sprake is van een grote diversiteit en belangrijke waarden¹.

Drentse veenkoloniën en Hunzedal

Ten oosten van de Hondsrug buigt de weg in noordelijke richting af en ligt hij in de Drentse Randvenen, Hunzedal, de Drentse veenkoloniën

Het Hunzedal wordt beschouwd als een zeer belangrijk onderdeel van de Nederlandse natuur; het beleid is er allerwegen op gericht om de Hunze te ontwikkelen tot een zgn. 'Robuuste Verbindingszone'.

Groningse Veenkoloniën

Ten oosten van het Hunzedal ligt de N33 in het landschap van de Veenkoloniën en het Oldambt. In dit gebied is met uitzondering van het Hunzedal minder sprake van expliciete natuurwaarden. De gebieden langs de N33 zijn van belang voor akkervogels en door de provincie Groningen aangewezen als EHS gebied.

De waarde van de Veenkoloniën ligt veel meer in hun landschappelijke kenmerken (vooral openheid en kavelstructuur van kanalen en wijken) die nog herkenbaar verwijzen naar de industriële ontstaanswijze van dit landschap, de ontginning van een eertijds uitgestrekt veengebied.

Oldambt

De landschappelijke karakteristiek van het Oldambt wordt bepaald door de afwijkende ontstaansgeschiedenis van het gebied (door opslibbing en bedijking op de zee veroverd). Het gebied is open en grootschaliger en de nederzettingen liggen aan de rand.

Hoewel in deze gebieden minder sprake is van expliciete natuurwaarden, hebben de Oude Veenkoloniën en het Oldambt wel een bijzondere status. Ze zijn opgenomen in het programma Belvedere, wat betekent dat er bij ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden wordt met de cultuurhistorische waarden die in deze gebieden aanwezig zijn.

¹ Gedetailleerde informatie over deze aspecten is opgenomen in de deelrapporten bij het MER.

1.3 Situatie bij de oorspronkelijke aanleg van de N33

De N33 is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd als onderdeel van het hoofdwegennet. De N33 was voor de ontsluiting van Noordoost Nederland van eminent belang. Waar Assen en overig Nederland tot dan toe via over het algemeen smalle wegen kon worden bereikt via Groningen of via nog smallere wegen door de wegdorpen Zuidbroek, Muntendam, Wildervank, Gieten en Rolde bood de N33 een doeltreffende kortere verbinding, die bovendien de wegdorpen van het doorgaand verkeer verlost. Hij verving in Drenthe de bestaande verbindingen tussen Assen, Rolde, Gieten en Bareveld, die hier en daar nog als onderliggend wegennet worden gekruist. In Groningen was de N33 zelfs een geheel nieuwe verbinding, die aansluit op het Eemshavengebied.

Om de ruimtelijke effecten van de aanleg van de N33 beperkt te houden is de weg zo neutraal en transparant mogelijk aangelegd. De N33 is in Drenthe over het algemeen niet verhoogd aangelegd en met begeleidende maatregelen als verlichting en bewegwijzering is terughoudend omgegaan. Daardoor valt de weg vanuit landschappelijk oogpunt in zijn omgeving niet heel erg op. De doorsnijding van kavelstructuren en historische patronen was en is in het Drentse deel echter onvermijdelijk bij deze tracering. Door toepassing van wegbegeleidende beplantingen wordt de doorsnijding ruimtelijk versterkt.

In het Groningse deel sluit de inpassing van de N33 beter aan op de onderliggende structuren. Hier ligt de weg min of meer in de richting van de verkaveling en is hij met zijn wegbeplanting inmiddels zelf veel meer onderdeel geworden van het landschap dan in Drenthe het geval is. Daar waar de weg een ruim talud met bermsloten kent en een hogere slootkant aan de wegzijde is de weg enigszins als lage dijk in het landschap aangelegd. In het meest noordelijke deel ligt de weg gebundeld met het iets hoger gelegen A.G. Wildervanckkanaal.

De N33 doorsneet bij zijn aanleg onvermijdelijk tot dan toe nog niet doorsneden landschappen. Het meest gevoelig was hierbij de ligging op het Drents Plateau, door zijn autonome ligging en de schaal van de aansluitingen bracht de N33 onvermijdelijk schade toe aan de op lager schaalniveau nog herkenbare samenhang tussen landschapselementen die juist in deze landschappen (nog steeds) verantwoordelijk zijn voor de erkende hoge landschappelijke kwaliteiten.

Vanuit ecologisch oogpunt betekende de aanleg van de N33 door zijn beslag op ecologisch waardevolle gebieden een aantasting van natuurwaarden. De natuurwaarden van vooral het Drents Plateau en de Hunze worden inmiddels zo hoog geacht, dat het beleid verder is geïntensiveerd. De aanwezigheid van de N33 heeft aan de milieusituatie in de loop der jaren overigens ook enkele kwaliteiten toegevoegd. De reserveringsstrook heeft zich na de aanleg ontwikkeld tot ideaal biotoop voor de levendbarende hagedis met heischraal grasland en ruigte met heide, brem en bramen.

De barrièrewerking van de N33 en de noodzaak om daaraan iets te doen wordt op alle bestuursniveaus erkend.

Vanaf de weg wordt de karakteristieke opbouw van het landschap van de Drentsche Aa met zijn afwisseling van beekdalen, hoger gelegen landbouwgronden en bossen en lager gelegen natte graslanden slechts beperkt beleefd door de weggebruiker, net zoals de karakteristieke structuur van wijken en kanalen in de Veenkoloniën. Zelfs belangrijke kruisende structuren zoals het Deurzerdiep, het Rolderdiep of zelfs de Hunze worden gepasseerd zonder ze werkelijk op te merken. Daarmee worden kwaliteiten genegeerd die wel aanwezig zijn.

1.4 Voornemen

Verdubbeling tot autoweg 2x2

Het ontwerp van de verdubbeling van de N33 is aangegeven in de OTB-tekeningen. In de volgende paragrafen zijn de voor de inpassing relevante hoofdzaken uit die vooral technische en verkeerskundige beschrijving samengevat.

De bestaande N33 is een 1x2 autoweg met één rijbaan en twee niet door een middenberm gescheiden rijstroken. De ombouw vindt plaats door, afhankelijk van de mogelijkheden in relatie tot dwangpunten in de omgeving, afwisselend links of rechts van de bestaande rijbaan over de gehele lengte van de N33 een nieuwe rijbaan aan te leggen. Direct ten noorden van de aansluiting op de A7 gaat de N33 van autoweg 2x2 over in een autoweg 1x2.

Dwarsprofiel

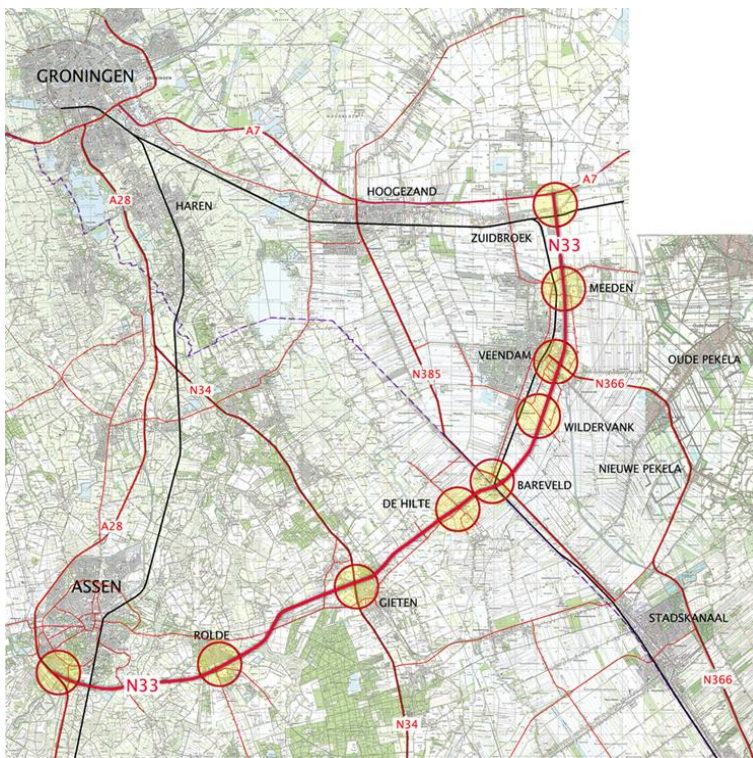
- Beide rijbanen worden ingericht voor twee rijstroken. De verhardingsbreedte van de beide hoofdrijbanen bedraagt 8,30 meter.
- In de middenberm wordt over de volle lengte van de N33 een geleiderail geplaatst. De middenberm is zo smal mogelijk: 2,20 meter.
- Er is waar mogelijk een obstakelvrije berm met een breedte van 8 meter langs de hoofdrijbanen aangehouden. Waar dit niet mogelijk is vindt afscherming plaats door een geleiderail.
- Er worden geen geluidswerende maatregelen toegepast.

Lengteprofiel (hoogteligging)

- Het lengteprofiel van de nieuwe weg volgt de bestaande situatie. Alleen ter hoogte van het verkeersplein Gieten wijken beide rijbanen van de bestaande ligging af. Ter hoogte van het verkeersplein wordt de N33 verdiept aangelegd en onder de N34 doorgaan.
- Het alignement van de N33 is gebaseerd op de ontwerpsnelheid voor autowegen (90 km per uur).

Kruisingen

- De N33 wordt nergens gelijkvloers gekruist.
- De ongelijkvloerse kruisingen blijven voor wat betreft hoogteligging gehandhaafd.
- Op het Drents Plateau tussen Assen en Gieten, waar ten behoeve van een verdubbeling al bij de aanleg aan de noordzijde van de N33 rekening is gehouden met een reserveringsstrook zijn ook de onderdoorgangen/viaducten al voorbereid op een verdubbeling.
- Knooppunt Assen-Zuid wordt ingrijpend gereconstrueerd.
- Tussen Gieten en Zuidbroek is dit niet het geval. Hier zullen de meeste viaducten en onderdoorgangen voor kruisingen met het onderliggend wegennet in principe moeten worden verdubbeld.
- De N33 behoudt van zuid naar noord aansluitingen, die voor de verdubbeling dienen te worden aangepast, deze zijn aangeduid in figuur 3: In hoofdstuk 3 worden de relevante inpassingsaspecten per deelgebied behandeld.
- De bestaande aansluiting Bareveld Nieuwediep wordt opgeheven.
- Behalve aanpassingen aan bestaande kunstwerken en de aanpassing van de wegaansluitingen zal ook een aantal nieuwe kunstwerken gerealiseerd worden. Hierbij gaat het om een tweede beweegbare brug over het Winschoterdiep, en een tweede viaduct in de spoorlijn Groningen – Winschoten, een aantal nieuwe onderdoorgangen en bruggen voor het onderliggend wegennet en het langzaamverkeer en een aantal faunapassages. Een compleet overzicht van de kunstwerken, bestaand, nieuw en te slopen is opgenomen in het OTB (Movares 2010).



Figuur 3: Situering N33 gedeelte Assen-Zuidbroek met aansluitingen

1.5 Wettelijk kader en beleid

In de verschillende deelrapporten wordt gedetailleerd, en in het OTB/MER rapport wordt meer samenvattend ingegaan op het relevante beleid per aspect en de relevantie daarvan voor de verdubbeling van de N33. Aan dit wettelijk kader moet de N33 na verdubbeling aan voldoen. De verschillende wetten en beleidstukken ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie en bodem en water zijn hierin verwerkt. De omgeving van het project herbergt belangrijke waarden. Over dit gebied heen liggen dan ook op alle beleidsniveaus doelstellingen met betrekking tot handhaving en versterking van het Natura 2000 gebied, Nationaal Landschap Drentsche Aa, Ecologische Hoofdstructuur, Ecologische Verbindingzones, Robuuste Verbindingen en het oplossen van knelpunten in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De meest relevante voor de inpassing zijn de Boswet, Nota Belvedere (momenteel is dit beleid opgenomen en verwerkt in andere beleidsstukken), Nota Ruimte en Nota Mobiliteit, Nationale Landschappen en Nationale Parken vanuit de rijksoverheden en vanuit de beide provincies zijn het de Provinciale Omgevingsplannen/structuurvisies. Ook de ambities en nota's van de verschillende gemeentes zijn doorgenomen.

De N33 doorsnijdt een aantal waardevolle landschappen. Voor deze landschappen is beleid geformuleerd tot behoud en versterking van die waarden. De inpassing van de verdubbeling zal allereerst dat beleid zo goed mogelijk moeten volgen. Het beleid ten aanzien van het landschap van de N33 laat zich samenvatten als een streven dat gericht is op behoud en versterking van de kwaliteiten en karakteristieken van de verschillende landschappelijke eenheden. Deze kwaliteiten en karakteristieken zijn aldus uitgangspunten voor de voorstellen voor inpassing. In het navolgende zal dan ook van dat beleid worden uitgegaan.

2 Inpassingsvisie

De N33 vormt sinds zijn aanleg een afwijkend element in het landschap. De mate waarin het landschap verstoord is, is afhankelijk van de ligging en de doorsnijding. Onderliggende (landschaps-) relaties zijn door de aanwezigheid beschadigd geraakt. Een verbreding die onvermijdelijk met de verdubbeling gepaard gaat zal dit in principe vergroten. De uitdaging bij het ontwerp en de inpassing van de verdubbeling is, om niet alleen de gevolgen van de verdubbeling te verzachten en te compenseren, maar bovendien te zoeken naar mogelijkheden om bestaande conflicten met betrekking tot barrièrewerking en inpassing op te lossen en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren. Dit in de context van de 4 landschappelijke deelgebieden.

2.1 Statische versus dynamische beleving van de N33 in de omgeving

Beleving van de weggebruiker

De beleving van de weg door de weggebruiker is dynamisch, de weggebruiker is in beweging. Deze vraagt vanuit het oogpunt van rust en veiligheid vooral accenten die een bijdrage leveren aan de oriëntatie en overzichtelijkheid.

Voor de verkeerskundige oriëntatie vormen aansluitingen en knooppunten visuele herkenningspunten. Verkeerssituaties moeten overzichtelijk zijn zodat verkeershandelingen tijdig kunnen worden ondernomen.

De rangorde van aansluitingen dient helder te zijn, waarbij de weg op nationaal niveau aansluit op de A28 en A7, op regionaal niveau op de N34 en de N366 en daarnaast de aansluitingen op lokaal niveau). Dit wordt zichtbaar gemaakt in het wegontwerp.

Daarnaast dient het wegbeeld interessant genoeg te zijn om een verminderde concentratie van de automobilist te voorkomen.

De N33 gaat door een waardevol landschap, door de verschillende landschapskarakteristieken te versterken en deze samen met de belangrijke kruisende structuren beleefbaar te maken wordt een extra kwaliteit aan de wegbeleving toegevoegd, en wordt een bredere oriëntatiemogelijkheid gecreëerd.

De weg vormt een constante factor in de beweging van de weggebruiker. Het autonoom karakter van de N33 wordt op bescheiden wijze vormgegeven. Het technisch profiel van de infrastructuur, wordt zo smal mogelijk uitgevoerd en is over de gehele lijn hetzelfde. Ook de vormgeving van de kunstwerken zal hier op aansluiten, zie paragraaf 2.3. Door de dwarsstructuren letterlijk los te koppelen van de snelweg kan deze eenheid gehandhaafd blijven en een eigen kwaliteit bieden.

Beleving vanuit de omgeving

De beleving vanuit de omgeving is voor langere tijd, het verblijf hier heeft een meer langdurig karakter en de snelheid op kruisende verbindingen is lager. De dynamiek van het gebruik van de omgeving is anders dan de dynamiek van het gebruik van de weg. Het karakter van de omgeving dient hierbij voorrang te krijgen boven het karakter van de weg om de leefbaarheid te waarborgen, en de landschappelijke structuren zoveel mogelijk intact te laten.

Bovenstaand principe kent in beide provincies een eigen uitwerking, aansluitend op de bestaande inpassing van de N33 in het landschap.

Vooral in Drenthe vraagt inpassing van de weg door zijn schaal en tracering in het gevoelig gebied veel aandacht, juist daar waar een landschappelijke eenheid, beschermd natuurgebied of patroon doorsneden wordt. De weg is hier onafhankelijk van het landschapstructuren gelegen, wat een doorsnijding van het onderliggend landschap teweegbrengt. De weggebruiker kan daardoor wel van de landschappelijke en ruimtelijke verschillen kennisnemen. In Groningen sluit de N33 meer aan op de landschapsstructuur.

2.2 Inpassingvisie op hoofdlijnen

In deze inpassingvisie van de verdubbeling van de N33 wordt een onderscheid gemaakt tussen de weg als lijn, de aansluitingen, inpassing in het Drentse landschap en inpassing in het Groningse landschap.

- De verdubbeling van de N33 dient bij te dragen aan verbetering van de bestaande landschappelijke inpassing (naast minimalisering nieuwe aantasting).

2.2.1. Uitgangspunten voor de inpassing van de weg als lijn

- De directe invloedssfeer van de N33 is in belangrijke mate bepalend voor de beleving van de route en het omliggende landschap, de weg biedt een venster op de diverse landschappen.
- De N33 kent een eigen bescheiden karakter; autonoom, smal, eenduidig, terughoudend, veilig en als venster naar de omgeving.
- De weg zelf wordt onopvallend uitgevoerd, waarbij de detaillering van de weg zo onopvallend mogelijk is.

