



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Nota Landschap

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Nota Landschap



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

provincie Drenthe



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

Ondertekenaar **Movares Nederland B.V.**
Marijke Wassens
Kenmerk SK-NW-100023023 - Versie 7

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

1	Inleiding	5
1.1	Werkwijze	6
1.2	Landschappelijke situatie	7
1.2.1.	<i>Deelgebieden</i>	8
1.2.2.	<i>Drents Plateau / Drentsche Aa</i>	8
1.2.3.	<i>Drentse veenkoloniën en Hunzedal</i>	9
1.2.4.	<i>Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap</i>	10
1.2.5.	<i>Oldambt</i>	10
1.2.6.	<i>Karakteristieken</i>	13
1.3	De ligging van de N33 in het gebied	15
1.3.1.	<i>Drents Plateau/Drentsche Aa</i>	15
1.3.2.	<i>Drentse veenkoloniën en Hunzedal</i>	16
1.3.3.	<i>Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap</i>	18
1.3.4.	<i>Oldambt</i>	18
1.4	Cultuurhistorie en Archeologie	18
2	Voornemen	19
2.1	Verdubbeling tot autoweg 2x2	19
2.1.1.	<i>Dwarsprofiel</i>	19
2.1.2.	<i>Lengteprofiel (hoogteligging)</i>	20
2.1.3.	<i>Kruisingen</i>	20
2.1.4.	<i>Te handhaven aansluitingen</i>	20
2.1.5.	<i>Te verwijderen aansluiting</i>	21
2.1.6.	<i>Nieuwbouw overige kunstwerken</i>	21
2.1.7.	<i>Geleidende constructies</i>	21
2.1.8.	<i>Verlichting</i>	21
3	Uitgangspunten	22
3.1	Inleiding	22
3.2	Wetgeving en Beleid	22
3.2.1.	<i>Rijks- en provinciaal beleid</i>	22
3.2.2.	<i>Gemeentelijk beleid</i>	24
3.3	Inpassingsvisie	28
3.3.1.	<i>Uitgangspunten voor de inpassing op hoofdlijnen</i>	29
3.3.2.	<i>Uitgangspunten voor de vormgeving van kunstwerken</i>	30
3.3.3.	<i>Uitgangspunten inpassing per deelgebied</i>	31
4	Effecten en kansen	36
4.1	Algemeen	36
4.1.1.	<i>Uitgangspunten</i>	36
4.1.2.	<i>Criteria</i>	36
4.1.3.	<i>Effecten</i>	37
4.1.4.	<i>Compensatie en Mitigatie</i>	37
4.1.5.	<i>Voorkeursalternatief en Meest Milieuvriendelijk Alternatief</i>	37
4.1.6.	<i>Begeleidende constructies</i>	38
4.2	Effecten en kansen per deelgebied	41
4.2.1.	<i>Aansluiting Assen Zuid (N33/A28)</i>	41
4.2.2.	<i>Traject Assen – Hemmenweg</i>	43
4.2.3.	<i>Traject Hemmenweg –Nijlande</i>	45
4.2.4.	<i>Traject Nijlande-Rolde</i>	47
	<i>Aansluiting Rolde</i>	47
4.2.5.	<i>Traject Rolde – Nijend</i>	49
4.2.6.	<i>Traject Nijend-Schaepvolte</i>	51

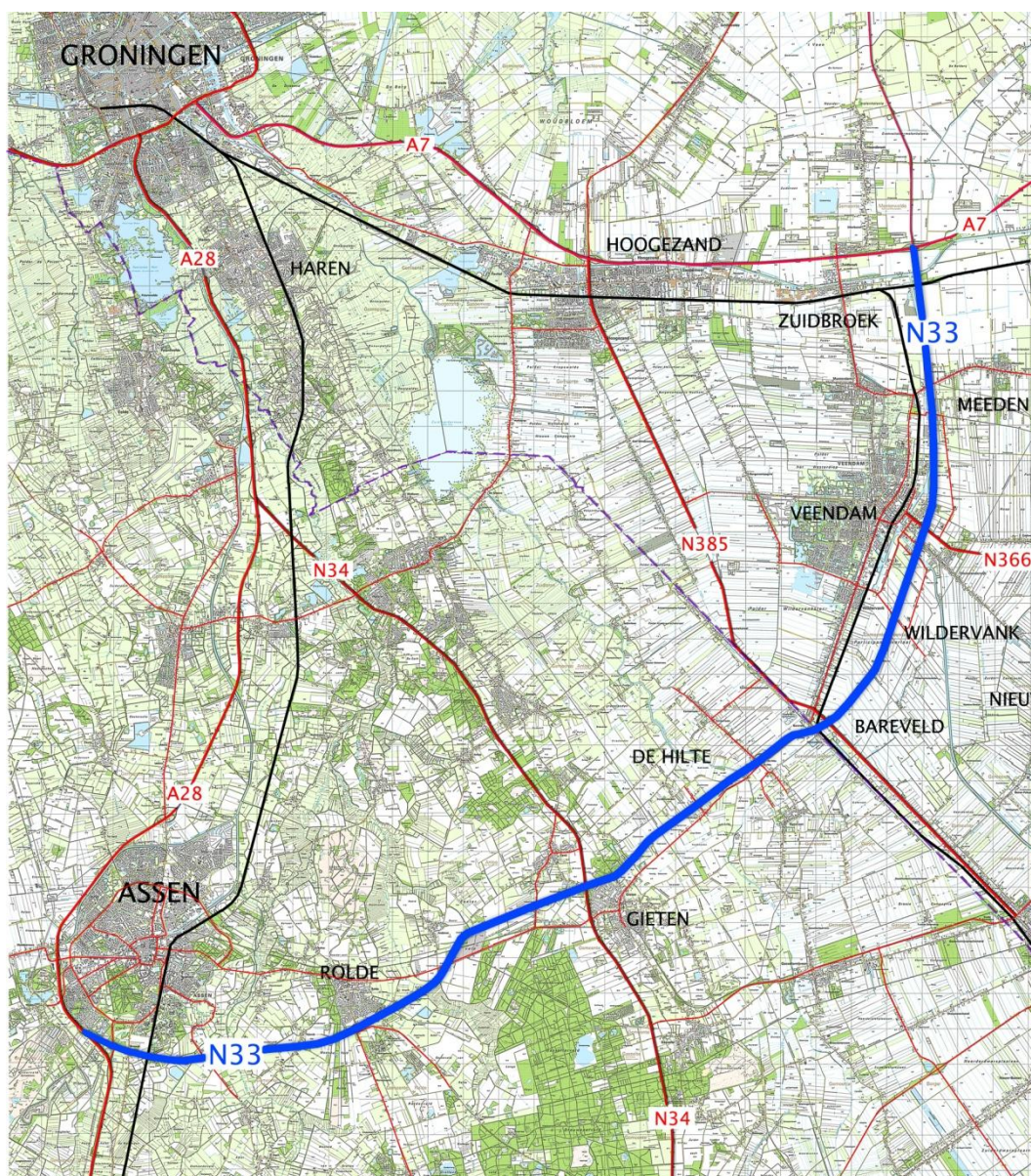
4.2.7. Traject Schaepvolte-Oude Groningerweg	53
Verkeersplein Gieten	53
4.2.8. Traject Oude Groningerweg-Zandvoort	55
4.2.9. Traject Zandvoort-De Hilte	59
4.2.10. Traject de Hilte - K.J. de Vriezestraat	61
Aansluiting de Hilte	61
4.2.11. Traject K.J. de Vriezestraat – Wildervanksterdallen	63
Aansluiting K.J. de Vriezestraat	63
4.2.12. Traject Wildervanksterdallen - A.G. Wildervanckkanaal	65
Dalweg 12 (Wildervank)	65
4.2.13. Traject Wildervanckkanaal – Veendam	67
Aansluiting Veendam /N366	67
4.2.14. Traject Veendam - Duurkenakker/Meeden	69
Aansluiting Meeden	69
4.2.15. Traject Duurkenakker/Meeden – Winschoterdiep	71
4.2.16. Traject Winschoterdiep – aansluiting N33/A7	73
Aansluiting A7	73
4.3 Kwantitatieve effecten	73
4.3.1. Ruimtebeslag	73
4.3.2. Begeleidende beplanting	75
4.4 Beoordeling effecten totaal	76
Bijlage	78
Colofon	94

1 Inleiding

Algemene opgave

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.

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



Figuur 1 Tracé van de N33 tussen Assen en Zuidbroek

De Nota Landschap t.o.v. andere nota's

Bij het OTB/MER horen verschillende deelrapporten, waaronder deze Nota Landschap. In deze nota wordt ingegaan op de bestaande situatie, de daarin te onderscheiden landschappelijke kwaliteiten en een visie op de wijze waarop met die kwaliteiten bij inpassing van de verdubbeling van de N33 zou moeten worden omgegaan, Bovendien worden de effecten van het voornemen beschreven. De Nota Landschap dient als input voor het OTB/MER en voor de Nota Landschappelijke Inpassing.. In de Nota Landschappelijke Inpassing worden op grond van een integraal beeld van het doorsneden landschap uitgangspunten geformuleerd en in beeld gebracht die voor het behoud en mogelijk voor een versterking van waarden en structuren in het landschap van cruciaal belang zijn. Zowel de Nota Landschap als het Landschappelijk inpassingsplan geeft uitgangspunten voor compensatiemaatregelen en mogelijke compensatielocaties. Een uitgebreide omschrijving van de compensatieopgave en zoekgebieden is te vinden in het Natuurcompensatieplan N33.

Leeswijzer

Na deze Inleiding in hoofdstuk 1 wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de daarin te onderscheiden kwaliteiten. In een beschrijving 'van zuid naar noord' wordt achtereenvolgens ingegaan op het landschap van het Drents Plateau, de Hondsrug, het dal van de Hunze, de Drentse en Groningse Veenkoloniën en het Oldambt. Van de onderscheiden deelgebieden worden kort de ontstaanswijze en de landschappelijke kenmerken (karakteristieken) beschreven. Daarbij behoren ook de hoogteligging en de ruimtelijke opbouw van de deelgebieden. Vervolgens wordt ingegaan op de ligging van de N33 in deze deelgebieden. Daarbij wordt aangegeven tot welke landschappelijke gevolgen de aanwezigheid van de N33 in deze gebieden leidt.

In hoofdstuk 2 wordt een samenvattende beschrijving gegeven van het voornemen, de verdubbeling van de N33 tot autoweg 2x2. Deze samenvatting is afgeleid uit de detailkaarten behorend bij het OTB. Ingegaan wordt op dwarsprofielen en lengteprofiel (hoogteligging) en de aanpassingen die voor de aansluitingen op de N33 noodzakelijk zijn. Bovendien wordt ingegaan op (mogelijke) begeleidende constructies, zoals geleiderails. Van deze aspecten van de verdubbelde N33 worden de consequenties voor het landschap aangegeven.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de visie van waaruit de inpassing van de verdubbeling van de N33 in het landschap kan plaatsvinden. Deze visie is gebaseerd op een positieve benadering van de kansen die de verdubbeling voor een verbeterde landschappelijke inpassing kan bieden.

In hoofdstuk 4 tot slot, monden landschapskarakteristieken, consequenties van de verdubbeling en de landschapsvisie samen uit in maatregelen per trajectdeel in het kader van de landschappelijke inpassing. Daarbij wordt waar mogelijk onderscheid aangebracht tussen kwantitatieve en kwalitatieve aspecten. Aan het eind van het hoofdstuk wordt een samenvattend overzicht van effecten gegeven.

1.1 Werkwijze

Voor het aspect landschap is eerst in een bureaustudie het beleid ten aanzien van de doorsneden landschappen geïnventariseerd. Daarbij horen ook de voorgenomen veranderingen, dat wil zeggen veranderingen die in het beleid zijn vastgesteld.

Op basis van veldbezoek en een meer gerichte bureaustudie naar het door de N33 doorsneden landschap is dit beleid vergeleken met de bestaande situatie en zijn de bestaande kwaliteiten in beeld gebracht. In samenhang met de eerste resultaten van het wegontwerp is een eerste aanzet gedaan voor de landschappelijke visie en aanbevelingen voor de inpassing. Hiermee is ook het wegontwerp beïnvloed. (Nota Landschappelijke Inpassing, Movares 2010).

Een eerste resultaat van de onderzoeken is gepresenteerd aan de opdrachtgever en de ambtelijke begeleidingsgroep N33. Vervolgens is de presentatie uitgewerkt in een concept rapportage ten behoeve van de inpassing van de verdubbeling. Na input van klankbordgroepen, landschapsdeskundigen van LNV, SBB, provincies en gemeenten en na advies van de Technische Adviescommissie is het landschappelijk onderzoek ten behoeve van MER en OTB nader ingevuld. Ten slotte zijn de resultaten

van dit onderzoek ter wille van de opbouw van OTB en MER uiteengelegd in deze Nota Landschap en de Nota Landschappelijke Inpassing. In de Nota Landschap worden op basis van de bestaande situatie, de ruimtelijk consequenties van de verdubbeling, geformuleerd beleid en een visie op kansen en effecten aanbevelingen gedaan voor de landschappelijke inpassing. In de Nota Landschappelijke Inpassing maken deze aanbevelingen onderdeel uit van een groter pakket aanbevelingen vanuit ook andere invalshoeken dan landschap. Alle aanbevelingen samen leiden tot een keuze voor de uiteindelijke inpassing van de verdubbeling.



Figuur 2 Natuur- en Milieukaart (bron: N33 Startnotitie)

1.2 Landschappelijke situatie

De N33 ligt tussen Assen en Zuidbroek in een bijzondere omgeving. In deze omgeving zijn het stroomdal van de Drentsche Aa (een van de fraaiste en historisch belangrijke Nationale

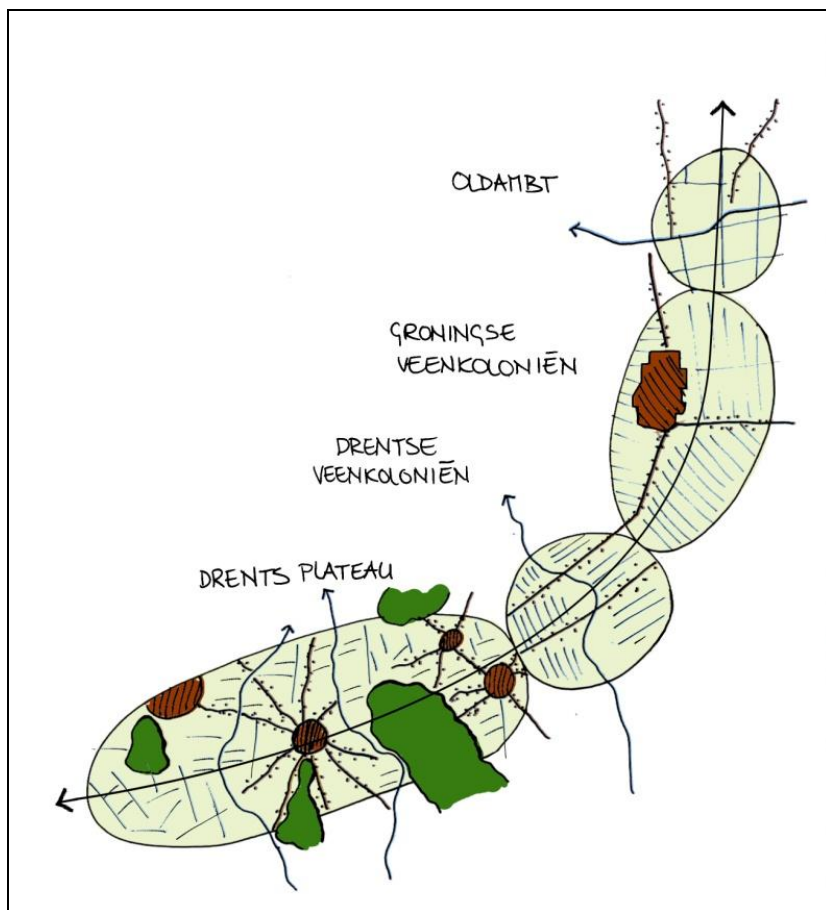
Landschappen), de Hondsrug en het stroomdal van de Hunze de meest in het oog springende elementen. Ook het ogenschijnlijk zo strak verkavelde veenkoloniale landschap zit vol cultuurhistorische verwijzingen naar een belangwekkend verleden. Deze gebieden kennen belangrijke beleidsdoelstellingen met betrekking tot handhaving en versterking van de Ecologische Hoofdstructuur en nationaal natuurbeleid (Natura 2000). Het is, zonder nader onderzoek, duidelijk dat in het gebied sprake kan zijn van een grote diversiteit in flora en fauna.

Door de ontstaansgeschiedenis van het gebied is er grote samenhang met de aspecten Ecologie, Archeologie, Bodem en Water. Voor deze aspecten is nadere informatie opgenomen in de betreffende deelrapporten.

1.2.1. Deelgebieden

Vanuit de ruimtelijke opbouw en ontstaansgeschiedenis van het gebied kunnen vier deelgebieden worden onderscheiden:

- 1 Drents plateau/Drentsche Aa
- 2 Drentse veenkoloniën en Hunzedal
- 3 Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap
- 4 Oldambt



Figuur 3 Deelgebieden Landschap rondom N33

1.2.2. Drents Plateau / Drentsche Aa

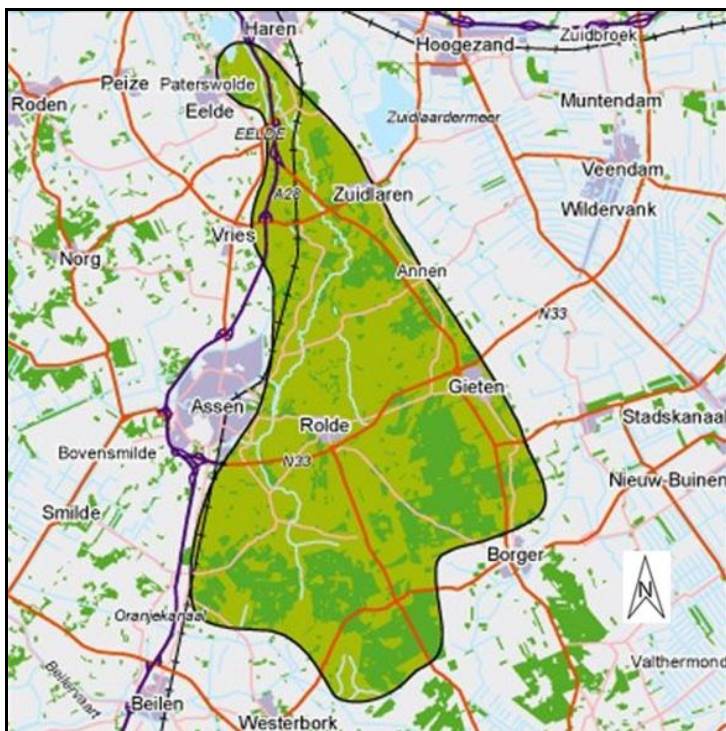
Tussen Assen en Gieten ligt de N33 op het Drents Plateau. De ondergrond van dit plateau, dat in historische tijden als een groot eiland te midden van overwegend natte gebieden lag (Friese veengebieden in het westen, de Overijsselse venen in het zuiden en de Drents-Groningse veenkoloniën in het oosten)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

Het beek- en esdorpenlandschap in het Nationaal Park is de afgelopen 150 jaar weinig veranderd. Zo is de Drentse Aa zelf een van de weinige beeksystemen in Nederland waarvan de loop nauwelijks door de mens is beïnvloed. Al met al is het Drentse 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.

Belangrijke kwaliteiten zijn het kleinschalig landschap, de vrij meanderende beken en de samenhang van essen, bossen, heidevelden en moderne ontginningen. In het gemarkeerde tekstvak wordt dieper ingegaan in de ontstaansgeschiedenis van deze kwaliteiten.

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. Het vormt een zeldzaam scherpe overgang tussen twee landschappen: het Drents Plateau in het Westen en het Hunzedal en Veenkoloniën in het Oosten. Dit maakt de Hondsrug tot een bijzonder en waardevol landschapselement, wat ook is aangemerkt als Belvederegebied (zie hoofdstuk 3.2.1).



Figuur 4 Beek- en esdorpenlandschap Drentse Aa

1.2.3. Drentse veenkoloniën en Hunzedal

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. Langs de Hunze liggen een aantal kleinere en grotere natuurgebieden. Ook ligt, verspreid in het Hunzegebied, een aantal vrij recente bebossingen, waarvan een aantal met een tijdelijk karakter. Deze bebossingen zijn niet eigen aan het veenkoloniale landschap en doen afbreuk aan het open karakter van het gebied.

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.

1.2.4. Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap

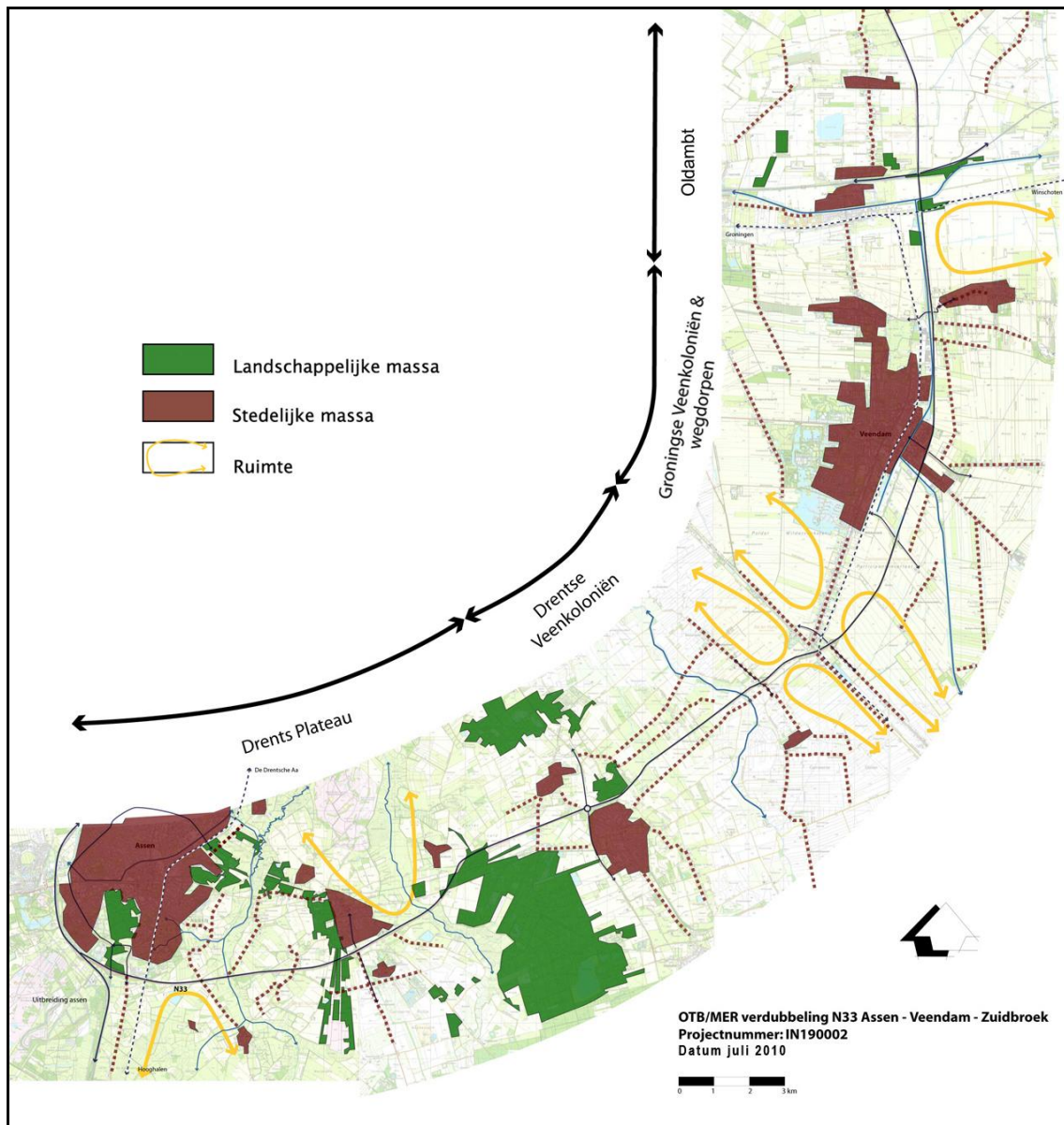
De Veenkoloniën tussen De Hilde en Meeden vormen een “man-made” landschap. Ze zijn op basis van het tijdstip van vervening onder te verdelen in de oude Groningse Veenkoloniën en de industriële veenontginningen. De Oude Veenkoloniën bij Veendam zijn vanwege hun cultuurhistorische waarde aangewezen als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

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

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.

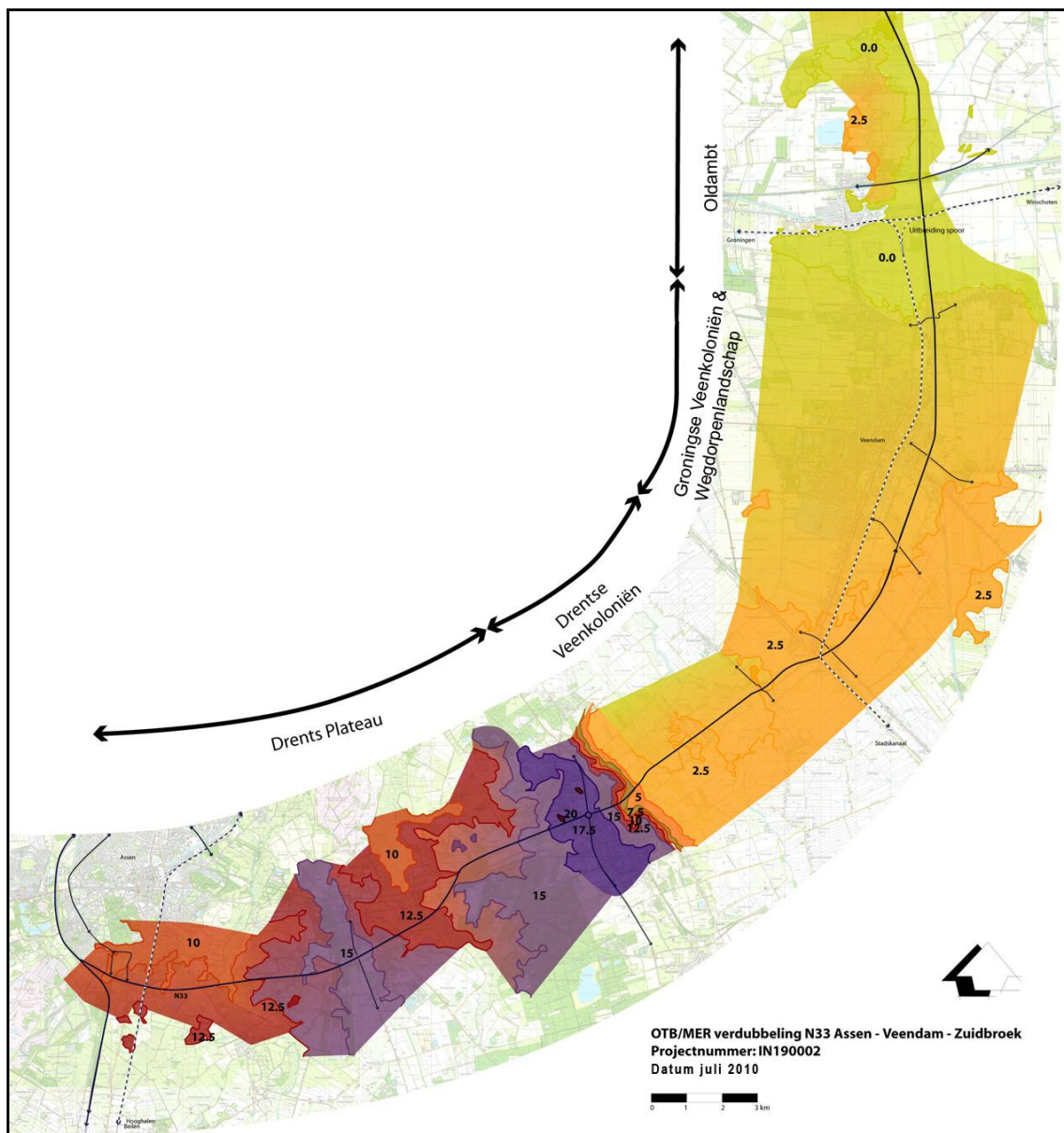
1.2.5. Oldambt

Tussen Veendam en de Dollard ligt het Oldambt. Het landschap van het Oldambt is niet ontstaan uit vervening maar is veroverd op de zee; de Dollard strekte zich ooit veel verder naar het zuidwesten uit. 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 meestal 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. Wildevanckkanaal (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. Ook het Oldambt is een Belvederegebied.



