Inpassingsvisie verdubbeling N33

# Zuidbroek-Appingedam

Inpassingsvisie N33

# Zuidbroek - Appingedam

in opdracht van Projectorganisatie N33 Midden
april 2017

ENNO ZUIDEMA STEDEBOUW

veenenbosenbosch
landschapsarchitecten

# Inhoud


**Inleiding**
Aanleiding 5
Doel en positie 5
Methode en verantwoording 5
Proces 6
Leeswijzer 6

**DEEL 1: VERKENNING**

**Analyse gebied**
Landschap 10
Cultuurhistorie en nederzettingen 14
De dorpen 16
Landbouw en andere functies 28
Water en natuur 30
Bereikbaarheid en mobiliteit 32
Energielandschap 36
Conclusie gebiedsanalyse 38

**Analyse beleid voor gebied en weginfrastructuur**
Inleiding 40
Beleid Rijkswaterstaat infrastructuur 40
Beleid Rijkswaterstaat duurzaamheid 42
Beleid Rijkswaterstaat groenvoorzieningen 42
Duurzaamheidsambitie Projectorganisatie 42
Omgevingsbeleid provincie Groningen 44
Beleid gemeente Slochteren 44
Beleid gemeente Appingedam 44
Ontwikkelingen, kansen en wensen 46
Conclusie analyse beleid 48

**Analyse tracé**
N33 in Nederland 50
N33 Zuid 50
N33 Midden 52
Conclusie analyse tracé 76

**DEEL 2: RUIMTELIJKE VISIE**

**Ruimtelijke visie**
Vierpijlers 80

**DEEL 3: INPASSINGSVISIE**

**De ruimtelijke opgave**
Opgave en analyse van de ingreep 84

**Inpassingsvisie**
Bouwstenen 88

**Gehele tracé N33 midden**
Tracering 90
Hoogteligging 92
Basisprofiel 94
Aansluitingen 96
Wegmeubilair 98
Kunstwerken 100
Wegbeplanting 104
Duurzaamheid 106

**Locaties**
Siddeburen 108
Tjuchem 112
Tracé noord, inclusief Fivelpoort 114

**Samenvatting en toetsingskader** 118

**Bronnen** 120

**Colofon** 121

# Inleiding

## Aanleiding

De rijksweg N33 loopt van Assen naar Noord-Groningen, met eindbestemming Eemshaven. De weg is in de jaren zestig van de vorige eeuw aangelegd, ter verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost Nederland. Bij Assen sluit de N33 aan op de A28 Groningen-Hoogeveen. De kruising met de A7 zorgt voor dwarsverbindingen naar Groningen, Noord-Duitsland en Scandinavië. Daarnaast ontsluit de N33 de regio zelf. Kernen als Noordbroek, Siddeburen en Appingedam zijn voor hun aansluiting op het hoofdwegennet afhankelijk van de N33. Dat geldt ook voor de economische kerngebieden Eemshaven en Chemiepark en de bedrijven en havens in Delfzijl.

Recent is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek afgerond (N33 Zuid). Met de aanpassing van de N33 Midden, tussen Zuidbroek en Appingedam, profiteren het gebied en de omliggende economische zones hier straks ten volle van. De verdubbeling is tevens een impuls voor de verdere ontwikkeling van de Energyport en de Eemsdelta. Daarnaast worden verkeersstromen op de N33 gebundeld. Daarmee worden de N360 (Delfzijl-Groningen) en N362 (gedeelte Delfzijl-Scheemda) ontlast. Opdrachtgever voor de aanpassing is de projectorganisatie N33 Midden, een samenwerking tussen de provincie Groningen en Rijkswaterstaat.

## Doel en positie

De Inpassingsvisie brengt de ruimtelijke kansen en knelpunten in beeld voor het gebied waar de N33 Midden wordt aangelegd. Voor de ruimtelijke positie en de inbedding van de weg wordt het ontwikkelingsperspectief getoond, compleet met mogelijkheden en voorwaarden. De visie houdt daarbij ook rekening met de belangrijke knelpunten die de wegverbreding oplevert. Daarnaast verkent de visie de kansen die er voor het omliggend gebied kunnen ontstaan bij de realisatie van de wegverbreding.