2.2.2. Uitgangspunten voor de inpassing van de aansluitingen

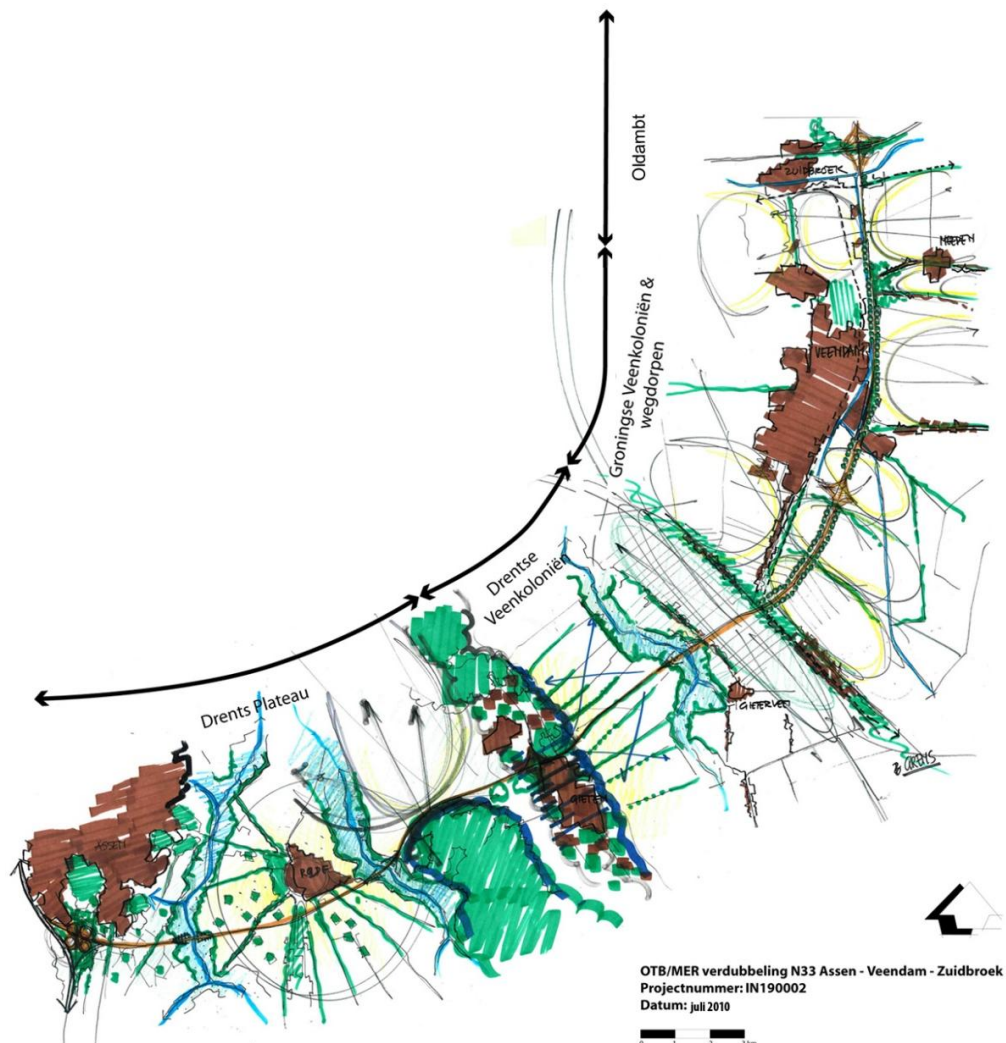
- Bij de aansluitingen van nationaal schaalniveau (A7 en A28) is de N33 ondergeschikt en wordt het huidige inpassingsprincipe van de A-weg gevolgd.
- Bij de aansluitingen van regionaal schaalniveau (N34 en N 366) is de N33 gelijkwaardig aan de N-weg. Een compacte knoop wordt gevormd en geaccentueerd met beplanting.
- Bij de aansluitingen van lokaal schaalniveau (onderliggend wegennet) is de aansluiting lineair van opzet in de richting van de N33. Het karakter van beplanting e.d. wordt ingegeven door het onderliggend landschap.
- Bij alle aan te passen of te slopen aansluitingen en kunstwerken worden grond-, water-, en groenstructuren in samenhang ontworpen.

2.2.3. Uitgangspunten voor de inpassing in Drenthe

- Vanuit de landschapskarakteristieken zijn 2 Drentse deelgebieden te onderscheiden: het landschap van het Drent Plateau/ Drentse Aa en de Hondsrug en het landschap van de Drentsche Veekoloniën en het Hunzedal.
- In de Drentse deelgebieden ligt de N33 onafhankelijk van de landschapsstructuren. De weg is ondergeschikt aan het landschap en de grotere structuren in het landschap.
- De doorsneden Drentse landschappen langs de N33 worden gerespecteerd en de landschapskarakteristieken versterkt waardoor deze meer herkenbaar zijn en meer een eenheid vormen.
- Kruisende structuren worden aangezet op passende wijze: door beplanting, door verruiming bij de onderdoorgang van de diepjes of door herkenbare onderdoorgangen als onderdeel van de kruisende verbindingen.
- Bij de passage van dorpen en stedelijke gebieden zorgvuldige inpassing van de weg 'op maat'; specifiek voor deze plek en in overleg met bewoners en andere relevante omgevingspartijen.

2.2.4. Uitgangspunten voor de inpassing in Groningen

- Vanuit de landschapskarakteristieken zijn 2 Groningse deelgebieden te onderscheiden: het landschap van de Groningse Veenkoloniën en het wegdorpenlandschap en het landschap van het Oldambt.
- In Groningen sluit de N33 aan op de landschapsstructuur. De weg maakt onderdeel uit van de landschappelijke structuur.
- In Groningen vormt de N33 met de iets verhoogde ligging een (laag) dijklichaam in het landschap. In het Oldambt ligt het A.G. Wildervanckkanaal juist iets hoger ligt dan maaiveld en vormt ruimtelijk de begrenzing van het lege gebied van het Oldambt.
- De Groningse landschappen langs de N33 worden gerespecteerd en de landschapskarakteristieken versterkt waardoor deze meer herkenbaar zijn en meer een eenheid vormen.
- Kruisende structuren worden aangezet op passende wijze: door beplanting of door herkenbare onderdoorgangen als onderdeel van de kruisende verbindingen.
- Bij de passage van dorpen en stedelijke gebieden zorgvuldige inpassing van de weg 'op maat', in overleg met bewoners en andere relevante omgevingspartijen.



Figuur 4: Schets landschappelijke inpassing N33

2.3 Uitgangspunten voor de vormgeving van kunstwerken

De definitieve uitvoeringswijze van de wegverdubbeling ligt nog niet vast. Bij de uitwerkingen wordt aan de opdrachtnemer meer ruimte gegeven het ontwerp vorm te geven, afhankelijk van het Programma van Eisen (PvE) en binnen de voorwaarden van het (Ontwerp)Tracébesluit. Dit PvE bepaalt de bandbreedte van de ontwerpruimte die aan de aannemer geboden wordt.

Veelal wordt als onderdeel van het Programma van Eisen een vormgevingsvisie/ beeldkwaliteitplan N33 opgesteld met als doel om het geheel aan maatregelen die in het MER/OTB zijn voorgenomen op een samenhangende wijze uit te werken. Een dergelijk plan is enerzijds bedoeld als contractdocument naar later te selecteren aannemers, anderzijds legt het de beeldkwaliteit vast.

Vertaling inpassingvisie is vertaald in uitgangspunten voor vormgeving

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het autonoom element van de N33 en de omgeving waar dit autonoom element door heen snijdt. Deze twee lagen hebben een eigen dynamiek, zowel in het gebruik als in de verschijningsvorm. Hoewel de N33 een autonoom element vormt in zijn omgeving, is deze qua vormgeving ondergeschikt aan de omgeving, die een laagdynamische maar ook gevoelige laag vormt. Kunstwerken komen voor in vele vormen; bruggen, viaducten, onderdoorgangen, duikers etc.

Het technisch profiel wordt (zo smal mogelijk) eenduidig doorgezet. Hierbij wordt gestreefd naar een eenduidige vormgeving onafhankelijk van de omgeving. Dit geldt voor de kunstwerken die deel uitmaken van de N33, zoals bij de aansluitingen, die zich hiermee onderscheiden van kunstwerken voor kruisende routes.

Dit leidt tot de volgende hoofduitgangspunten voor de vormgeving van kunstwerken:

- Kunstwerken voor de regionale en nationale aansluitingen maken onderdeel uit van de N33, en kennen een neutrale eenduidige vormgeving waarbij op pragmatische wijze⁵ wordt omgegaan met de bestaande kunstwerken.
- Kunstwerken voor de nationale aansluitingen maken onderdeel uit van de A-wegen en sluiten aan op de vormgeving van deze wegen.
- Neutrale, eenduidige vormgeving van de elementen die onderdeel uitmaken van de N33, zoals de kunstwerken met de bijbehorende randelementen, maar ook de beperkte maar onvermijdelijke elementen van geleiderails, bebording en in zeer beperkte mate de verticale verlichtingselementen.
- Tenminste alles wat in het technische profiel zit kent deze zelfde uitstraling. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar een zorgvuldige en onopvallende detaillering van elementen en weg, waardoor extra wordt bijgedragen aan een verminderde barrièrewerking.
- Plaatsing noodzakelijke portalen, technische kastjes, praatpalen e.d. vereist onderlinge afstemming om verrommeling tegen te gaan.
- Randelementen (zoals bijvoorbeeld hekwerken) transparant vormgeven waardoor visuele relaties mogelijk blijven.

De omgeving als leidraad voor de vormgeving van dwarsverbindingen

Landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische structuren maken onderdeel uit van de omgeving. Vormgeving van dwarsverbindingen van het onderliggend wegennet, langzaamverkeer, maar ook kunstwerken voor waterstructuren en faunapassages maken onderdeel uit van deze omgeving. De vormgeving van de kruisende verbindingen zal hiermee aan moeten sluiten op de lokale ruimtelijke en landschappelijke karakteristieken.

⁵ In veel gevallen zullen kunstwerken verlengd worden. Het karakter van het bestaande kunstwerk wordt dan doorgezet.

Dit betekent ook dat het niet wenselijk om alle dwarsverbindingen eenzelfde vormgeving te geven. In dit project, in de situatie waarbij relatief weinig echt nieuwe elementen worden gemaakt zou dit ook niet realistisch zijn; in veel gevallen zullen kunstwerken verlengd worden. Het karakter van het bestaande kunstwerk wordt dan doorgezet. Wel kan in een deelgebied dat een samenhangende landschappelijke karakteristiek heeft een eenheid in vormgeving optreden.

Daar waar de dwarsverbinding onder de N33 doorgaat, wat meestal het geval is, is het van belang goed doorzicht te creëren. Enerzijds is dit essentieel voor de sociale veiligheid, anderzijds wordt door het leggen van een visuele relatie de ruimtelijke barrièrewerking verminderd.

Dit leidt tot de volgende uitgangspunten voor de vormgeving:

- Vormgeving van de lokale aansluitingen en dwarsverbindingen met het onderliggend wegennet horen bij de omgeving en kennen een grotere vrijheid in verschijningsvorm.
- De kruisende verbinding is continue in profiel, beeld en uitwerking. De randelementen hierboven worden gezien als onderdeel van de N33, en kennen daarmee een transparante en eenduidige uitstraling.
- In overleg met de omgeving zal bepaald kunnen worden welke vormgeving geschikt is voor de aangepaste situatie. De lokale situatie is daarbij leidend.
- Hierbij zal veel van de bestaande vormgeving gehandhaafd blijven, bijvoorbeeld bij het verbreden van kunstwerken.

2.4 Invloed van de landschappelijke aspecten op het wegontwerp

Tijdens de ontwikkeling van het wegontwerp is wisselwerking gerealiseerd tussen de landschappelijk en ruimtelijke aspecten en het ontwerp van de weg. Gedeeltelijk op hoofdprincipes maar later ook gedetailleerd per gebied of per plek. De algemene maatregelen die volgen uit de inpassingsvisie worden hieronder kort genoemd.

Voorkomen van aantasting: de verdubbeling van de N33 is compact ontworpen

Door het minimaliseren van het dwarsprofiel, dat wil zeggen met een zo smal mogelijke middenberm (in principe 2,20 m. tussen de rijstroken) en obstakelvrije zones (ten hoogste 8,00 m) is het ruimtebeslag van de verdubbelde N33 zo klein mogelijk gehouden. In het traject Assen - Gieten blijft de verdubbeling geheel binnen de daartoe bij de aanleg van de N33 gereserveerde strook. Tussen Gieten en het knooppunt Zuidbroek zijn daardoor de te verwerven gronden tot een minimum beperkt. De verstoring wordt beperkt en bovendien worden daardoor ook zo min mogelijk beplantingen aangetast.

Voorkomen van visuele barrièrewerking

De hoogteligging van de verdubbelde N33 is in principe gelijk aan de bestaande hoogteligging. Veelal is dat op maaiveld maar met name bij aansluitingen ligt de weg verhoogd ten opzichte van maaiveld. De kruising met de N34 in het verkeersplein Gieten is eveneens gelijk aan het bestaande: verdiept.

Voor de obstakelvrije zone is gekozen voor een grasachtige vegetatie. In de aanlegfase moet rekening gehouden worden met de gewenste ecologische waarden in de bermen. Door het voeren van ecologisch bermbeheer blijven bestaande waarden van flora en fauna zo goed mogelijk in tact of worden ontwikkeld. Het onvermijdelijke verlies aan areaal schraal grasland is opgenomen in het Natuurcompensatieplan N33 (Movares, 2010). De wensen en eisen met betrekking tot natuurwaarden zijn opgenomen in de Nota Ecologie (Movares, 2010).

Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn geleiderails niet gewenst. In de middenberm is dit echter noodzakelijk. Over de volle lengte zal in de middenberm van de N33 een geleiderail worden geplaatst. De geleiderail maakt deel uit van het OTB. Omdat aan de buitenzijden van de weg een obstakelvrije zone wordt aangehouden van 8 meter, vervalt de noodzaak voor de geleiderail. Alleen waar dit niet mogelijk is zal een geleiderail worden toegepast.

In het Drentse deel worden wegbegeleidende beplantingen niet teruggeplant als dat vanuit verkeersveiligheid ook acceptabel is.

De verdubbelde N33 zal, in verband met geluid en afwatering, en verkeersveiligheid worden verhard met een materiaal met tenminste de akoestische en waterbufferende eigenschappen van ZOAB. Dat is gunstig voor de geluidssituatie (geen schermen) en voor afspoeling en verwaaing van verontreinigingen. Als geluidwering noodzakelijk zou zijn zou een combinatie met lage grondwallen en een geluidsabsorberende wegzijde de voorkeur genieten.

Aansluiten bij landschappelijke structuur, zoeken naar mogelijkheden voor versterken van karakteristieken.

Door natuurlijke, groene en open afwerking van taluds en bermen (geen (half) verhardingen) kan het wegprofiel aansluiten bij de verschillende landschappen. Voor watercompensatie zal in het Drentse deel gezocht worden naar oppervlakten passend bij de landschappelijke structuur; niet parallel aan de N33. In het Groningse deel van de N33 ook passend bij de landschapstructuur: parallel aan de N33.

Voorkomen van fysieke barrièrewerking

Fysieke barrièrewerking van de weg moet zoveel mogelijk voorkomen en verminderd worden. Passagemogelijkheden ten behoeve van fietsers en voetgangers moeten tenminste worden gehandhaafd en zo mogelijk verder uitgebreid. In het bijzonder dient de ecologische barrièrewerking van de N33 verminderd te worden. De bestaande ecologische waarden van de omgeving zullen tenminste moeten worden gehandhaafd en zo mogelijk vergroot.

Natuurcompensatie

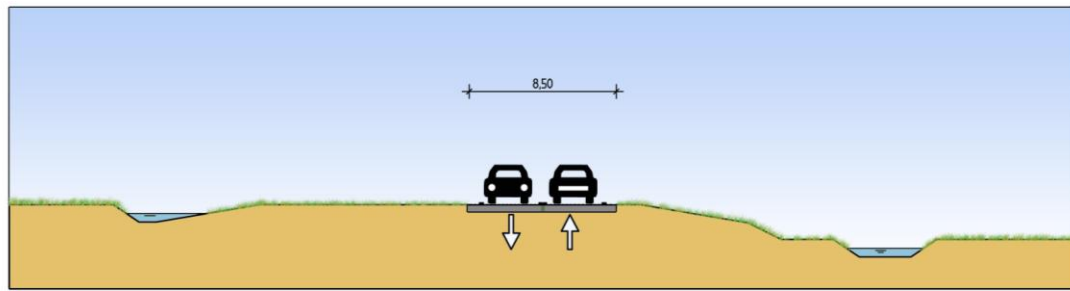
Negatieve effecten die optreden bij de verdubbeling van de N33 moeten gecompenseerd worden. Alle compensatiemaatregelen die noodzakelijke zijn in het kader van wet- en regelgeving, inclusief de Boswet zijn opgenomen in het Natuurcompensatieplan N33 (Movares, 2010). Het grootste deel van de compenserende maatregelen wordt buiten de OTB-grens opgelost.

Voorkomen lichthinder

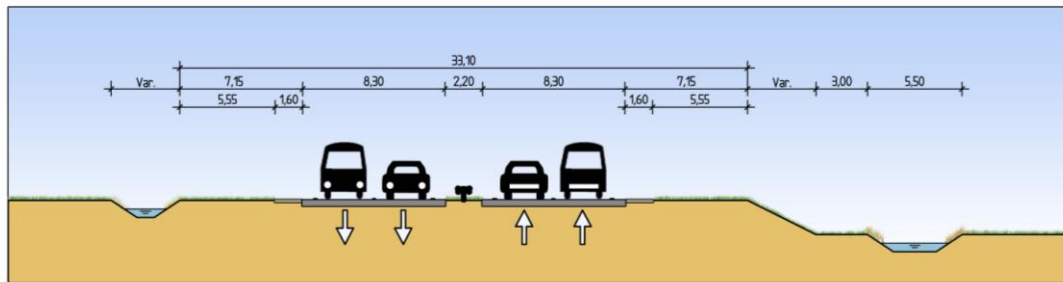
Om lichthinder voor omwonende en beschermde soorten en gebieden te voorkomen zal langs de verdubbelde N33 wordt, behoudens de bestaande verlichting en verlichting nabij de aansluiting Veendam, geen verlichting aangebracht. Bij de verzorgingsplekken zal wel verlichting worden toegepast. Dit zal veelal betekenen dat de bestaande verlichtingssituatie gehandhaafd blijft of dat verschillen minimaal zullen zijn.

Wegmeubilair

Langs de weg zullen ten behoeve van verkeersveiligheid, herkenbaarheid en omgevingseffecten constructies worden aangebracht zoals richtingborden, informatiepanelen, e.d. Waarbij terughoudendheid bij plaatsing van bijvoorbeeld portalen en bewegwijzering in open gebieden moet zijn.