Figuur 5 Massa en ruimte

In Figuur 5 is de verhouding massa-ruimte aangegeven. De dorpen zijn vooral in het open Veenkoloniale gebied goed herkenbaar; op het Drents Plateau zijn zij door de relatieve kleinschaligheid van het Drents beek- en esdorpenlandschap en de aanwezigheid van bossen en opgaande beplanting vaak wat minder van veraf zichtbaar. Door de aanwezigheid van bossen en opgaande beplanting zijn de massa's op het Drents Plateau over het algemeen 'groener'. In de massa-ruimtekaart is goed zichtbaar hoe de N33 op het Drents Plateau het landschap doorsnijdt, terwijl in de Veenkoloniën veeleer sprake is van een inpassing in de ruimtelijke structuur.



Figuur 6 Hoogteligging (paars=hoog, geel = laag)

In Figuur 6 is de hoogteligging van het gebied weergegeven. Opvallend is de vlakke ligging van het veenkoloniale- en wegdorpenlandschap maar ook het (voor Nederlandse begrippen) grote en steile hoogteverschil aan de oostzijde van de Hondsrug. Als weggebruiker op de N33 is deze overgang echt beleefbaar in beide richtingen. Een lichte bocht in het wegprofiel aan de voet van de Hondsrug en de markante bosrand versterken deze beleving eens te meer. Op het Drents Plateau is de afwisseling van hoger gelegen essen en lager gelegen beekdalen goed te herkennen.

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 stuwrichting 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

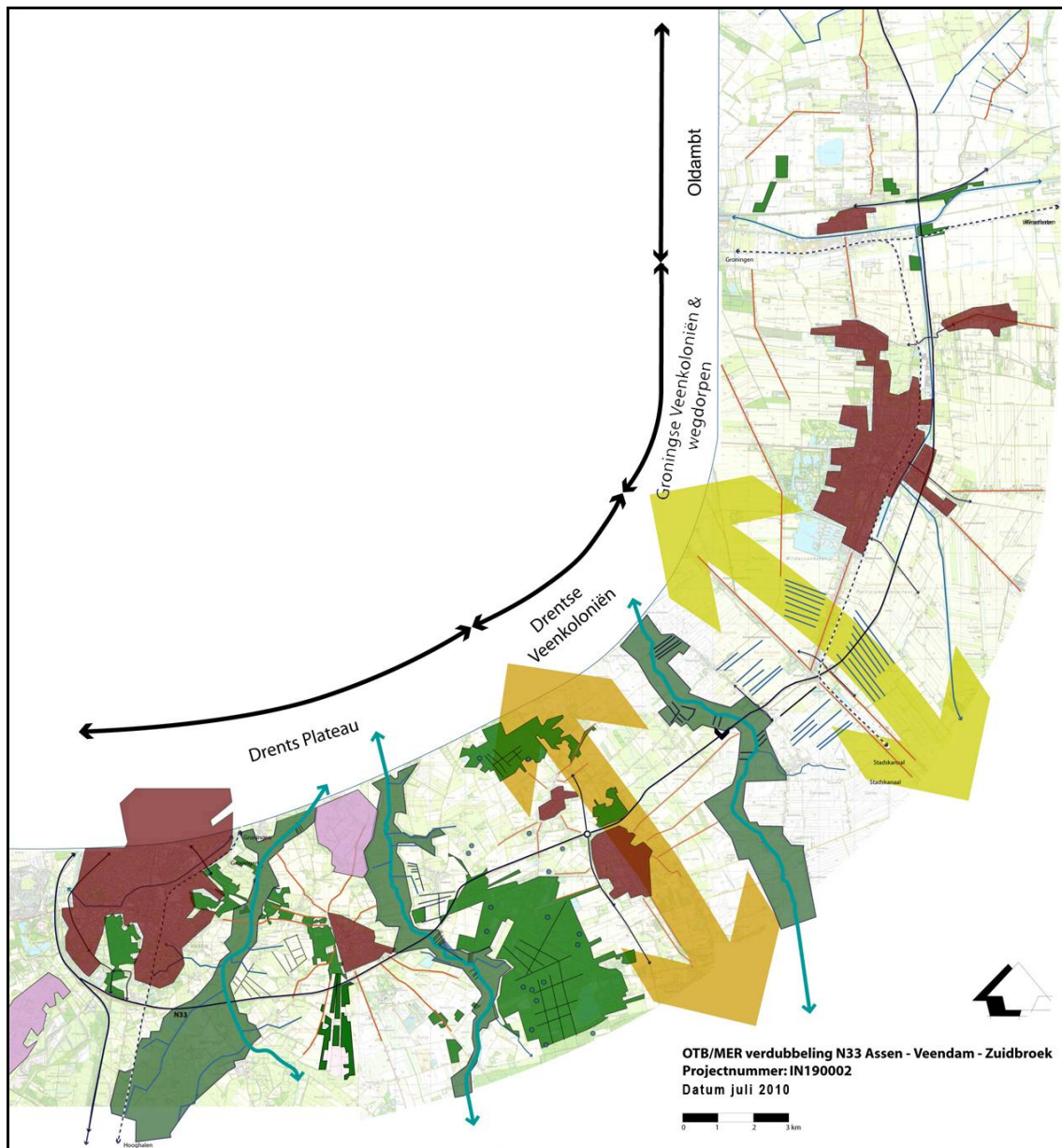
De oude veldontginningen zijn kleinschalig van karakter en liggen in de directe omgeving van de dorpen. Het zijn besloten ontginningsgebiedjes met boomrijen, lanen, kleine bosjes, open ruimten en monumentale beplantingen. Na invoering van de kunstmest werd de ontginning van heidevelden veel grootschaliger aangepakt en ontstonden de jonge veldontginningen. Deze veldontginningen zijn veelal open gebieden met herkenbare rationele 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 boermarkte (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.

1.2.6. Karakteristieken

Samenvattend kunnen de karakteristieken en kwaliteiten van de verschillende landschappelijke eenheden als volgt worden omschreven:



Figuur 7 Landschapskarakteristieken

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

Hondsrug

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

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

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)

Groningse veenkoloniën

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

Oldambt

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

1.3 De ligging van de N33 in het gebied

1.3.1. Drents Plateau/Drentsche Aa

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. Ook niet voor niets, liggen onder de N33 in noord-zuidrichting een aantal dassentunnels. Deze 'ecologische doorlatendheid' van de N33 verdient ongetwijfeld grote aandacht.

Ook voor de mens vormt de N33 een barrière. 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 herkenbaar 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 alleen herkenbaar waar hij over viaducten over het onderliggend wegnnet 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. Vooral 's nachts wordt deze beweging van het verkeer vanuit nabijgelegen dorpen Anderen en Eext als hinderlijk ervaren; de koplampen van het verkeer veroorzaken dan lichthinder.

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) c.a. 19 meter van het Drents Plateau naar de Veenkoloniën. Dit hoogteverschil is in de N33 een markant punt.

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.

1.3.2. Drentse veenkoloniën en Hunzedal

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 doorsneden door wegbeplantingen en opgaande beplanting, 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 valt anderszins niet erg op. Alleen waar de N33 op een viaduct kruist met de Dalweg is de weg van enige afstand zichtbaar door het grondlichaam.

Het Hunzedal wordt beschouwd als een belangrijke ('robuuste') en te ontwikkelen ecologische verbindingszone. Ook op de plek waar de N33 de Hunze kruist is sprake van barrièrewerking. De huidige onderdoorgang is weliswaar voorzien van doorlopende oevers, maar deze zijn, naar huidige maatstaven en in het licht van de doelstellingen met betrekking tot de (verdere) ontwikkeling van de Hunzevallei, als robuuste verbindingszone wat krap bemeten.

Rijgend 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 Hunzevallei 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.

Intermezzo: Het ontstaan van het veenkoloniale landschap en het Oldambt

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 betekend. 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. Dat is echter een ander verhaal ...

Het Oldambt is op geheel andere wijze ontstaan. Het gebied betreft een voormalig deel van de Dollard, dat zich tot in de Middeleeuwen veel verder landinwaarts uitstreekte 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.

1.3.3. Groningse veenkoloniën en wegdorpenlandschap

Oostelijk van de Hunze ligt de N33 in de Veenkoloniën. In de Veenkoloniën ligt op enige afstand ten oosten van de Hilde het historische Stadskanaal. Waar de N33 het kanaal kruist ligt in het bebouwingslint langs het kanaal het dorp Bareveld/Nieuwediep. Tussen de Hilde en Bareveld ligt de N33 in een zeer open gebied. De N33 is door 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.

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 populieren. 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.

Tussen Bareveld en Meeden 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 dorpen Wildervank, Meeden en Muntendam zijn hiervan sprekende voorbeelden. 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.

1.3.4. Oldambt

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. 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, dat de invloed van de N33 op zijn omgeving (en omgekeerd) over dit trajectdeel gering is.

1.4 Cultuurhistorie en Archeologie

Er is veel samenhang tussen landschap wat je buiten ziet en de ontstaansgeschiedenis van een gebied. Cultuurhistorie en archeologie zijn uitvoerig beschreven in het rapport 'Archeologische en cultuurhistorische waarden en verwachtingen' (Vestigia, april 2010). De bestaande N33 doorsnijdt cultuurhistorisch en aardkundig interessante gebieden en elementen. Zoals het Drents Plateau met zijn nog zeer herkenbare sporen van ontstaanswijze en occupatiegeschiedenis. Maar ook het aardkundig interessante element Hondsrug en het historisch/landschapskundig interessante dal van de Hunze (eertijds de hoofdafwatering van het zeer uitgestrekte Gronings-Drentse veengebied). Vervolgens het historische "man-made" landschap van de Veenkoloniën en het Oldambt, waarin de invloed van de zee (overstromingen van de Dollard) zich zowel in het landschap als in de ondergrond (restanten van nederzettingen in de ondiepe ondergrond) nog duidelijk manifesteert.

2 Voornemen

2.1 Verdubbeling tot autoweg 2x2

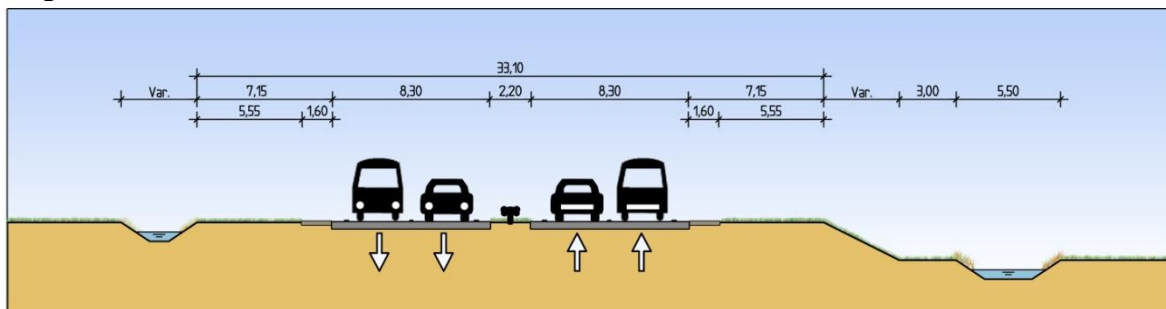
Het ontwerp van de verdubbeling van de N33 is aangegeven in hoofdstuk 3 van de toelichting op het OTB. In de volgende paragrafen zijn de voor de landschappelijke inpassing relevante hoofdzaken uit die vooral technische en verkeerskundige beschrijving samengevat.

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.

Tussen Assen en het verkeersplein bij Gieten ligt de nieuwe rijbaan aan de noordzijde van de bestaande weg in een strook die al bij de aanleg van de weg daarvoor is vrijgehouden. In het verkeersplein Gieten sluit de weg aan op een al gebouwde onderdoorgang onder de N34, die verdubbeld wordt. Aansluitend ligt de nieuwe rijbaan ook tussen het verkeersplein Gieten en de Oude Groningerweg aan de noordzijde van de bestaande rijbaan. Vanaf de Oude Groningerweg, aan de voet van de Hondsrug, wisselt de nieuwe rijbaan naar de zuidzijde. Hiervoor is niet alleen gekozen ten behoeve van een vloeiender verloop, maar ook met het oog op de ruimtelijke mogelijkheden in Bareveld. Tussen de Hilte en Bareveld buigt de weg af in noordelijke richting. Ten noorden van Bareveld wordt de nieuwe rijbaan ten westen van de bestaande weg gelegd, om bij de al op verdubbeling voorbereide aansluiting Wildervank Dalweg op de juiste manier aan te komen. Ten noorden van Wildervank wisselt de nieuwe rijbaan met het oog op de beschikbare ruimte ter hoogte van de aansluiting Veendam weer naar de oostzijde. Vanaf deze aansluiting tot aan de aansluiting met de A7 blijft de nieuwe rijbaan aan de oostzijde. Niet alleen ontbreekt aan de westzijde voldoende ruimte door de ligging van de N33 langs het A.G. Wildervanckkanaal, maar bovendien sluit de N33 zo beter aan op de aansluiting Veendam - Duurkenakker, die al op de verdubbeling van de N33 is voorbereid. Direct ten noorden van de aansluiting op de A7 gaat de N33 van autoweg 2x2 over in een autoweg 1x2.

2.1.1. Dwarsprofiel

Beide rijbanen worden ingericht voor twee rijstroken. Het principedwarsprofiel van de weg is als volgt:



Figuur 8 Principedwarsprofiel verdubbelde N33

De verhardingsbreedte van de hoofdrijbanen bedraagt 8,30 meter. Er is waar mogelijk een obstakelvrije berm met een breedte van 8 meter langs de hoofdrijbanen aangehouden (waarvan 85 centimeter bestaat uit asfalt inclusief belijning). Waar dit niet mogelijk is vindt afscherming plaats door een geleiderail.

Tussen Assen en Gieten 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 geleiderails zouden moeten worden geplaatst en tegelijkertijd bereikt dat een ecologisch interessanter milieu ontstaat.

2.1.2. 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 zal de N33 verdiept worden aangelegd en onder de N34 doorgaan.

Het verticale alignement van de N33 is gebaseerd op de ontwerpsnelheid voor autowegen (90 km per uur).

2.1.3. 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. 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.

2.1.4. Te handhaven aansluitingen

De N33 houdt aansluitingen met de volgende wegen:

- **De A28**
Het knooppunt Assen-Zuid wordt ingrijpend gereconstrueerd. De bestaande aansluiting vormt een van de knelpunten in de doorstroming; verbetering van de doorstroming is een van de hoofddoelstellingen van de verdubbeling van de N33. In de nieuwe situatie zal de aansluiting op de A28 worden uitgevoerd als botonde, waarbij verbinding tussen de A28 en N33 door verschillende viaducten tot stand wordt gebracht.
- **Rolde Grollooërstraat**
De aansluiting bij Rolde ligt op enige afstand van de dorpsbebouwing van Rolde in het vrije veld. Hij moet worden aangepast aan de verdubbeling (aansluitingen op de nieuwe rijstrook) maar hoeft in principe verder niet te worden omgebouwd.
- **N34**
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 Hilte**
De aansluiting De Hilte 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.
- **K.J. de Vriezestraat**
Deze aansluiting is niet voorbereid op de verdubbeling. Noch de in- en uitvoegstroken, noch de boogstralen in het bestaande halve klaverblad zijn eenvoudig aan te passen aan de nieuwe situatie. 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.
- **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.
- **Veendam / N366**
De bestaande aansluiting Veendam/N366 (een zgn. 'Haarlemmermeeraansluiting') voldoet niet en zal moeten worden gewijzigd. Daartoe bestaan in principe meerdere mogelijkheden die,

samengevat, alle neerkomen op een vergroot ruimtebeslag. De bestaande aansluiting moet hoe dan ook ingrijpend worden aangepast.

- ***Veendam Duurkenakker/Meeden***
Ook deze aansluiting is al voorbereid op de verdubbeling; Ook deze aansluiting heeft in principe niet te worden gewijzigd.
- ***Verkeersplein Zuidbroek-A7***
Het knooppunt Zuidbroek wordt omgebouwd tot een botonde met bypasses.

2.1.5. Te verwijderen aansluiting

De bestaande aansluiting Bareveld Nieuwediep wordt opgeheven. De omgeving wordt hier aangeheeld.

2.1.6. Nieuwbouw overige kunstwerken

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 een brug) 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 de kunstwerkenlijst (zie Hoofdstuk 3.2.8. van Toelichting op het OTB, Movares 2010).

2.1.7. Geleidende constructies

- Over de volle lengte zal in de middenberm van de N33 een geleiderail worden geplaatst
- Er wordt van uitgegaan dat extra geluidwerende voorzieningen zoals schermen of wallen niet noodzakelijk zijn en niet zullen worden toegepast. (Zie Akoestisch Onderzoek bij het OTB)
- Aan de buitenzijden van de weg wordt een obstakelvrije zone aangehouden van 8 meter. Waar dit niet mogelijk is zal een geleiderail worden toegepast

2.1.8. Verlichting

Langs de N33 wordt geen verlichting geplaatst.

3 Uitgangspunten

3.1 Inleiding

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.

Hierna wordt eerst op het geformuleerde beleid en vervolgens op die visie ingegaan.

3.2 Wetgeving en Beleid

Voor de verbreding van de N33 zijn een aantal wet- en regelgevingen relevant (Watertoets, EHS, Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, Natura 2000, Verdrag van Malta, Monumentenwet, de Boswet en de daarop gebaseerde Samenwerkingsovereenkomst LNV-VenW). Ook de uitvoering Boswet Rijkswaterstaat, 2000 is eveneens van belang. De relevante onderdelen hiervan worden in het MER benoemd.

Nationaal is er met betrekking tot het landschap divers beleid ontwikkeld. Behalve het beleid t.a.v. de Nationale Landschappen is ook het beleid en de wetgeving t.a.v. Nota Ruimte (2004), Nationale Parken, het Europees landschapsverdrag, de Agenda Landschap, het Landschapsmanifest, MJPO, Nota Landijs, Kaderrichtlijn water, Nationaal Waterplan en de Nota Belvedere (geldig tot 2009, beleid is opgenomen in andere beleidsdocumenten) van belang voor het landschap van de N33.

De belangrijkste uitgangspunten van de provincie Drenthe zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie Drenthe (2010). Hierin zijn de provinciale ruimtelijke structuurvisie, het provinciaal milieubeleidsplan, het regionaal waterplan en het provinciaal verkeers- en vervoersplan geïntegreerd.

Wat betreft de provincie Groningen is het Provinciaal Omgevingsplan (POP) de voornaamste beleidsnota. Het is een nota die de beleidsthema's milieu, verkeer, vervoer, water en ruimtelijke ordening verbindt. Nu geldt het Provinciaal Omgevingsplan van 2009 tot 2013.

Specifiek zijn voor de verschillende deelgebieden waar de N33 doorheen gaat beleidsdoelstellingen geformuleerd op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Deze doelstellingen zijn de volgende:

3.2.1. Rijks- en provinciaal beleid

In Drenthe ligt de N33 tussen Assen en Gieten in het Nationaal Park het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa en het Nationaal Landschap Drentsche Aa. Belangrijkste doelstelling van het Nationaal landschap is de kwaliteiten te behouden, duurzaam te beheren en te versterken. Uitgangspunt is behoud door ontwikkeling. In het uitvoeringsprogramma Nationaal Landschap Drentse Aa wordt dit uitgangspunt integraal door de provincie Drenthe uitgewerkt. Het in de Nota Ruimte vermelde beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de Natuurbeschermingswet 1998 en de Vogel- en Habitatgebieden is hierbij uiteraard onverminderd van toepassing.

In algemene zin geldt dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt. Een onderzoek naar deze kernkwaliteiten maakt deel uit van het in deze Nota Landschap beschreven onderzoek.

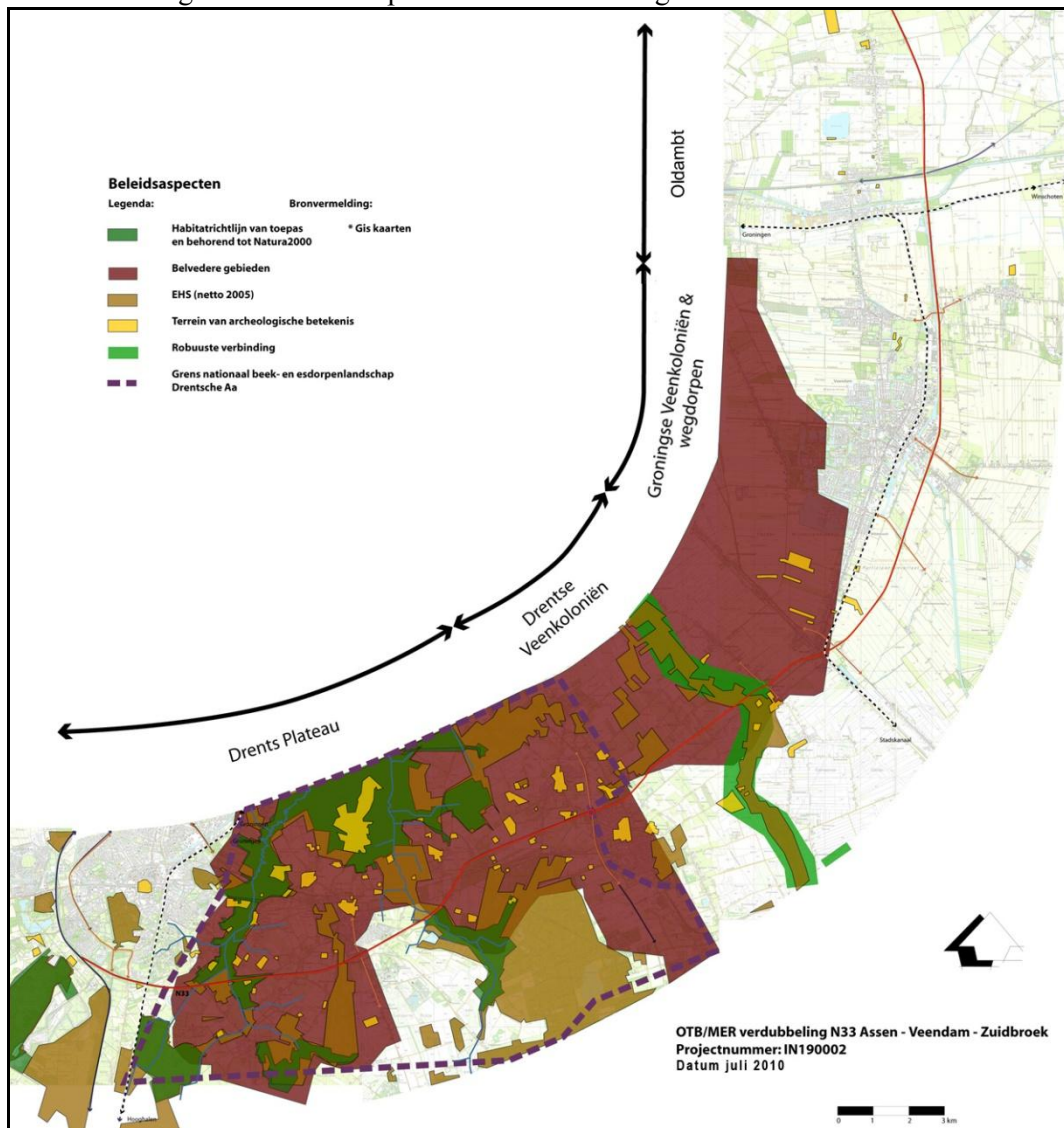
Ten oosten van Gieten maakt het gebied ten noorden van de N33, vanaf globaal het Zwanemeer tot

even voor Eexterzandvoort, deel uit van het waterwin- en grondwaterbeschermingsgebied Annen-Breevenen. Dit gebied heeft ook voor een deel een natuurontwikkelingsdoelstelling.

De Hunze

Langs de Hunze is, in samenwerking tussen de provincie Drenthe en de gemeenten Aa en Hunze, Borger-Odoorn en Tynaarlo, natuurontwikkeling ingezet. In het rapport "Kansen in het Hunzegebied (kadernota voor uitvoering)" zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- Ontwikkeling van een begeleid, natuurlijke en meanderende Hunze met bovenlopen, waarbij spontane processen als stroming, sedimentatie, inundatie en begrazing de ruimte krijgen
- Ontwikkeling van natuurwaarden in gebieden met de hoogste potenties
- Vorming van een robuuste verbindingszone langs de Hunze vanaf de bronnen tot aan het Zuidlaardermeer
- Realiseren van een ecologische verbindingszone tussen het Hunzedal en de Westerwoldse Aa via de Langhietslanden/Valtherdikbroeken
- Combinatie van waterwinning, waterberging en natuurontwikkeling in de benedenloop van de Hunze waar dat mogelijk en zinvol is
- Bosontwikkeling in samenhangende eenheden en vorming van nieuwe landgoederen als bijdrage aan de kwaliteit van het woonmilieu. Deze ontwikkelingen dienen niet plaats te vinden in het feitelijke Hunzedal
- Versterking van de landschapsstructuur in het hele gebied



Figuur 9 Rijks- en regionaal beleid in kaart

Veenkoloniën en Oldambt

In het Provinciale Omgevingsplan (POP) van Groningen wordt geconstateerd dat het bijzondere karakter van het Groninger landschap op vele plaatsen nog aanwezig is. Dit landschap wordt echter bedreigd door nieuwe ingrepen. Het POP Groningen is per regio op basis van de daarin beschreven gebiedskenmerken nader uitgewerkt in landschapsontwikkelingsplannen. Daarin is een belangrijk beleidsuitgangspunt dat bij alle ontwikkelingen en ingrepen het streekeigen karakter van het betreffende gebied als vertrekpunt voor de ruimtelijke inpassing zal worden genomen. Een zelfde uitgangspunt wordt gekozen in de Omgevingsvisie Drenthe (juni 2010).

Voor de inpassing van de N33 zijn daarin in het bijzonder de uitgangspunten voor de Hunze en de Veenkoloniën van belang. In het Landschapsonwikkelpplan Oldambt, Westerwolde en Veenkoloniën wordt voor wegbeplantingen in het gebied Oude Veenkoloniën het volgende opgemerkt: “Er wordt alleen monumentale beplanting voorgesteld langs de oude provinciale wegen en langs de wegen in de bewoningslinten. De verharde en half verharde wegen buiten deze groenstructuur dienen onbeplant te blijven.” In het verlengde van deze gedachtegang zou de N33 in de Veenkoloniën aan de oostzijde onbeplant moeten blijven. Aan de westzijde zou een doorgaande monumentale laanbeplanting kunnen worden overwogen.

3.2.2. Gemeentelijk beleid

Voor wat betreft Ruimtelijke Ordening wordt er conform de positie van het Tracébesluit van uitgegaan, dat de verdubbeling van de N33 prioriteit heeft boven ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten. Wel wordt zoals het in een goede ruimtelijke ordening betaamd zoveel mogelijk rekening gehouden met de ruimtelijke wensen van provincies en gemeenten en wordt waar mogelijk de verdubbeling van de N33 zo goed mogelijk in ingepast.