Over het planproces: deze Inpassingsvisie is de eerste uitwerking van de nota Reikwijdte en Detailniveau in het kader van de Planstudie en MER voor de verbreding van de N33 Midden. De Inpassingsvisie vormt de onderlegger voor het opstellen en uitwerken van alternatieven en de ruimtelijke beoordeling in het MER. Daarnaast is de visie de inhoudelijke basis voor de uitwerking van het Voorkeursalternatief (in 2018) in een Landschapsplan.

Voor de N33 Midden voerde de provincie Groningen een Voorverkenning uit, waar een aantal relevante alternatieven uit naar voren kwam. Voor de Inpassingsvisie vormde deze Voorverkenning het startpunt: de alternatieven in deze Inpassingsvisie komen daaruit voort. Sommige aanvullingen echter zijn ontstaan in het gesprek tussen de projectorganisatie en omwonenden of volgden uit de verkenningen in deze Inpassingsvisie. De inpassingsvisie is sturend, kader stellend, voor het technisch ontwerp van het bouwwerk weg en het landschapsplan. Voortvloeiend hieruit is een voortdurende intensieve communicatie en dialoog noodzakelijk tussen visie en technisch ontwerp.

## Methode en verantwoording

Deze Inpassingsvisie ontstond door een studie in een aantal stappen. Gestart werd met een excursie in het gebied en een studie naar de gebiedskenmerken. Ook de inventarisatie van het beleid (nationaal, provinciaal en lokaal) en

de wensen van inwoners en ondernemers en ontwikkelingen in het gebied vond aan het begin plaats. Daarna volgde een verkenning van enkele locaties in detail: Tjuchem - Steendam, de rand van Siddeburen en de rand van Appingedam. Uit de inventarisatie en de waardering van de gevonden kenmerken volgden conclusies over het gebied en het beleid. De kenmerken van het huidige tracé van de N33 Midden en het vernieuwde tracé van de N33 Zuid leidden tot uitspraken over de karakteristiek van de N33 als gehele route en de karakteristiek en verbeterpunten voor de N33 Midden daarbinnen. Alle gevonden kenmerken, verbeterpunten en conclusies kwamen samen in de formulering van de ruimtelijke visie: de visie op het gebied en de ruimtelijke positie van de weg – de N33 Midden – daarbinnen en de ruimtelijke ambities die de inpassing van de weg meekrijgt. De Inpassingsvisie beschrijft op basis van dit alles de wijze waarop de ambities voor de N33 in het gebied worden bereikt: in ordening, plaatsing, ruimtelijke patronen en ervaring en materialen. De opstellers van de Inpassingsvisie verwerkten de (schriftelijke) commentaren en terugkoppeling van de deelnemers van de klankbordgroep (19 november 2016), de begeleidingsgroep bijeenkomsten (10 januari en 16 januari 2017) en de inwoners-sessie in Siddeburen (op 12 januari 2017) in de nu voorliggende versie.