Huidige situatie dwarsprofiel



Vastgesteld principedwarsprofiel

Figuur 5: Principedwarsprofielen verdubbelde N33

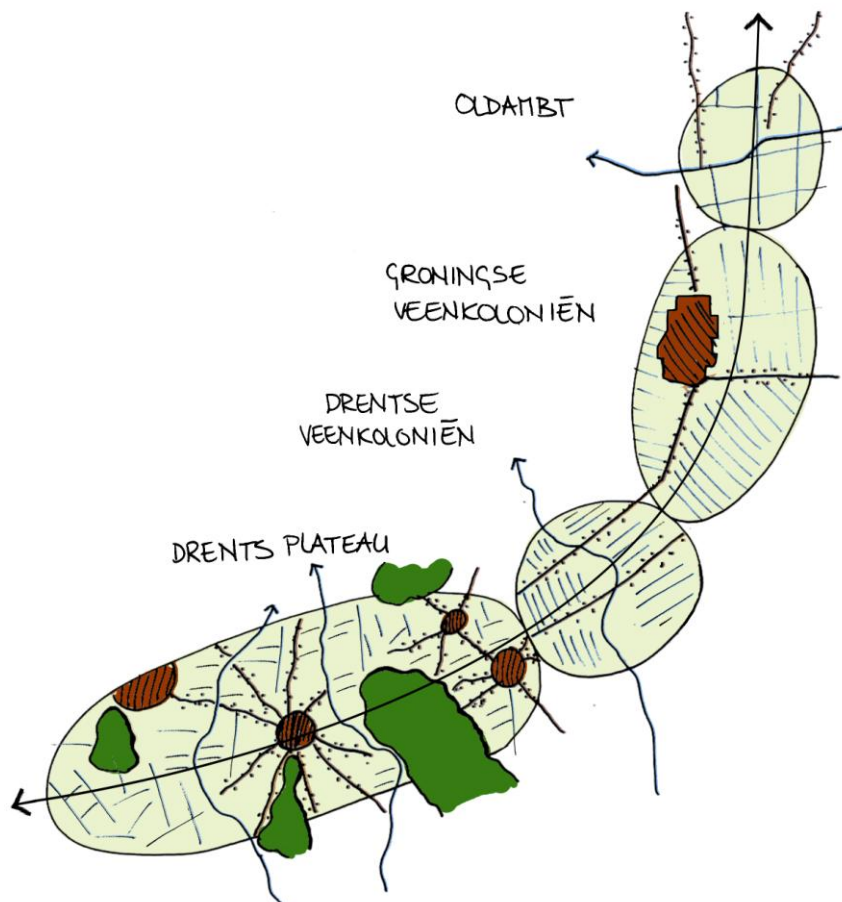
Obstakelvrije zone

Het wegontwerp bevat obstakelvrije zones met een breedte van 8 meter (waarvan 85 centimeter bestaat uit asfalt inclusief belijning). Hier is eventueel een taludhelling en een onderhoudstrook langs de bermsloot van 3 m breedte opgenomen. Dit betekent dat de afstand tussen de rand van de weg en de insteek van de bermsloot in het standaardprofiel bijna 10 m bedraagt.

Tussen Assen en Gieten wordt het talud van de bermsloten zodanig uitgevlakt (1:6), dat alsnog voldoende ruimte ontstaat voor een obstakelvrije zone van 8.00 meter. Hiermee wordt voorkomen dat langs dit landschappelijk gevoelige traject geleiderails zouden moeten worden geplaatst en tegelijkertijd bereikt dat een ecologisch interessanter milieu ontstaat. Op een gedeelte van het tracé ter hoogte van Veendam is om de bestaande bomenrij te behouden wel een geleiderail aan de westzijde van de weg toegepast.

3 Uitwerking

Juist omdat de inpassing van de weg sterk samenhangt met de landschapskarakteristiek wordt de uitwerking beschreven per deelgebied, twee in Drenthe en twee in Groningen. Door de kernpunten van de visie en de karakteristieken van het deelgebied te combineren met de voorgenomen maatregelen worden mede op basis van het beleid de specifieke uitgangspunten geformuleerd voor de deelgebieden.



Figuur 6: Landschappelijke deelgebieden rond de N33

Voor de schetsen van de trajectdelen (VKA en MMA, en luchtfoto van de bestaande situatie) wordt verwezen naar de Nota Landschap (bij OTB/MER verdubbeling N33, Movares, 2010). Daar zijn ook de beschrijvingen van de inpassingsmaatregelen VKA en MMA opgenomen.

3.1 Inpassingsplan Drents Plateau / Drentsche Aa

3.1.1. Situatie

Tussen Assen en Gieten ligt de N33 op het Drents Plateau. De ondergrond van dit plateau, dat in historische tijden als een groot eiland te midden van overwegend natte gebieden lag (Friese veengebieden in het westen, de Overijsselse venen in het zuiden en de Drents-Groningse

Veenkoloniën in het oosten) bestaat uit voor water ondoordringbaar keileem en de grondmorene van het ijs dat in de voorlaatste IJstijd tot over dit gebied werd gestuwd. Het plateau helt licht af in noordelijke richting. De afwatering van het plateau via natuurlijke beken vond en vindt dan ook in die richting plaats. Dit stelsel van beken, verzameld bekend onder het “stroomgebied van de Drentse Aa” is inmiddels beschermd in het Nationaal beek- en esdorpen landschap, in Nationaal park “Drentsche Aa” en in grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa.

Het beek- en esdorpenlandschap in het Nationaal Park is de afgelopen 150 jaar weinig veranderd. Zo is de Drentsche Aa zelf een van de weinige beeksystemen in Nederland waarvan de loop nauwelijks door de mens is beïnvloed. Al met al is het Drentsche Aa-gebied het best bewaarde beek- en esdorpenlandschap van West-Europa. De waardering voor dit bijzondere cultuurhistorische landschap is erg groot: in 2005 werd het gebied, samen met het Limburgse Geuldal, uitgeroepen tot mooiste landschap van Nederland.

De oostrand van het Drents Plateau wordt gemarkeerd door de Hondsrug, een ZO-NW lopende zandrug, waarop een rij van esdorpen tot ontwikkeling is gekomen. Van deze esdorpen ligt Gieten het meest nabij de N33. De Hondsrug is door zijn lengte en door abrupte hoogteverschillen aan de oostzijde een opvallend element in het Nederlandse landschap, ook ruimtelijk. Het vormt een zeldzaam scherpe overgang tussen twee landschappen: het Drents Plateau in het Westen en de Hunzevallei en Veenkoloniën in het Oosten. Dit maakt de Hondsrug tot een bijzonder en waardevol landschapselement.

3.1.2. Karakteristieken Drents Plateau /Drentsche Aa

- Kleinschalig landschap
- Vrij meanderende beken
- Samenhang van essen, bossen, heides en moderne ontginningen
 - Essen: karakter van open ruimten met esrandbeplantingen
 - Beekdalen: beplanting langs de beekdalrand en vaak haaks hierop. Specifiek patroon en de oriëntatie van de verkaveling, veel grasland nauwelijks bebouwing
 - Veldontginningen: kleinschalig nabij de dorpen. Besloten met boomrijen, lanen, kleine bosjes, open ruimten en monumentale beplantingen

Intermezzo: Het ontstaan van het landschap op het Drents Plateau

Het Drents Plateau is gevormd door opstuwende beweging van het landijs gedurende de voorlaatste IJstijd (150.000 jaar geleden). Het is in feite de grondmorene van de gletsjer, die door de stuwricting licht in noordelijke richting afhelt. De ondergrond bestaat uit keileem dat voor water ondoorlatend is zodat het gebied in noordelijke richting via beken (Drentsche Aa) afwatert. Onder de invloed van de eroderende werking van stromend water en wind is een afwisseling tussen beekdalen en ruggen ontstaan. De wijze waarop de mens gebruik maakte van dit landschap hing nauw samen met de (verschillen in) ondergrond. Daardoor is de landschappelijke identiteit van Drenthe, een structuur van beekdalen en hogere gronden en de natuurlijke en culturele elementen en patronen in bos- en natuurgebieden en agrarische gebieden met uiteenlopende ontstaansgeschiedenis ontstaan.

In het Drentse landschap zijn de volgende ruimtelijke eenheden herkenbaar:

Essen

Essen bestaan van oudsher uit een complex van bouwlanden. Ze liggen meestal in de directe omgeving van het dorp, veelal op de hoger gelegen gronden grenzend aan het beekdal. Door eeuwenlange aanvoer van mest en plaggen is de glooiing en bolling van de es ontstaan. De essen hebben hun karakter van open ruimten, omgeven door esrandbeplantingen, veelal voor een deel behouden.

Beekdalen

Beekdalen zijn langgerekte, laaggelegen landschappelijke eenheden. De langgerekte vorm wordt vooral geaccentueerd door de beekloop. De beekdalen onderscheiden zich door de aanwezigheid van beplanting, zowel langs de beekdalrand als in veel gevallen haaks hierop, door het patroon en de oriëntatie van de verkaveling, door het overheersen van grasland als grondgebruik en door het ontbreken van bebouwing.

Veldontginningen

De oude veldontginningen zijn kleinschalig van karakter en liggen in de directe omgeving van de dorpen. Het zijn besloten ontginningsgebiedjes met boomrijen, lanen, kleine bosjes, open ruimten en monumentale beplantingen. Na invoering van de kunstmest werd de ontginning van heidevelden veel grootschaliger aangepakt en ontstonden de jonge veldontginningen. Deze veldontginningen zijn veelal open gebieden met herkenbare rationale en geometrische verkavelingspatronen. Binnen het veldontginningenlandschap liggen verschillende meer natuurlijke elementen - heideterreinen, bosgebieden en voormalige stuifzanden - die de landschappelijke identiteit mede bepalen.

Rolde

Bijzonder en leuk om te vermelden is de verkaveling in de omgeving van Rolde. In dit gebied is de 'torenverkaveling' toegepast. Tot 1848 waren deze gronden gemeenschappelijk bezit van de boermarke (een soort bestuurlijke voorloper van de gemeente). Vanwege vernieuwingen in de landbouw, werd het wettelijk mogelijk gemaakt voor één aandeelhouder in het gemene grondbezit om scheiding van bezit aan te vragen. In Rolde gebeurde de scheiding op aanvraag van medegerechtigden van buiten de dorpskring, 'wat weinig enthousiasme teweeg bracht'. Wellicht daarom is de makkelijkste wijze van verdelen gekozen: vanaf de buitengrenzen gewoon de taart verdelen volgens rechte lijnen richting kerktoeren. Het Drentsch Landbouw Genootschap sprak later officieel zijn afkeuring uit over deze onhandige vorm met 'kylende percelen'. Thans is deze landverdeling hier -als enige in Drenthe- nog goed herkenbaar.



Figuur 7: Foto Drentsche Aa gebied ter plekke van Knooppunt A28 Assen-Zuid



Figuur 8: Foto N33 in deelgebied Drents Plateau / Drentsche Aa

3.1.3. Karakteristieken Hondsrug

- Langgerekte hooggelegen zandrug
- Oude markante occupatiezone met esdorpen op een rij
- Groot hoogteverschil over korte afstand

3.1.4. Ligging van de N33

Op het Drents Plateau doorsnijdt de N33 het beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa. De N33 kruist oost-west de landschappelijke en ecologische relaties die dit gebied kenmerken en vormt een barrière. De diepjes die onder de bruggen van de N33 stromen en de Hunze met doorlopende oevers zijn daarom van groot belang. Dit geldt ook voor een aantal dassentunnels onder de N33 in noord-zuidrichting. Deze 'ecologische doorlatendheid' van de N33 verdient grote aandacht.



Figuur 9: N33 ter hoogte van Rolde

In het deelgebied van het Drents Plateau / Drentsche Aa vormt de N33 ook een barrière voor de mens; vooral op de wat hoger gelegen gronden zijn oude (zand)paden door de N33 abrupt afgesneden, waardoor recreatieve routes (zowel lange afstandspaden als korte ‘ommetjes’ vanuit de dorpen) worden gehinderd. Weliswaar zijn onder de N33 een aantal viaducten en onderdoorgangen aanwezig, maar het relatief geringe aantal is voor wandelroutes toch een bezwaar. Eén van de maatregelen die in dat verband al, los van de verdubbeling van de N33, worden genomen is de bouw van een brug voor langzaam verkeer over de N33, die een oude route tussen Eext en Gieten herstelt. De verdubbeling biedt kansen om deze barrièrewerking verder te verminderen.

De weg is vanuit de omgeving niet zeer opvallend omdat hij over grote lengte op maaiveld of op een zeer bescheiden verhoging ligt (ca. 1 meter boven maaiveld), terwijl geleiderails en verlichting ontbreken. De weg zelf is vooral herkenbaar vanuit de omgeving waar hij over viaducten over het onderliggend wegennet wordt geleid. Omdat op het Drents Plateau de ruimten over het algemeen niet grootschalig zijn en de omgeving van deze viaducten veelal is ingeplant is de weg vanaf enige afstand feitelijk vrijwel alleen herkenbaar aan het bewegende verkeer er op.



Figuur 10: N33 ter hoogte van Anderen

De weg vormt een barrière, ook voor het recreatieve verkeer, dat in deze regio van groot belang is. Specifiek voor deze omgeving kan daarbij op het Pieterpad worden gewezen, een langeafstandswandelroute tussen Pierburen in Groningen en de St-Pietersberg bij Maastricht.

Bij recreatief verkeer moet echter niet alleen worden gedacht aan toeristisch bezoek 'van buitenaf', maar nadrukkelijk ook aan recreatie rond de woonomgeving (het 'dorpssommetje').

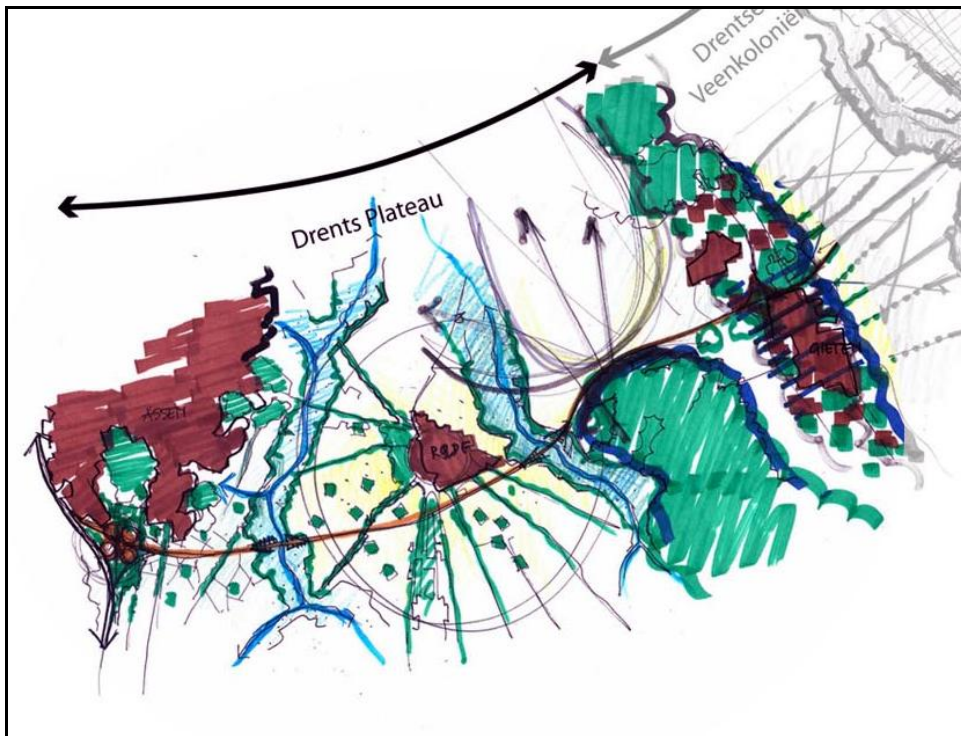
Nabij Gieten kruist de N33 de N34 in het verkeersplein Gieten. Dit verkeersplein wordt vrijwel tegelijkertijd met de verdubbeling gereconstrueerd tot een ongelijkvloerse kruising (autonome ontwikkeling). De bestaande rotonde wordt in principe gehandhaafd, maar de huidige gelijkvloerse situatie wordt omgebouwd tot een ongelijkvloerse kruising, waarbij de N33 onder de N34 wordt doorgeleid. In verticale zin zal het verkeersplein daardoor vanuit de omgeving niet meer opvallen dan nu het geval is, maar het verkeersplein zal door aanpassingen aan normen voor wegontwerp en bewegwijzering (en een toename van het verkeer) en de aanleg van een overstapcentrum voor Openbaar Vervoer al met al een dynamischer beeld opleveren dan in de huidige gelijkvloerse situatie.

Ten oosten van het verkeersplein loopt de N33 noordelijk langs de dorpsbebouwing van Gieten. Weg en bebouwing liggen in een bosrijke omgeving waardoor de weg noch vanuit de wijdere omgeving noch vanuit het dorp direct zichtbaar is. De weg daalt hier over korte afstand (500 meter) ca. 19 meter van het Drents Plateau naar de Veenkoloniën. Dit hoogteverschil is samen met de bosbeplanting een markant punt aan de N33.

De Hondsrug vormt een abrupte grens; ten oosten begint het veel lager gelegen open en uitgestrekte gebied van het Hunzedal en de Drentse en Groningse Veenkoloniën.

3.1.5. Inpassingsplan Drents Plateau/ Drentsche Aa

Per onderdeel, startend bij Assen worden de specifieke inpassingmaatregelen benoemd.



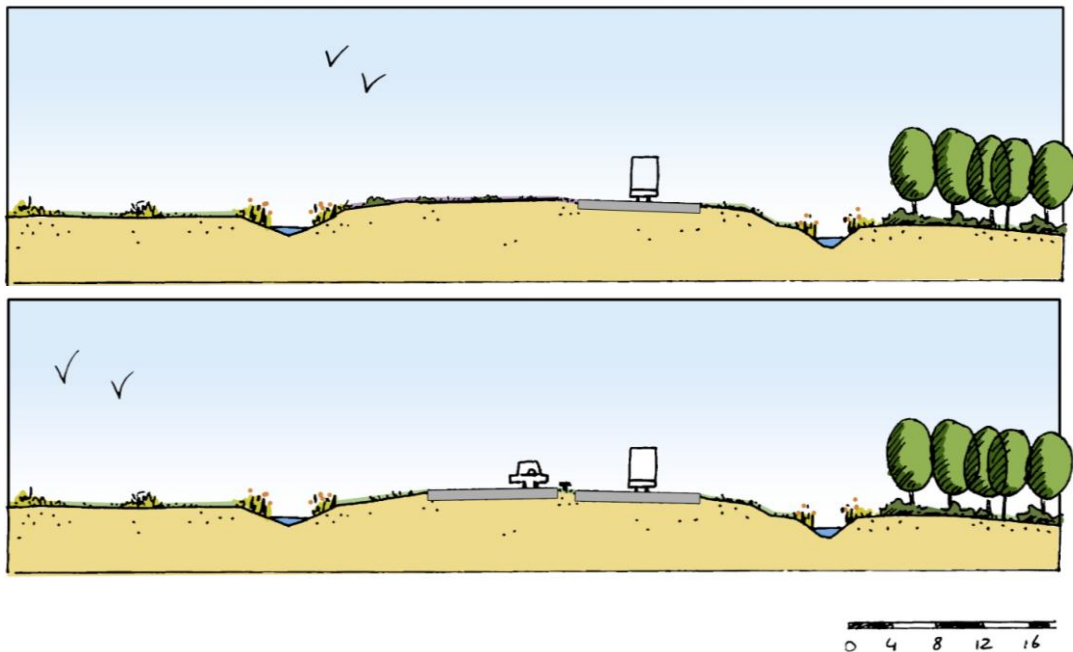
Figuur 11: Inpassing deelgebied Drents Plateau/ Drentsche Aa

Traject

De verbreding van de N33 wordt gerealiseerd binnen de reservering die bij de aanleg ten noorden van de huidige weg is aangelegd. Hierdoor blijft de landschappelijke aantasting ten

opzichte van de huidige situatie enigszins beperkt. Doel is de eerdere aantasting te verminderen door de karakteristieken van het landschap te versterken. Eventueel te verwijderen beplanting wordt niet teruggeplant langs de N33. Hierdoor valt de N33 minder op als doorsnijding en worden dwarsstructuren meer herkenbaar.