Voor wat betreft het aspect landschap zijn in de gemeentelijke bestemmingsplannen de volgende doelstellingen opgenomen:

Gemeente Assen

Masterplan Assen - Zuid (april 2007)

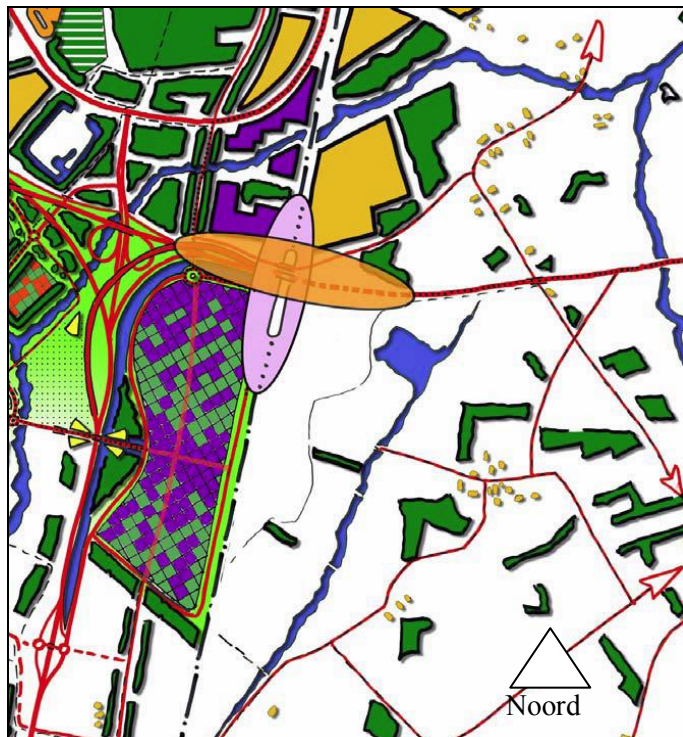
In het Masterplan Assen-Zuid spreken provincie Drenthe en gemeente Assen de ambitie uit Assen-Zuid de komende jaren te ontwikkelen tot dé zuidpoort van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen. Het gebied ten westen van de A28 zal zich verder ontwikkelen tot toeristisch-recreatieve trekpleister met (inter-)nationale uitstraling (TT-circuit c.a.). Aan de oostzijde van de A28 komt ruimte voor nieuwe - kwalitatief hoogwaardige - bedrijvigheid.

Naast een visie op de inrichting en functie van het gebied, brengt het masterplan ook in beeld welke infrastructurele maatregelen nodig zijn voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied. Zo voorziet het plan in de aanleg van een OV-knooppunt op basis van een nieuw treinstation Assen-Zuid, de aanleg van een nieuwe aansluiting Assen-Zuid op de A28 ter hoogte van Oude Tol en de reconstructie van het knooppunt A28/N33.

Over deze reconstructie wordt gesteld dat hij niet los kan worden gezien van de andere ontwikkelingen in het gebied Assen-Zuid; het knooppunt moet in samenhang met de andere ontwikkelingen worden ontworpen. Daarbij zijn twee varianten beoordeeld, een fly-over variant en een lusvariant. Beide zijn beoordeeld op effecten voor wat betreft de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, duurzaamheid, inpasbaarheid en ruimtebeslag. Het verschil tussen beide varianten zit in de afwikkeling van het verkeer uit oostelijke richting (Rolde) en zuidelijke richting (Beilen). De ‘fly-over’-variant onderscheidt zich in positieve zin van de ‘lus’-variant, door een beperkter ruimtebeslag én door de directe verkeersafwikkeling van het verkeer. De lusvariant doorsnijdt de toeristisch-recreatieve westrand, waardoor extra versnippering optreedt. Daarom is ten slotte voor de fly-over variant gekozen.

Het masterplan stelt, dat bij de uitwerking van het ontwerp voor het knooppunt "aandacht zal moeten worden besteed aan de leesbaarheid van de weg voor de weggebruiker." Over de inpassing en inrichting van het knooppunt zijn in het Masterplan verder geen expliciete doelstellingen opgenomen.

In overleg tijdens de voorbereidingen van het OTB/MER heeft de gemeente Assen wel te kennen gegeven in het ontwerp aandacht te verwachten voor de architectonische vormgeving van het knooppunt; deze zou onderscheidend moeten zijn.



Figuur 10 Uitsnede uit Masterplan Assen-Zuid

Groenstructuurvisie (2006)

De gemeente Assen ziet het beekdal Anreepdiep/Witterdiep, dat dwars door de aansluiting met de A28 loopt, als groene vinger de stad in. De gemeente werkt anno 2009/2010 aan uitvoeringspunten van deze visie, waarin dit nogmaals wordt benadrukt. De verbinding is zowel een beekdalverbinding als een verbinding naar het Asserbos, die onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur.

Gemeente Aa en Hunze

- Bestemmingsplan Nooitgedacht

Voor het gebied ten zuiden van de N33 is door de gemeente Aa en Hunze een bestemmingsplan vastgesteld. In dit bestemmingsplan 'Rolde-Zuid' (d.d. 22-10-2003) is de ontwikkeling van het woongebied 'Nooitgedacht' juridisch vastgelegd. Het bestemmingsplan is onherroepelijk en de eerste kavels zijn inmiddels uitgegeven.

In het bestemmingsplan wordt nadrukkelijk aandacht gegeven aan het handhaven en versterken van de torenverkaveling rond Rolde. In het plan en in een op het plan gebaseerd inrichtingsplan 'Nooitgedacht, Rolde-Zuid' (bureau Copijn, d.d. 21-05-2008) is een uitwerking gepresenteerd, waarin de leidende gedachte is, dat de kavelrichting moet worden opgenomen in de opzet van de nieuwe woonwijk en dat deze moet worden versterkt door 'omkering' van de beplantingen. Waar in de oorspronkelijke verkaveling op de kavelranden sprake was van opgaande beplanting zou in het inrichtingsplan sprake zijn van invulling van de oorspronkelijk open ruimten daartussen, terwijl de oorspronkelijke kavelranden juist zouden moeten worden opengelaten. Aldus kan worden bereikt dat de kavelrichting herkenbaar aanwezig blijft, terwijl de open kavelranden een doorzicht naar het oorspronkelijke middelpunt van de verkaveling, de kerk van Rolde, zouden kunnen garanderen.

In het inrichtingsplan is de volgende inrichtingsschets opgenomen:



Figuur 11 Ontwerpschets Nooitgedacht, Rolde Zuid (bureau Copijn)

Deze benadering wordt hier in principe overgenomen. Detailuitwerking van de inpassing van de verdubbelde N33 in deze benadering zal in het plantraject na het Tracébesluit in nauw overleg met de gemeente Aa en Hunze plaatsvinden.

- Bestemmingsplan Verkeersplein Gieten

Voor de reconstructie van het verkeersplein Gieten is door de gemeente Aa en Hunze een bestemmingsplan in procedure gebracht. Dit bestemmingsplan 'Gieten OV Knooppunt en verkeersplein' (d.d. 19-11-2008) is in overleg met RWS Noord-Nederland tot stand gekomen. Dit wordt in dit OTB/MER letterlijk gevolgd. Voor wat betreft de landschappelijke aspecten van het verkeersplein is in de toelichting het volgende opgenomen:

'Een goede landschappelijke inpassing en een zorgvuldige vormgeving zijn belangrijke aandachtspunten bij de aanpassingen aan het verkeersplein bij Gieten. Er is daarom een inrichtingsplan opgesteld. Dit inrichtingsplan is een integrale benadering, waarin wegontwerp, kunstwerken, verlichting en landschappelijke vormgeving één geheel vormen, en waarbij een goede inpassing in het gehele wegtraject en in het landschap wordt gezocht.

Ten aanzien van het verkeersplein en de doorgaande wegen gelden de volgende uitgangspunten:

- Het verkeersplein Gieten is een verbinding van de wegen N34 en N33. Dit knooppunt wordt vormgegeven als een bijzonder punt, afwijkend van de reeks overige aansluitingen bij de dorpen. Het verkeersplein wordt vormgegeven als een zelfstandig element in het landschap
- Het verkeersplein heeft een open en transparant karakter (in contrast met de andere aansluitingen). Het kan een bijzondere vormgeving krijgen door het aanbrengen van grastaluds en een bijzondere vormgeving van de binnenruimte van de rotonde

- Tussen het OV-knooppunt en de achterliggende woonwijk en tussen de woonwijk en de verdiept aan te leggen oostelijke tak van de N33, wordt een geluidwerende wal aangelegd. (valt buiten dit project)
- Het verkeersplein is een zelfstandig element met een eigen identiteit en wordt vormgegeven volgens een modern, strak ontwerp. Het OV-knooppunt wordt meer als een onderdeel van het landschap ingericht, door middel van veel groene elementen (waaronder de geluidswal)

Bij de toelichting is de volgende ontwerpschets als bijlage opgenomen:



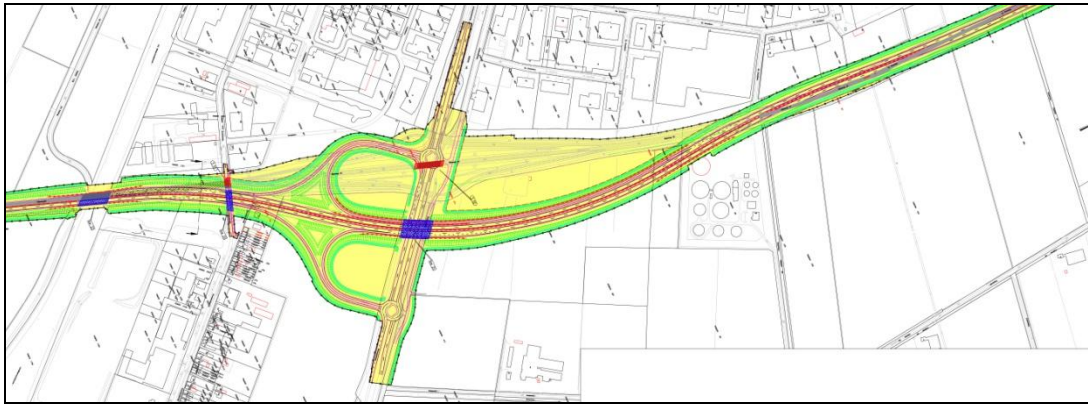
Figuur 12 Ontwerp Verkeersplein Gieten (gemeente Aa en Hunze)

Gemeente Veendam

Het gemeentebestuur van Veendam onderkent in de verdubbeling van de N33 kansen, om een aantal knelpunten in de ruimtelijke ontwikkeling van Veendam te verminderen of zelfs op te heffen. Deze knelpunten betreffen de ontwikkeling van het stedelijk gebied aan de oostzijde van de stad. Vooral de ontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen die nu strak door de N33 worden begrensd, de bereikbaarheid van deze terreinen en de stad Veendam als geheel en de problemen rond de bestaande, te krappe aansluiting op de N366, spelen daarbij een rol. In overleg met de provincie Groningen heeft het gemeentebestuur daarom voorstellen in het planproces van de verdubbeling van de N33 ingebracht die er toe moesten leiden dat een verbetering van de aansluiting met de N366 kon worden gecombineerd met ruimtewinst voor het stedelijk gebied aan de westzijde van de weg. Na intensief overleg tussen gemeente, provincie en Rijkswaterstaat is besloten tot een zodanige aanpassing van de aansluiting, dat de as van de N33 ca. 100 meter in oostelijke richting is verschoven. Deze ruimtewinst biedt naast mogelijkheden om aan genoemde ruimtelijke knelpunten een oplossing te bieden een kans om tegelijkertijd in te spelen op een knelpunt van een in beginsel niet ruimtelijke orde. De ruimtewinst kan namelijk mogelijk worden benut voor een nieuw stadion voor de B.V. Veendam. Daardoor kan wellicht het betaald voetbal voor Veendam worden behouden.

In gemeentelijke Beeldkwaliteitsplannen Bedrijvenlocaties A7/N33 (september 2007) die de gemeente Veendam samen met de gemeente Menterwolde heeft vastgesteld wordt impliciet gesteld, dat beplanting aan de oostzijde van de N33 ter hoogte van de (toekomstige) bedrijventerreinen tussen Veendam en de A7 niet wenselijk is. Beide gemeenten verwachten hier zgn. ‘zichtlocaties’ te kunnen realiseren. Hierover wordt het volgende gesteld:

“Het uitzicht vanaf het lint Muntendammerweg/Tussenklappen richting de N33 verandert natuurlijk wel, maar blijft toch open landschap met aan de horizon een reeks bedrijfsgebouwen in de kleur van lucht”. Vanaf de N33 zal over de dijk het bovenste deel van het silhouet zichtbaar zijn”. In het overleg dat met de gemeente tijdens de voorbereiding van het OTB/MER is gevoerd is door de gemeente te kennen gegeven dat de N33 om die reden aan de westzijde niet zou moeten worden beplant.



Figuur 13 Nieuwe aansluiting Veendam / N366

Gemeente Menterwolde

De gemeente Menterwolde heeft geen plannen in ontwikkeling of vastgesteld, die van invloed zijn op de landschappelijke inpassing van de verdubbeling van de N33.

3.3 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 vier landschappelijke deelgebieden.

Beleving van de weggebruiker

De beleving van de weg door de weggebruiker is dynamische, 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 (zie detailkaarten bij het OTB).

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 zal hier op aansluiten. 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.

Voorals 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.

3.3.1. Uitgangspunten voor de inpassing op hoofdlijnen

In deze inpassingsvisie 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).

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.

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.

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 Veekolonien 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', in overleg met bewoners en andere relevante omgevingspartijen.

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.

3.3.2. 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 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 wijze¹ 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.

¹ In veel gevallen zullen kunstwerken verlengd worden. Het karakter van het bestaande kunstwerk wordt dan doorgezet.

- 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.

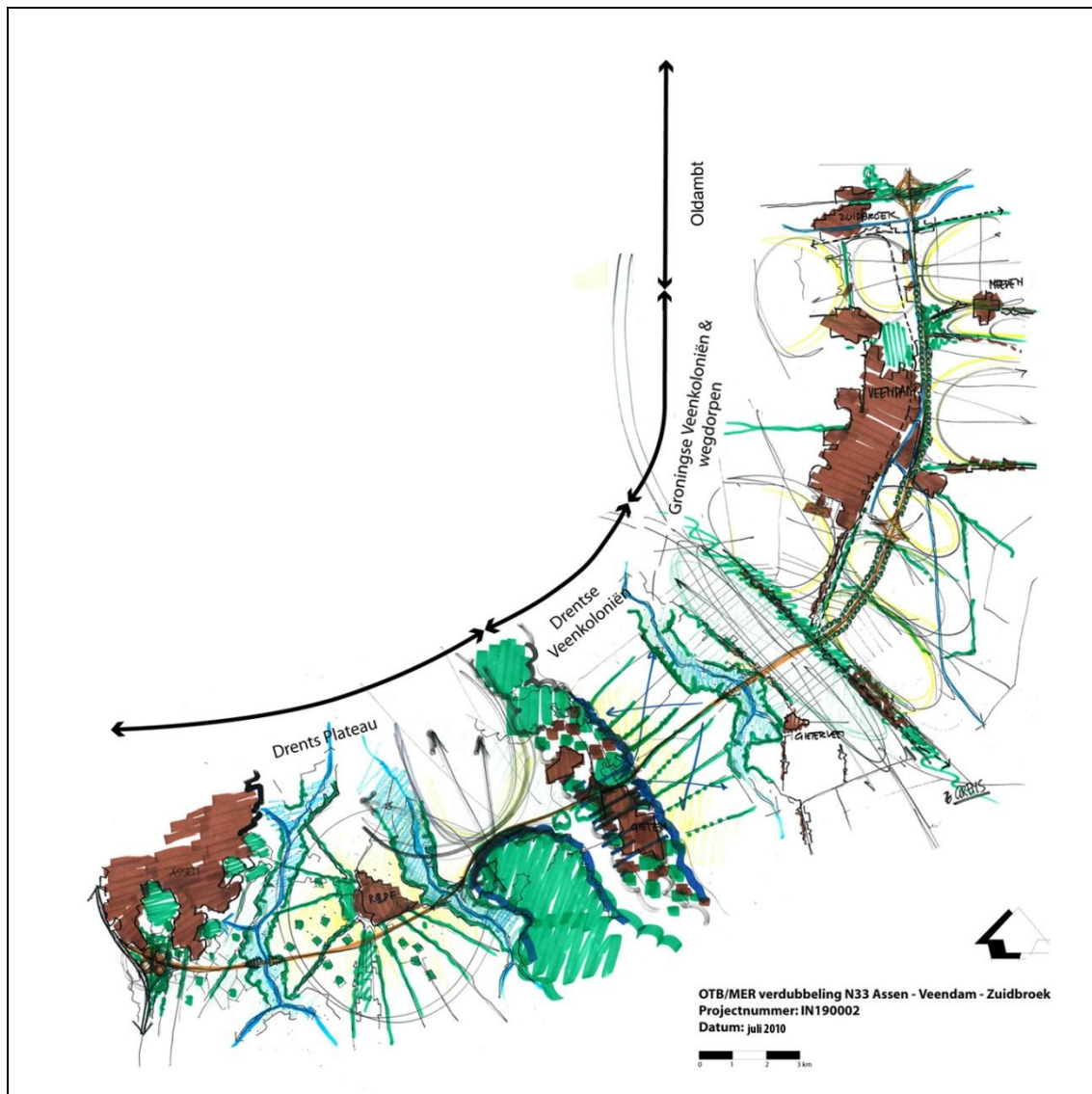
Dit betekent ook dat het niet wenselijk om alle dwarsverbindingen eenzelfde vormgeving te geven. In dit project, in de situatie waarbij relatief weinig echt nieuwe elementen worden gemaakt zou dit ook niet realistisch zijn; in veel gevallen zullen kunstwerken verlengd worden. Het karakter van het bestaande 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.

3.3.3. Uitgangspunten inpassing per deelgebied



Figuur 14 Schets landschapsanalyse/visie (schematische structuur)

Versterken van de landschapskarakteristieken voor een betere herkenbaarheid en beleving van de diverse landschapstypen. Voor de verschillende deelgebieden zijn dat de volgende uitgangspunten:

- *op het Drents Plateau/Drentsche Aa*
 - Kavelgrenzen van kleinschalig landschap en grenzen beekdalen (loodrecht op weg) versterken
 - Torenverkaveling bij Rolde respecteren en herkenbaarheid zo mogelijk versterken
 - Kruising met diepjes herkenbaar maken, bijvoorbeeld door verruiming van de onderdoorgangen, lichte verhoging van de weg en versterking beekdalen door beplanting van de beekdalranden
 - Open ruimten (zoals Eexterveld) benadrukken (N33 in ruimte betrekken)



Figuur 15 N33 ter hoogte van Rolde

- *op de Hondsrug*
 - Zo goed mogelijk inpassen in bestaande structuur
 - Benadrukken hoogteverschil als overgang van Drents Plateau naar Veenkoloniën



Figuur 16 N33 ter hoogte van Anderen

- *in het Hunzedal*
 - Kavelgrenzen en grenzen Hunzevallei (loodrecht op weg) versterken
 - Hunzevallei zelf zo open mogelijk houden; eventueel incidentele begeleidende beplanting langs de Hunze
 - Kruising N33 met Hunze herkenbaar maken, bijvoorbeeld door verruiming van de onderdoorgang, lichte verhoging in de weg en versterking van het beekdal door beplanting van de beekdalranden



Figuur 17 N33 ter hoogte van het Hunzedal

- *in de Drentse veenkoloniën*
 - Open ruimte benadrukken en visuele invloed van de weg beperken door versterken wegbepanting langs parallelle structuren
 - Versterken groenstructuren langs kruisende wegen en in kruisende wegdorpen



Figuur 18 N33 ter hoogte van het Drents Veenkoloniaal Landschap. Zicht richting het Hunzedal

- *in de Groningse veenkoloniën*
 - Wegbepanting herstellen
 - Terughoudendheid met eventuele constructies aan of langs de weg
 - Versterken groenstructuren in wegdorpen aan de rand van de ruimten
 - Open ruimten zelf zo open en grootschalig mogelijk houden



Figuur 19 N33 ter hoogte van Wildervank

- *in het Oldambt*
 - Te verwijderen beplanting niet langs N33 terugplanten
 - Uiterste terughoudendheid met eventuele constructies aan of langs de weg
 - Versterken groenstructuren in wegdorpen aan de rand van de ruimten
 - Open ruimten zo open en grootschalig mogelijk houden



Figuur 20 N33 ter hoogte van het Oldambt

4 Effecten en kansen

4.1 Algemeen

Zonder nadere inpassingsmaatregelen heeft de verdubbeling van de N33 een aantal onvermijdelijke consequenties voor het landschap. Deze consequenties zijn slechts gedeeltelijk kwantitatief te beschrijven (m.n. extra benodigd ruimtebeslag en te verwijderen beplanting); grotendeels zijn zij kwalitatief van aard. Daarbij zijn vooral belevingsaspecten in het geding vanuit de omgeving (inpassing in het landschap) en vanaf de weg zelf (beleving van de doorsneden landschappen).

Er is niet alleen sprake van effecten, maar ook van maatregelen. De aanleg van de bestaande N33 heeft een aantal inpassingsconflicten veroorzaakt, die door maatregelen in het kader van de verdubbeling kunnen worden verzacht of weggenomen. Hierbij wordt in de beoordeling onderscheid gemaakt in verplichte maatregelen in het voorkeursalternatief en overige verzachtende maatregelen in het MMA. Daardoor ontstaat voor wat betreft de effectbepaling en de vaststelling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een complexe situatie waarin effecten elkaar onderling kunnen versterken of juist verzachten. Met deze complexiteit wordt als volgt omgegaan.

4.1.1. Uitgangspunten

- In dit rapport wordt de huidige situatie met autonome ontwikkelingen als neutraal beoordeeld (nulalternatief). De vergelijking met het voorkeursalternatief en MMA, zoals verderop in deze nota beschreven, zullen worden gemaakt t.o.v. van een beoordeling van 0 voor de huidige situatie.
- Het voorkeursalternatief bevat enkel verplichte compensatiemaatregelen. De beoordeling zal dan ook alleen het effect van die maatregelen omvatten.
- Bij het MMA, dat op het voorkeursalternatief is gebaseerd, worden naast de effecten van verplichte maatregelen ook de effecten van mogelijke mitigerende maatregelen beoordeeld.
- In de uitsneden wordt telkens het VKA en MMA weergegeven. Deze uitsneden komen overeen met de uitsneden zoals in het wegontwerp.

4.1.2. Criteria

Zonder nadere inpassingsmaatregelen heeft de verdubbeling van de N33 een aantal onvermijdelijke consequenties voor het landschap. Deze consequenties zijn slechts gedeeltelijk kwantitatief te beschrijven (m.n. extra benodigd ruimtebeslag en te verwijderen beplanting); grotendeels zijn zij kwalitatief van aard. Daarbij zijn vooral belevingsaspecten in het geding vanuit de omgeving (inpassing in het landschap) en vanaf de weg zelf (beleving van de doorsneden landschappen).

Om de effecten van de verdubbeling te beoordelen zijn criteria opgesteld. Deze criteria komen voort uit de visie dat de verdubbeling van de N33 dient bij te dragen aan verbetering van de bestaande landschappelijke inpassing. De verdubbelde N33 dient te worden vormgegeven als verbindend lijnelement van bovenregionaal schaalniveau. Bovendien is de continuïteit in wegbeeld voornaam. De landschappelijke inpassing reageert alleen op grotere landschappelijke eenheden en de inpassing van de weg dient zo goed mogelijk aan te sluiten op de karakteristieken van die doorsneden eenheden. Incidenteel kan van dit uitgangspunt worden afgeweken, bijvoorbeeld wanneer het tracé sterk afwijkt van de onderliggende verkaveling (zoals bij Veendam waar de N33 een afwijkende kromming maakt).

Deze uitgangspunten leiden tot de volgende kwalitatieve criteria:

Landschappelijke criteria	Omschrijving beoordeling
Inpassing van de N33 (vanuit de omgeving)	Kwalitatief * Zorgvuldige inpassing * Mate van verstoring karakteristieke landschapspatronen * Mate van visuele verstoring * Herkenbaarheid van de verschillende landschappen in het algemeen
Herkenbaarheid doorsneden landschappen (vanaf de weg)	Kwalitatief Herkenbaarheid van de verschillen in landschappen <u>door de weggebruiker</u>

4.1.3. Effecten

Er is sprake van verschillende effecten:

1. Effecten van het referentiealternatief (dit is de bestaande weg die zal worden beoordeeld als 0)
2. Effecten van het VKA, incl. verplichte compenserende en mitigerende maatregelen
3. Effecten met MMA, waarbij extra mitigerende maatregelen worden voorgesteld

Deze worden t.b.v. de uiteindelijke effectbepaling als volgt gewogen:

Betekenis	Scores
Aanzienlijke verbetering	++
Geringe verbetering	+
Geen verbetering of verslechtering	0
Geringe verslechtering	-
Aanzienlijke verslechtering	--

4.1.4. Compensatie en Mitigatie

Welke *realistische* maatregelen kunnen worden genomen om de (gecumuleerde) negatieve effecten te verzachten of teniet te doen. Financiën zijn daarbij wel één, maar niet het belangrijkste argument. Voor compensatie is een aparte nota opgesteld waarin beschreven wordt hoeveel en op welke manier beplanting en andere zaken zullen worden gecompenseerd. (zie Natuurcompensatieplan N33, Movares 2010)

4.1.5. Voorkeursalternatief en Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het voorkeursalternatief gaat uit van de aanleg van de weg zoals vermeld in het wegontwerp (zie hoofdstuk 3 van de toelichting op het OTB) met daarbij alle noodzakelijke maatregelen. Dit betreft zowel landschappelijke als niet landschappelijke maatregelen. Bij de beoordeling van het VKA worden al deze noodzakelijke maatregelen, zoals verplichte compensatiemaatregelen of verkeerkundige elementen zoals geleiderails meegenomen. Alle andere ingrepen die niet noodzakelijk zijn, maar wel bepaalde effecten van de verdubbeling kunnen verzachten worden meegenomen bij de beoordeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is namelijk die uitvoering van de verdubbeling, waarbij mitigerende maatregelen negatieve effecten van de verdubbeling zoveel mogelijk verzachten of mogelijk zelfs teniet doen. Wanneer daarbij gecumuleerde negatieve effecten teniet kunnen worden gedaan betekend dat per saldo zelfs een verbetering van de bestaande situatie. Het Meest

Milieuvriendelijk Alternatief wordt bepaald door meer effecten en mitigaties dan alleen de landschappelijke aspecten. In deze nota worden enkel de landschappelijke aspecten zoals die beschreven zijn, beoordeeld.

Kwalitatieve effecten

Bij de realisatie van het project worden ook begeleidende constructies toegepast. Deze constructies leiden tot effecten op inpassing en beleving. De landschappelijke effecten hiervan zijn kwalitatief van aard en afhankelijk van de plaats waar zij zullen worden opgericht. Deze worden kort beschreven daarna volgt de beschrijving van de effecten per tracédeel.

4.1.6. Begeleidende constructies

Langs de weg zullen ten behoeve van verkeersveiligheid en omgevingseffecten constructies worden aangebracht zoals geleiderails, richtingborden, informatiepanelen, geluidsschermen e.d. Een geleiderail zal in ieder geval over de volle lengte tussen de knooppunten worden aangebracht in de middenberm ('vangrail'), terwijl plaatselijk, afhankelijk van beschikbare ruimte danwel de aanwezigheid van obstakels (m.n. bij viaducten), ook aan weerszijden geleiderails kunnen worden verwacht. Richtingborden kunnen zowel op losse constructies naast de weg als op portalen over de weg worden geplaatst. Geluidsschermen kunnen worden geconstrueerd uit diverse materialen (hout, beton, aluminium, staal, kunststof) en op diverse manieren worden vormgegeven (recht, gebogen, doorzichtig, ondoorzichtig). Bij deze effectbepaling wordt uitgegaan van:

Geleiderail aan weerszijden

Er wordt uitgegaan van een voldoende obstakelvrije zone (8 meter). Daar waar onvoldoende ruimte is, zullen geleiderails worden toegepast. Dit zal in ieder geval het geval zijn bij alle ongelijkvloerse kruisingen ter plaatse van toe- en afritten, op en onder viaducten. Het toepassen van een geleiderail kan een negatief effect hebben op de beleving van het landschap.