## Proces

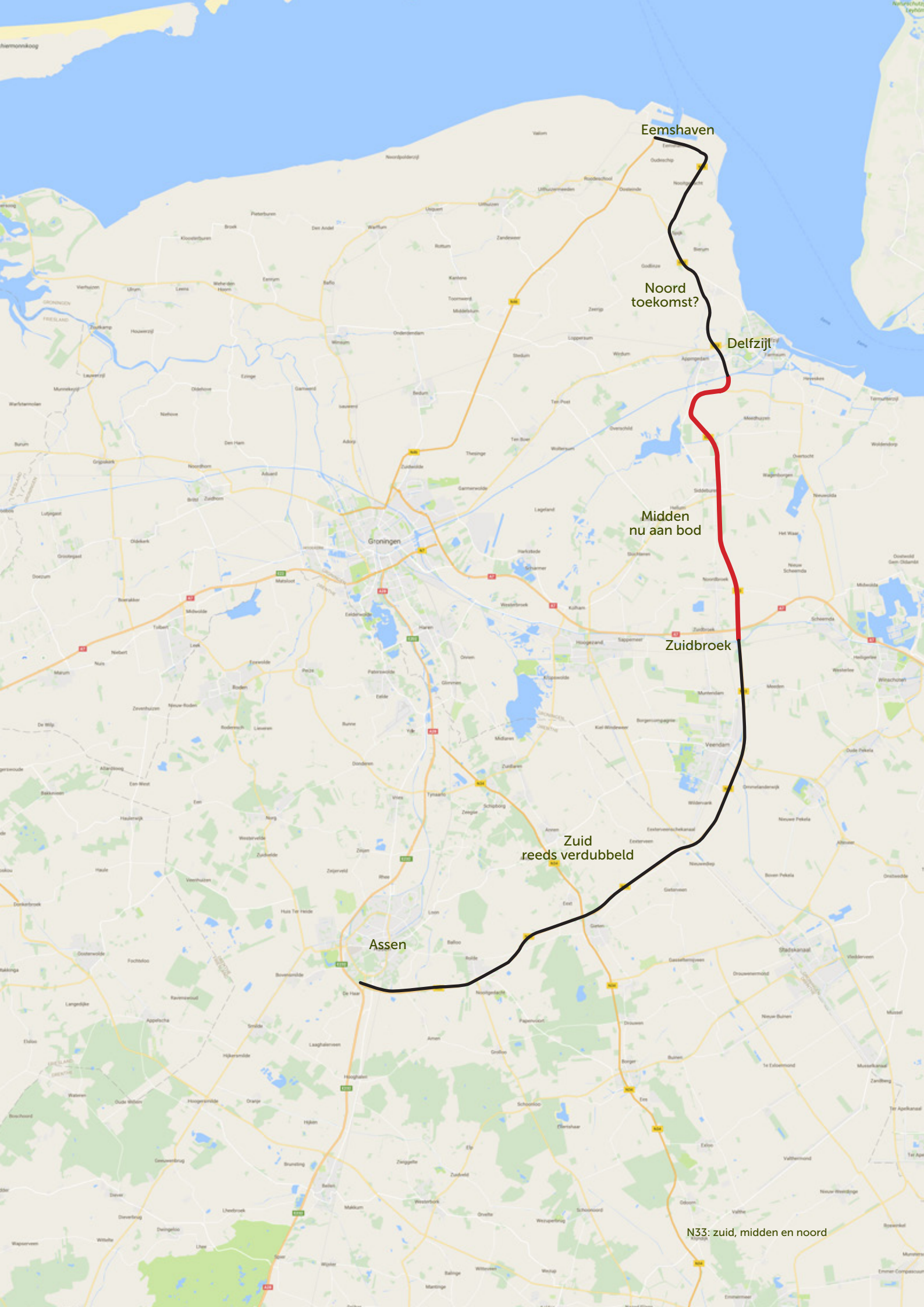
Het opstellen van de Inpassingsvisie vond plaats onder begeleiding van een ambtelijke begeleidingsgroep vanuit de projectorganisatie en een klankbordgroep waarin verschillende overheden en maatschappelijke groeperingen vertegenwoordigd zijn. Ook is een intensieve werksessie gehouden met inwoners en vertegenwoordigers van de dorpen Siddeburen (en omgeving) en Tjuchem. De Inpassingsvisie wordt met de klankbordgroep en met de inwoners en vertegenwoordigers van de dorpen Tjuchem, Steendam en Siddeburen besproken.

## Leeswijzer

De Inpassingsvisie bestaat uit drie delen: een verkenning, de ruimtelijke visie en de inpassingsvisie zelf. In de verkenning wordt voor het hele gebied gekeken naar kwaliteiten, knelpunten, kenmerken en karakteristieken – in ruimtelijke, historische en functionele zin. Ook komen beleid en ontwikkelingen aan bod, inclusief de wensen vanuit de omgeving. Daarna vindt een beschrijving van de huidige N33 plaats: ontstaan, doel, ligging, vormgeving en gevolgen.

Dit geheel vormt de opmaat naar de ruimtelijke visie (deel 2). De ruimtelijke visie benoemt hoe de kenmerken van het gebied (en de ontwikkeling daarin) de context vormen voor de verbreding van de N33 Midden.

In deel 3, de feitelijke inpassingsvisie, komen alle onderdelen bij elkaar. We analyseren de ingreep van de verdubbeling. Welke effecten kunnen we voorzien in het gebied, op basis van de kwaliteiten en knelpunten die we inmiddels kennen?
Eerst voor het gehele tracé en vervolgens voor de drie locaties doet de Inpassingsvisie uitspraken over de ligging en aanwezigheid in het landschap, de leefomgeving, de vormgeving van de weg en de duurzaamheid van de ingreep.