Om binnen deze grenzen te kunnen voldoen aan het vereiste van voldoende verkeersveiligheid wordt het talud van de berm sloten zodanig uitgevlakt (1:6), dat alsnog voldoende ruimte ontstaat voor een obstakelvrije zone van 8.00 meter. Hiermee wordt voorkomen dat langs dit landschappelijk gevoelige traject extra geleiderails zouden moeten worden geplaatst en tegelijkertijd bereikt dat een ruimtelijk open en ecologisch interessanter milieu ontstaat.



Figuur 12: Principe doorsnede bestaand met de reserveringsstrook aan de noordzijde (boven) en met de verdubbelde N33 (onder) bij Eldersloo

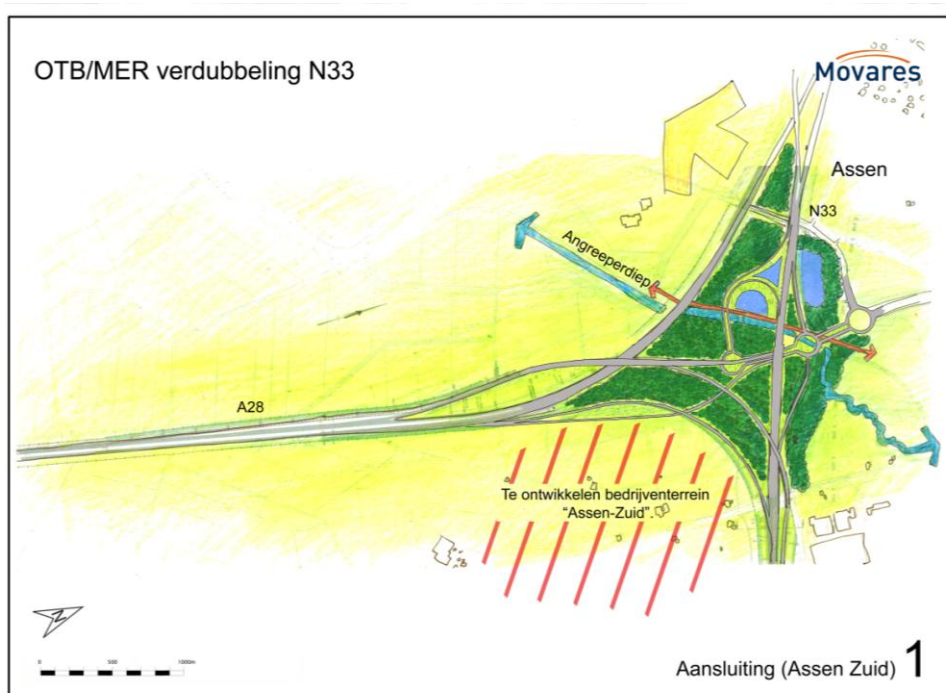
In het omringende landschap worden de kavelgrenzen van het kleinschalige landschap en grenzen van beekdalen (loodrecht op weg) aangezet met beplanting. Dit zal tot ver buiten de plangrenzen van de N33 een versterking van de oorspronkelijk landschappelijke karakteristiek betekenen.

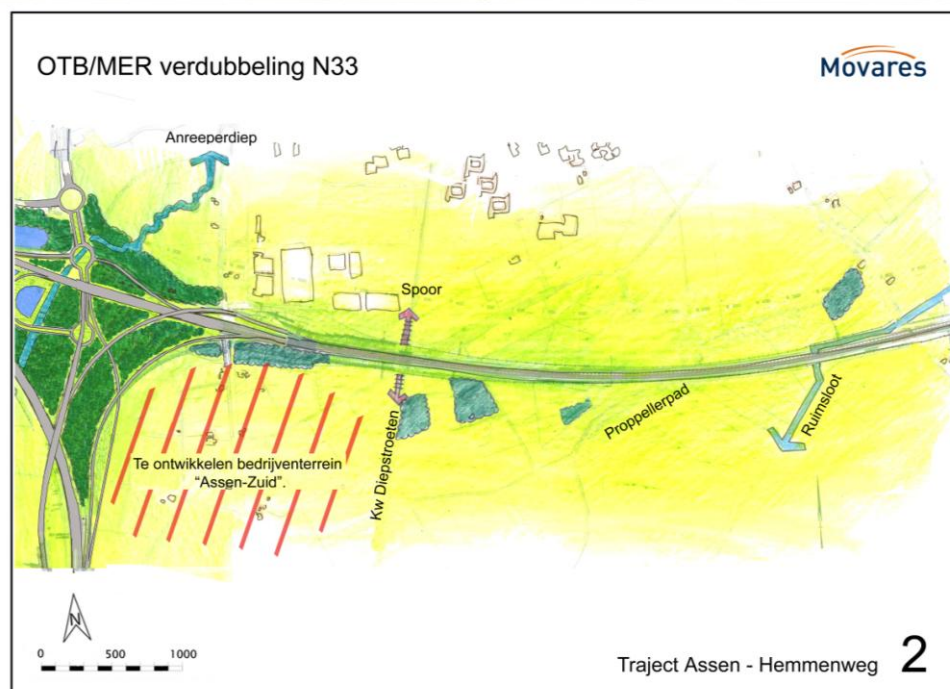
Het Drents Plateau heeft een afwisselend karakter van essen, beekdalen, heides en ontginningen; een kleinschalig landschap met boomrijen, lanen bosjes en open ruimten (zie 3.1). Het brandstofuitgiftepunt (benzinepomp) en de bijbehorende beplanting liggen juist in zo'n open ruimte die zich aan weerszijden van de N33 bevindt en passen daardoor minder goed in de landschapsstructuur. Vooral de ruimtelijk opvallende beplantingen zouden verwijderd moeten worden voor een goede inpassing van de weg in de open ruimte. Door RWS wordt een aangepast ontwerp ontwikkeld.

Knooppunt Assen-Zuid

Het knooppunt Assen-Zuid wordt ingrijpend gereconstrueerd. Voor de ombouw tot klaverblad met fly-over is veel meer ruimte nodig dan voor de bestaande aansluiting. Het wordt een robuuste aansluiting met een aantal viaducten/fly-overs. Dit zal het klaverblad tot op enige (grotere) afstand goed zichtbaar maken, zowel vanuit het stedelijk als het landelijk gebied. Deze vergrote zichtbaarheid dwingt tot een zodanige nadruk op vormgeving, dat daarin ook een zinvolle allure kan worden aangebracht. Het Anreepdiep loopt onder het knooppunt door, kruisingen met de weg zullen voorzien worden van doorlopende oevers en een vistrap zal worden aangebracht. Het knooppunt is een aansluiting op het nationaal wegennet en hierbij is de N33 ondergeschikt en wordt het huidige inpassingsprincipe van de A-weg gevolgd.

Door de ligging en hoogte vraagt de inpassing bijzondere aandacht, zowel vanuit het buitengebied en vanuit Assen-Zuid (inclusief toekomstige ontwikkelingen) is het knooppunt Assen-Zuid zichtbaar. Het krijgt daarom een zorgvuldige inpassing met begeleidende en afschermende beplanting, die aansluit op de huidige karakteristieke beplanting. Het knooppunt als geheel wordt verder verdicht met beplanting. In de oksels van de aansluiting wordt nieuwe beplanting aangebracht. In overleg met de gemeente Assen zal de beplanting en architectuur verder uitgewerkt worden, waarbij de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein van Assen-Zuid, de ecologische verbindingen en de nieuwe recreatieve route onderdeel uitmaakt van de uitwerkingen. In combinatie met het Anreepdiep en de vistrap worden wateroppervlakten toegevoegd (watercompensatie) met flauwe oevers en plasbermen. Zo kunnen ecologisch waardevolle gradiënten tot ontwikkeling komen.

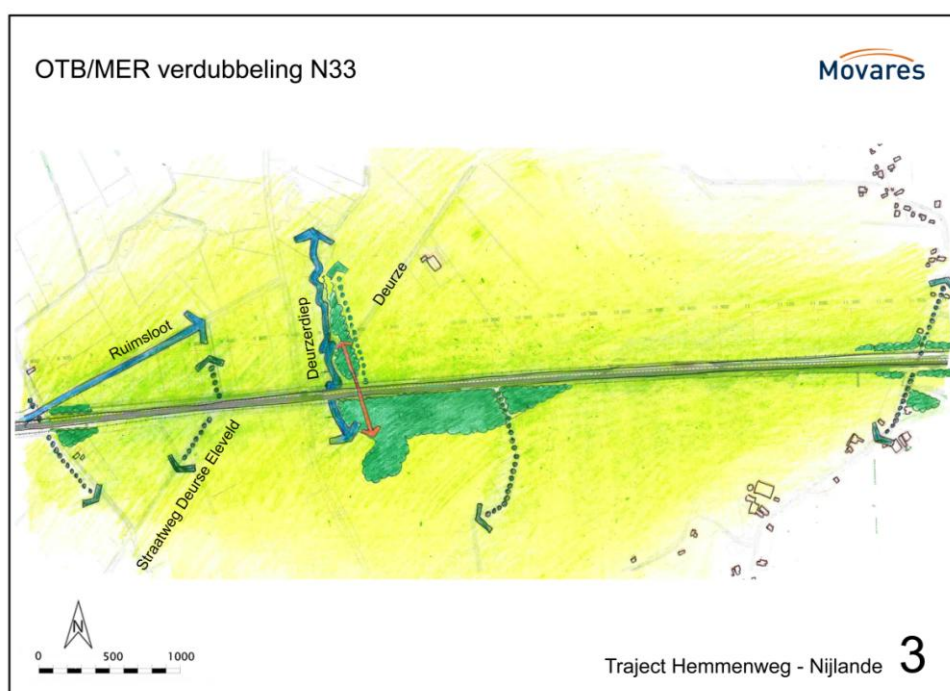




Beekdalen van Ruimsloot en Deurzerdiep

De onderdoorgangen ter plaatse van de Ruimsloot en het Deurzerdiep worden ter wille van de ecologische betekenis verruimd door respectievelijk de watervoerende duiker te verruimen tot faunatunnel (Ruimsloot), dan wel de kades te vervangen door doorlopende oevers en de hoofdstroom door een nieuwe duiker te leiden (Deurzerdiep). Deze verruimingen zijn ecologisch van belang, maar niet zodanig substantieel dat in landschappelijk opzicht sprake is van een verbetering van de herkenbaarheid van de beekdalen.

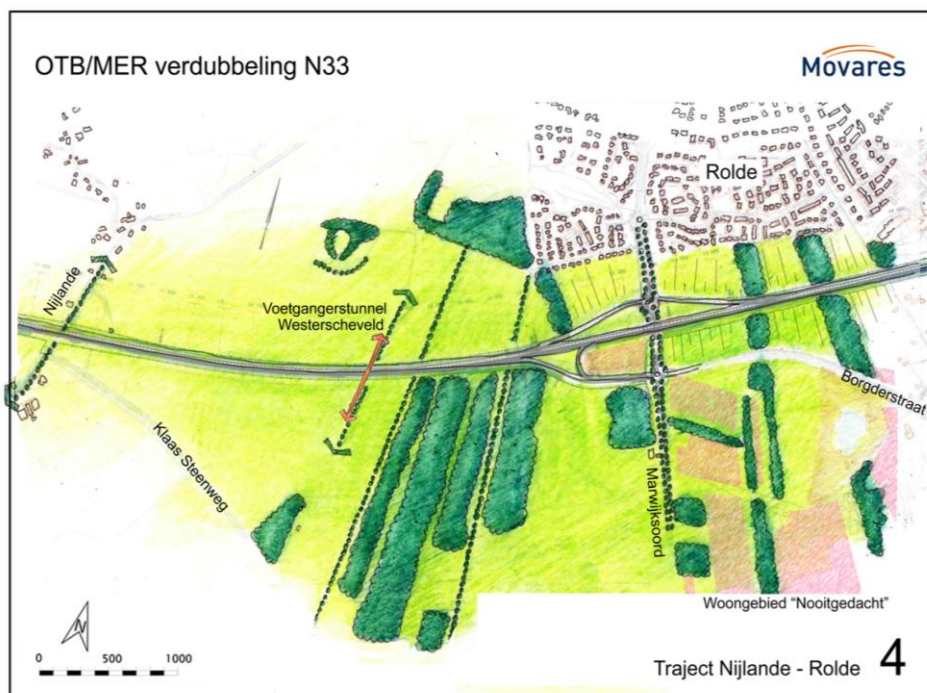
Vanuit de beleving van het landschap worden de diepjes extra geaccentueerd door ook de weg hier even omhoog te halen, waardoor de beleving dat een water gekruist wordt voor de weggebruiker herkenbaar wordt.



Omgeving Rolde

De torenverkaveling bij Rolde heeft ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid en continuïteit hiervan wordt zo mogelijk versterkt. Ook de voetgangerstunnel Westerscheveld volgt deze verkavelingsrichting.

Voor wat betreft inpassing van de N33 in de torenverkaveling en verbeterde inpassing van de N33 wordt aangesloten bij plannen van de gemeente Aa en Hunze voor de gebieden ter weerszijden van de weg. Hierbij wordt de torenverkaveling van Rolde verder aangezet onder andere door het herstellen van de oorspronkelijke tracering van de Grollerstraat-Marwijksoord (bochten eruit) en deze te voorzien van boomrijen.



Aansluiting Rolde

De aansluiting bij Rolde ligt op enige afstand van de dorpsbebouwing van Rolde in het vrije veld. Ten behoeve van de verdubbeling zal de aansluiting worden aangepast. In de nieuwe situatie zal opgaande beplanting rond de aansluiting daarom moeten worden verwijderd. Wanneer geen aanvullende inpassingmaatregelen worden genomen (zoals opnieuw aanplanten van begeleidende beplanting, aanbrengen van zichtbeperking door wallen of ophoging van het terrein naast de weg) zal de zichtbaarheid van de aansluiting en de weg, die hier over een viaduct wordt geleid, worden vergroot. De noodzakelijke aanwezigheid van extra geleidrails bij de toe- en afritten en de aanwezigheid van richtingborden op enige afstand vóór de aansluiting, vergroot deze zichtbaarheid nog meer.

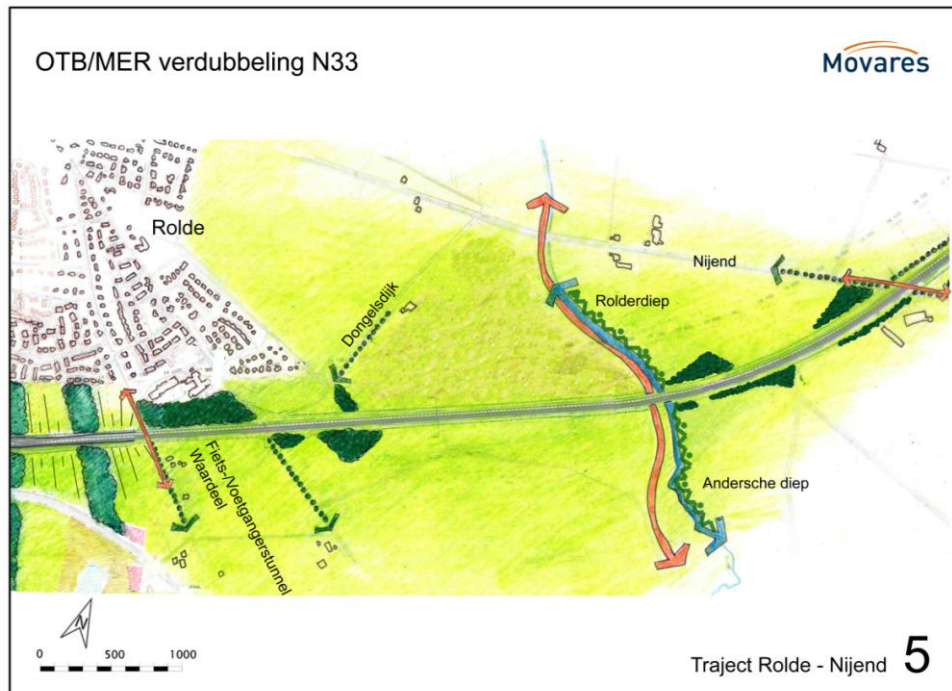
In het open landschap van de Drentse Aa en nabij de dorpsbebouwing van Rolde is de extra zichtbaarheid ongewenst, deze kan worden verminderd door de weg enigszins verdiept aan te leggen dan wel door ter weerszijden het terrein 1 - 2 meter naar de weg oplopend op te hogen. Gegeven de mogelijk negatieve effecten op bodem en grondwater wordt aan die laatste maatregel de voorkeur gegeven. Dit vormt het uitgangspunt voor het inpassingsplan. Daarnaast wordt ook hier buiten de OTB-grenzen de verkaveling geaccentueerd de aansluiting door beplanting van de structuur van Marwijksoord.

De aansluiting met de kruisende weg, onderdeel van de torenverkaveling, is in het nieuwe wegontwerp landschappelijk verbeterd.