Richtingborden

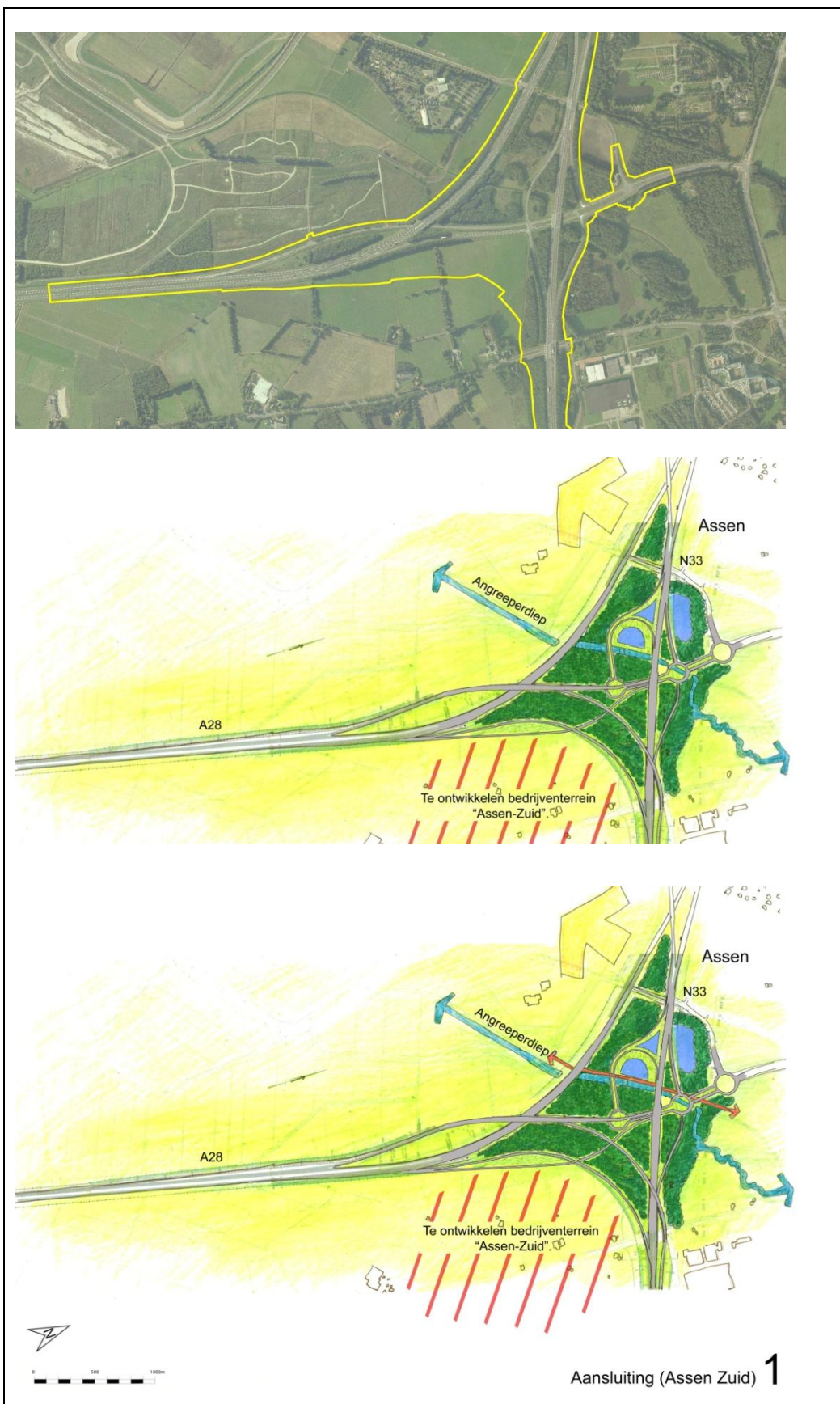
Op losse constructies naast de weg, op voorgeschreven afstand voor de afslagen, behalve bij de knooppunten met de A28, de N34 en de A7. Daar wordt uitgegaan van losse constructies naast de weg vóór de afslagen en portalen ter plaatse van de afslagen.

Informatiepanelen

Langs de N33 is het wenselijk om een aantal informatieborden te plaatsen. Op een aantal plekken zijn deze voorzieningen er al, deze kunnen worden verbeterd en aangevuld. Weggebruikers worden zo geattendeerd op de kwaliteiten van de omgeving. Belangrijk is om deze borden goed 'leesbaar' te ontwerpen voor weggebruikers (snelheid) en zo te plaatsen dat er geen verstoring van de omgeving op treed (visueel, ecologisch). Op bijvoorbeeld verzorgingsplaatsen zouden andere informatieborden geplaatst kunnen worden. Hier kan men wat meer informatie kwijt over historie, ontstaan en kwaliteiten maar ook fiets en wandelroutes etc. Aansluiting dient gezocht te worden met de bruine ANWB borden. Aantal, vorm en plaats is onderwerp van verder uitwerking.

Geluidwerende voorzieningen

Uit het geluidonderzoek is gebleken, dat nieuwe geluidafschermdende maatregelen langs de N33 niet nodig zijn. In het OTB zijn geen geluidafschermdende maatregelen opgenomen.



Figuur 21 Van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Aansluiting Assen Zuid N33/A28)

4.2 Effecten en kansen per deelgebied

4.2.1. Aansluiting Assen Zuid (N33/A28)

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.

In de directe omgeving van de aansluiting zal voor de aanleg van het knooppunt veel beplanting moeten worden verwijderd. Deze beplanting zal ik het kader van de Boswet grotendeels op dezelfde plek worden gecompenseerd. 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. Het knooppunt wordt na aanleg opnieuw ingeplant (VKA).

Door zijn ligging op juist deze locatie kan het knooppunt een betekenis meekrijgen als toegang naar Assen. Hierbij kan gedacht worden aan een waardevolle ecologische toevoeging in de vorm van een stapsteen en een mogelijke recreatieve route. Door zijn omvang en ligging biedt het nieuwe knooppunt namelijk mogelijkheden om een extensief te betreden middengebied te creëren, dat als landschappelijke, ecologische en recreatieve schakel kan fungeren tussen het buitengebied en het Asser Bos (MMA). 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.

Voor wat betreft de betekenis van het knooppunt voor de beleving van de doorsneden landschappen kan worden opgemerkt dat het door zijn omvang en vormgeving de weggebruiker al 'vanzelf' attendeert op de omgeving, te weten een aansluiting op een autosnelweg nabij een stedelijk gebied.

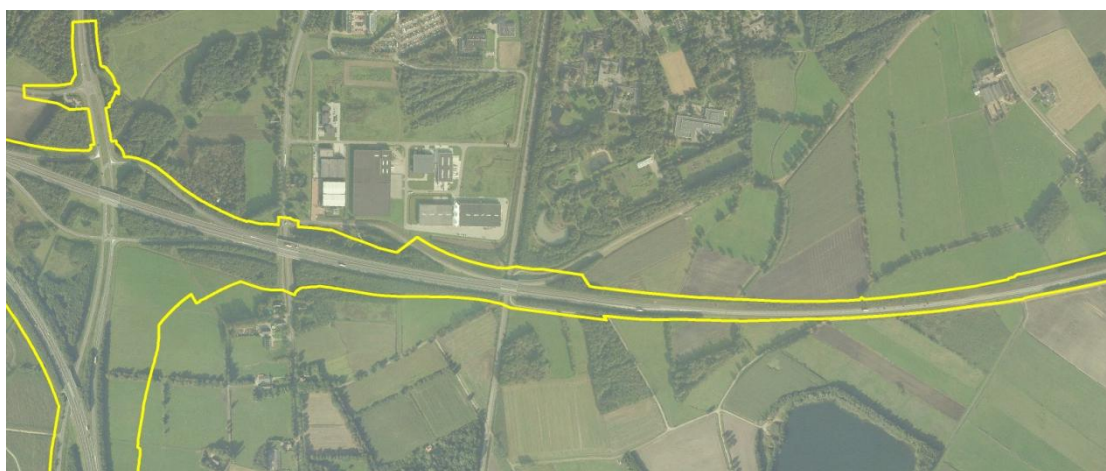
Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 21)

- Handhaven van zoveel mogelijk beplanting in en om de aansluiting
- Het aan/terugbrengen van beplanting in de oksels van de aansluiting (zie ook Natuurcompensatieplan N33)

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Zorgvuldige beplanting en architectuur in overleg met gemeente Assen
- Het creëren van een ecologische stapsteen
- Het maken van een recreatieve route

Aansluiting Assen Zuid	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	+



Traject Assen - Hemmenweg **2**

Figuur 22 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Assen-Hemmenweg

4.2.2. Traject Assen – Hemmenweg

Op dit traject ligt de verdubbeling aan de noordzijde geheel in de vrijgehouden reserveringszone. Hier zijn geen nadere maatregelen nodig. Aan de zuidzijde zal ten behoeve van de verdubbeling (m.n. de obstakelvrije zone), beplanting moeten worden verwijderd. Dit leidt voor wat betreft de inpassing niet per se tot negatieve gevolgen. Door verwijdering van begeleidende beplanting zal de N33 in dit open gebied minder opvallen als doorsnijdend element. Voor de weggebruiker leidt het verwijderen van beplanting niet tot effecten op de beleving van de doorsneden landschappen.

Voor recreatief gebruik worden de bestaande onderdoorgang bij Graswijk gebruikt voor het verbeteren van de fietsroute tussen Assen en Geelbroek (MMA). Bij het kunstwerk Diepstroeten, nabij Graswijk, loopt de spoorlijn tussen Zwolle en Groningen onder de N33 door.

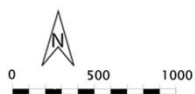
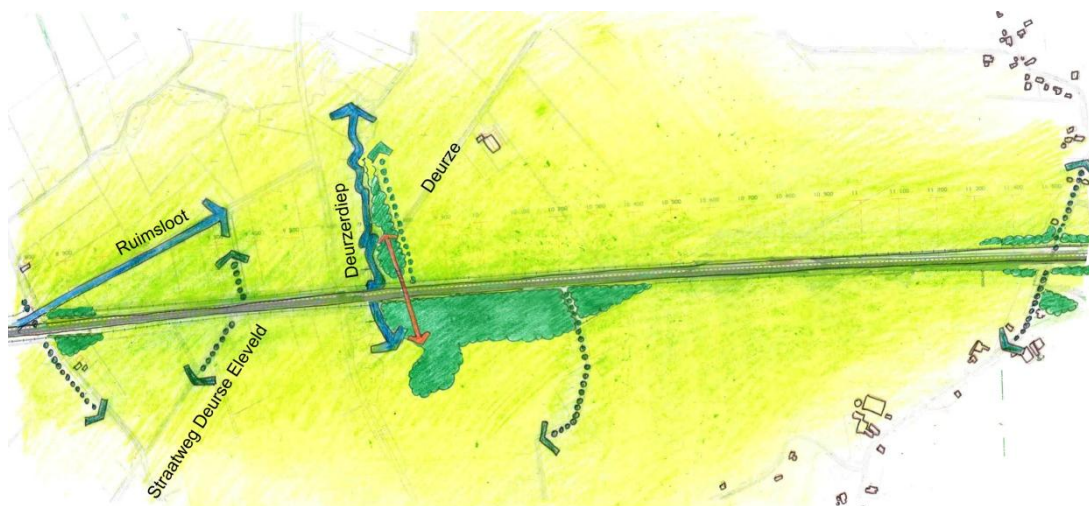
Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 22)

- Te verwijderen beplanting niet terugplanten langs de N33 (zie tabel begeleidende beplanting)

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Verbeteren fietsroute Assen-Geelbroek
- Versterken van structuren haaks op de N33

Assen -Hemmenweg	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	+



Traject Hemmenweg - Nijlande **3**

Figuur 23 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Hemmenweg-Nijlande

4.2.3. Traject Hemmenweg –Nijlande

Ook op dit traject ligt de verdubbeling aan de noordzijde in de vrijgehouden reserveringszone. Hier zijn geen nadere maatregelen nodig op landschappelijk gebied. Wel is op dit traject, voor de beleving van het doorsneden landschap, in het bijzonder de kruising met het beekdal van het Deurzerdiep van belang. De verdubbeling biedt kansen om de kruising met de beek te benadrukken. Dat zou kunnen door bijvoorbeeld beplanting aan te brengen langs de haaks op de weg staande beekdalranden, of door bijvoorbeeld in het lengteprofiel van de weg op de kruising met het beekdal een ruimere doorgang voor de beken en lichte verhoging in de weg aan te brengen (MMA).

Ter hoogte van Eldersloo ligt een brandstofuitgiftepunt.

Het Drents Plateau heeft een afwisselend karakter van essen, beekdalen, heides en ontginningen; een kleinschalig landschap met boomrijen, lanen bosjes en open ruimten (zie 1.2.6). 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. Verwijdering van het brandstofuitgiftepunt heeft de voorkeur (MMA). Vooral de ruimtelijk opvallende beplantingen zouden verwijderd moeten worden voor een goede inpassing van de weg in de open ruimte. Als het brandstofuitgiftepunt niet wordt verwijderd/verplaatst, moet de beplanting rondom het brandstofuitgiftepunt wel gehandhaafd blijven omdat anders het brandstofuitgiftepunt met zijn verlichting en reclamezuilen van grote afstand zichtbaarder wordt. Dit is niet wenselijk (VKA). Door RWS wordt een aangepast ontwerp ontwikkeld.

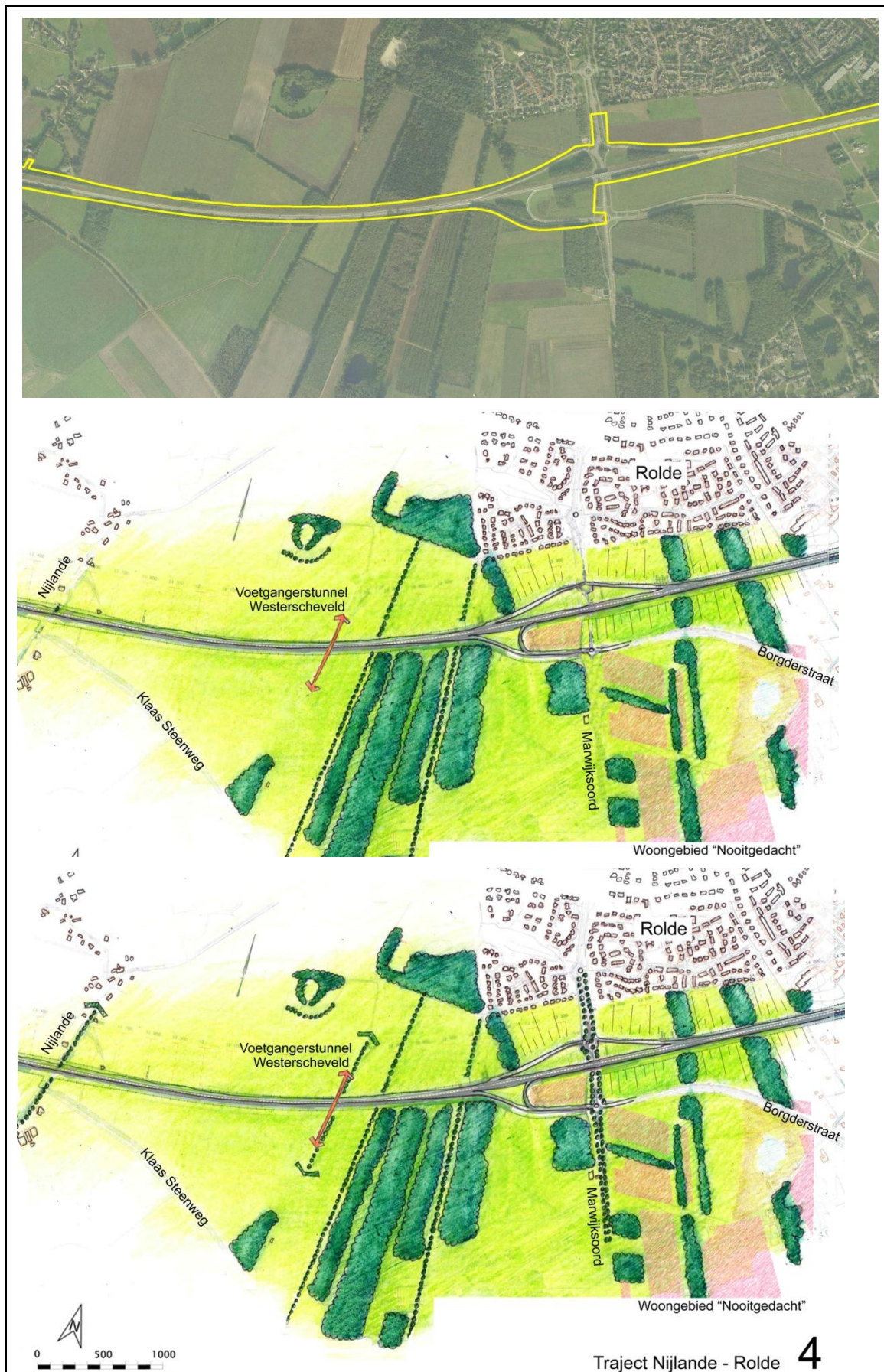
Inpassingsmaatregelen VKA(zie Figuur 23)

- Handhaven van beplanting rondom het brandstofuitgiftepunt en behoud van het bosje aan de zuidzijde
- Te verwijderen beplanting niet terugplanten langs de N33 (zie tabel begeleidende beplanting)
- Verruiming onderdoorgang (hoogte en breedte) Deurzerdiep

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Aanbrengen attentiepunt kruising Deurzerdiep
- Verwijderen pompstation + beplanting

Hemmenweg - Nijlande	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	+



Figuur 24 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Nijlande-Rolde

4.2.4. Traject Nijlande-Rolde

Op het eerste deel van dit traject ligt de verdubbeling aan de noordzijde in de vrijgehouden reserveringszone en zijn geen nadere maatregelen nodig. Aan de zuidzijde zal beplanting moeten worden verwijderd. Dit leidt voor wat betreft de inpassing niet tot negatieve gevolgen.

Voor wat betreft de beleving van het landschap biedt de verdubbeling hier mogelijkheden om de weggebruiker te attenderen op de 'Torenverkaveling' rond Rolde. Door zorgvuldige behandeling van wegbeplanting in combinatie met aanplant in de lijn van deze verkaveling kan de beleving voor de weggebruiker worden versterkt (MMA). De torenverkaveling van Rolde wordt verder aangezet door het herstellen van de oorspronkelijke tracering van de Grollerstraat-Marwijksoord (bochten eruit) en deze te voorzien van boomrijen. Bij kilometer 12.5 (Westerscheveld) wordt een voetgangersonderdoorgang gerealiseerd (VKA). Dit zorgt voor een goede verbinding tussen Rolde en het buitengebied.

Aansluiting Rolde

Ten behoeve van de verdubbeling zal de aansluiting Rolde worden aangepast. In de nieuwe situatie zal opgaande beplanting rond de aansluiting daarom moeten worden verwijderd. Wanneer geen aanvullende inpassingsmaatregelen 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 wordt dit beschouwd als negatief effect. De extra zichtbaarheid zou kunnen 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 (MMA). Gegeven de mogelijk negatieve effecten op bodem en grondwater wordt aan die laatste maatregel de voorkeur gegeven.

Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 24)

- Voetgangersonderdoorgang Westerscheveld
- Rekening wordt gehouden met Fietstunnel Nooitgedacht (is opgenomen in bestemmingsplan, maar valt buiten dit project)

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Inspelen op Torenverkaveling door zorgvuldige behandeling van nieuwe beplanting
- Ophogen terrein ter weerszijden van de weg, in nauw overleg met gemeente Aa en Hunze

Nijlande-Rolde	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	+	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Figuur 25 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Rolde-Nijend

4.2.5. Traject Rolde – Nijend

De verdubbeling vindt ook hier plaats in de reserveringszone en dus zijn nadere maatregelen niet noodzakelijk. Aan de zuidzijde zal wat beplanting verwijderd moeten worden, maar dit leidt niet tot effecten op de inpassing.

Wel biedt de verdubbeling hier kansen om beter in te spelen op de kruising met het Rolderdiep/Andersche Diep (die nu nauwelijks merkbaar is) en de ligging van de weg in de omringende ruimte. Voor de kruising met het Rolderdiep/Andersche Diep geldt het zelfde als wat eerder bij de kruising met het Deurzerdiep is opgemerkt: Door bijvoorbeeld beplanting aan te brengen langs de haaks op de weg staande beekdalranden, of door in het lengteprofiel van de weg op de kruising met het beekdal een ruimere doorgang voor de beek en een lichte verhoging in de weg aan te brengen kan de kruising met het beekdal worden benadrukt (MMA).

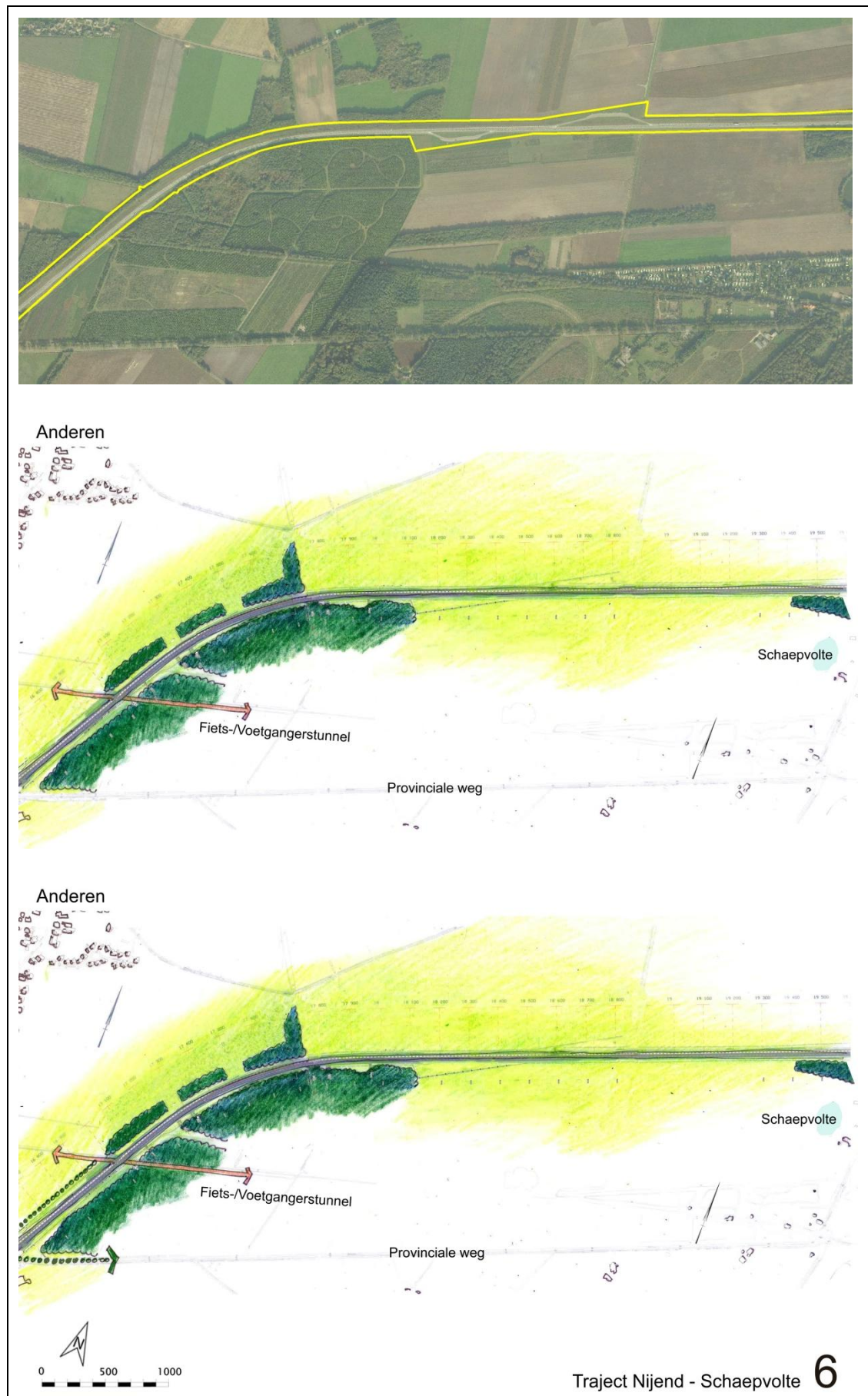
Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 25)

- Verruiming onderdoorgangen (hoogte en breedte) Rolderdiep/Andersche diep
- Fiets-/Voetgangerstunnel Waardeel

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Inspelen op Torenverkaveling door zorgvuldige behandeling van nieuwe beplanting
- Aanbrengen attentiepunt Rolderdiep/Andersche diep
- Verbreden onderdoorgang Rolderdiep/Andersche diep
- Versterken structuren haaks op de N33

Rolde-Nijend	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	+	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	+



Figuur 26 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Nijend-Schaepvolte

4.2.6. Traject Nijend-Schaepvolte

De verdubbeling vindt ook op dit traject plaats in de reserveringszone. Daarin zijn geen nadere maatregelen noodzakelijk. Aan de zuidzijde zal wellicht enige beplanting moeten worden verwijderd. Dit leidt niet tot significante effecten voor de inpassing. Aan de zuidzijde ligt de weg veelal tegen bosgebied aan, zodat hooguit sprake is van de verwijdering van een smalle strook bos. Voor de ligging in (zichtbaarheid vanuit) de omgeving heeft dit geen gevolgen. Daar waar bos verdwijnt omwille van de verbreding, zou een nieuwe bosrand aangeplant moeten worden om zo weer een kern-mantel-zoom structuur te creëren.

Halverwege dit tracé liggen twee verzorgingsplaatsen. Deze komen te vervallen. De ruimte die hierbij vrijkomt wordt opgevuld door grasland (VKA).

Het Eexterveld wordt beter beleefbaar door deze ingreep. Dit effect kan worden versterkt door het verwijderen van wegbeplanting aan de noordzijde van de weg (ter hoogte van Stationsstraat); de weg zal daardoor meer deel uitmaken van de open ruimte van het Eexterveld dan nu (waarin het Eexterveld niet of nauwelijks kan worden opgemerkt)(VKA).

Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 26)

- Verwijderde beplanting niet terugplanten ter hoogte van het Eexterveld
- Verwijderen verzorgingsplaatsen

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Verwijderde bosrand terugbrengen
- Verwijderen extra beplanting noordzijde ter hoogte van Eexterveld
- Versterken structuren haaks op en parallel aan de weg

Nijend-Schaepvolte	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Traject Schaepvolte - Oude Groningerweg **7**

Figuur 27 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Schaepvolte-Oude Groningerweg

4.2.7. Traject Schaepvolte-Oude Groningerweg

De reserveringszone loopt tot aan het verkeersplein Gieten. Voor dit gedeelte geldt dus dat er geen gevolgen van de verbreding zullen zijn.

Verkeersplein Gieten

Het verkeersplein Gieten wordt heringericht. De N33 wordt onder de N34 doorgeleid, wat meer ruimtebeslag ten behoeve van op- en afritten zal vergen. Het verkeersplein zal bovendien worden toegerust met een OV-knooppunt. Dit valt echter buiten de verdubbeling van de N33 en buiten deze Nota Landschap.