Eemshaven
Noord
toekomst?
Delfzijl
Midden
nu aan bod
Zuidbroek
Zuid
reeds verdubbeld
Assen
Groningen
N33: zuid, midden en noord

# Deel 1: Verkenning

In dit eerste hoofdstuk van de verkenning vindt een analyse plaats van het gebied waarin de verdubbelde N33 Midden wordt gerealiseerd. Achtereenvolgens komen aan de orde: landschap, cultuurhistorie en nederzettingen, de dorpen, landbouw, water en natuur, bereikbaarheid en mobiliteit en energielandschap. In de conclusies worden kernkwaliteiten en knelpunten geformuleerd. Siddeburen, Tjuchem – Steendam en Fivelpoort komen in deze verkenning meer in detail aan bod. De verwachte effecten en ruimtelijke aanpassingen door de verbreding zijn daar groter dan elders.

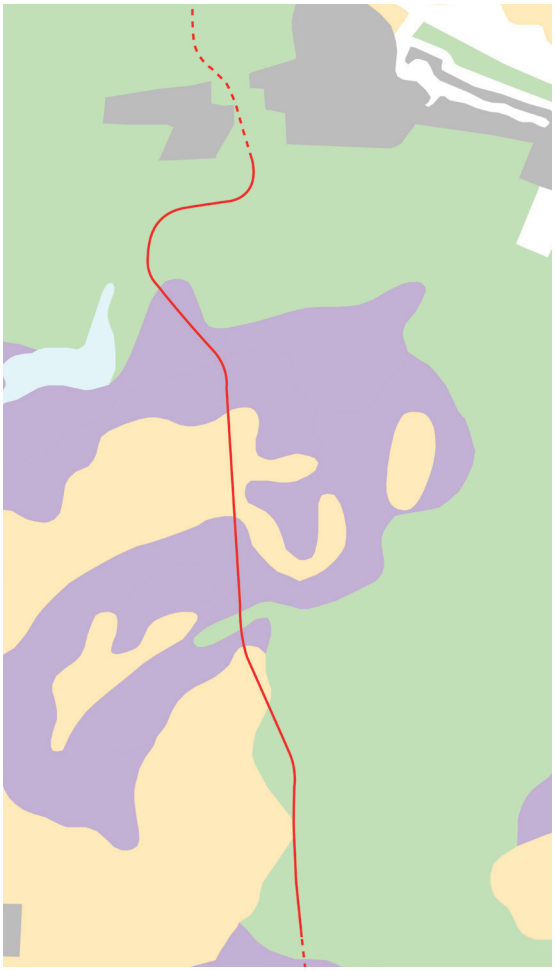
# Analyse gebied

## Landschap

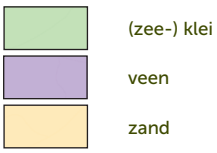
Het Oost-Groningse landschap kent een rijke gelaagdheid door een lange ontstaansgeschiedenis (Pleistoceen en Holoceen) en opeenvolgende periodes van transformatie. In het Pleistoceen is de bodem van Duurswold onder invloed van het landijs en de zee opgebouwd uit dekzand en zeeklei. Daartussen is in de loop van de tijd veen ontstaan. De dekzandruggen liggen hoger dan de omringende klei- en veengronden. Door deze hogere ligging werden de zandgronden als eerste bewoond. De grote boog (de zandrug van Harkstede – Siddeburen) is het gevolg van de ligging van de Fivel, een veenrivier die water afvoerde in noordelijke richting naar de Waddenzee. Het contrast tussen de meer besloten veen- en dekzandontginningen en de open zeekleigebieden is zeer opvallend.

De verkavelingsrichting is te verklaren doordat de glaciale ruggen de basis vormden voor de ontginning van het woeste land. Vandaar ook de typische opstrekkende verkaveling loodrecht op de ontginningsassen van Noordbroek en Siddeburen. De blokvormige verkaveling van het zeekleilandschap in de Steendammerpolder en de strokenverkaveling van Duurswold ontmoeten elkaar bij het Afwateringskanaal.

Dit resulteerde in drie verschillende ontginningspatronen:
- Noord: zeer open ontginning op zeeklei, blokverkaveling.
- Ontginningsgebied Duurswold: strokenverkaveling, noord - zuid oriëntatie, afwisseling van open en dichte delen met bosjes en lanen.
- Ontginning Noord- en Zuidbroek: open ontginning met strokenverkaveling, oost-west oriëntatie.