Beekdal Rolderdiep

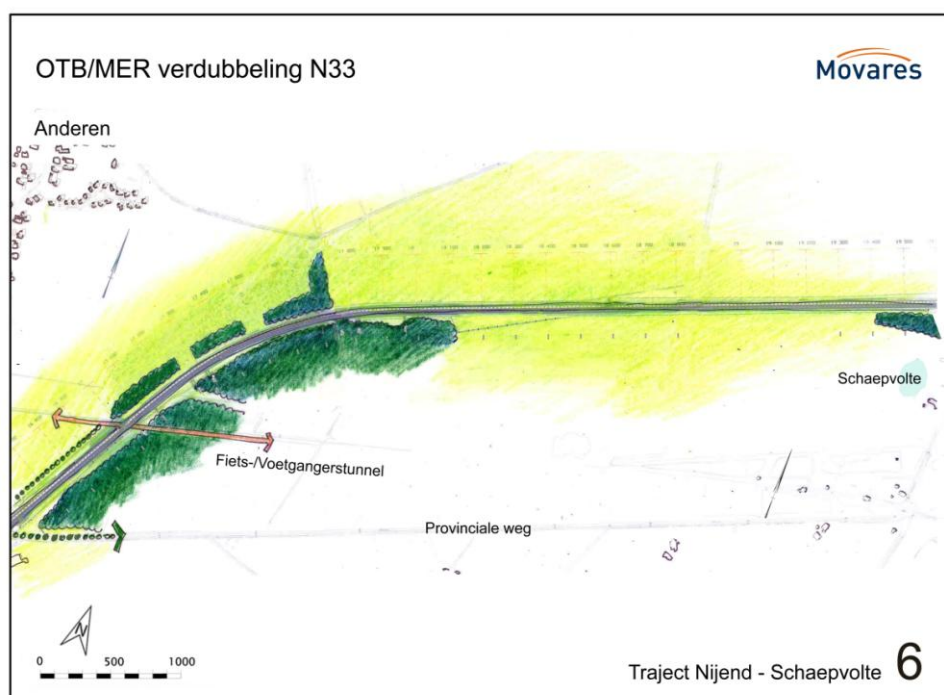
Ook de ecopassage in het Rolderdiep zal worden verruimd door de daarin aanwezige kades te vervangen door een doorlopende oever. Net als bij het Deurzerdiep en de Ruimsloot is deze verruiming ecologisch van belang, maar niet zodanig substantieel dat in landschappelijk opzicht sprake is van een verbetering van de herkenbaarheid van het beekdal.

De diepjes worden extra geaccentueerd door ook de weg hier even omhoog te halen, waardoor de beleving dat een water gekruist wordt voor de weggebruiker herkend wordt. Bep planten van de beekdalranden dwars op de N33 versterkt de landschapsstructuur.



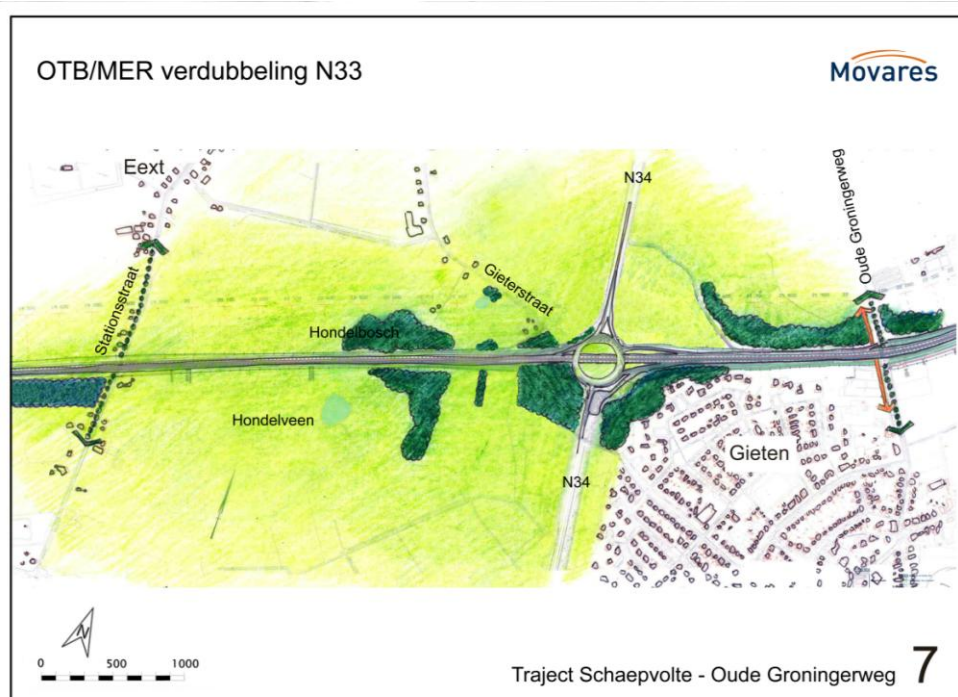
Eexterveld

De beplantingen zorgen voor een ruimtelijk afwisselde beleving van de N33 en maken de N33 vanuit de omgeving minder zichtbaar. Ze geleiden de N33 door het gebied. De beplanting geleid de kromming van de weg en verbetert hiermee de verkeersveiligheid. Ten westen van de bocht is er vrij zicht op de open ruimte van het Eexterveld. Deze ruimtelijke aantrekkelijke afwisseling wordt behouden. De beplanting van de bosrand die wordt aangetast als gevolg van de wegaanleg wordt hersteld door het aan de rand uitdunnen van de bosbeplanting, waardoor een nieuwe randbegroeiing kan ontstaan. Daarnaast wordt ook hier de landschappelijke structuur geaccentueerd door beplanting van de kavelgrenzen onafhankelijk van de richting van de N33.



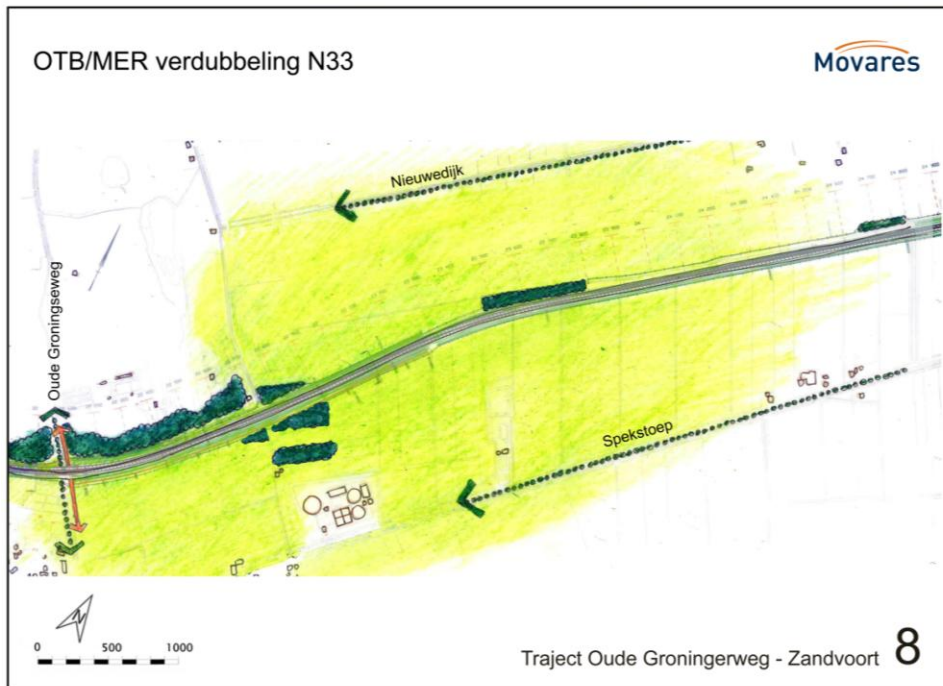
Verkeersplein Gieten

Het verkeersplein Gieten (aansluiting N34) ligt tussen Gieten en Eext in het buitengebied. Het wordt in het kader van de reconstructie van de N34 geheel vernieuwd. De N33 wordt onder de N34 doorgeleid, waardoor ten behoeve van toe- en afritten meer ruimte benodigd zal zijn. De landschappelijke inrichting van het verkeersplein maakt deel uit van maatregelen die zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Gieten OV Knooppunt en verkeersplein' van de gemeente Aa en Hunze en is niet in het Tracébesluit opgenomen.

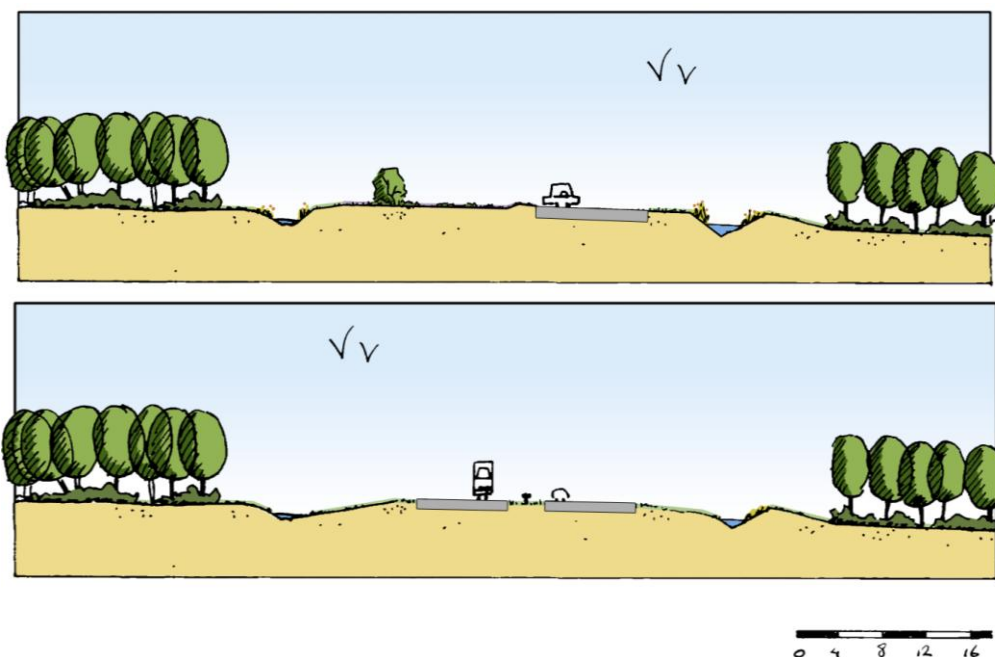


De Hondsrug

Tussen Gieten en Bareveld daalt de N33 ter plaatse van de Hondsrug af van het Drents Plateau naar de Drentse randveengebieden. Deze overgang is ruimtelijk een kwaliteit en zeer opvallend. Deze overgang tussen deze twee landschappelijke deelgebieden wordt behouden. Ten behoeve van de verdubbeling wordt een gedeelte van het bosgebied gekapt. Dit zal worden gecompenseerd volgens de Boswet. In het bosgebied ligt een zandweg en fietspad. Deze worden verlegd. In het tracé van de Oude Groningseweg is meer visueel doorzicht gerealiseerd.



De beplanting van de bosrand die wordt aangetast wordt hersteld door het uitdunnen van de bosbeplanting waardoor ruimte een nieuwe randbegroeiing kan ontstaan. Door het beplanten van de kavelgrenzen wordt de Landschappelijke structuur geaccentueerd.



Figuur 13: Bestaande (boven) en toekomstige (onder) principedoorsnede ter plekke van de Hondsrug

3.2 Inpassingsplan Drentse veenkoloniën en Hunzedal

3.2.1. Situatie

Het Hunzedal is een open gebied tussen Gieten en De Hilde met aan de westzijde de beboste Hondsrug en aan de oostkant een lint van randveenontginningen met opgaande beplanting. Deze randveenontginningen zijn veelal (aan hun naam herkenbare) koloniën uit de dorpen op de Hondsrug. De Hunze heeft, als gevolg van kanalisatie, haar natuurlijk karakter geheel verloren. Ten oosten van het Hunzegebied strekt zich het open Drentse veenkoloniale landschap uit, met om de paar kilometer een “mond” (monding van een veenontginningskanaal op het Stadskanaal) met bebouwing en bomen. De Drentse Veenkoloniën worden aan de Oostzijde begrensd door de bebouwingslinten (wegdorpen) langs het Stadskanaal.

In cultuurhistorisch opzicht vormen Hondsrug, Hunzedal, randveenontginningen en veenkoloniaal gebied samen een opmerkelijke opeenvolging van landschapstypen, waarin de ontstaansgeschiedenis nog zeer goed afleesbaar is.

3.2.2. Karakteristieken Drentse veenkoloniën

- Rationeel verkaveld open landbouwgebied
- Kavelrichting (hier) sterk georiënteerd op het Stadskanaal (mondengebied)
- Open ruimte van middelgrote schaal, doorsneden door wegbeplantingen, akkerranden en relictten van natuurlijke waterlopen (Hunze)

3.2.3. Karakteristieken Hunzedal

- Openheid en weinig tot geen bebouwing
- Aan de westzijde de beboste Hondsrug en aan de oostkant een lint van randveenontginningen met opgaande beplanting
- Vrij meanderende beek
- Verdichte randen door singels en houtwallen
- Grillig verkavelde hooilanden aan weerszijden van de Hunze



Figuur 14: Beekloop van de Hunze ten zuiden van N33. Zicht op de onderdoorgang bij de N33

3.2.4. Ligging van de N33

Direct oostelijk van de Hondsrug ligt de N33 in de Drentse Veenkoloniën. Dit gebied is vlak en open maar niet zeer grootschalig; de ruimte wordt geleed door wegbepantingen en opgaande beplantingen, zowel loodrecht op de N33 als evenwijdig daaraan. Ter weerszijden liggen bovendien bebouwingskernen; Eexterzandvoort ten noorden en Gieterzandvoort ten zuiden van de N33. Van een harde doorsnijding is hier minder sprake dan op het Drents Plateau. De weg volgt hier min of meer de richting van de verkaveling. De weg is vanuit het landschap gezien te herkennen aan begeleidende bomenrijen langs de weg, maar net opvallend. Alleen waar de N33 op een viaduct kruist met de Dalweg is de weg van enige afstand zichtbaar door het grondlichaam.



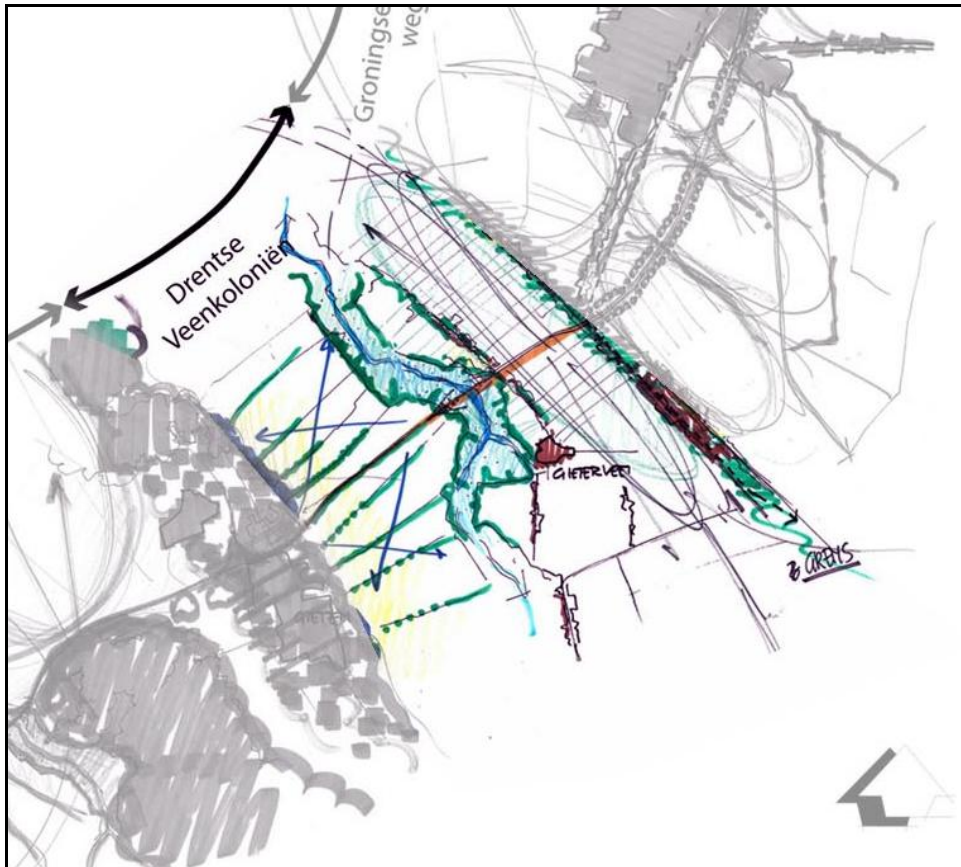
Figuur 15: Zicht op Gieterzandvoort vanaf de N33



Figuur 16: N33 ter hoogte van het Drents Veenkoloniaal Landschap. Zicht richting het Hunzedal

Het Hunzedal wordt beschouwd als een belangrijke ('robuuste') te ontwikkelen ecologische verbindingszone. Ook op de plek waar de N33 de Hunze kruist is sprake van barrièrewerking. Rijdend over de N33 wordt de kruising met de Hunze niet of nauwelijks herkend vanwege het ontbreken van beplanting in het Hunzedal. Ook de N33 zelf is hier niet beplant en van enige afstand dan ook niet erg opvallend. Op de oostrand van de Hunzedal passeert de N33 het bebouwingslint de Hilte/Eexterveen. Daar wordt de N33 over een viaduct over de Hilte geleid waarop ook een aansluiting aanwezig is. Deze aansluiting is geheel ingeplant; door zijn omvang en door zijn ligging aan de rand van open gebied ten oosten van de Hilte is hij ook van grotere afstand zichtbaar.

