

1850-62



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Milieueffectrapport

Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

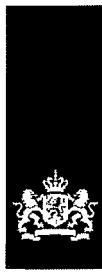


1850-62



Milieueffectrapport

Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek



Milieueffectrapport

Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek

Colofon

Uitgave Ministerie van Infrastructuur en Milieu,
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,
Dienst Noord-Nederland

Bezoekadres Zuidersingel 3
8911 AV LEEUWARDEN

Postadres Postbus 2301
8901 JH LEEUWARDEN

Telefoon (058) 234 43 44

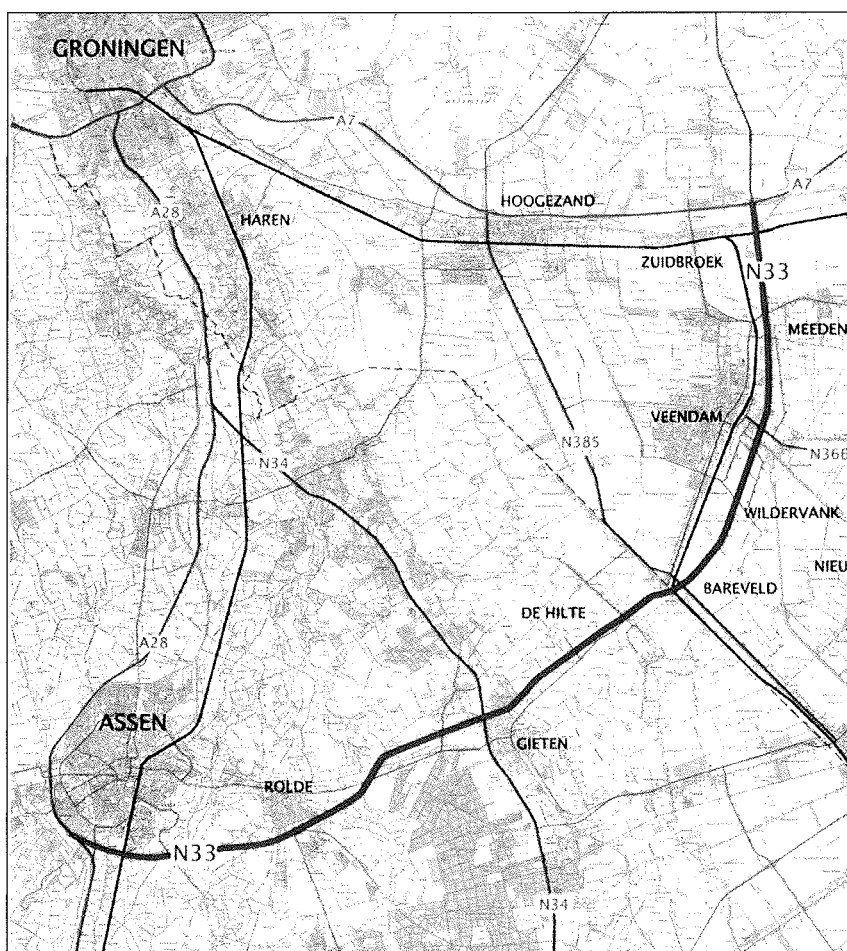
Datum 19 november 2010

Samenvatting

Aanleiding

De N33 is de rijksweg die loopt van Assen naar de Eemshaven. Deze weg is in de jaren '60 van de vorige eeuw aangelegd ter verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost Nederland en verbindt Noordoost Groningen met Assen. Via de A7 verbindt de N33 het landelijk wegennet met Noord-Duitsland en Scandinavië. De weg heeft daarnaast een belangrijke ontsluitende functie voor de regio.

.....
Figuur Situering N33 traject Assen-Veendam-Zuidbroek.



Doordat de N33 als eenbaansweg is uitgevoerd is met name op het traject Assen-Veendam-Zuidbroek (zie bovenstaande figuur) sprake van een verkeersveiligheidsprobleem. Al enige jaren wordt gesproken over maatregelen om deze onveilige situatie te verbeteren.

De provincie Drenthe, provincie Groningen en de omliggende gemeenten hebben de wens om met de verdubbeling tot 2x2 autoweg, de verkeersveiligheid van de N33 te verbeteren en een sterke economische impuls te geven aan de regio door vergroting van de regionale bereikbaarheid.

Kortom, de N33 is aan een opwaardering toe.

Doelstelling

Hoofddoel van het project is om de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Zuidbroek zodanig te verbeteren dat in 2020 wordt bijgedragen aan de landelijke streefwaarden voor verkeersveiligheid.

Om de doorstroming op de N33 en de regionale bereikbaarheid te verbeteren zijn daarnaast de volgende doelstellingen voor de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek geformuleerd:

- een goede doorstroming voor het personen- én vrachtverkeer;
- voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit voor acceptabele en betrouwbare reistijden voor niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet;
- nieuw aan te leggen infrastructuur dient veilig en toekomstvast te zijn.

Tracéwet en milieueffectrapportage

De minister van Infrastructuur en Milieu¹ neemt op grond van de Tracéwet een besluit over de te realiseren maatregelen. Op grond van de Wet milieubeheer moet ter onderbouwing van dit besluit de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen. Het voorliggende milieueffectrapport (MER) beschrijft de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en geeft aan op welke onderdelen – vanuit milieuoogpunt bezien – verbetering mogelijk is.

Het MER wordt gelijktijdig met het Ontwerp-Tracebesluit ter inzage gelegd. De procedure die daarbij wordt gevolgd is in het laatste hoofdstuk van het MER toegelicht.