bodem



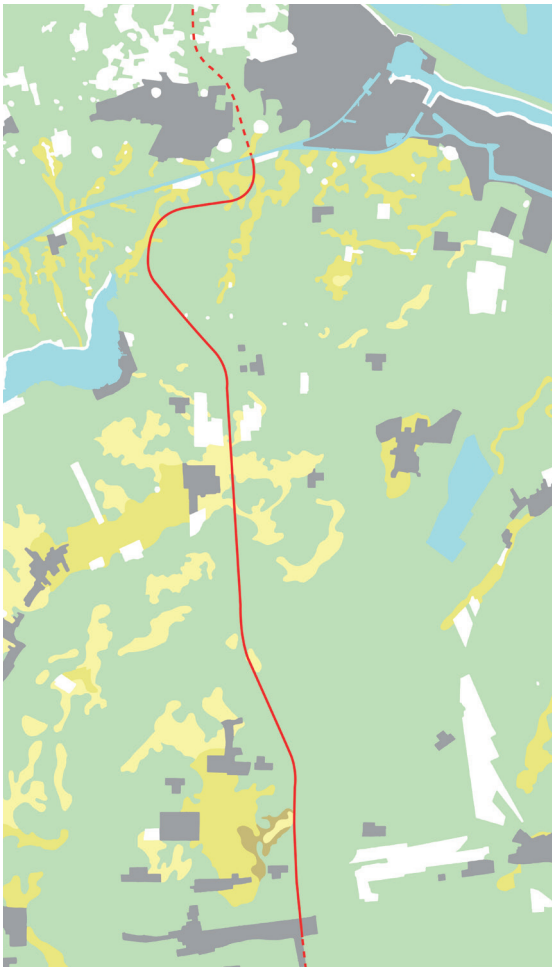

Door de rationalisatie en schaalvergroting van de landbouw zijn veel opstrekkende verkavelingen samengebracht tot grotere blokkavels. Hierdoor zijn de verschillende ontginningspatronen in de loop van de tijd minder sterk geworden.

### Inbraak Dollard

De dramatische inbraak van de Dollard heeft grote impact gehad op de vorming van het huidige landschap. In de jaren 1507 tot 1509 bereikte de inbraak van de Dollard zijn grootste uitbreiding, waarbij de zee tot aan de zandrug van Zuidbroek en Noordbroek kwam. De meeste verdronken dorpen zijn toen verplaatst naar hogere gelegen gronden op de glaciale ruggen. De inbraak van de Dollard is nog steeds af te lezen aan de landschappelijke patronen en de weidsheid en openheid van het vlakke land.

### Het Oldambt (zuid)

Het Oldambt is een jong zeekleigebied, een open ontginningslandschap met strokenverkaveling in de oost-west richting. Het gebied kenmerkt zich door grootschalige akkerbouw en statige

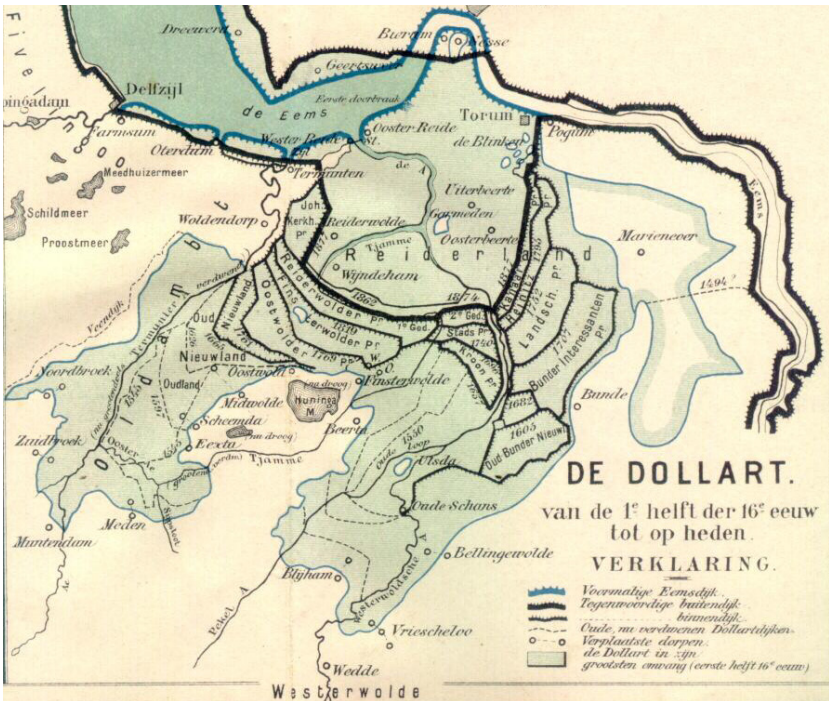


geomorfologie

- vlaktes
- welvingen
- lage ruggen en heuvels
- niet-waaiervormige glooiingen
- overig / onbenoemd