3.2.5. Inpassingsplan Drentse veenkoloniën en Hunzedal



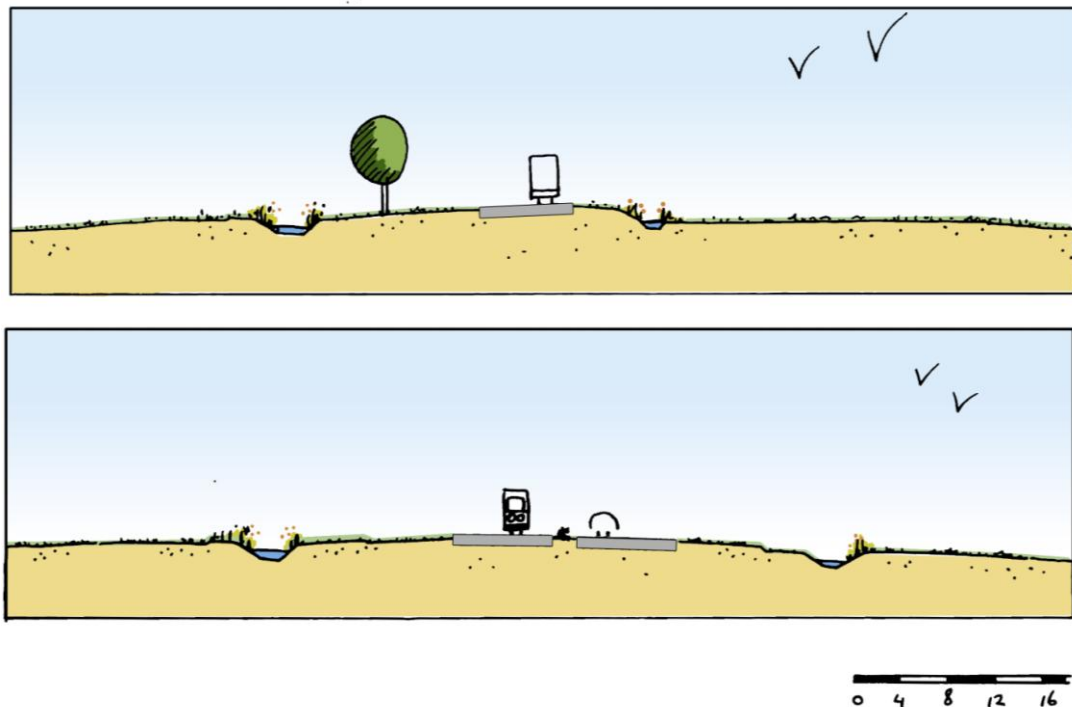
Figuur 17: Inpassing deelgebied Drentse Veenkoloniën en Hunzedal

Traject

Vanaf de Oude Groningerweg buigt de verbreding van de N33 af naar de zuidzijde van de bestaande weg. Hiervoor zal tussen de voet van de Hondsrug en de Hunze enige begeleidende beplanting moeten worden verwijderd. Deze wordt niet teruggeplant zodat de zichtbaarheid van de weg als doorsnijdende lijn in dit landschap minder wordt.

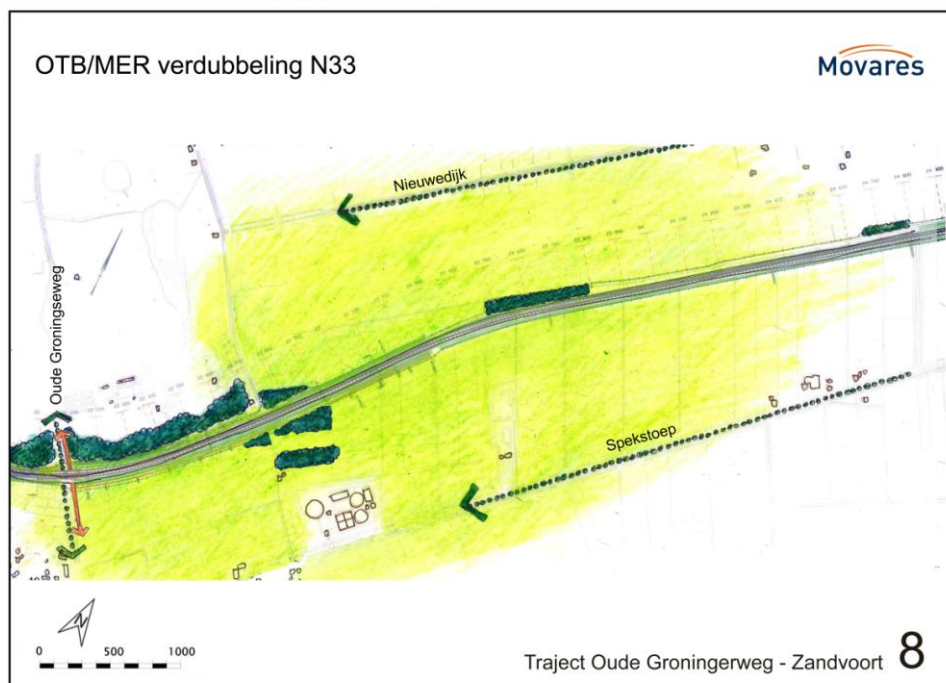
Voor ecologie zijn de verspreide bosjes en bomenrijen in het gebied van belang als stepping stones. Deze bosjes blijven na verdubbeling gehandhaafd.

In dit traject liggen twee onderdoorgangen van kruisende infrastructuur waar door de openheid, aanwezige beplanting en beperkte verlichting, geschikt zijn voor medegebruik door diverse soorten fauna. Deze bestaande passagemogelijkheden blijven bij de verdubbeling van de N33 behouden. Het gaat om onderdoorgang Zwanemeer en de onderdoorgang Dalweg bij Eexterzandvoort



Figuur 18: Bestaande (boven) en toekomstige principedoorsnede Hunzedal

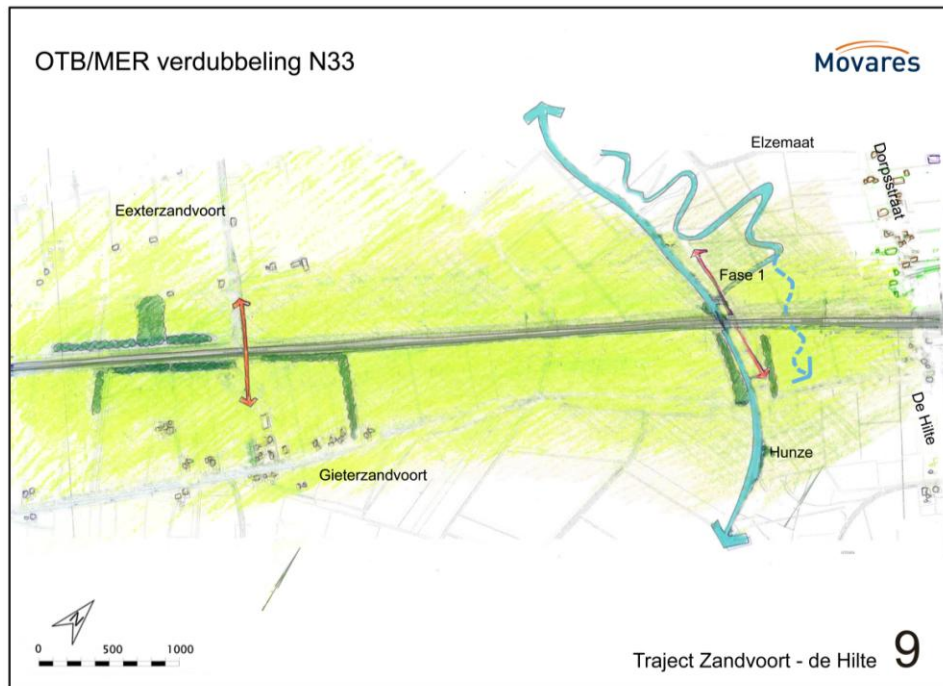
Door de kavelgrenzen parallel aan de N33 te verdichten met beplanting wordt de landschapsstructuur versterkt en beter beleefbaar. Ook door toevoeging van opgaande beplanting op de N33 kruisende structuren wordt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verhoogd.



De Hunze

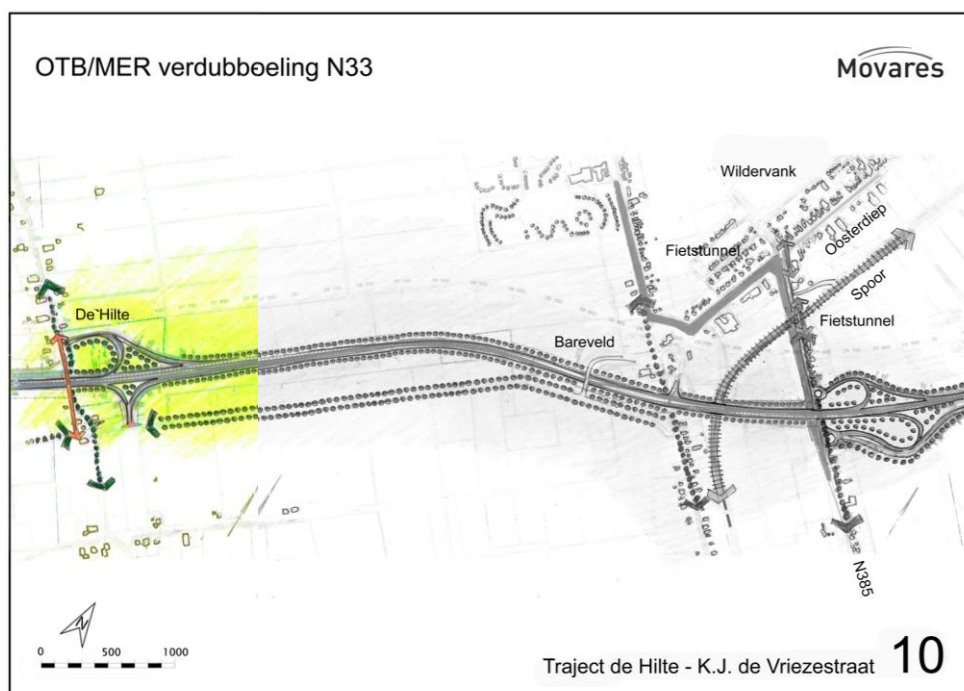
Ter plaatse van een te herstellen meander in de Hunze wordt oostelijk van de bestaande kruising een ruime onderdoorgang gerealiseerd. Deze verruiming is zodanig groot dat ook in landschappelijk opzicht zowel de inpassing van de weg als de herkenbaarheid van het landschap (kruising met het Hunzedal) verbetert.

Door beplanting van kruisende structuren (o.a. van de beekdalranden van de Hunze) wordt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verhoogd en bevordert de herkenbaarheid. Daarnaast geeft dit een extra attentiewaarde voor de passant op de N33.



Aansluiting De Hilde

De aansluiting De Hilde ligt in het dorpenlint Eexterveen/Gieterveen. De aansluiting moet worden aangepast aan de verdubbeling (aansluiting op nieuwe rijstrook) maar hoeft in principe verder niet te worden gewijzigd. De aansluiting ligt als relatief groot aansluitpunt wat wezensvreemd in het bebouwingslint Eexterveen/de Hilde/Gieterveen. Hier is sprake van een schaalconflict. Het is door zijn verhoogde ligging en de begeleidende opgaande beplanting bovendien van verre zichtbaar. De beplanting van de aansluiting wordt gehandhaafd en deels opnieuw ingeplant omdat zo en de kruisende structuur en de overgang van een beplante en onbeplante N33 kan worden vormgegeven.



3.3 Inpassingsplan Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap

3.3.1. Situatie

De Veenkoloniën tussen De Hilde en Meeden vormen een “man-made” landschap. Ze zijn op basis van het tijdstip van vervening onder te verdelen in de oude Groningse Veenkoloniën en de industriële veenontginningen. De Oude Veenkoloniën bij Veendam zijn vanwege hun cultuurhistorische waarde aangewezen als Belvederegebied.

In de Groningse Veenkoloniën is het landschap te typeren als grootschalig en open.

Hoewel De Hilde in Drenthe ligt, wordt het traject vanaf de aansluiting de Hilde richting Groningen vanwege de ligging van de weg met de aansluiting op de structuur behandeld in het deel van de Groningse Veenkoloniën.

Het wegdorpenlandschap maakt deel uit van dit veenkoloniale landschap. Het kenmerkt zich door wegdorpen, veelal gelegen op (weinig uitgesproken) zandruggen, van waaruit het veen werd ontgonnen. Dorpen als Wildervank, Bareveld / Nieuwediep, Muntendam en Meeden zijn hiervan duidelijke voorbeelden. Deze dorpen liggen in grootschalige open akkerbouwgebieden met rechte wegen en kanalen. In dit zeer open gebied zijn de wegdorpen essentiële elementen, die als groene linten in het open landschap liggen. Juist in de open landschappen zijn de aanwezige beplantingen van bijzondere betekenis. Zij maken het verschil tussen een ‘weids’ landschap en een ‘kaal’ landschap.

3.3.2. Karakteristieken Groningse veenkoloniën

- Grootschalige openheid: open akkerbouwgebied met karakteristieke parallelle kanalen en wijken (zijkanalen)
- Kanaal- en wegdorpen met een mix van agrarische-, burger- en soms industriële bebouwing.



Figuur 19: Veenkoloniënlandschap

Intermezzo: Het ontstaan van het veenkoloniale landschap

Het gebied dat nu bekend is onder de naam 'Veenkoloniën' is ontstaan na de laatste IJstijd (ca. 10.000 jaar geleden). Het gebied dat niet door het ijs was gestuwd was zeer vlak en vrijwel 'afvoerloos', een ideale omstandigheid voor de vorming van hoogveen. In de loop der tijden groeide ten oosten van de Hondsrug tot ver over wat nu onze oostgrens is een veenpakket, dat plaatselijk dikten bereikte tot 7.00 meter (restanten van dergelijke pakketten zijn nu nog aanwezig in het aangrenzende Duitsland). Het surplus aan water van dit veen, dat als een spons op de onderliggende zandgrond lag, waterde via de Hunze af in noordelijke richting.

Vanaf het Drents Plateau werd het veen in oostelijke richting aanvankelijk vooral ten behoeve van de landbouw ontgonnen; in de Veengebieden werden vanuit de Drentse dorpen koloniën gesticht. Ook vanuit de stad Groningen werd het veen ontgonnen, maar nu ook ten behoeve van de winning van brandstof. In de omgeving van Veendam zijn nog restanten van deze oude veenontginningen zichtbaar. Het veen bleek in gedroogde vorm als turf namelijk een goede en eenvoudig te exploreren brandstof. Veel beter dan hout, waarvan de voorraad nu eenmaal beperkt was.

Aanvankelijk (Middeleeuwen) vond de winning van turf op bescheiden schaal plaats. Toen na de Middeleeuwen de bevolkingsomvang steeg werd de winning van turf grootschaliger en zelfs industrieel aangepakt. Het veengebied werd laag voor laag afgegraven, het veen werd op industriële schaal te drogen gezet en per schip afgevoerd. Het veen werd op rationele wijze met steeds dieper liggende kanalen doorsneden ten behoeve van ontwatering en vervoer te water. Dit kanalenstelsel werd met een hoofdvaart (het Stadskanaal) met het centrum van de turfwinning, de stad Groningen, verbonden. Van daaruit vond de turf zijn weg naar de grote steden van Holland. In de 17^e eeuw werd de turf voor de welvarende Hollandse steden en de Republiek wat nu de aardolie voor onze nationale economie betekent. Zonder turf was er waarschijnlijk geen gouden Eeuw geweest!

Nadat het veen geheel was afgegraven bleef een vlak en strak verkaveld zandgebied over. Op dit zandgebied werd de bovenlaag van het oorspronkelijke veen (die door de veraarde bouwvoor als brandstof minder geschikt was) teruggestort en met het zand vermengd. De landbouwgrond die daardoor ontstond (zgn. Dalgrond) was uitermate geschikt voor de teelt van aardappelen en graan, zodat in het gebied op basis van die gewassen een industriële ontwikkeling plaatsvond (aardappelmeel, graan en strokarton). Deze industrieën zijn inmiddels goeddeels hun positie weer kwijt. Vooral de strokartonindustrie is nog niet zo heel lang geleden zelfs geheel uit de streek verdwenen.

De turfwinning bood ook werkgelegenheid aan de grote groepen uit de plattelandsbevolking die na de industriële en agrarische revolutie op het platteland geen werk meer konden vinden in de agrarische familiebedrijven. Over de soms dramatische omstandigheden waaronder die werkgelegenheid werd ingevuld zijn historisch aangrijpende verslagen bekend. Dit is voor de Nota Landschappelijke Inpassing echter minder relevant...

3.3.3. Ligging van de N33

Oostelijk van de Hunze ligt de N33 op een lage dijkstructuur in de Veenkoloniën. Ten oosten van de Hilte ligt het historische Stadskanaal. Waar de N33 het Stadskanaal kruist ligt in het bebouwingslint langs het kanaal het dorp Bareveld/Nieuwediep. Tussen de Hilte en Bareveld ligt de N33 in een zeer open gebied. De N33 is door een vrij jonge begeleidende beplanting van grote afstand herkenbaar, al moet daarbij meteen worden vermeld, dat de weg hier op geringe afstand evenwijdig aan de oude weg van Gieten naar Bareveld loopt, die ook van een stevige begeleidende wegbeplanting is voorzien. Doorsnijding van de open ruimte vindt dan ook gebundeld plaats.



Figuur 20: Zicht op talud van de N33 in het Veenkoloniënlandschap



Figuur 21: N33 bij Bareveld

Het dorp Bareveld/Nieuwediep wordt door de N33 doorsneden. Dorpsbebouwing staat dichter dan elders langs de weg en op korte afstand zijn hier meerdere viaducten over de weg aanwezig. Een van deze viaducten ligt in de museumspoorlijn Veendam – Stadskanaal. Door deze verdichting is de passage van Bareveld bijzonder. Ondanks de geringe omvang van het dorp is hier sprake van een enigszins 'stedelijk' moment in de route N33.

Ook in de Groningse Veenkoloniën ten noordoosten van het Stadskanaal vormt de N33 geen dramatische doorsnijding. Omdat hier de kavelrichting in grote lijnen wordt gevolgd is hier meer sprake van een ingepaste ligging dan van een barrière. De weg is hier wel van grote afstand herkenbaar. Ter weerszijden is de N33 tussen Bareveld en Veendam beplant met monumentale abelen. Daardoor is toch in enige mate sprake van een doorsnijdende werking; de in principe zeer grootschalige veenkoloniale ruimte wordt er in (nog altijd grote, maar toch) kleinere eenheden door opgedeeld.