De toevoeging van richtingborden heeft in de trajectdelen voor en na het verkeersplein geen grote effecten; het landschap is over die lengte niet zeer open en de visuele effecten zijn dan ook beperkt. De verdubbeling van de N33 leidt voor het verkeersplein niet tot extra effecten of nieuwe kansen. Wel leidt de verdubbeling tot een verbreding van de doorsnijding in het bosgebied van het Zwanenmeer, ten oosten van het knooppunt. Deze ruimere doorgang leidt er toe dat de wand van opgaand groen, die zich nu vanuit westelijke richting voordoet als begrenzing van het verkeersplein, visueel minder effectief wordt. Dit effect op de beleving van het landschap kan worden beschouwd als negatief. Deze bosrand markeert immers tegelijkertijd de Hondsrug en de rand van het Drents Plateau. Dit effect kan niet door beplanting of andere maatregelen worden verzacht. Daar waar de bosrand door deze doorsnijding verdwijnt, moet deze na aanleg weer teruggebracht worden. Even voorbij knooppunt Gieten wordt de Oude Groningerweg onder de N33 geleid. In het tracé van de Oude Groningseweg is meer visueel doorzicht gerealiseerd.

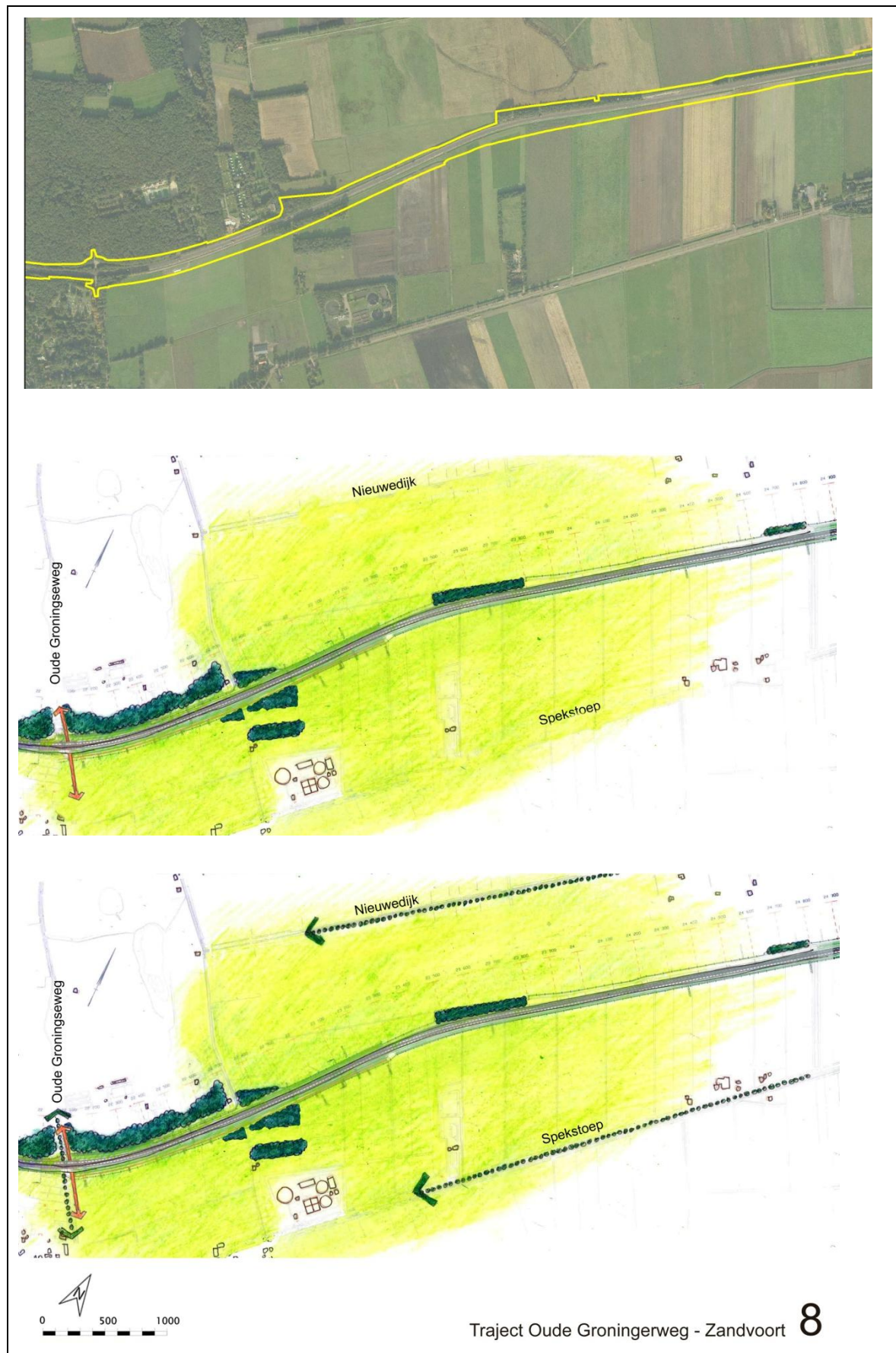


Figuur 28 Zicht op de Hondsrug vanaf de N33

Inpassingsmaatregelen VKA (zie ook Figuur 27)

- Onderdoorgang Oude Groningerweg
- Extra inpassingsmaatregelen MMA*
- Aanhelen beplanting; herstellen randen van bosgebied
- Versterken structuren haaks op de weg

Schaepvolte-Oude Groningerweg	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	-	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Figuur 29 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Oude Groningerweg-Zandvoort

4.2.8. Traject Oude Groningerweg-Zandvoort

Vanaf het verkeersplein Gieten ligt de verdubbeling aan de noordzijde. Hiervoor zal tussen de voet van de Hondsrug en de Hunze enige begeleidende beplanting moeten worden verwijderd. Dat leidt in principe tot een positief effect; de zichtbaarheid van de weg als doorsnijdende lijn in dit landschap wordt erdoor verminderd. Anderzijds leidt de aanwezigheid van een geleiderail in de middenberm juist tot een grotere zichtbaarheid zodat per saldo het effect op de inpassing 0 blijft. De verdubbeling biedt geen nieuwe kansen om de herkenbaarheid van het landschap te vergroten. Ook in dit trajectdeel zullen daarvoor maatregelen moeten worden genomen in de vorm van versterking van omringende kavelstructuren (bijvoorbeeld verdichting van parallelle structuren door te compenseren wegbeplanting)(MMA).

Hondsrug

Op het belevingseffecten van de verdubbeling van de N33 voor de doorsteek van de Hondsrug is hierboven al ingegaan. Dat effect is negatief. Overigens is het hoogteverschil onmiddellijk ten oosten van de Hondsrug groot genoeg om de overgang van de landschappen ook zonder verdere ingreep toch te markeren. Nadere ingrepen (al of niet beplanten) zijn over dit trajectdeel niet aan de orde; daartoe ontbreekt de ruimte.

Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 29)

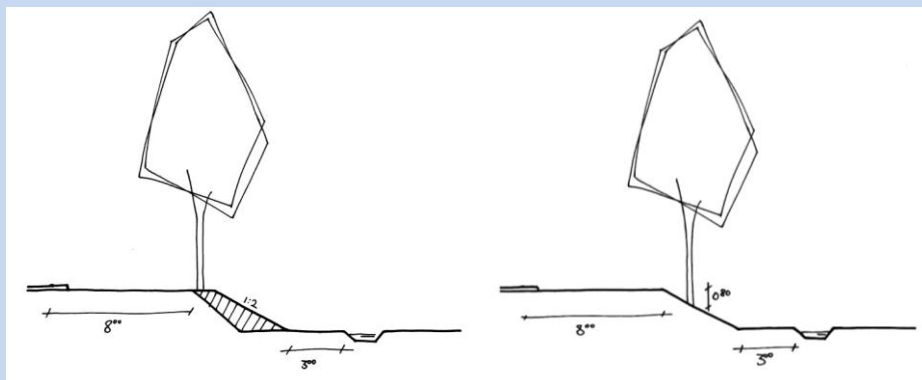
- Verwijderen wegbegeleidende beplanting, niet terugplanten van wegbeplanting
Extra inpassingsmaatregelen MMA
- Aanhelen beplanting bij bosjes; herstellen randen van bosgebied
- Versterking kavelstructuur door beplanting haaks op de weg

Oude Groningerweg-Zandvoort	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	+

Intermezzo: Bomen in het veenkoloniaal landschap

Bij het compenseren van bomen in het veenkoloniaal landschap wordt gezocht naar mogelijkheden voor het aanplanten van bomenrijen. Tussen Bareveld en Meeden zullen namelijk in het kader van de Boswet bomen gecompenseerd worden. In het voorgeschreven wegprofiel is daar o.a. taluds namelijk weinig ruimte hiervoor. Omdat het aanbrengen van bomen toch wenselijk is voor een goede landschappelijke inpassing, volgen enkele aanbevelingen.

Het heeft de voorkeur bomen aan de kruin van het talud te plaatsen, liefst met een afstand van 4 meter tot het talud begint. De bomen moeten visueel bij de weg horen en bestuurders moeten onder de kruin door kunnen kijken, dus de stam mag niet te ver verdwijnen achter het talud. Hiervoor kunnen de volgende uitgangspunten gehanteerd worden:

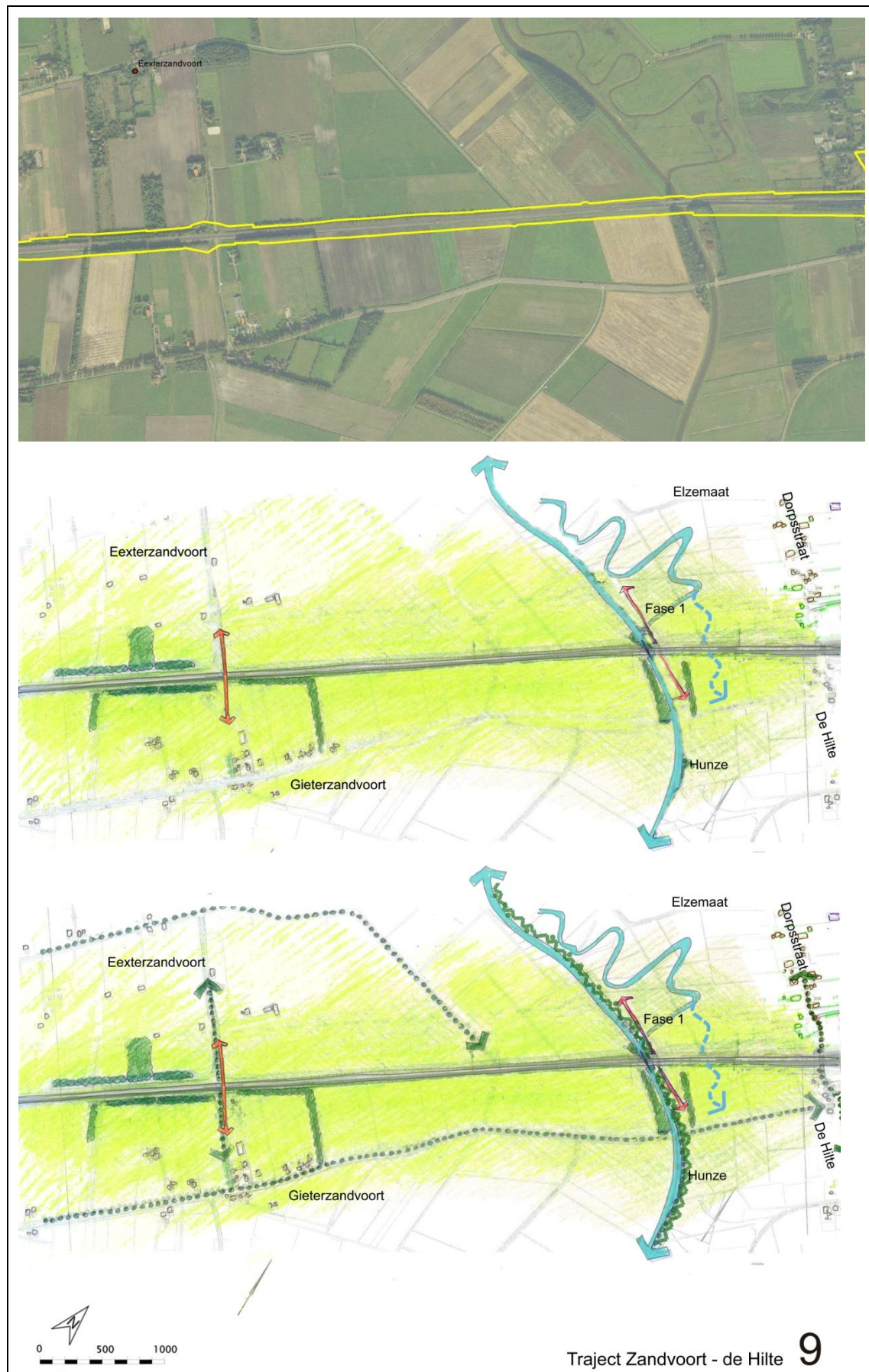


Links: Grond aanvullen tot talud 1:2. Hierdoor ontstaat ruimte zodat de boom ter hoogte van de weg aangeplant kan worden.

Rechts: Boom in talud, maar niet meer dan tachtig centimeter lager dan het wegniveau.

Bomen op het talud plaatsen heeft niet de voorkeur. Naast dat dit lastig is in het onderhoud zijn er nog andere vaak voorkomende problemen zoals windworp, verzakking en scheefgroei, een minder sterk wortelgestel, erosie van het talud en uitspoeling van de wortels. Wanneer de bomen in het talud geplaatst worden zouden ze niet dieper dan 0.8 meter op het talud moeten staan, zodat de stam niet achter het talud verdwijnt en de zichtbaarheid voor de weggebruiker gegarandeerd wordt.

**Ten tijde van het uitkomen van deze nota wordt nader onderzocht welke mogelijkheden er zijn m.b.t. tot het aanbrengen van bomen in het veenkoloniaal landschap.*



Figuur 30 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Zandvoort - de Hilde

4.2.9. Traject Zandvoort-De Hilde

De verdubbeling van de N33 ligt ook in dit gedeelte aan de noordkant. Daardoor zal ook hier beplanting moeten verdwijnen. Dit zorgt ervoor dat vanuit het landschap gezien, de weg als lijn minder opvalt en kan dus als positief effect worden beschouwd.

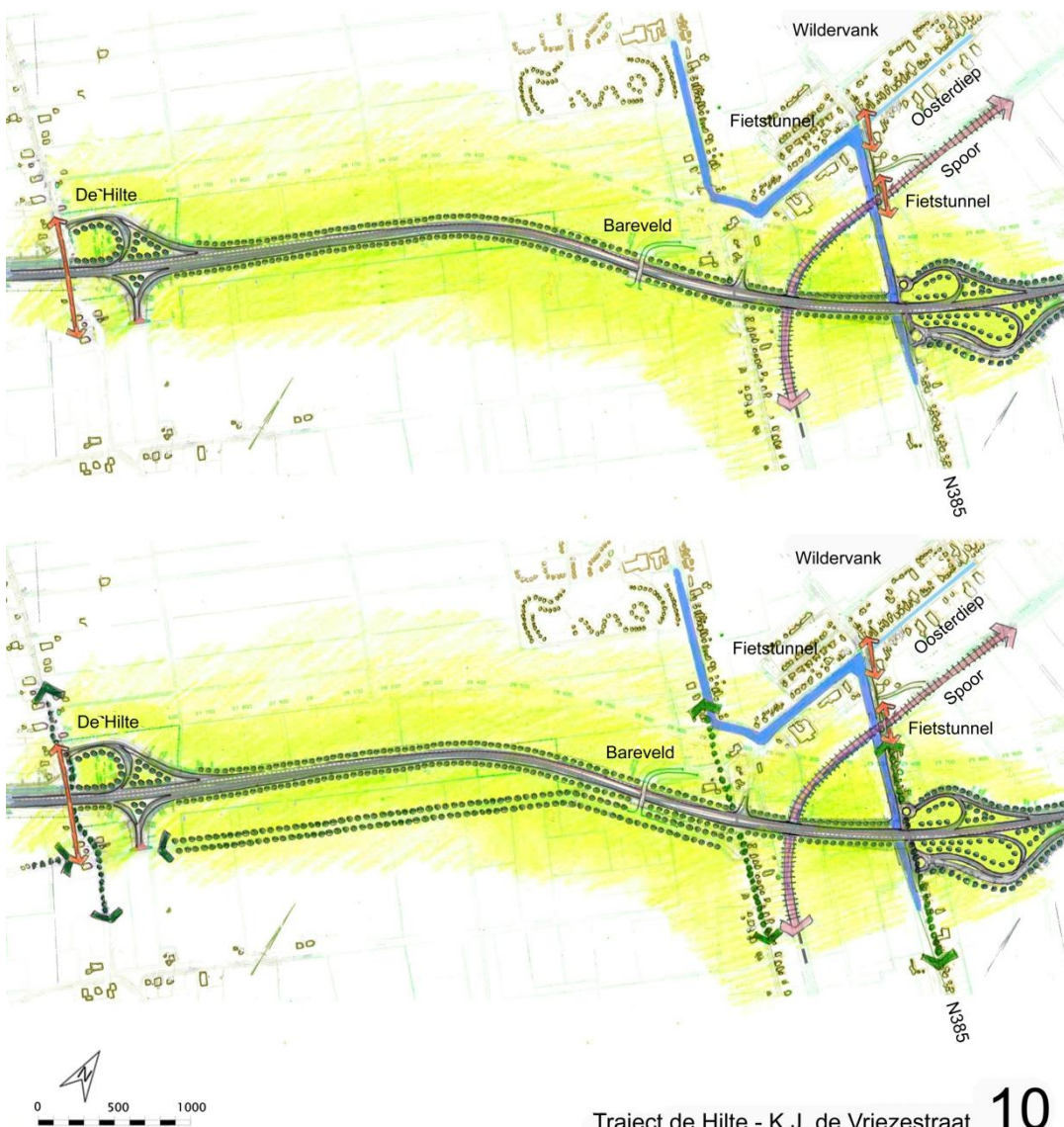
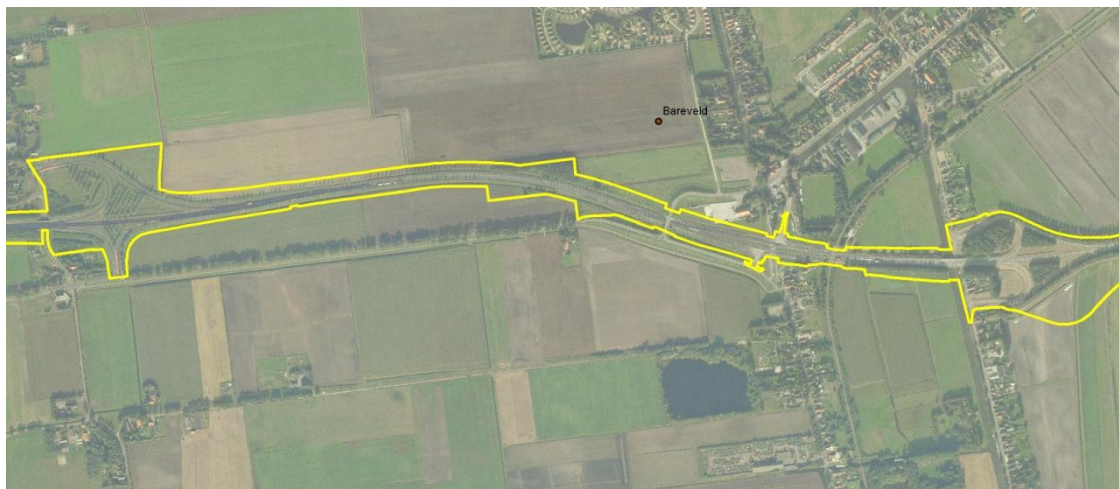
Hunzedal

Voor de kruising met de Hunze geldt het zelfde als voor de kruising met de diepjes op het Drents Plateau. Door beplanting aan te brengen langs het haaks op de weg staande beekdal, of bijvoorbeeld door in het lengteprofiel van de weg op de kruising met het beekdal een lichte verhoging aan te brengen over een ruimere doorgang kan de kruising met het beekdal worden benadrukt. (MMA)

Inpassingsmaatregelen VKA (zie)

- Verwijderen opgaande beplanting, niet terugplanten van wegbepanting;
Extra inpassingsmaatregelen MMA
- Versterking kavelstructuur door beplanting haaks op en parallel de weg
- Beplanten beekdalranden
- Aanbrengen attentiepunt Hunze

Zandvoort-De Hilde	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	+	++
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	+



Figuur 31 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject de Hilte - K.J. de Vriezestraat

4.2.10. Traject de Hilte - K.J. de Vriezestraat

Dit deeltraject ligt tussen de Hunze en Bareveld/Nieuwediep in open gebied parallel aan een oude verbindingsweg tussen de Hilte en Bareveld. Verwijdering van beeldbepalende wegbeplanting langs de N33 leidt tot vermindering van de herkenbare aanwezigheid van de N33 én een grotere nadruk op de te handhaven oude structuur van De Hilte. Door de N33 weer te voorzien van wegbegeleidende beplanting ontstaat nadruk op de parallelle ligging van beide wegstructuren. Zo biedt de verdubbeling kansen voor een versterking van de bestaande structuur. Beplanting die ten behoeve van de verdubbeling moet worden verwijderd wordt teruggeplant langs de N33 (VKA). Nieuwe bomen komen hier tussen obstakelvrije ruimte en sloot. Vanuit landschappelijk oogpunt is het belangrijk dat de bomen zo dicht mogelijk aan de weg worden geplant, zodat zij een duidelijke begeleiding van de weg vormen. (zie intermezzo 'Bomen in het veenkoloniaal landschap')

Uitgangspunt is herplant met dezelfde boomsoort van voldoende maat (16-18 cm stamomtrek) om zo snel mogelijk de situatie te herstellen.

In de oude structuur en in het bebouwingslint zou ook ruimte zijn voor versterking van de beplantingsstructuur (MMA).

Aansluiting de Hilte

De aansluiting de Hilte ligt als relatief groot aansluitpunt wat wezensvreemd in het bebouwingslint Eexterveen/de Hilte/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.

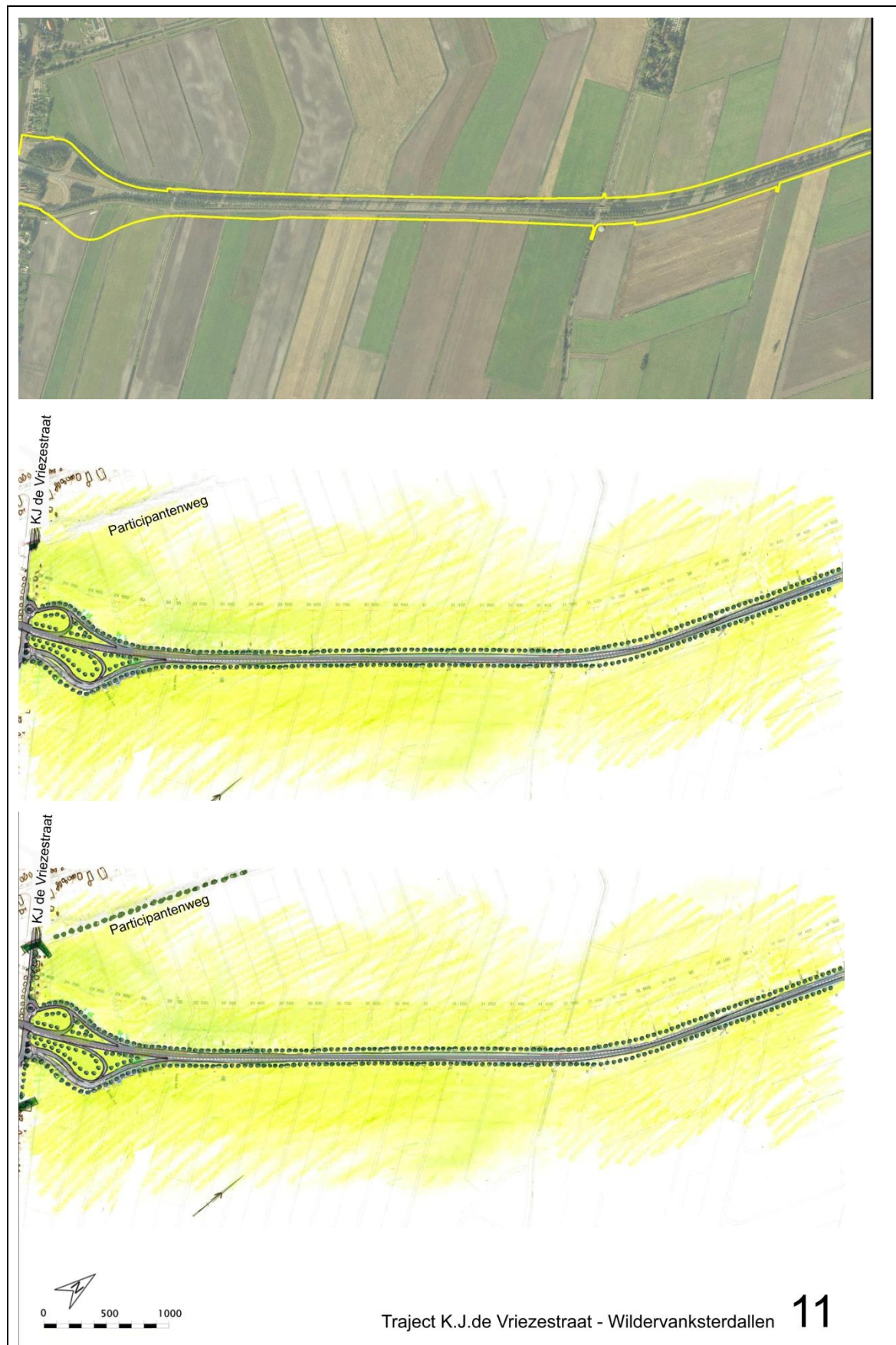
Inpassingsmaatregelen VKA (zie)

- Handhaven van zoveel mogelijk van de bestaande beplanting in aansluiting De Hilte
- Het aanbrengen van begeleidende bomenrijen (zie Natuurcompensatieplan N33)
- Fietsbrug Oosterdiep en bij het spoor

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Versterking wegbeplanting oude structuur (de Hilte)
- Groene structuur van Bareveld/Nieuwediep versterken

de Hilte - K.J. de Vriezestraat	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Figuur 32 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject K.J. de Vriezestraat – Wildervanksterdallen

4.2.11. Traject K.J. de Vriestraat – Wildervanksterdallen

De N33 loopt hier door het open landschap. Voor de verbreding van de weg moet bestaande begeleidende beplanting worden verwijderd. Verwijdering van deze kenmerkende wegbeplanting leidt tot vermindering van de herkenbare aanwezigheid van de N33. Daarom dient na aanleg nieuwe begeleidende beplanting te worden aangebracht. (VKA) Deze nieuwe begeleidende beplanting zal tussen obstakelvrije ruimte en sloot aangebracht moeten worden. Ook hier is het van belang dat de bomen zo dicht mogelijk aan de weg worden geplant, zodat zij als een duidelijke begeleiding van de weg herkenbaar zijn. (zie intermezzo ‘Bomen in het veenkoloniaal landschap’) Ook hier is het uitgangspunt: herplant met dezelfde boomsoort van voldoende maat (16-18 stamomtrek) om zo snel mogelijk de situatie te herstellen.

Aansluiting K.J. de Vriestraat

Voor de aansluiting van de K.J. de Vriestraat geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de aansluiting de Hilte. De aansluiting ligt als relatief groot aansluitpunt wat wezensvreemd in het bebouwingslint Bareveld.

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 (VKA).