ontginnings patronen

- opstrekkende verkaveling
- blokverkaveling
- ontginningsassen




Dollard inbraak; bron: www.verdronkengeschiedenis.nl

noord; zeer open zeekleigebied

middengebied; Duurswold afwisselend open, bosjes en lanen

zuid; open gebied met een weidse panorama

boerderijen en wordt met recht ook wel de 'Graanrepubliek' genoemd. Langgerekte streek- of wegdorpen liggen veelal in een krans rondom de voormalige Dollardboezem. Het oorspronkelijke randveen-ontginningslandschap heeft door de inbraak van de Dollard grotendeels plaatsgemaakt voor de meer recente zeekleipolders.

### Duurswold (midden)

Duurswold is een veenontginningsgebied, dat grotendeels bestaat uit ontgonnen veen- en dekzandvlakten met een strokenverkaveling in de noord-zuid richting. Het landschap wordt gevormd door een boogvormige rug van keileem en dekzand, waarop acht lintdorpen zijn gelegen: Harkstede, Scharmer, Kolham, Froombosch, Slochteren, Schildwolde, Hellum en Siddeburen. Het contrast tussen het meer verdichte deel van Duurswold met bosjes, landgoederen en boederijlinten en de openheid van het buitengebied is opvallend.

### Fivelingo (noord)

Het noordelijk deel maakt onderdeel uit van Fivelingo, een gebied met oudere zeeklei in Noordoost-Groningen. Dit gebied is genoemd naar de verdwenen veenrivier de Fivel en kent een blokverkaveling. Het is laaggelegen, met kleine wierdennederzettingen en verspreide bebouwing op voormalige kreekruggen (inversieruggen) en zandkoppen. Dit gebied is aanvankelijk systematisch ontsloten vanuit de kuststreek en vormt een overgangszone naar de randveenontginningen in Duurswold. Enkele drooggelegde veenmeertjes of meerstallen (Voormalige Woldmeer, Apmieder meer, Meedhuizer meer, Proost meer) markeren veenrestanten die in de middeleeuwen zijn verdwenen.

N33

A7

open zeeklei landschap (Fivelingo)

Duurswold; landschap op de overgang van zand en veen, wisselend open en besloten

open landschap op de overgang van zand en veen (Het Oldambt)