Verkeer en verkeersveiligheid na realisatie van verdubbeling

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat zonder verdubbeling de doorstroming en reistijden op een aantal wegvakken van de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek niet optimaal is. Daarnaast is er reistijdverlies door het vrachtverkeer. Ook vinden op de weg te veel ongevallen plaats, vaak met dodelijke afloop.

De doorstroming op de weg en onderliggende wegen is na de verdubbeling duidelijk beter. Reistijden verbeteren, mede omdat het personenverkeer geen hinder meer ondervindt van het vrachtverkeer. Ook is de weg verkeersveiliger. Het aantal ongevallen neemt duidelijk af, ook de ongevallen met dodelijke afloop.

Voorkeursalternatief, effecten voor het woon- en leefmilieu

De effecten van het voorkeursalternatief voor de verdubbeling N33 Assen-Veendam-Zuidbroek zijn in het MER vergeleken met het referentiealternatief. Dat betreft de autonome ontwikkeling van het gebied, zonder verdubbeling van de N33. Onderstaand zijn de belangrijkste effecten toegelicht.

¹ Met de komst van het nieuwe kabinet Rutte zijn de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu samengevoegd tot het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Geluid

De verdubbeling van de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek leidt tot een afname van de geluidsbelasting op een fors aantal woningen. Dit is toe te schrijven aan de toepassing van Zeer Open Asphalt Beton (of een vergelijkbare asfaltsoort). Daarnaast worden ook de wettelijk verplichte doelmatige maatregelen ter beperking van de geluidstoename genomen.

Luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er na de verdubbeling sprake is van een beperkte toename van de emissies en concentraties van de maatgevende verontreinigende stoffen (stikstofdioxide en fijn stof). Er zijn in de maatgevende jaren geen overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Externe veiligheid

Het onderzoek naar externe veiligheid wijst uit dat de weg na verdubbeling onder de wettelijke grenswaarden blijft. Er is geen overschrijding van de normen voor Plaatsgebonden Risico of het Groepsrisico.

Landschap

Voor het landschap is sprake van een wisselend beeld. Er zijn delen van het wegtracé waar een positieve impuls wordt gegeven aan de versterking van de landschappelijke karakteristiek, maar er zijn ook delen die wat meer negatieve effecten hebben. Voor het criterium 'herkenbaarheid van het landschap', waarmee de herkenbaarheid vanuit de auto wordt bedoeld, kan gesteld worden dat de effecten ten opzichte van de huidige situatie als neutraal worden beoordeeld.

Cultuurhistorie en archeologie

Wat betreft de aspecten cultuurhistorie en archeologie is sprake van een kleine verslechtering na de verdubbeling. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat voor het hele tracé de archeologische verwachting gematigd tot hoog is. Nader onderzoek vindt plaats in het vervolgtraject.

Ecologie

De huidige N33 Assen-Veendam-Zuidbroek is ecologisch niet goed ingepast. Deze barrièrewerking neemt weliswaar toe door de verdubbeling, maar hiervoor worden mitigerende maatregelen getroffen. De verdubbeling heeft in beperkte mate invloed op ecologie door vernietiging van habitat en leefgebieden van soorten, of gebieden gevoelig voor verdroging. Deze effecten worden echter gecompenseerd. Daarnaast is er door verdubbeling sprake van een positief effect op het akoestisch ruimtebeslag op Natura-2000 en EHS.

Bodem en water

Door de verdubbeling worden bestaande bodemverontreinigingen weggenomen dan wel voorkomen. Er wordt weliswaar een grondwaterbeschermingsgebied doorsneden, maar dit leidt niet tot negatieve effecten. Binnen het plangebied wordt ruimte gereserveerd voor de benodigde watercompensatie.

Ruimtegebruik

Door de verdubbeling van de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek is sprake van extra ruimtebeslag op bepaalde vormen van ruimtegebruik. Hier is

geen sprake van onderscheidende effecten. Door de aanleg van fiets- en voetgangersvoorzieningen wordt de barrièrewerking van de weg, die in de huidige situatie aan de orde is, op een aantal locaties opgeheven.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In het MER is ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgenomen. Het MMA is een realistisch alternatief dat beschrijft hoe negatieve milieueffecten zoveel mogelijk verminderd of voorkomen kunnen worden. Gezien de uitkomsten van de milieuonderzoeken richten de optimalisatiemaatregelen in het MMA zich op de aspecten waar gezien de schaal en ligging van het project de meeste milieuwinst te behalen is. Het betreft:

- landschap: het nemen van aanvullende maatregelen buiten de projectgrenzen, die het landschap als totaal verbeteren en versterken;
- geluid: toepassen van tweelaags ZOAB over het gehele traject. Hierdoor neemt het geluidsbelast oppervlak ten opzichte van het VKA aanzienlijk af. Ook is sprake van een forse vermindering van het aantal woningen dat geluidsbelasting ondervindt van de weg;
- ecologie: verminderen van de barrièrewerking van de N33 door het treffen van inpassingsmaatregelen (bijv. faunavoorzieningen).

Resumé

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat door de verdubbeling van de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek de problemen ten aanzien van doorstroming, reistijden en verkeersveiligheid worden opgelost. Er wordt met de verdubbeling voldaan aan de doelstellingen die voor verkeer en verkeersveiligheid zijn gesteld.

Er zijn geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten en er worden geen wettelijke normen of grenswaarden overschreden. Bovendien worden met de verdubbeling kansen benut voor verbetering van de landschappelijke inpassing en de herkenbaarheid van het landschap.

Eventuele negatieve effecten van de verdubbeling worden zoveel mogelijk gemitigeerd. Is mitigatie niet mogelijk dan wordt gecompenseerd volgens de wettelijke kaders.