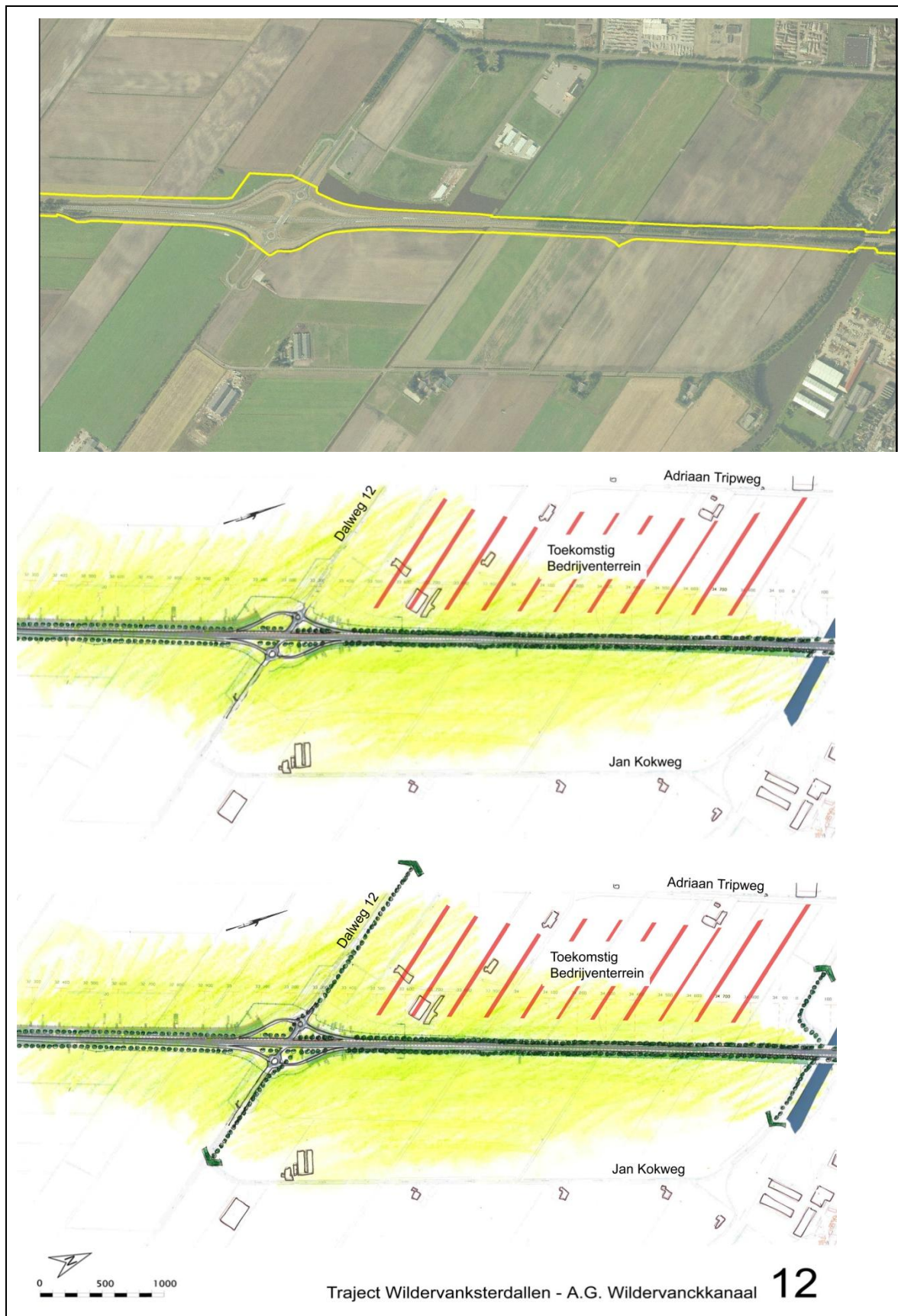
Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 32)

- Te verwijderen wegbeplanting terugplanten langs N33 (Zie Natuurcompensatieplan N33)
- Nieuwe aansluiting inplanten langs de N33

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Versterken van bestaande structuren

K.J. de Vriestraat- Wildervanksterdallen	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Figuur 33 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Wildervanksterdallen - A.G. Wildervanckkanaal

4.2.12. Traject Wildervanksterdallen - A.G. Wildervanckkanaal

Dit trajectdeel ligt door zijn dubbele wegbeplanting als van veraf herkenbare doorsnijding in de grote open ruimte van de Groningse Veenkoloniën. Deze doorsnijding is niet als positief effect te kenmerken, maar is anderzijds ook niet 'hard'. De N33 ligt relatief correct ingepast in de kavelrichting en wegbeplanting behoort tot de karakteristieken van dit deel van de Veenkoloniën. Ten behoeve van de verdubbeling zal deze dubbele wegbeplanting moeten worden verwijderd. Deze beplanting zal, passend in de karakteristieken van het Veenkoloniale landschap, na de verdubbeling weer worden aangeplant. (VKA) Extra effecten zal dit niet opleveren. In feite wordt door herplant met dezelfde boomsoort van voldoende maat (16-18 cm stamomtrek) de bestaande situatie op termijn hersteld. Bij het aanplanten van nieuwe beplanting tussen obstakelvrije ruimte en sloot, is het vanuit landschappelijk oogpunt voornaam dat de bomen zo dicht mogelijk aan de weg worden aangebracht. Op deze manier vormen zij een duidelijke begeleiding van weg. (zie intermezzo 'Bomen in het veenkoloniaal landschap')

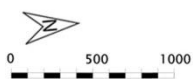
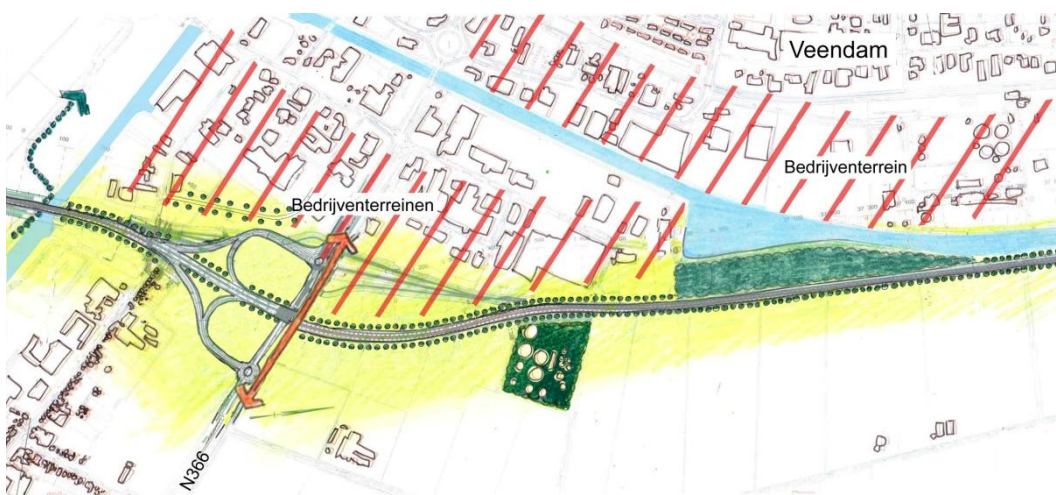
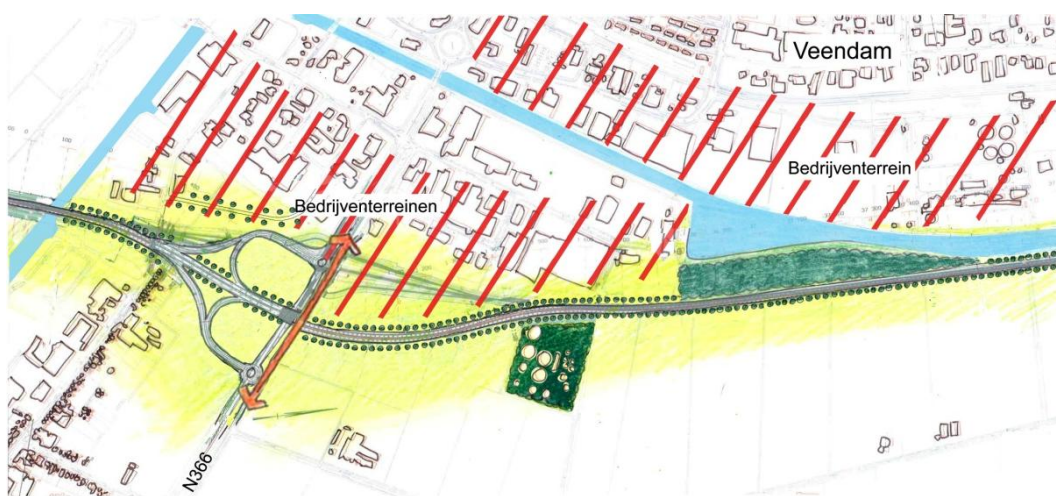
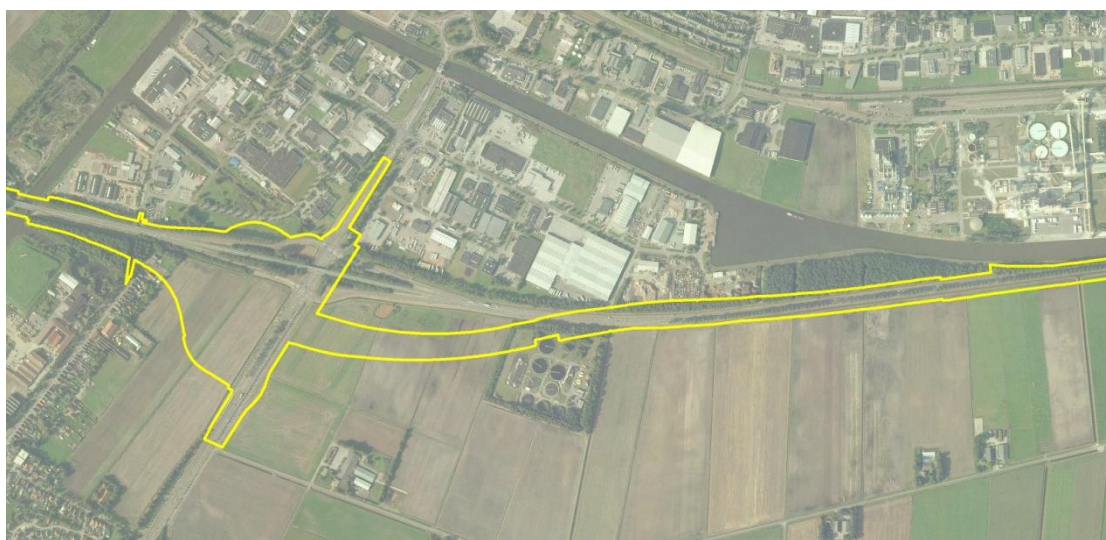
Dalweg 12 (Wildervank)

De aansluiting Dalweg 12 ligt aan de rand van de grote open ruimte en markeert zowel voor de weggebruiker als de omgeving de overgang van deze grote open ruimte naar het stedelijk gebied en bedrijventerrein van Wildervank / Veendam. Het aansluitpunt is voorbereid op de verdubbeling en wordt ruimtelijk niet ingrijpend aangepast (alleen de verharding wordt opnieuw aangesloten). 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 (MMA).

Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 33)

- Te verwijderen wegbeplanting terugplanten langs N33 (zie Natuurcompensatieplan N33)
- Extra inpassingsmaatregelen MMA*
- Zorgvuldige vormgeving bij het toekomstig bedrijventerrein
 - Versterken structuren haaks op de N33

Wildervanksterdallen- A.G. Wildervanckkanaal	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Traject A.G. Wildervanckkanaal - Veendam **13**

Figuur 34 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject A.G. Wildervanckkanaal – Veendam

4.2.13. Traject Wildervanckkanaal – Veendam

Op dit traject zal door de verbreding van de weg bestaande begeleidende beplanting moeten worden verwijderd. De verwijdering van deze wegbeplanting zal leiden tot een vermindering van de herkenbare aanwezigheid van de N33. Tevens wordt de bebouwing van Veendam daarmee duidelijk zichtbaar vanaf de weg en ontstaat een scherpe overgang tussen het omringende open landschap en het stedelijke landschap van Veendam. Om deze overgang te verzachten en de aanblik van Veendam groen aan te kleden, wordt na aanleg nieuwe begeleidende beplanting te worden aangebracht aan beide zijden van de weg. Nieuwe beplanting zal hier tussen obstakelvrije ruimte en sloot komen. Ook hier heeft het de voorkeur de bomen zo dicht mogelijk aan de weg te planten, zodat zij een duidelijke begeleiding vormen van weg (zie intermezzo 'Bomen in het veenkoloniaal landschap'). Uitgangspunt is herplant met dezelfde boomsoort van voldoende maat (16-18 cm stamomtrek) om zo snel mogelijk de situatie te herstellen.

Aansluiting Veendam /N366

Ter hoogte van de aansluiting op de N366 bij Veendam buigt de N33 ter wille van de constructie van een geheel nieuwe aansluiting (half klaverblad) uit naar het oosten. Stedelijke functies ten westen van de weg zullen worden versterkt. 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.

Het verdient aanbeveling de weg aan de westzijde te voorzien van (lage) beplanting waardoor aan de weg zich die zijde niet presenteert als harde barrière. Deze beplanting zal moeten plaatsvinden in samenhang met het stedenbouwkundig plan dat door de gemeente Veendam voor het gebied rond de aansluiting zal worden ontwikkeld.

Aan de oostzijde wordt geen extra begeleidende beplanting voorgesteld. Voor wat betreft inpassing in de omgeving leidt dit tot een grotere herkenbaarheid van het stedelijk gebied van Veendam, voor wat betreft de beleving van het landschap zou beplanting aan de oostzijde het nieuwe (verbeterde) zicht op het open landschap tot aan de bebouwing van Oude Pekela aantasten.

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.

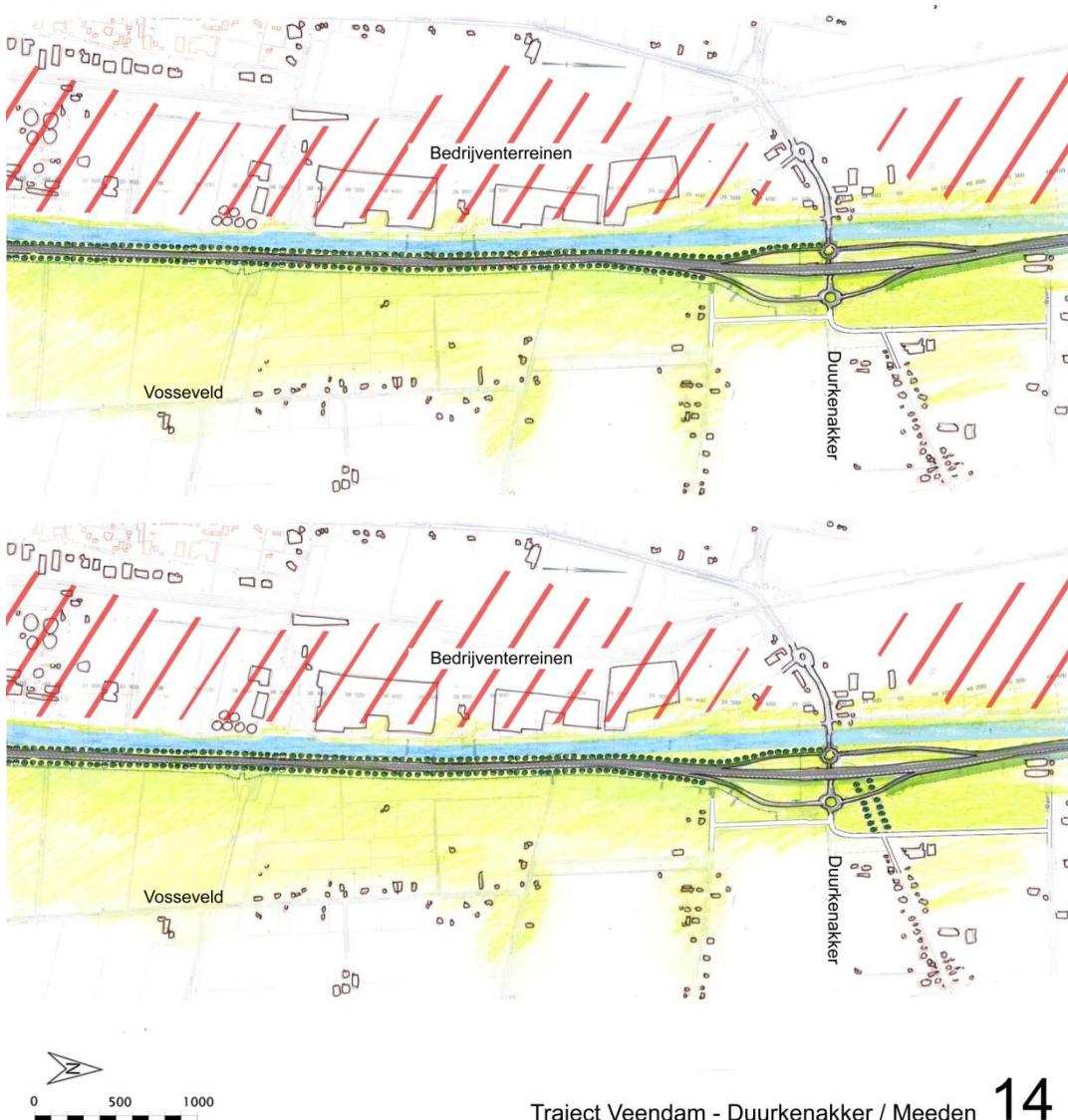
Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 34)

- Handhaven van bestaande beplanting aan de noordwestzijde van de N33
- Te verwijderen wegbeplanting terugplanten langs de N33 (zie Natuurcompensatieplan N33)

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Geen bijzonderheden

A.G. Wildervanckkanaal- Veendam	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	+	+



Figuur 35 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Veendam - Durkenakker / Meeden

4.2.14. Traject Veendam - Duurkenakker/Meeden

Over dit trajectdeel zal terwille van de obstakelvrije zone wegbeplanting aan de oostzijde van de N33 moeten worden verwijderd. Dit zal een vergelijkbaar effect hebben als het verwijderen van de wegbeplanting tussen Dalweg 12 en Veendam. Bovendien wordt de ligging van de N33 in de rand van de open ruimte veronachtzaamd. Dit wordt als negatief inpassingseffect beschouwd. Hier wordt dan ook de weg aan beide zijden voorzien van wegbeplanting. Uitgangspunt is herplant met dezelfde boomsoort van voldoende maat (16-18 stamomtrek) om zo snel mogelijk de situatie te herstellen. Aan de westzijde blijft de beplanting gehandhaafd.

Aansluiting Meeden

Net als de aansluiting Dalweg 12 ligt de aansluiting Meeden aan de rand van de grote open ruimte van het Oldambt. De aansluiting markeert zowel voor de weggebruiker als de omgeving de overgang van deze grote open ruimte naar het stedelijk gebied van Veendam. Het aansluitpunt is voorbereid op de verdubbeling en wordt ruimtelijk niet ingrijpend aangepast (alleen de verharding wordt opnieuw aangesloten). In de directe omgeving van de aansluiting is het aanbrengen van begeleidende beplanting gewenst, in samenhang met de aansluiting op het dorp Meeden. De aansluiting ligt nu nogal abrupt in het bebouwingslint van Meeden en vormt daarin een element met afwijkende schaal en sfeer. Door inplanten wordt dit schaalconflict verzacht.

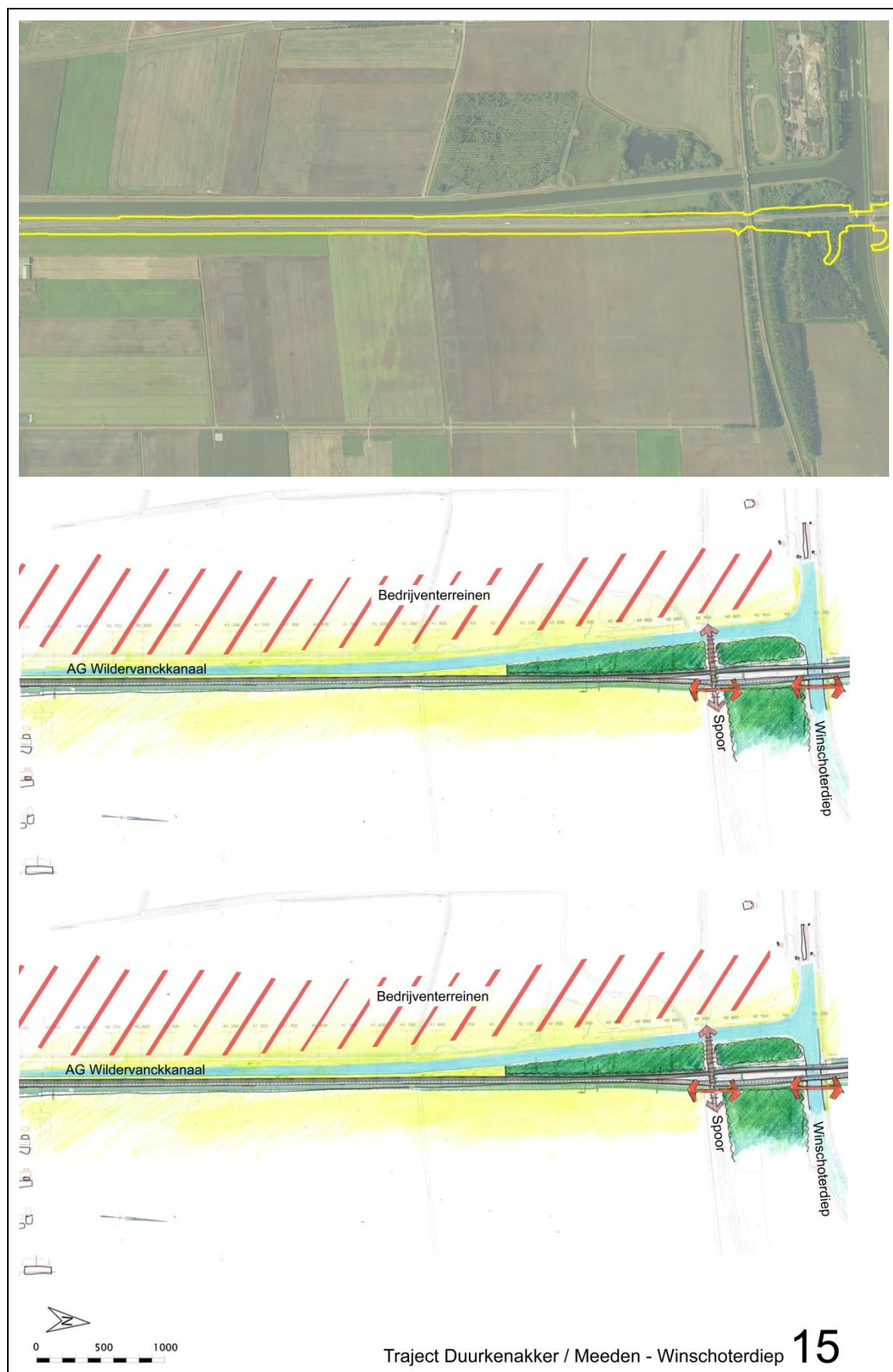
Inpassingsmaatregelen VKA(zie Figuur 35)

- Opnieuw aanbrengen beplanting oostzijde langs N33
- Herstel / handhaving beplanting westzijde
- Inplanten aansluiting

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Geen bijzonderheden

Veendam-Duurkenakker/Meeden	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	+	+



Figuur 36 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Duurkenakker/Meeden – Winschoterdiep

4.2.15. Traject Duurkenakker/Meeden – Winschoterdiep

Dit trajectdeel is onbeplant. Ter wille van de beleving van de zeer grootschalige ruimte van het Oldambt zal ook na verdubbeling over dit trajectdeel geen wegbeplanting worden aangebracht. 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.

Tussen de kruising met de spoorlijn Groningen - Nieuweschans en het Winschoterdiep zal de verdubbeling van de N33 ten koste gaan van een strook bosgebied. Te midden van de grootschalige ruimten rondom is het ruimtelijk effect van deze ingreep op het landschap verwaarloosbaar. De beplanting wordt gecompenseerd op een andere locatie.

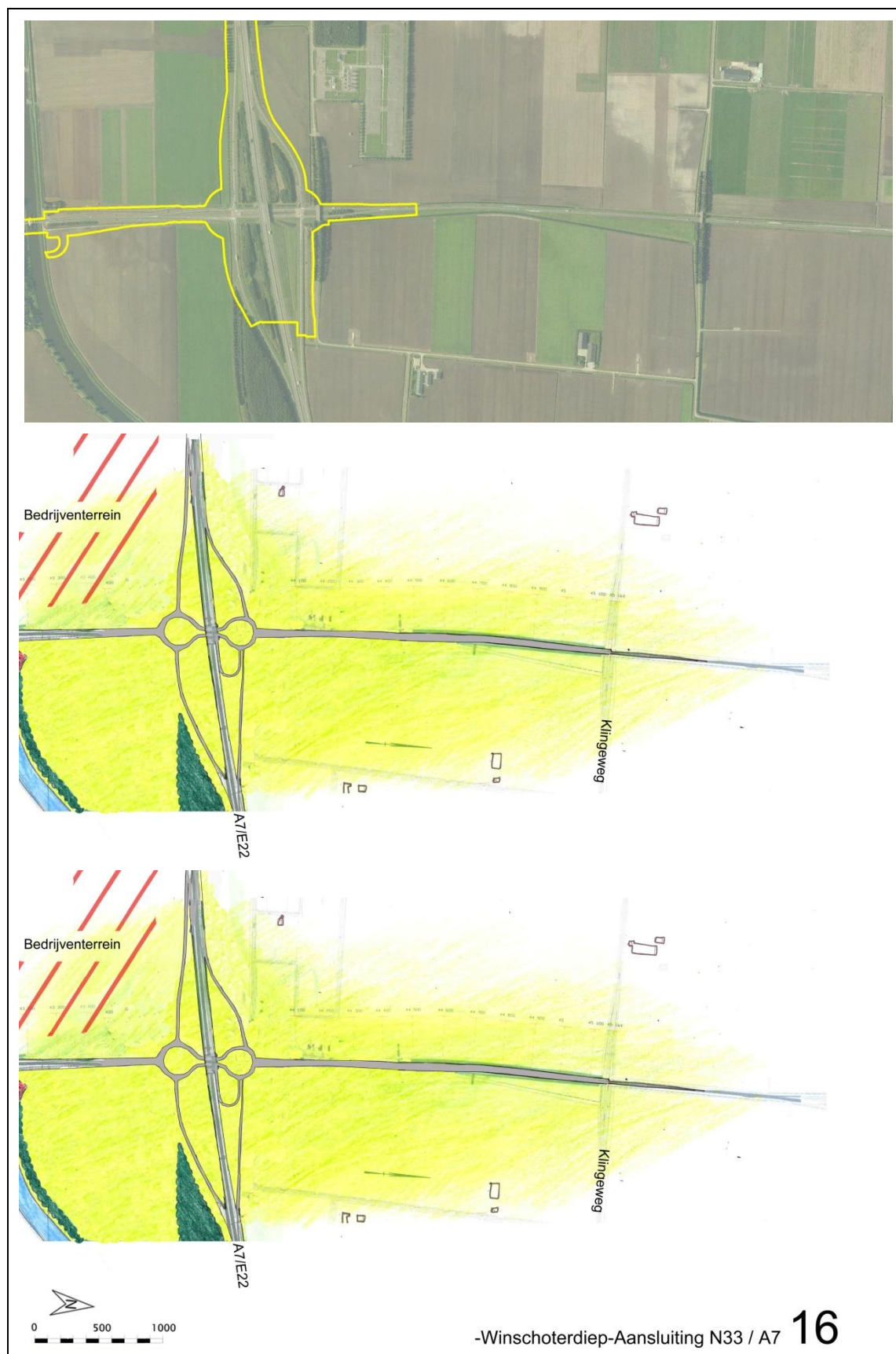
Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 36)

- Niet aanbrengen wegbeplanting
- Het compenseren van te verwijderde beplanting bij het Winschoterdiep aan de oostkant van het bosje (zie Natuurcompensatieplan N33)

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Geen bijzonderheden

Duurkenakker/Meeden-Winschoterdiep	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	0	0
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	0	0



Figuur 37 van boven naar onder: Huidige situatie, VKA en MMA Traject Winschoterdiep-Aansluiting N33/A27

4.2.16. Traject Winschoterdiep – aansluiting N33/A7

Aansluiting A7

De aansluiting op de A7 wordt omgebouwd tot botonde. Deze botonde ligt in het landelijk gebied, nabij bedrijventerreinen en gasstations en vormt in die nabijheid geen wezensvreemd element. De aansluiting is visueel ondergeschikt aan de overheersende aanwezigheid van de autosnelweg. Voor inplanten of niet bestaat landschappelijk geen voorkeur; deze leidt nog tot een verbeterde inpassing noch tot een verbetering van de herkenbaarheid van de doorsneden landschappen. In het Beeldkwaliteitsplan van de gemeente Menterwolde is een voorkeur uitgesproken voor het onbeplant laten van het knooppunt. Dit standpunt wordt gevolgd.