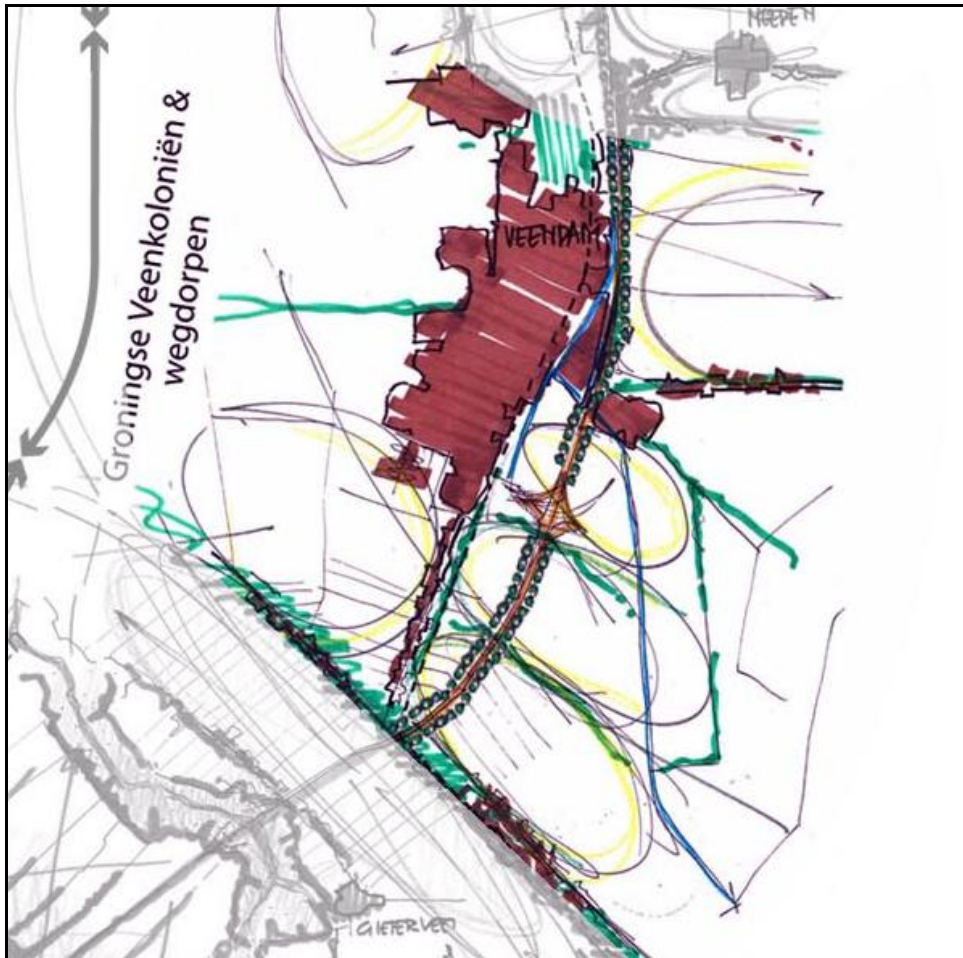
In dit deelgebied loopt de N33 door het Wegdorpenlandschap. Dit landschap kenmerkt zich vooral door lange bebouwingslinten. Deze linten lagen eertijds veelal op wat hogere zandruggen in het veen (al zijn de hoogteverschillen gering); deze ruggen werden vaak als ontginningsbasis gebruikt. De N33 'negeert' deze bebouwingslinten; hij doorsnijdt Bareveld/Nieuwediep abrupt, passeert Wildervank in een afwijkende richting op enige afstand en snijdt het lint Meeden 'af' van Veendam.

De N33 vormt over ter hoogte van Veendam de scheiding tussen het geoccupeerde land van de Veendam aan de westzijde en de uitgestrekte landbouwgronden aan de oostzijde.



Figuur 22: N33 ter hoogte van Wildervank

3.3.4. Inpassingsplan Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap

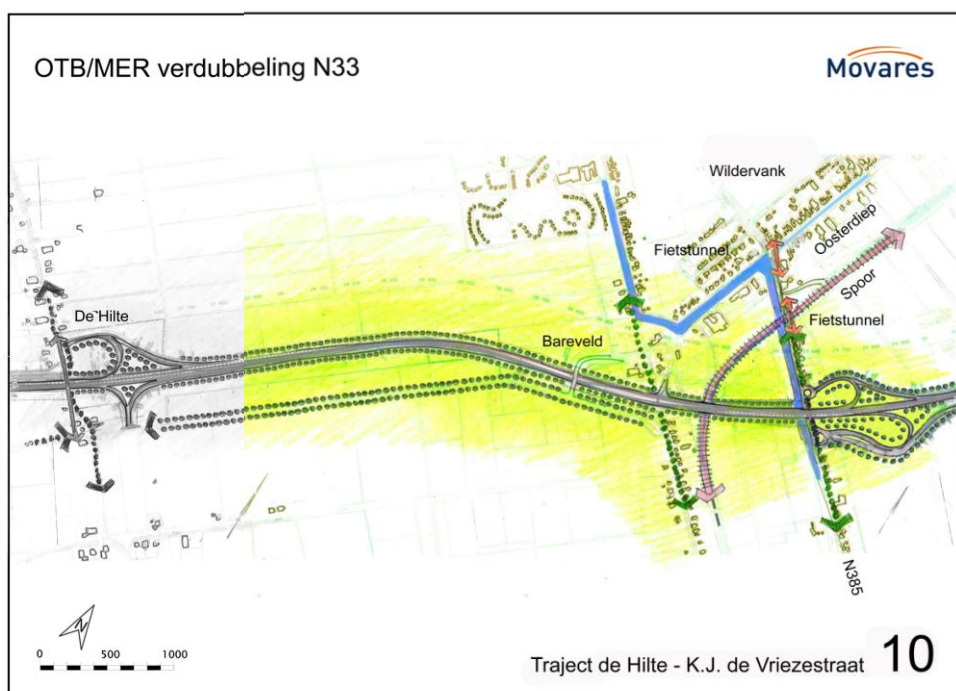


Figuur 23: Inpassing deelgebied Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap

Traject

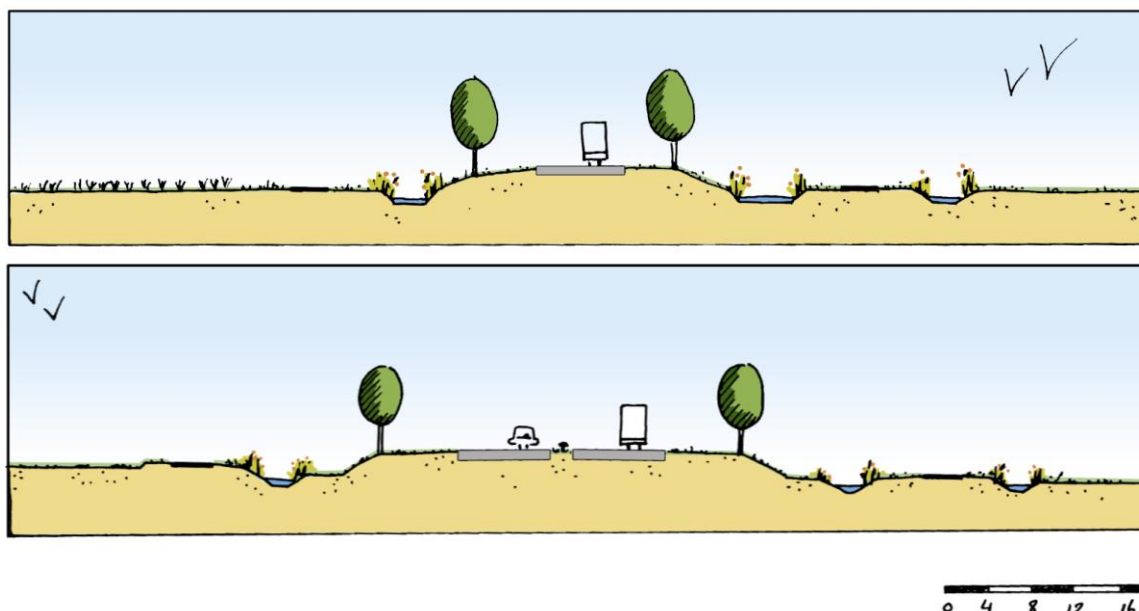
Ten noorden van Bareveld wordt de verbreding van de N33 gerealiseerd aan de westzijde van de bestaande weg om aan te sluiten op de aansluiting Wildervank, waarna de uitbreiding verplaatst naar de oostzijde, waar meer ruimte is.

De weg ligt in het veenkoloniaal landschap net boven maaiveld en vormt hiermee de karakteristiek van een dijklichaam. De symmetrie van deze dijk met bomen aan weerszijden aan de rand van het talud en de berm sloten blijft gehandhaafd.



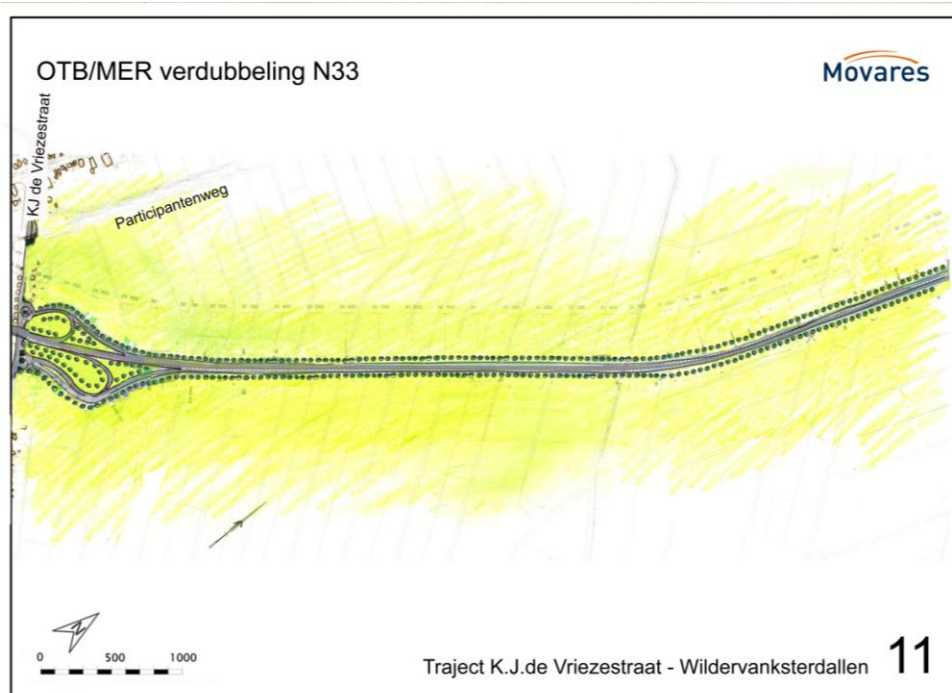
De groenstructuren in de wegdorpen en aan de rand van de open ruimte bepalen de landschappelijke karakteristiek. De wegbegeleidende groenstructuur van de N33 vormt hierin een belangrijk onderdeel en wordt om die reden gehandhaafd of herplant bij de verdubbeling van de N33. Daardoor blijft de voor de Veenkoloniën kenmerkende inpassing met wegbeplanting op de lange termijn gehandhaafd. Wel duurt het een tijd (tot enkele tientallen jaren) voor de bomen volgroeid zijn. Uitgangspunt is herplant met dezelfde boomsoort van voldoende maat (16-18 cm stamomtrek).

De open ruimte zelf worden zo open en grootschalig mogelijk gehouden. Er wordt terughoudend omgegaan met constructies aan of langs de weg.



Figuur 24: Bestaande (boven) en toekomstige (onder) principedoorsnede deelgebied Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap, t.p.v. Wildervank

Ook langs de kruisende wegen wordt wanneer dit een rand van de open ruimte vormt of onderdeel is van een wegdorp de groenstructuur versterkt door aanbrengen van laanbeplantingen. Bij de Hilte wordt de oude boomstructuur van De Hilte, parallel aan de N33, aangevuld waar dat nodig is.



Aansluiting K.J. de Vriezestraat

Deze aansluiting is niet voorbereid op de verdubbeling. Deze aansluiting moet daarom ingrijpend worden gereconstrueerd. Hij wordt - samengevat - breder en langer, waardoor hij ten koste van bebouwing langs de K.J. de Vriezestraat meer ruimte in beslag zal nemen. Ook de passages van kanaal en langzaamverkeersverbinding krijgen een plek bij deze aansluiting. De aansluiting wordt vormgegeven als regionale aansluiting omdat hier diverse structuren bij elkaar komen. Deze vormgeving van een regionaal knooppunt uit zich door een compacte vorm, aangezet met beplanting. Hierbij wordt de bestaande beplanting van de aansluiting zoveel mogelijk herstelt en aangevuld. De bestaande landschappelijke inpassing wordt daardoor niet gewijzigd.

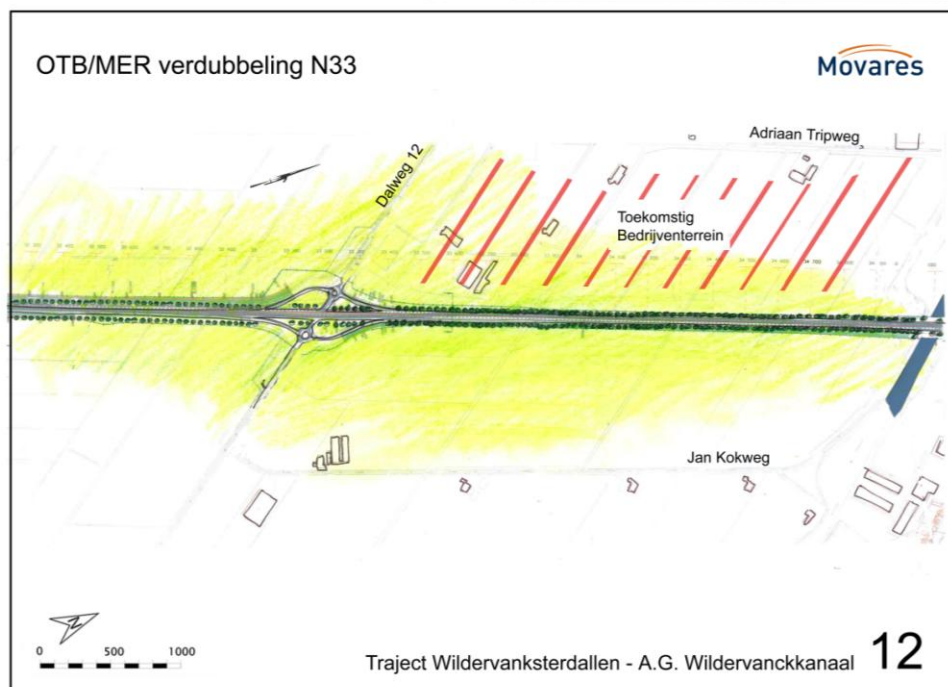
Door de eenzijdige richting van het halve klaverblad wordt de blik getrokken naar het open landschap en het wegdorp Nieuwediep en in mindere mate van Bareveld, waarmee de unieke karakteristiek benadrukt wordt.

Door de kruisende wegen te voorzien van laanbeplantingen en boombeplantingen toe te voegen in de wegdorpen (Nieuwediep / Bareveld) wordt de ruimtelijke kwaliteit verhoogd.

Aansluiting Wildervank / Dalweg 12

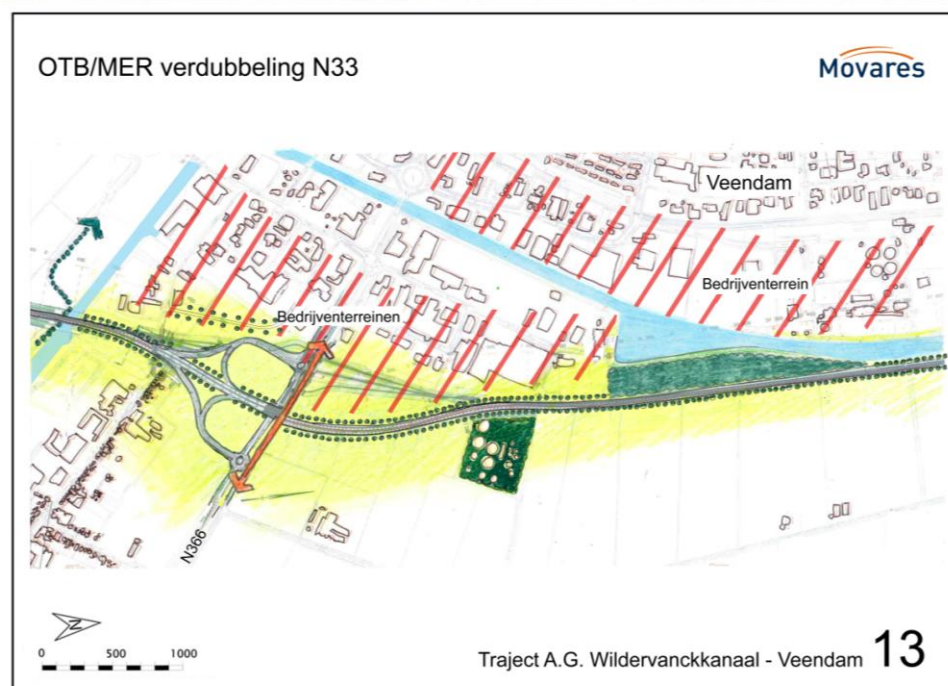
Deze aansluiting is al voorbereid op de verdubbeling. In het ontwerp van de aansluiting is al voorzien in een mogelijkheid om een tweede viaduct te bouwen naast het bestaande. De aansluiting hoeft verder niet te worden gewijzigd. De aansluiting kent een lineaire opzet, passend bij de lokale schaal van de aansluiting en de verkavelingsrichting. De begeleidende boombeplantingen worden in de aansluiting doorgezet. Bij de rotondes wordt is wegbegeleidende beplanting voorzien van de kruisende weg (Dalweg12).

Na de aansluiting is in de toekomst een bedrijventerrein voorzien. Mogelijk zal dit vragen om een a-symmetrische beplantingsvorm, waar nu een parallelle laanstructuur voorzien is. Een zorgvuldige inrichting vormt een toekomstige ontwerpogave.



Aansluiting Veendam / N366 en bedrijventerrein

De bestaande aansluiting Veendam/N366 voldoet niet en zal moeten worden gewijzigd. De aansluiting wordt naar het oosten verplaatst en vormgegeven als half-klaverblad. Hierdoor wordt de N33 verkeersveiliger op de N366 aangesloten en verbetert de doorstroming. Bovendien ontstaan daardoor ruimtelijke mogelijkheden voor een betere inrichting van de toegang tot het stedelijk gebied van Veendam.



De aansluiting is van regionale schaal en sluit hier qua inpassing op aan door de niet-lineaire vorm.