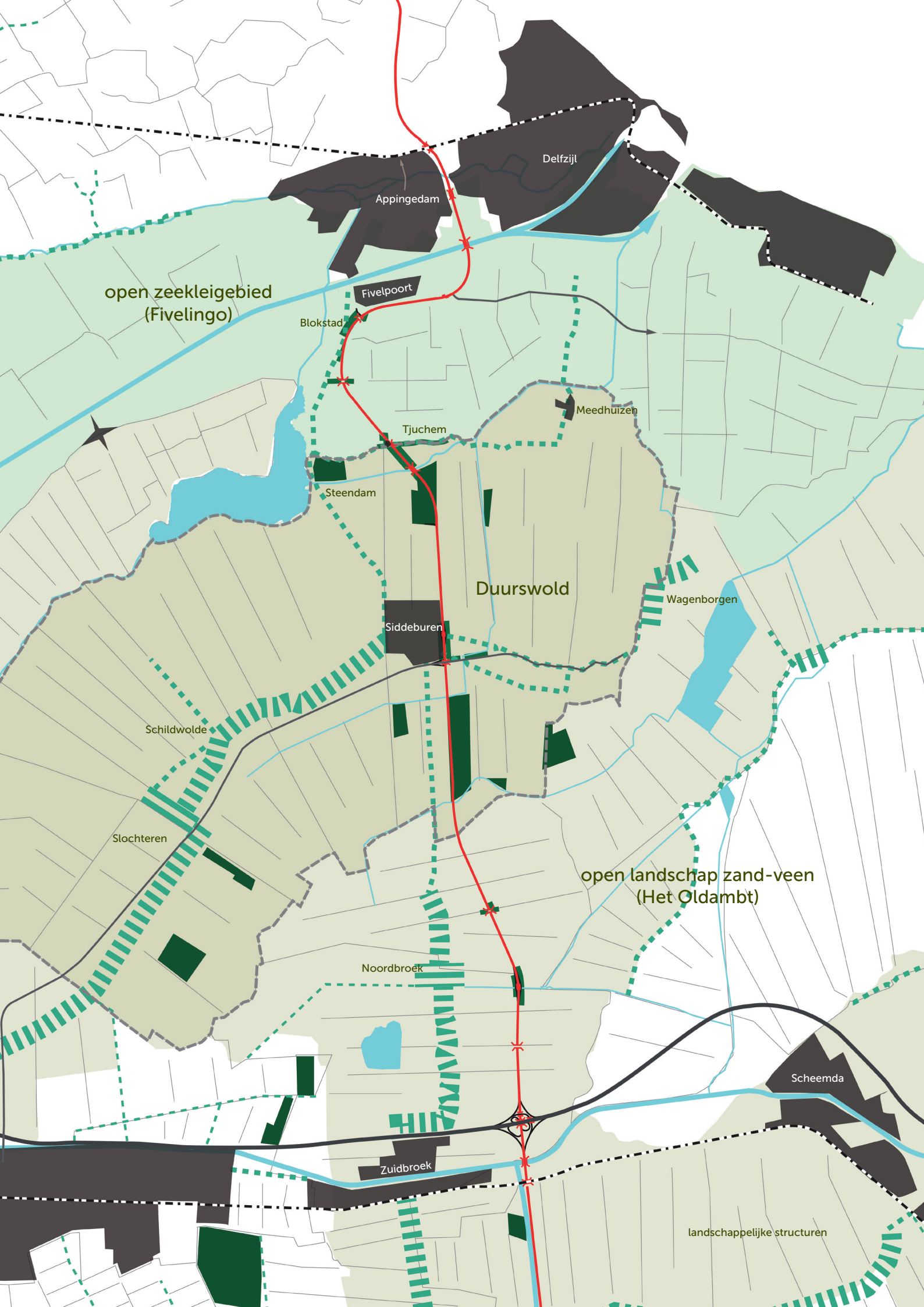
dorpen / steden

dorpslinten met beplanting

water

bos

verkavelingsoriëntatie


Delfzijl
Appingedam
open zeekleigebied
(Fivelingo)
Fivelpoort
Blokstad
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
Duurswold
Wagenborgen
Siddeburen
Schildwolde
Slochteren
open landschap zand-veen
(Het Oldambt)
Noordbroek
Scheemda
Zuidbroek
landschappelijke structuren

## Cultuurhistorie en nederzettingen

Het historische occupatiepatroon is sterk gekoppeld aan de geomorfologische ondergrond. Zo bevindt het dorpslint van Harkstede - Siddeburen - Wagenborgen zich op een oude hoge glaciale rug (afzetting uit de ijstijd). Dit geldt ook voor het dorpslint van Zuidbroek, Uiterburen en Noordbroek en voor het buurtschap Korengarst. Steendam en Tjuchem zijn dorpen die liggen op een hoogte in het veen.

In het gebied komt veel karakteristieke agrarische bebouwing voor. Het gaat om beeldbepalende panden die van grote waarde zijn voor het Groningse landschap en de beleving daarvan door bewoners en bezoekers.

Meer recent is een ontwikkeling van 'agglomeraties' in stroken ontstaan:
- De bundeling Damsterdiep, Rijksweg en Eemskanaal tussen Groningen en de agglomeratie Appingedam-Delfzijl.
- De bundeling van kernen Hoogezand-Sappemeer, Zuidbroek en Winschoten langs de A7 en het Winschoterdiep.
- Dwars daarop de N33, met de bedrijvigheid aan de oostzijde van Veendam en aan de noordzijde Fivelpoort bij Appingedam.

Ook treffen we dorpsuitbreidingen en ontwikkelgebieden aan, zoals in Siddeburen en tussen Appingedam en Delfzijl. Deze richten zich vooral op de lokale stedenbouwkundige structuren en niet zozeer op de aanwezigheid van de N33.

Hoofdweg, Tjuchem

lintbebouwing langs Eideweg

boerderijen Korengarst

N33

A7

dorpen / steden

dorpslinten

karakteristiek water

dijken

wierden

verkavelingsoriëntatie

Rijksmonument

karakteristieke agrarische bebouwing

beeldbepalend pand

Delfzijl
Damsterdiep
Appingedam
Eemskanaal
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
Afwateringskanaal
Schildmeer
Wagenborgen
Siddeburen
Hondshalstermeer
Nieuwolda
Schildwolde
Slochteren
Korengast
Uiterburen
Scheemda
Winschoterdiep
Zuidbroek
cultuurhistorie en nederzettingen

## De dorpen

De belangrijkste dorpen in het gebied zijn Noordbroek, Siddeburen, Tjuchem en Steendam. Drie andere belangrijke 'kernen' zijn de buurtschappen Korengarst en Blokstad en het bedrijventerrein Fivelpoort bij Appingedam.