Inpassingsmaatregelen VKA (zie Figuur 37)

- Versterken begeleidende beplanting langs het kanaal

Extra inpassingsmaatregelen MMA

- Geen bijzonderheden

Winschoterdiep- Aansluiting A7	Referentiealternatief	VKA (met verplichte maatregelen)	met MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	0	+	+
Herkenbaarheid (Beleving landschap vanaf de weg)	0	+	+

4.3 Kwantitatieve effecten

4.3.1. Ruimtebeslag

De weg wordt verdubbeld van één naar twee rijbanen, het ruimtebeslag van de verharding van de N33 zal samen met de noodzakelijke uitbreidingen van aansluitingen dus ten minste verdubbelen. Het ruimtebeslag van de N33 inclusief bermen en obstakelvrije zones echter neemt wel toe, maar verdubbelt niet. Tussen Assen en Gieten wordt de verdubbeling gerealiseerd in een daartoe gereserveerde strook aan de noordzijde van de bestaande weg. Tussen Gieten en de A7 is voor de verdubbeling grotendeels een extra strook nodig van ten hoogste 8,9 meter breed. Voor de aansluitingen op de A28, het verkeersplein Gieten, de K.J. de Vriezestraat, Veendam/N366 en de A7 is extra ruimte nodig, voor de aansluitingen de Hilte, Dalweg 12 en Duurkenakker/Meeden niet.

Tabel Ruimtebeslag

Ruimtebeslag Natuur en Landschap N33, getallen in m2 versie 3.1										
Blad nr	Traject/ Aansluiting	Agrarische grond	Be-bouwing	Bosgebied en natuur	Water	Weginfra	Subtotaal (A+B+W+W)	Overig	Reserve-ringsstrook	Totaal ruimtebeslag (A+B+W+W+R)
Blad 1	Aansluiting Assen Zuid (A28)	63440		230524	6057	2682	302702	1963		304666
Blad 2	Traject Assen – Hemmenweg	1094		63837	2331	3897	71159	522	16561	88242
Blad 3	Traject Hemmenweg – Nijlande	2047	204	100070	4265	2111	108696	721	51877	161294
Blad 4	Traject Nijlande – Rolde	3867		99411	1406	1626	106310	690	34209	141209
Blad 5	Traject Rolde-Nijend	3286		73407	3915	1323	81932	1054	50513	133499
Blad 6	Traject Nijend – Schaepvolte	3868		56783	2880	1842	65374	172	45513	111059
Blad 7	Traject Schaepvolte - Oude Groningerweg Verkeersplein Gieten	10842		102959	1772	4463	120035	3189	30769	153993
Blad 8	Traject Oude Groningerweg – Zandvoort	10414		76111	5140	849	92514		3666	96180
Blad 9	Traject Zandvoort - de Hilte	10015	10	123704	7718	4074	145521		1701	147221
Blad 10	Traject de Hilte - K.J. de Vriezestraat	35202		106332	6718	1164	149416	591	147	150154
Blad 11	Traject K.J. de Vriezestraat – Wildervanksterdallen	58326	431	135902	20667	1277	216602		6306	222908
Blad 12	Traject Wildervanksterdallen - A.G. Wildervanckkanaal	35874		277706	9555	7243	330378		147	330525
Blad 13	Traject A. G. Wildervanckkanaal – Veendam	29582	247	143538	17306	3261	193935		7037	200972
Blad 14	Traject Veendam - Duurkenakker / Meeden	15284		125268	15954	4816	161322	6350		167672
Blad 15	Traject Duurkenakker/Meeden – Winschoterdiep	30318	12	96222	15832	649	143033		1556	144589
Blad 16	Winschoterdiep-Aansluiting N33/A7	12979	19	201058	8750	2778	225583		496	226079
Subtotaal		326436	923	2012833	130266	44055	2514512	15253	250498	2780263

4.3.2. Begeleidende beplanting

Ten behoeve van de verdubbeling zal langs het gehele tracé beplanting moeten worden verwijderd ten behoeve van een (in de ontwerpnormen voorgeschreven) obstakelvrije zone en de aanpassingen van aansluitingen. Dit betreft de beplantingen zoals in onderstaande tabel vermeld.

Tabel Begeleidende beplanting

tabel Begeleidende beplanting										
Ontwerp Versie 3.1										
Blad	Traject	Bosstrook (m1)		Subtotaal	Beplantingsstrook (m1)		Subtotaal	Bomenrij (m1)		Subtotaal
		Noord	Zuid		Noord	Zuid		Noord	Zuid	
1	Aansluiting A28	1035	2610	3645						
2	Traject Assen – Hemmenweg	545	625	1170						
3	Traject Hemmenweg – Nijlande	775	600	1375						
4	Traject Nijlande – Rolde	300	500	800						
5	Traject Rolde – Nijend	375	900	1275						
6	Traject Nijend – Schaepvolte	400	775	1175						
7	Traject Schaepvolte - Oude Groningerweg	1300	1700	3000						
8	Traject Oude Groningerweg – Zandvoort	925	275	1200						
9	Traject Zandvoort - de Hilte	900	1000	1900		60	60			
10	Traject de Hilte - K.J. de Vriezestraat	200		200		50	50	1264	1784	3048
11	Traject K.J. de Vriezestraat – Wildervanksterdallen	200	150	350				2656	2656	5312
12	Traject Wildervanksterdallen - A.G. Wildervanckkanaal							880	880	
13	Traject A. G. Wildervanckkanaal – Veendam	1225	700	1925				4438	1200	5638
14	Traject Veendam - Duurkenakker / Meeden		125	125	150	250	400	1880	1280	3160
15	Traject Duurkenakker / Meeden – Winschoterdiep	275	350	625						
16	Aansluiting A7	625	350	975				720	880	1600
	Totaal			19740			510			18758

4.4 Beoordeling effecten totaal

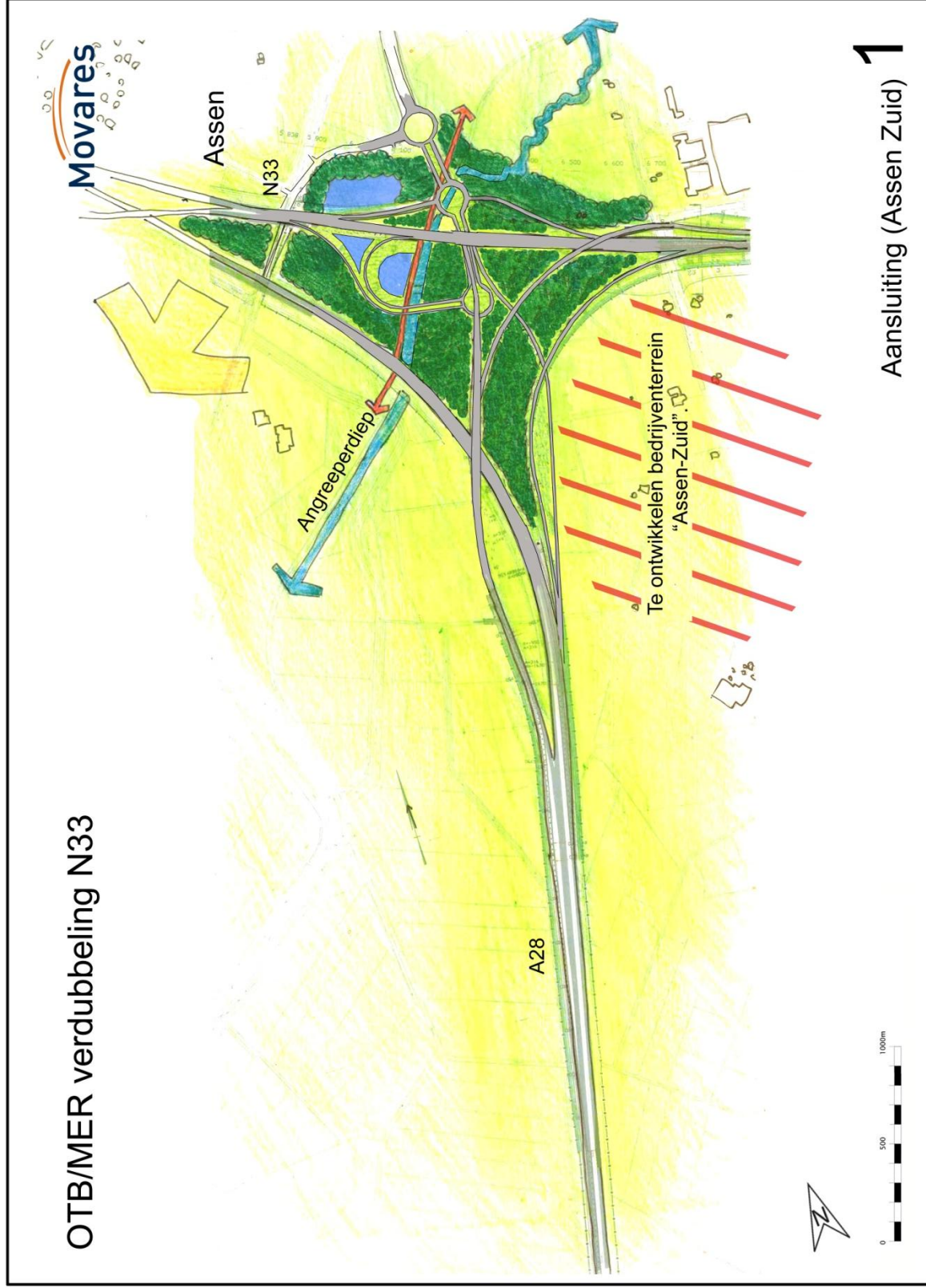
Wanneer we de balans opmaken van het gehele plan van de N33, zien we dat dit voor landschap niet eenvoudig is. Er zijn delen van het tracé waarop een positieve impuls kan worden gegeven, maar er zijn ook delen die wat meer negatieve effecten hebben. Het behalen van een positief resultaat, maakt nog niet zomaar de negatieve resultaten op een andere plek goed.

Bij de beoordeling voor de inpassing is er in het VKA op een aantal plekken sprake van een verbetering. Dit zijn bijvoorbeeld plekken waar door het verwijderen van beplanting de bestaande visuele verstoring van het landschap verminderd (bijvoorbeeld bij Rolde). Bij Gieten wordt het tegenovergestelde geconstateerd; daar wordt het landschap dusdanig verstoord dat het niet te verzachten is. Over het algemeen kan toch geconcludeerd worden dat het VKA niet meer of minder effect heeft qua inpassing dan de huidige situatie. In het MMA is er over het algemeen wel een positief effect. Dit heeft te maken met het feit dat maatregelen van het MMA ver buiten de grens van het project kunnen gaan, en op die manier het landschap als totaal kunnen verbeteren. Het versterken van structuren haaks op de weg, bijvoorbeeld, kan de nadruk op het landschap leggen i.p.v. op de weg, waardoor de weg beter opgenomen wordt in zijn omgeving.

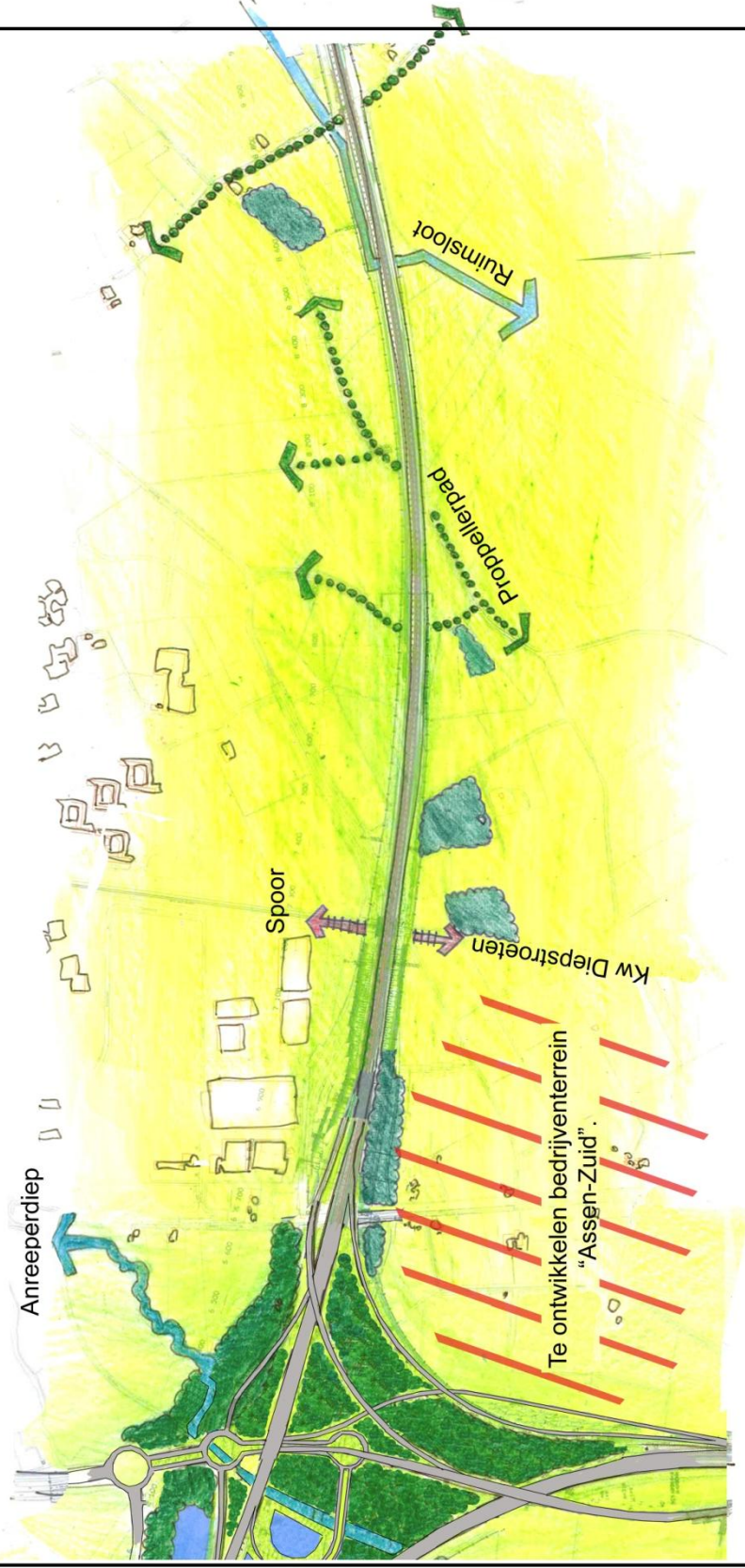
De herkenbaarheid van het landschap vanaf de weg geeft aan in welke mate de weggebruiker het landschap rondom de weg ervaart. In het VKA zien we op dit vlak alleen een verbetering ter hoogte van provincie Groningen. Daar ervaart met het landschap door zichtlijnen richting het open landschap en de weg als herkenbaar element daarin door begeleidende bomenrijen. In de andere deelgebieden is dit effect minder sterk. Hier snijdt de weg nu nog sterker (breder) door het landschap waardoor bijvoorbeeld sterk beboste gebieden zoals bij de Hondsrug minder duidelijk ervaren worden. In de meeste gevallen is het effect noch positief nog negatief. In het MMA kan de doorsnijding van de N33 regelmatig verzacht worden. Bijvoorbeeld het beter beleefbaar maken van beken en beekdalen en het versterken van kavelstructuren hebben een positief effect op de beleving van het landschap.

Betekenis	Scores	
Aanzienlijke verbetering	++	Voor dit thema zijn de aspecten kwalitatief beoordeeld. Waar mogelijk hebben kwantitatieve gegevens de kwalitatieve beoordeling ondersteund. Per criterium is de score per alternatief / variant toegelicht in de achtergrondrapportage.
Geringe verbetering	+	
Geen verbetering of verslechtering	0	
Geringe verslechtering	-	
Aanzienlijke verslechtering	--	

Aspect	Criterium	Referentie alternatief (nulalternatief)	VKA (met verplichte maatregelen)	MMA (met alle beschreven geoptimaliseerde maatregelen)
Inpassing (vanuit de omgeving)	Kwalitatief * Zorgvuldige inpassing * Mate van verstoring karakteristieke landschapspatronen * Mate van visuele verstoring * Herkenbaarheid van de verschillende landschappen in het algemeen	0	0	+
Herkenbaar heid (Beleving landschap vanaf de weg)	Kwalitatief Herkenbaarheid van de verschillen in landschappen <u>door de weggebruiker</u>	0	0	+