De verhoogd gelegen N33 vormt de begrenzing van de het open landschap. De laanbeplanting langs de N33 wordt hier voortgezet. Er is geen extra beplanting toegevoegd in de aansluiting om de openheid en leegheid van het landschap (tot aan Boven Pekela) vanaf de aansluiting in noordoostelijke richting te ervaren, naast het gunstig effect op de verkeersveiligheid. Anderzijds is de afstand van bijvoorbeeld Boven Pekela tot de weg zo groot dat deze geen extra visuele hinder (ten opzichte van de huidige situatie) zal geven in deze richting door de achterliggende bebouwing van Veendam die het beeld bepaald.

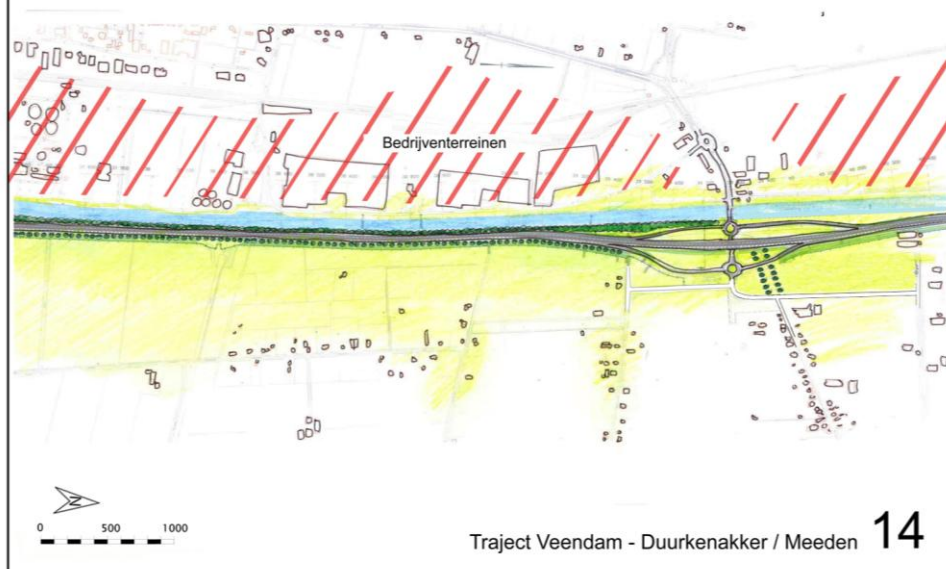
Stedelijke functies ten westen van de weg zullen worden versterkt waardoor het contrast met het landelijke, open gebied ten oosten van de N33 toeneemt. De weg en de aansluiting liggen daardoor, nadrukkelijker dan in de oude situatie het geval is, op de overgang van het stedelijk naar het landelijk gebied (bebouwd en open). Hierbij is het zeer gewenst om de weg aan de westzijde te voorzien van (lage) beplanting waardoor aan de weg zich die zijde niet presenteert als harde barrière. Het oppervlak opgaande beplanting tussen N33 en het Wildervanckkanaal blijft behouden. Deze inpassing zal in samenhang met het stedenbouwkundig plan van de gemeente Veendam moeten worden ontwikkeld.

In de aansluiting is ruimte voor watercompensatie mits deze de vorm van de aansluiting volgt en niet voorzien wordt van opgaande beplantingen. Een meer natuurlijke inrichting met flauwe oevers en oeverbeplanting is wel passend.

Veendam Duurkenakker/Meeden

Ook deze aansluiting is al voorbereid op de verdubbeling en de aansluiting heeft in principe niet te worden gewijzigd. De lineaire structuur past bij de layout van een lokale aansluiting en de verkavelingsrichting. Tussen Veendam en de aansluiting Duurkenakker is langs de N33 aan beiden zijden wegbeplanting voorzien.

De aansluiting op het dorp Meeden is momenteel ruimtelijk verwarrend. De doorgaande route vanuit het dorp (lint) wordt met een aantal bochten aangesloten op de kruising. Door vanuit de landschapsstructuur de laanbeplanting te herstellen wordt het lint van Meeden extra aangezet door middel van beplanting die doorloopt tot in de aansluiting. Hiermee wordt bijgedragen aan een betere inpassing van de aansluiting op het dorp Meeden. Uitwerking vindt plaats in de realisatiefase en in overleg met de gemeente Menterwolde.



3.4 Inpassingsplan Oldambt

3.4.1. Situatie

Tussen Veendam en de Dollard ligt het Oldambt.

Het landschap van het Oldambt is nog opener dan het landschap van de veenkoloniën. In het Oldambt is sprake van een strakke verkaveling, grootschaliger dan de strokenverkaveling in de veenkoloniën, vergelijkbaar met de verkaveling uit de recente IJsselmeerpolders. In dit landschap worden wegen in principe niet begeleid door wegbeplanting zodat hier al met al sprake is van een zeer grote ruimte. Deze ruimte wordt in het plangebied doorsneden door het Winschoterdiep. Het wordt in het plangebied aan de westzijde begrensd door de N33, het A.G. Wildervanckkanaal (en ten westen daarvan door bedrijventerreinen van Muntendam en Zuidbroek), aan de zuidzijde door de wegdorpen Meeden en Westerlee en aan de oostzijde door Scheemda - Heiligerlee.



Figuur 25: A.G. Wildervanckkanaal bij Zuidbroek



Figuur 26: Het grootschalige landschap, gezien richting A7

3.4.2. Karakteristieken Oldambt

- Grootschalige openheid (akkerbouwgebieden)
- Wegdorpen op vlakke zandruggen
- Beschermde dorpsgezichten en bijzondere gebieden (jonge monumenten)

- Reliëf (glaciale ruggen/inversieruggen)
- Groene dorpslinten

Intermezzo: het ontstaan van het Oldambt

Het Oldambt is op geheel andere wijze ontstaan dan het landschap van de Veenkoloniën waar het door omringd wordt. Het gebied betreft een voormalig deel van de Dollard, dat zich tot in de Middeleeuwen veel verder landinwaarts uitstreckte dan nu het geval is. Door opslibbing en bedijking is dit gebied langzaam maar zeker op de zee veroverd op een wijze zoals die lokaal ook nu nog voorkomt langs de Waddenkust. Het gebied is sinds de Middeleeuwen rationeel verkaveld en nog altijd 'leeg'; nederzettingen liggen aan de rand van het gebied.

3.4.3. Ligging van de N33

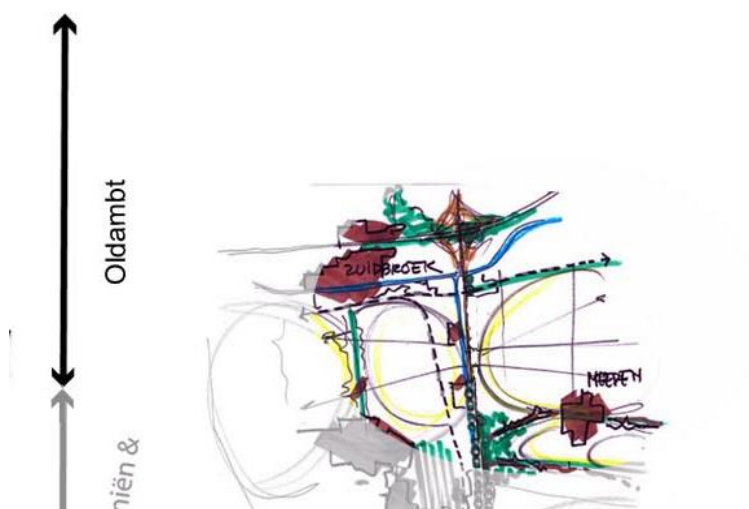
Ten noorden van Meeden ligt de N33 in de zeer grootschalige ruimte van het Oldambt. De N33 vormt samen met het A.G. Wildervanckkanaal de westelijke begrenzing van dit landschap. Het kanaal is vanaf de weg slechts zichtbaar door het talud, het kanaal ligt hoger dan de weg. Hier kruist de N33 eerst de spoorlijn Groningen - Nieuweschans (onderdoor) en vervolgens het Winschoterdiep (overheen met een beweegbare brug). Door de korte afstand tussen beide is hier sprake van een onverwacht hoogteverschil.

Vrijwel meteen ten noorden van het Winschoterdiep kruist de N33 met de autosnelweg A7. Deze is hier zodanig dominant aanwezig (maat en schaal) dat de invloed van de N33 op zijn omgeving (en omgekeerd) over dit trajectdeel gering is.



Figuur 27: De N33 in het Oldambt in zuidelijke richting, met rechts het A.G. Wildervanckkanaal

3.4.4. Inpassingsplan Oldambt



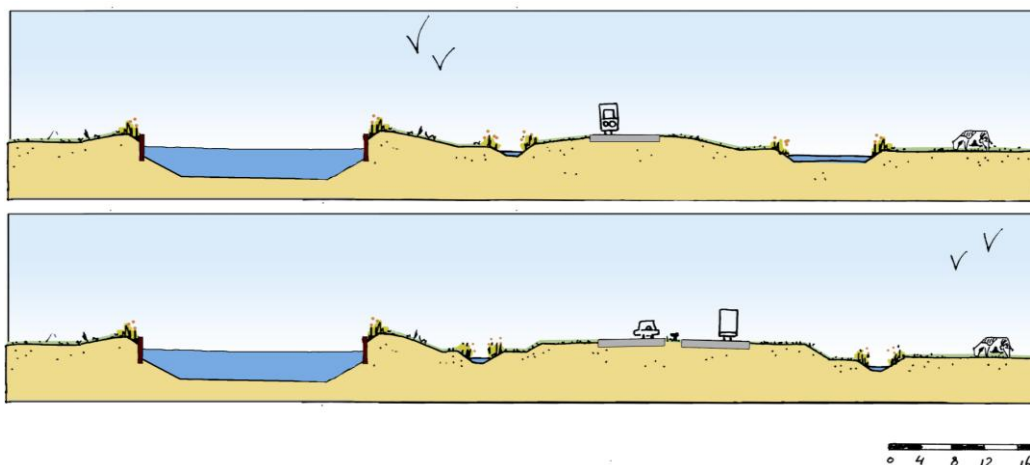
Figuur 28: Inpassing deelgebied Oldambt

Traject

Het groene dorpslint bij Meeden vormt op de overgang van de Veenkoloniën naar het Wegdorpenlandschap (op de overgang zand/veen/klei) een te beschermen landschapskarakteristiek. Deze overgang kan worden verduidelijkt door de grootschalige openheid (een te beschermen kernkarakteristiek van het Oldambt) te volgen door vanaf Meeden tot aan de spoorlijn naar Nieuweschans geen nieuwe wegbeplanting aan te brengen. Dit trajectdeel is en blijft aan de oostzijde onbeplant conform de Visie Oldambt van de provincie Groningen en beeldkwaliteitplannen van de gemeente Veendam en Menterwolde.

Ten westen van de weg en het A.G. Wildervanckkanaal worden tussen Veendam en de autosnelweg A7 bedrijventerreinen gerealiseerd. De gemeenten Veendam en Menterwolde hebben in Beeldkwaliteitsplannen voor deze bedrijventerreinen gezamenlijk vastgelegd, dat beplanting aan de westzijde van de N33 ongewenst is; hier zou sprake moeten zijn van 'zichtlocaties'. Dit standpunt sluit aan bij de karakteristiek van het Oldambt. Ook aan de oostzijde wordt geen beplanting toegevoegd. De begrenzing van het open landschap van het Oldambt wordt gevormd door de bundel van verhoogde N33 en de nog iets hoger liggende structuur van het A.G. Wildervanckkanaal. Terughoudendheid met eventuele constructies aan of langs de weg is noodzakelijk.

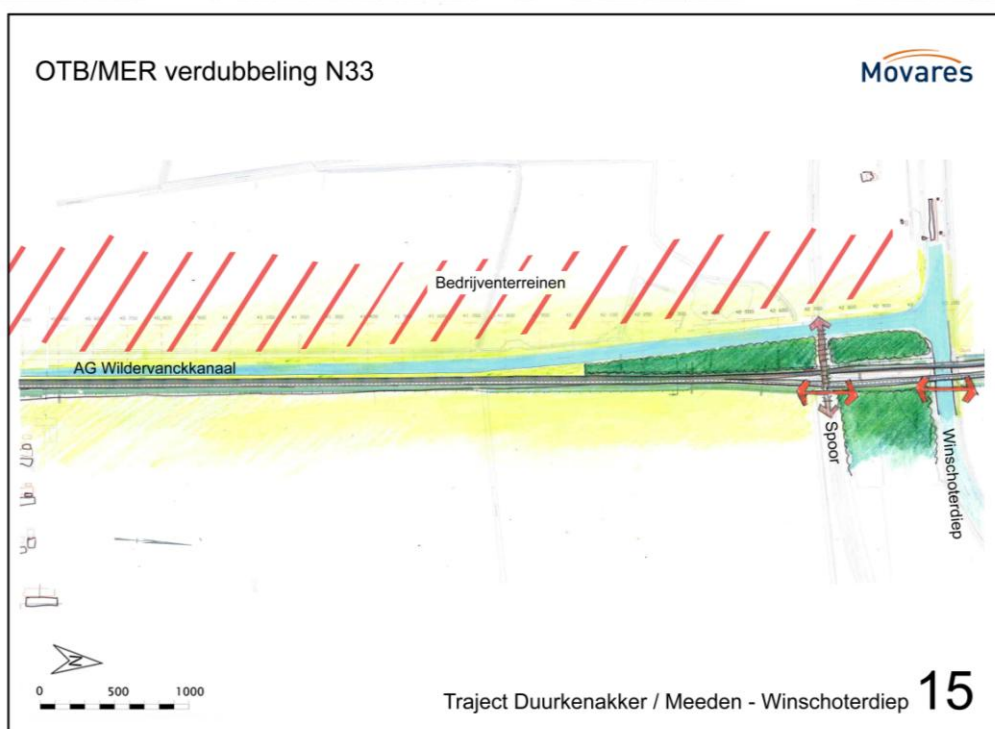
Door de groenstructuren in de wegdorpen (groene lintdorpen) aan de rand van de open ruimte van het Oldambt aan te vullen worden de verschillen sterker beleefbaar. De toekomstige bedrijventerreinen aan de rand zullen waarschijnlijk op grote afstand zichtbaar zijn en de nieuwe grens van het Oldambt gaan vormen. Een overdachte groenstructuur is hierbij noodzakelijk, deze zal op het terrein van de voorziene ontwikkeling plaats moeten vinden om aan te kunnen sluiten op de landschapsstructuur.



Figuur 29: Bestaande (boven) en toekomstige (onder) principedoorsnede in het Oldambt. Ten westen hiervan (linkerzijde) is de ontwikkeling van bedrijventerreinen voorzien

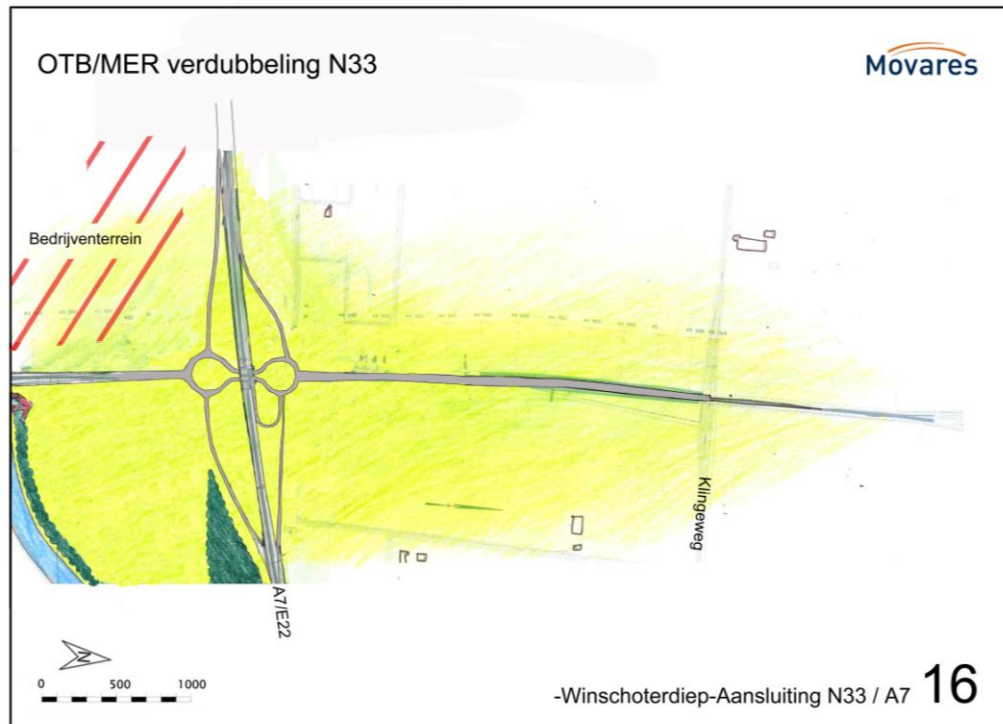
Bosgebied

Tussen de kruising met de spoorlijn Groningen - Nieuweschans en het Winschoterdiep gaat de verdubbeling van de N33 ten koste van een strook bosgebied. Langs het Winschoterdiep wordt aan de noordzijde begeleidende beplanting aangebracht. In het gebied tussen het Winschoterdiep en de A7 worden geen bijzondere inpassingsmaatregelen getroffen.



Aansluiting A7

Het knooppunt Zuidbroek wordt omgebouwd tot een botonde met bypasses. Deze botonde (nationale aansluiting op de A7) ligt in het landelijk gebied, nabij bedrijventerreinen en gasstations en vormt in die nabijheid geen vreemd element (maat, schaal, karakteristiek). De aansluiting is visueel ondergeschikt aan de overheersende aanwezigheid van de autosnelweg. In het Beeldkwaliteitsplan van de gemeente Menterwolde is een voorkeur uitgesproken voor het onbeplant laten van het knooppunt. De aansluiting ligt in een open gebied dat aansluit op het Oldambt. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het onbeplant laten een passende uitwerking.



Colofon

Opdrachtgever Rijkswaterstaat Noord-Nederland
I. Groen

Uitgave Movares Nederland B.V.



Leidseveer 2-10
3511 SX Utrecht

Telefoon 030 2653734

Telefax 030 2655241

Ondertekenaar Marijke Wassens
Sr. Adviseur Landschap

Nicole van der Waart
Sr. Adviseur Stedenbouw

Projectnummer IN190002

OTB/MER verdubbeling N33 Assen-Veendam-Zuidbroek Nota Landschappelijke Inpassing		Versie: 3 Status: Vrijgegeven	
		Paraaf:	Datum:
Opsteller:	M. Wassens		19 november 2010
Controleur:	J. Cornelissen		19 november 2010



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

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

november 2010 | NN1110RE110