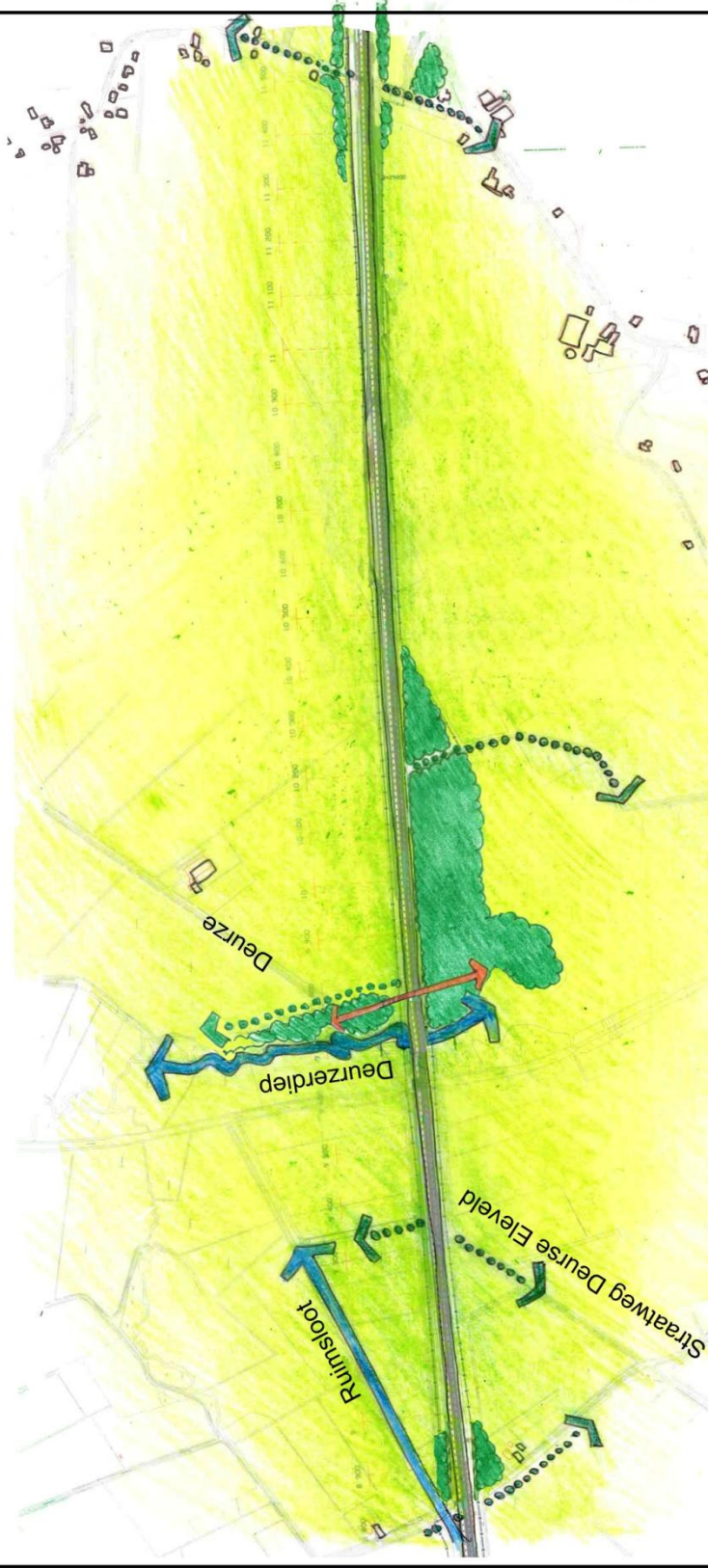
OTB/MER verdubbeling N33



0 500 1000

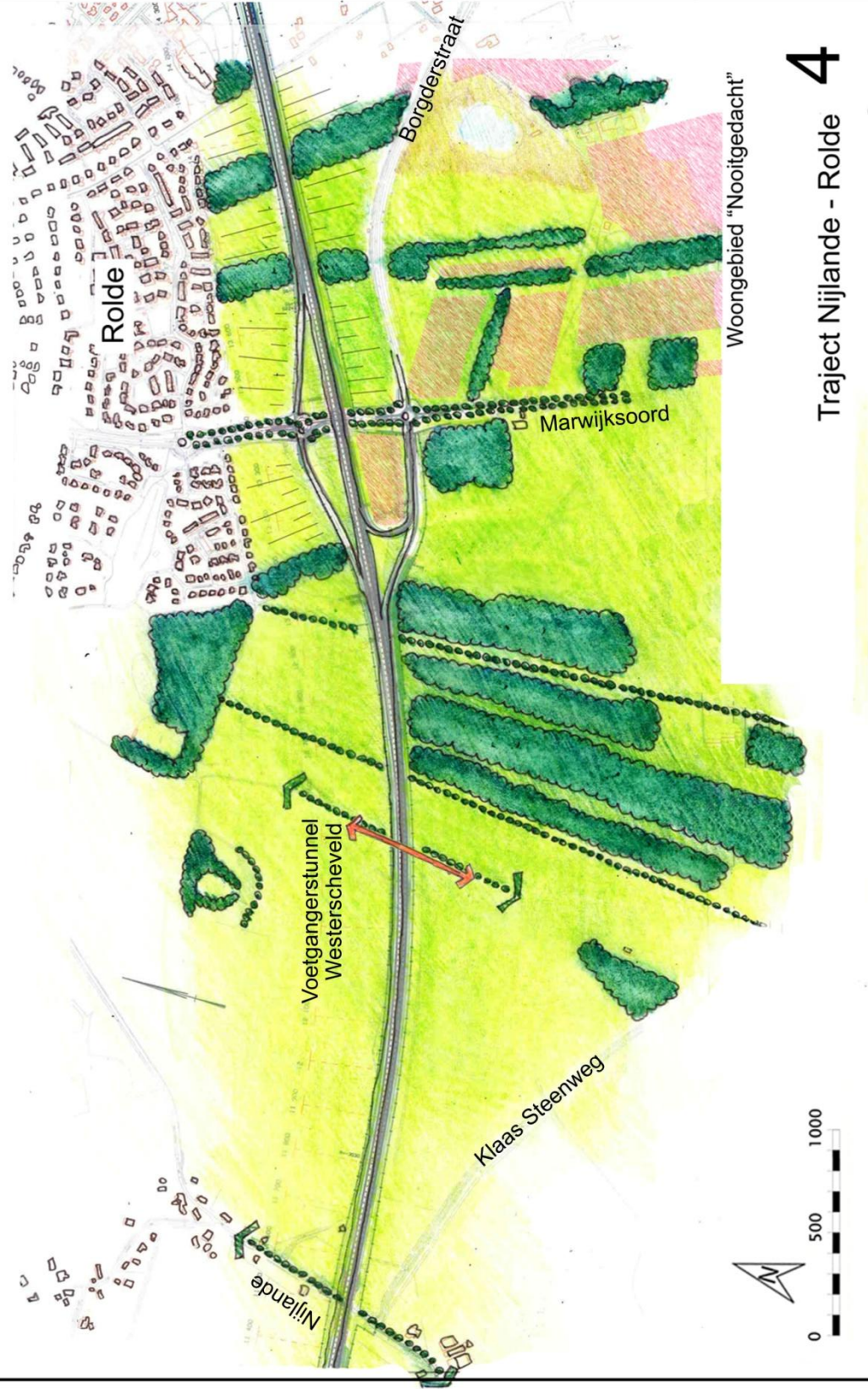
Traject Assen - Hemmenweg 2

OTB/MER verdubbeling N33

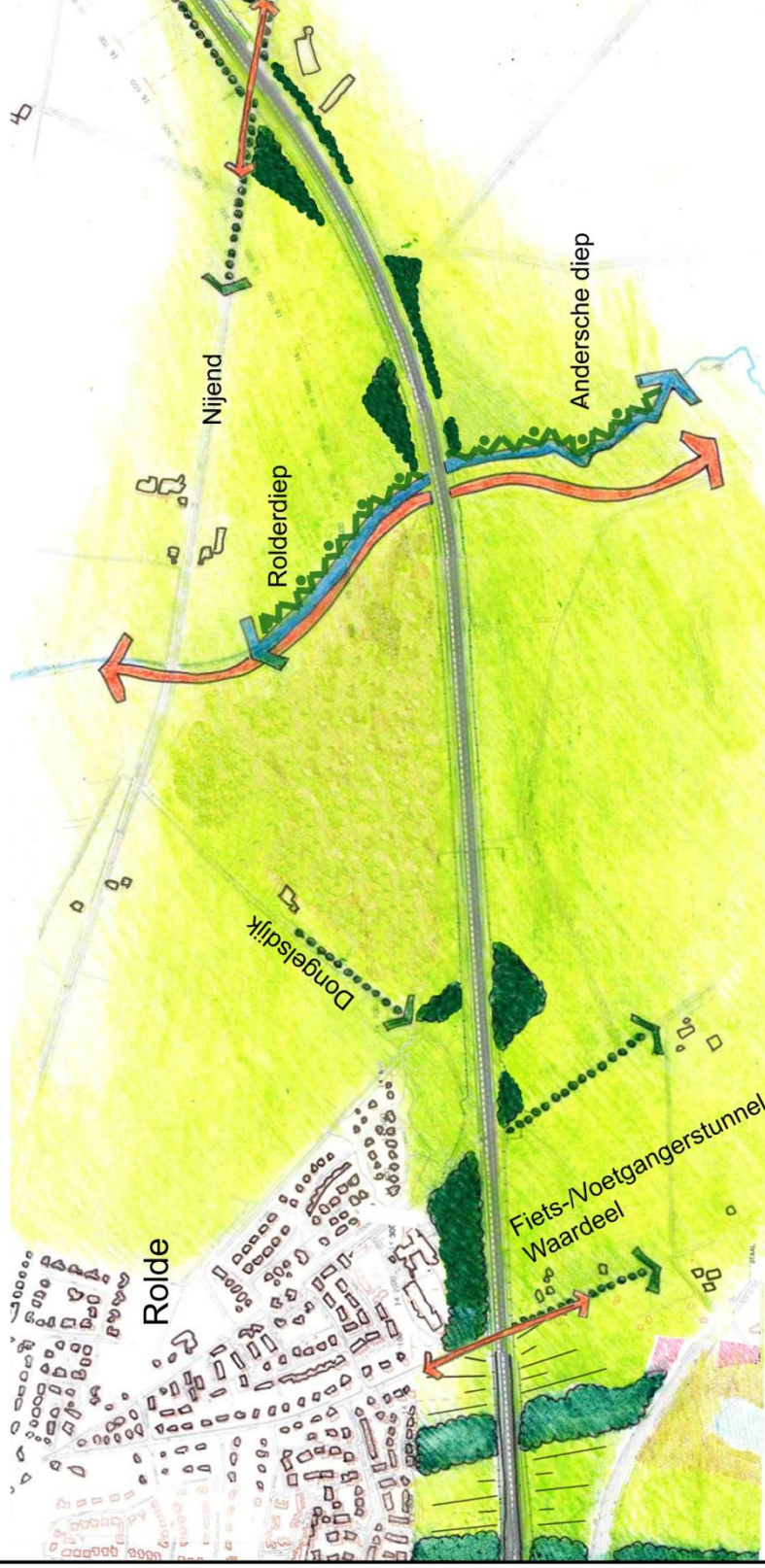


Traject Hemmenweg - Nijlande 3

OTB/MER verdubbeling N33

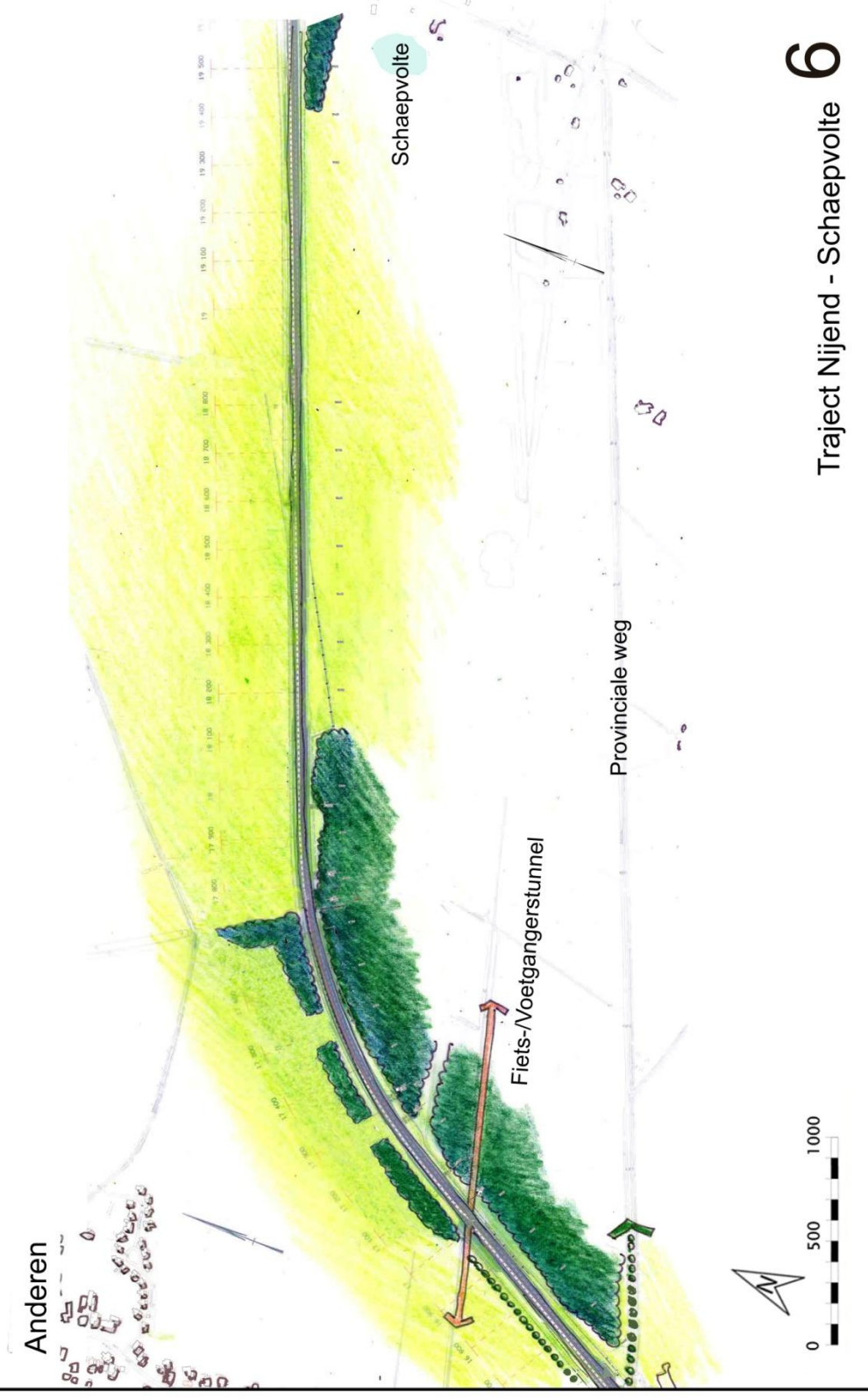


OTB/MER verdubbeling N33



Traject Rolde - Nijend 5

OTB/MER verdubbeling N33



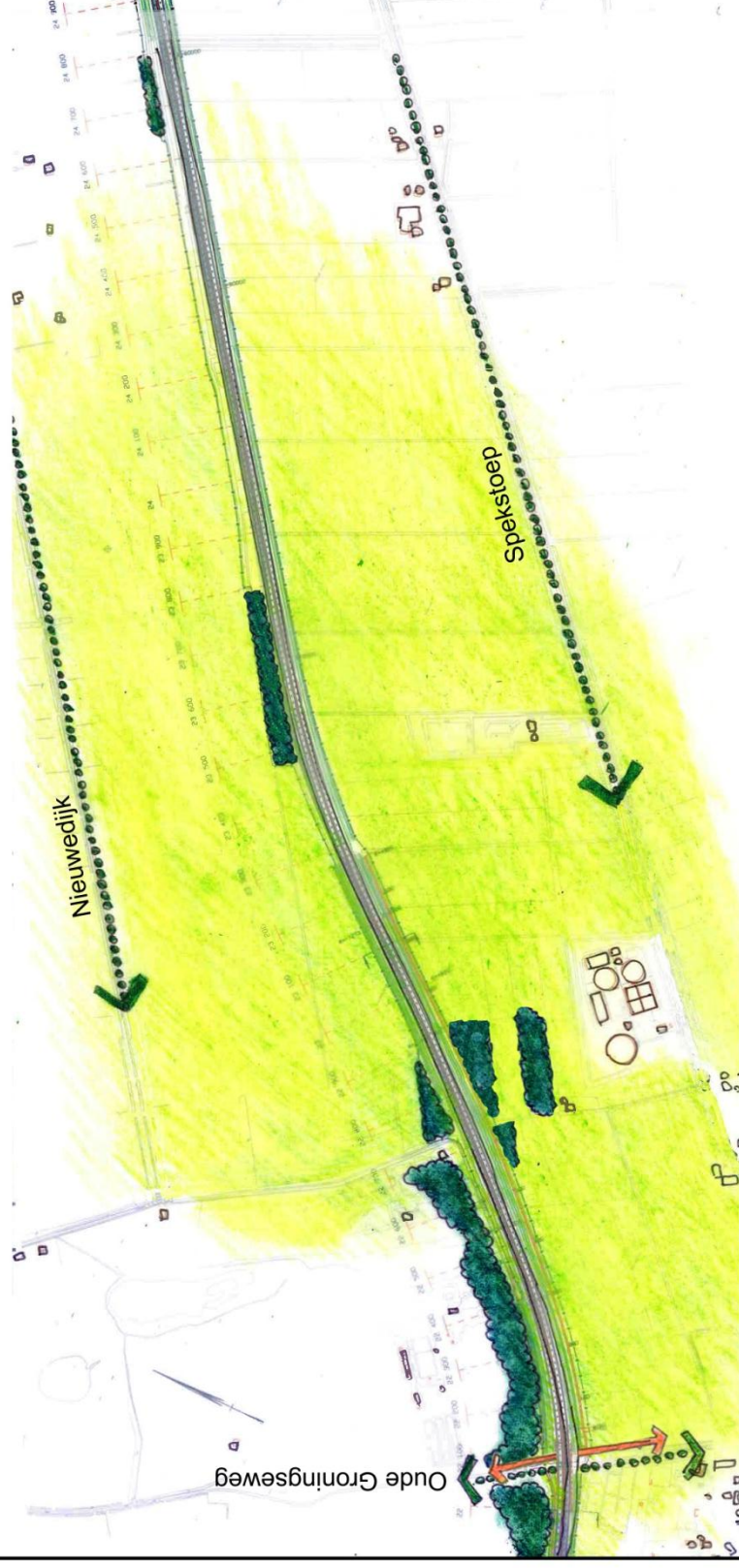
Traject Nijend - Schaepvolte **6**

OTB/MER verdubbeling N33



Traject Schaeppolte - Oude Groningerweg 7

OTB/MER verdubbeling N33



Traject Oude Groningerweg - Zandvoort 8

OTB/MER verdubbeling N33



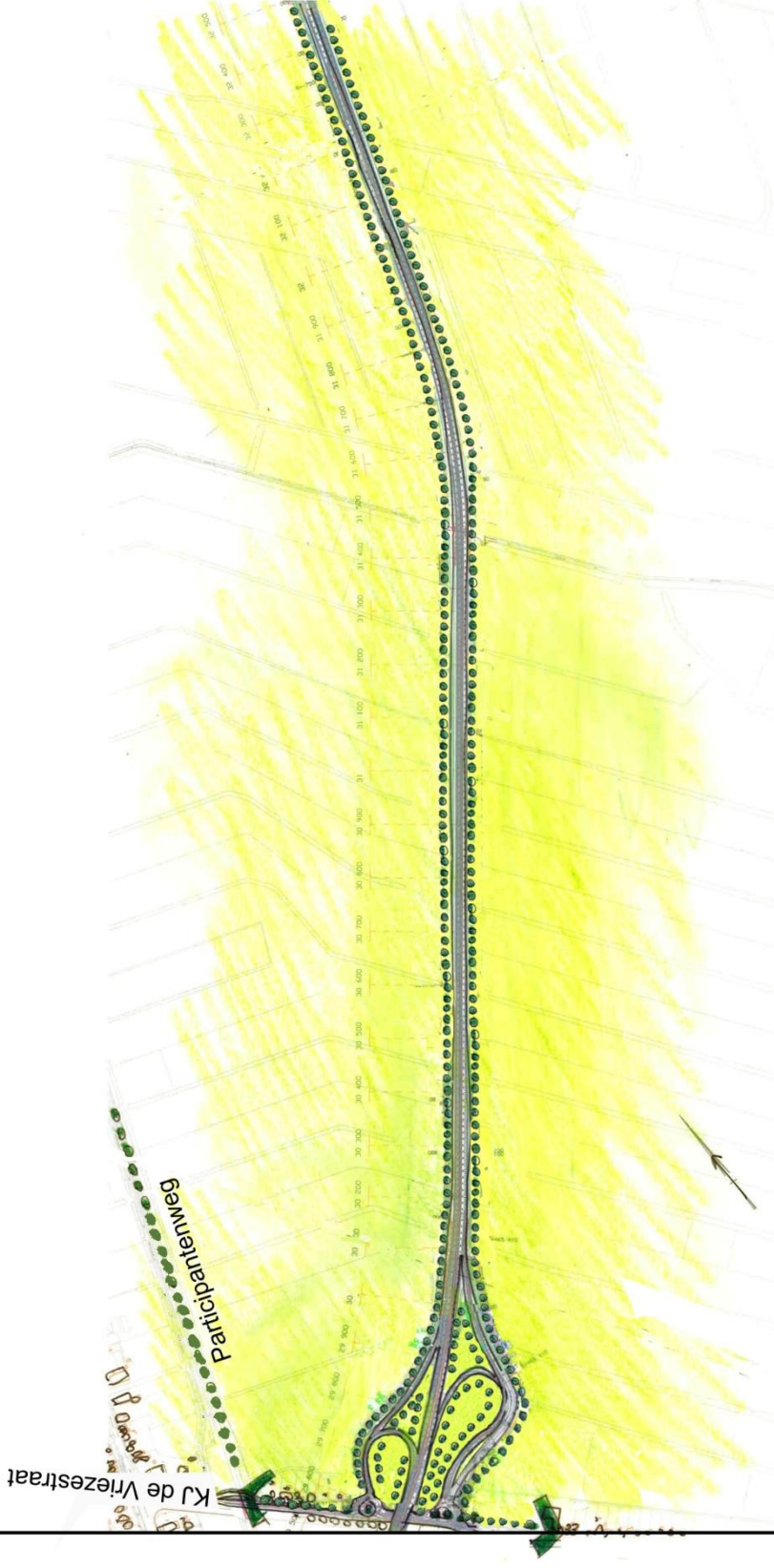
9 Traject Zandvoort - de Hilte

OTB/MER verdubbeling N33



Traject de Hilte - K.J. de Vriezestraat 10

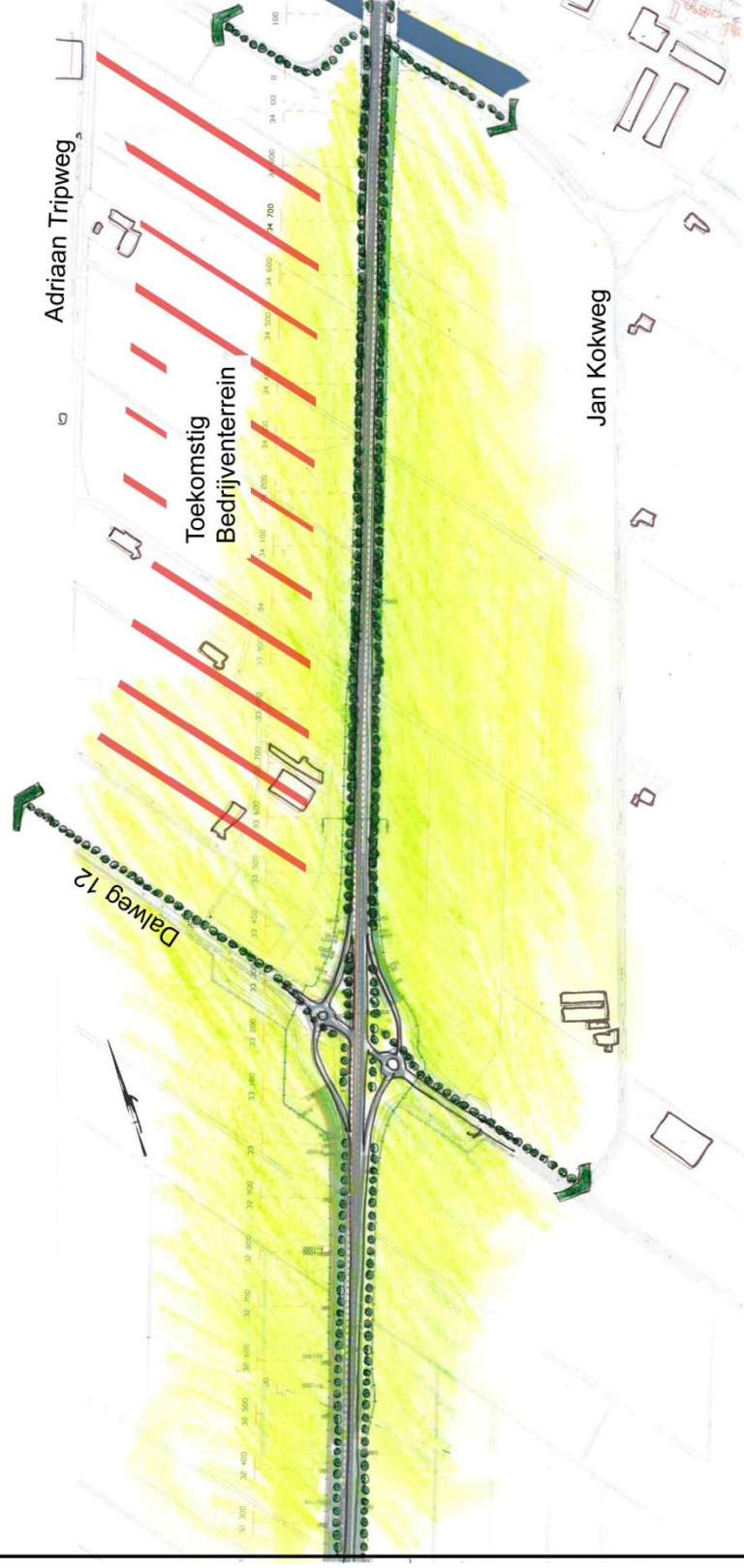
OTB/MER verdubbeling N33



Traject K.J.de Vriezestraat - Wildervanksterdallen

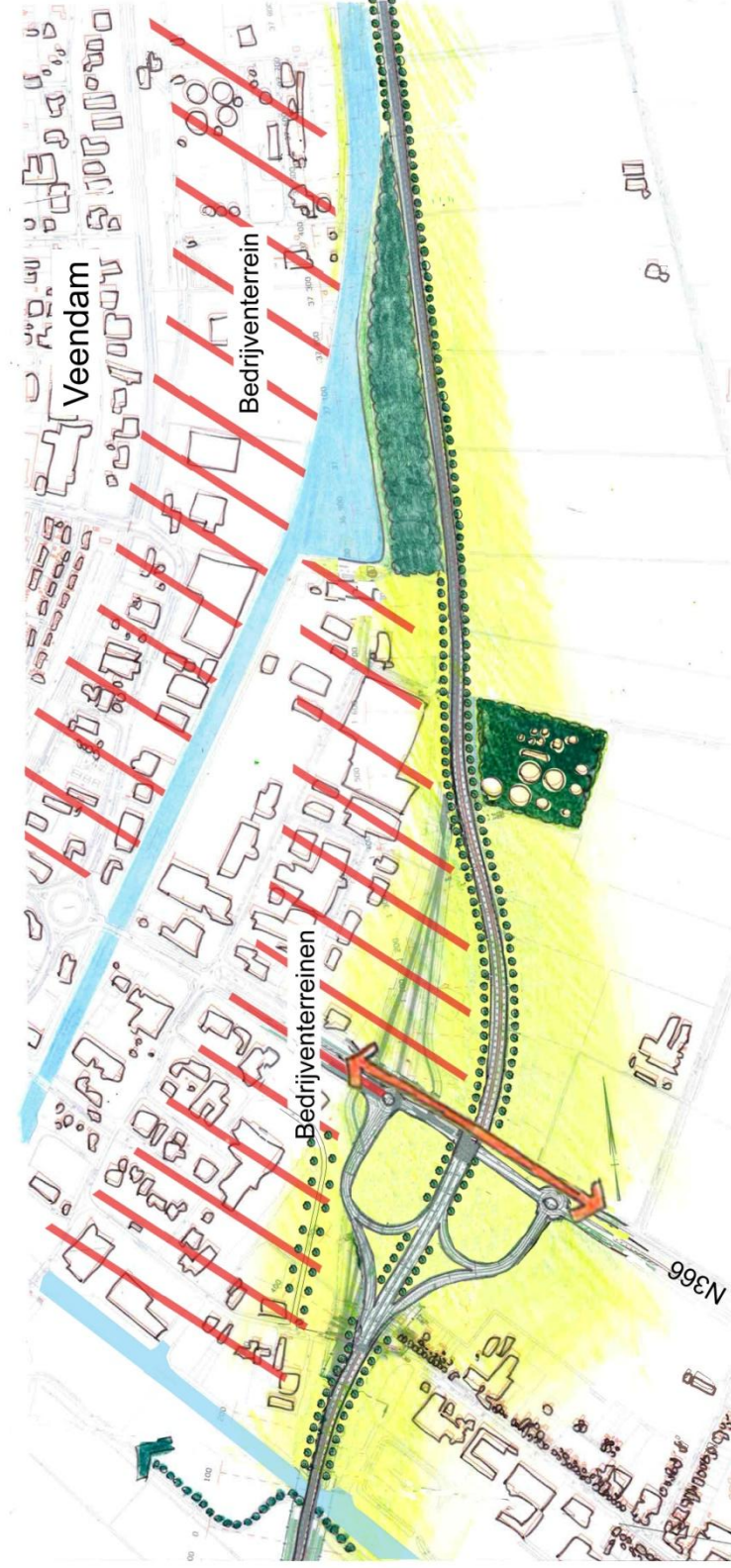
11

OTB/MER verdubbeling N33

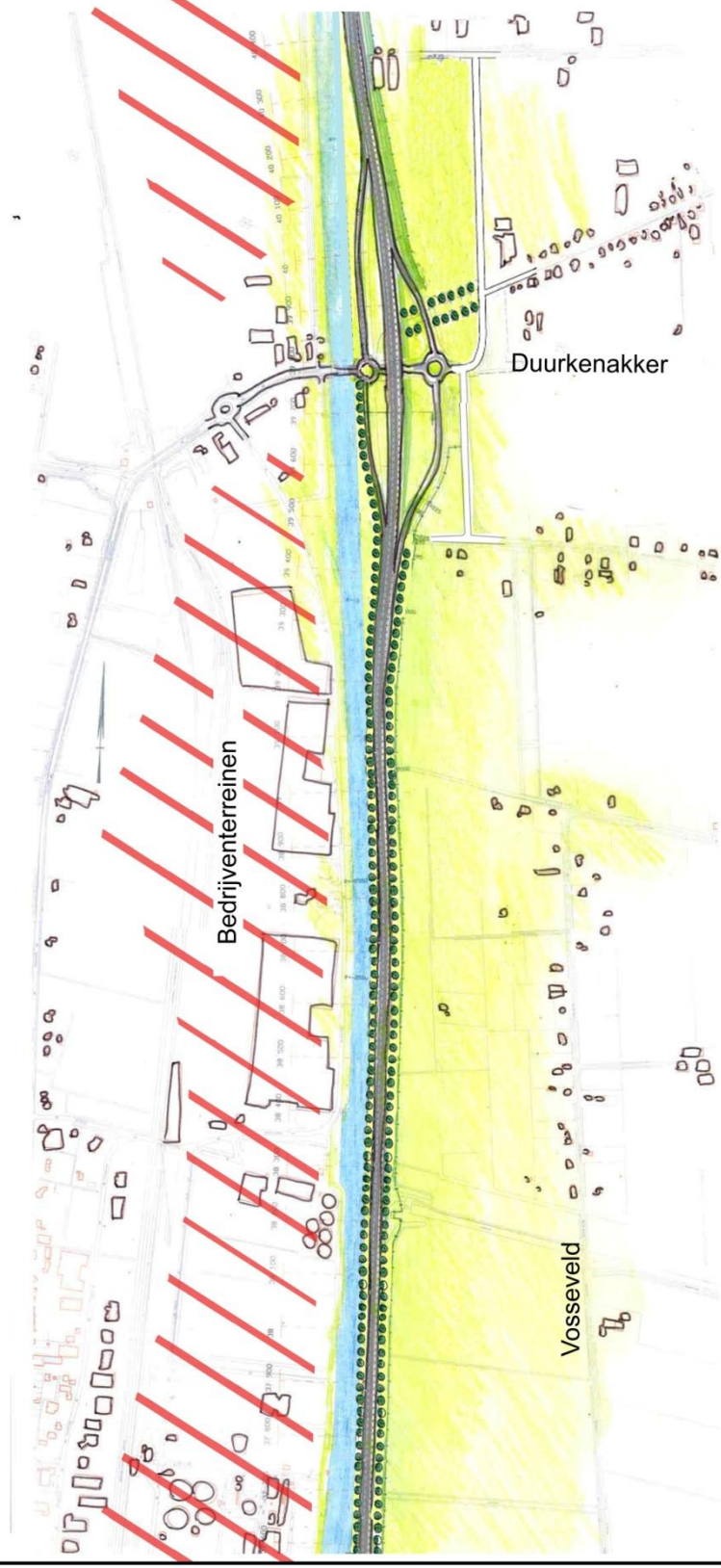


Traject Wildervanksterdallen - A.G. Wildervanckanaal

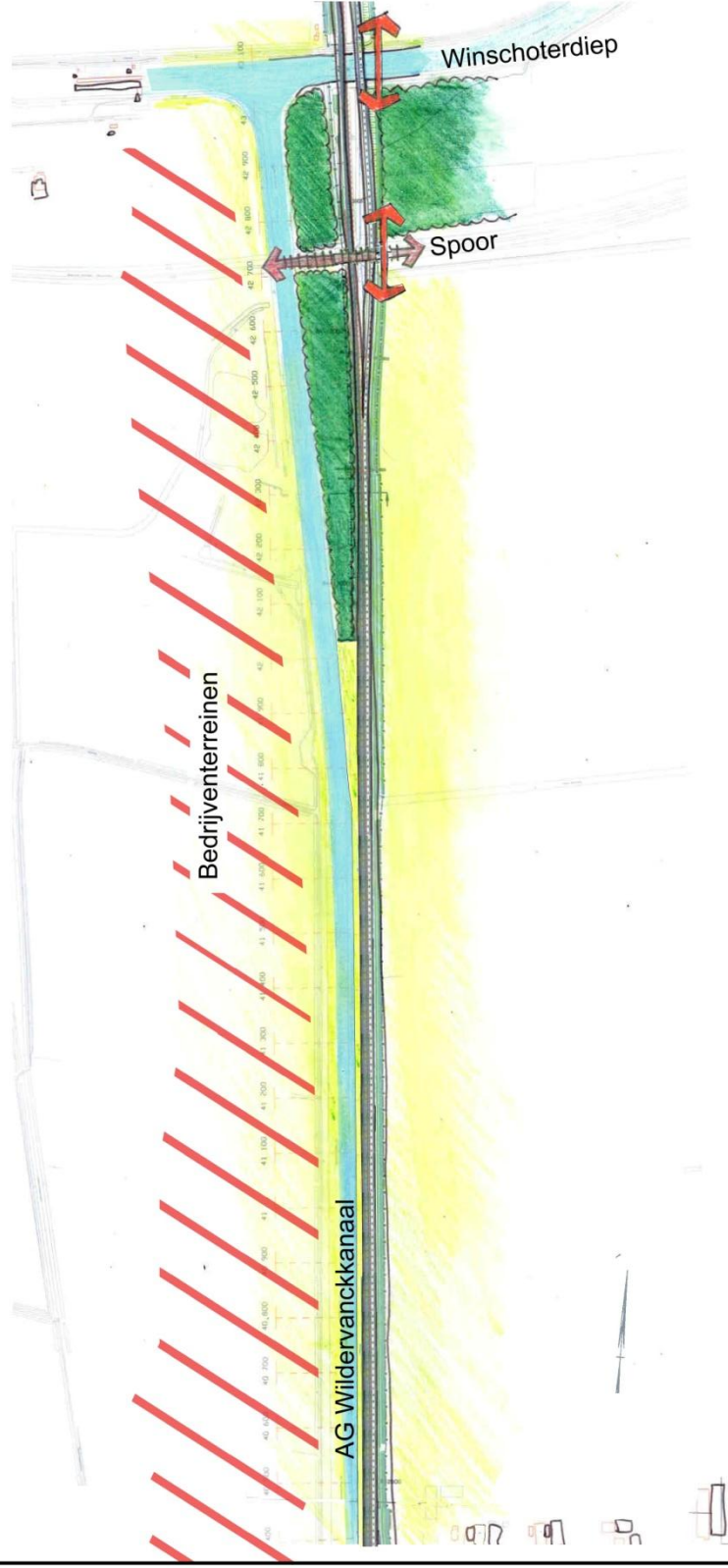
12



OTB/MER verdubbeling N33



OTB/MER verdubbeling N33



Traject Duurkenakker / Meeden - Winschoterdiep **15**

OTB/MER verdubbeling N33



-Winschoterdiep-Aansluiting N33 / A7 **16**

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

L. van Tilborg
Adviseur Landschap

Projectnummer IN190002

OTB/MER verdubbeling N33 Assen-Veendam-Zuidbroek Nota Landschap		Versie: 7 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 | NN1110RE115