### Noordbroek

Het dorp Noordbroek ligt op de zuidelijke zandrug in het gebied. Het vormt historisch gezien een samenhangend geheel met Uiterburen en Zuidbroek. Het dorp vormt een van de grotere nederzettingen in het groen. We zien het dorp als begrenzing van het studiegebied.

### Korengarst

De plek Korengarst is de naam voor een reeks boerderijplaatsen op de uitloper van de verhoging in het landschap, waar ook Noordbroek op ligt. De reeks boerderijen ligt in noord-zuidrichting en de boerderijen liggen met de koppen naar het westen.

### Siddeburen

In de oost-west richting loopt van Harkstede tot Siddeburen een oude 'ontginningsas'. Deze splitst zich ten westen van Siddeburen in twee parallelle ontginningsassen: de Oudeweg en de Hoofdweg. Het dorp Siddeburen is ruimtelijk en functioneel georganiseerd rond die twee assen en enkele noord-zuid verbindingen, zoals de Eideweg die richting Noordbroek voert en de Damsterweg aan de westzijde richting Steendam.

Het contrast van de openheid van het landschap/landbouwgebied met het compacte dorp is een belangrijke kwaliteit. Siddeburen is voor de omliggende dorpen een centrumdorp: hier zijn voorzieningen, zoals winkels, supermarkten, sportvelden, basisschool en ook een woonzorgcentrum. Het dorp heeft een goede busverbinding naar de omliggende dorpen Zuidbroek en Woldendorp en wat langere verbindingen naar Appingedam (busstation) en Hoofdstation Groningen.

De linten zijn in het landschap herkenbaar door de groenstructuren (een enkele of dubbele bomenrij) met daaraan boerderijen met zware erfbeplanting. Ondanks transformaties door de jaren heen (verandering in tracé, verdwijnen van bomen, nieuwe bebouwing) zijn de linten nog steeds kenmerkende en waardevolle structuren in het landschap. Langs het lint van de Hoofdweg, richting het oosten overgaand in de Oostwoldjerweg, bevindt zich een concentratie van karakteristieke agrarische bebouwing. Dit is ook waar de Munnikesloot het lint kruist. Andere belangrijke landschappelijke kenmerken in en rond Siddeburen zijn landgoed Nieuw-Tivoli (een nabijgelegen bos waar de inwoners veel gebruik van maken) en een oude bomenlaan aan de Oosterweg.

ontginningsassen met groenstructuren Siddeburen

N33

wegen

boerderijen langs linten

beplante linten

laanbeplanting Oosterweg

landgoed Nieuw-Tivoli

Munnikesloot

door de N33 heeft de
haar historische verbir
verloren
de kenmerkende bomenrij draagt
sterk bij aan de continuïteit van
het lint

Hoofdweg
ndingsfunctie
door de beplanting langs de N33 is ook het zicht op het vervolg van het lint met flankerende bomenrij ontnomen
landelijke sfeer tussen dorpsrand en de N33, met de Hoofdweg als beeldbepalend element

## Tjuchem

Tjuchem is een wegdorp langs de Hoofdweg. De N33 kruist het Afwateringskanaal. Tjuchem ligt aan het open landschap, dat in het dorp zichtbaar is tussen een aantal boerderijen aan de noordzijde van de Hoofdweg. Aan de zuidzijde is het dorp afgeschermd door twee bossen met sportvelden en wandelpaden. Het Afwateringskanaal en de paden daarlangs vormen de recreatieve route tussen Tjuchem en Steendam.

Belangrijke kenmerken zijn hier:
- Twee sferen: dorp in de ruimte (noord) en dorp langs het bos (zuidwest).
- Lint met daarlangs boerderijen met grote erven loopt door tot in het dorp, is structuurbepalend.
- Het dorpsbosje is belangrijk voor het dorp (sport en spel, ommetjes).
- Het Huisweersterbos is belangrijk vanwege recreatie (wandelen) en het fietspad naar Siddeburen.
- De brug (N33) over het Afwateringskanaal ligt vrij hoog en biedt een mooi uitzicht over de omgeving.

## Steendam

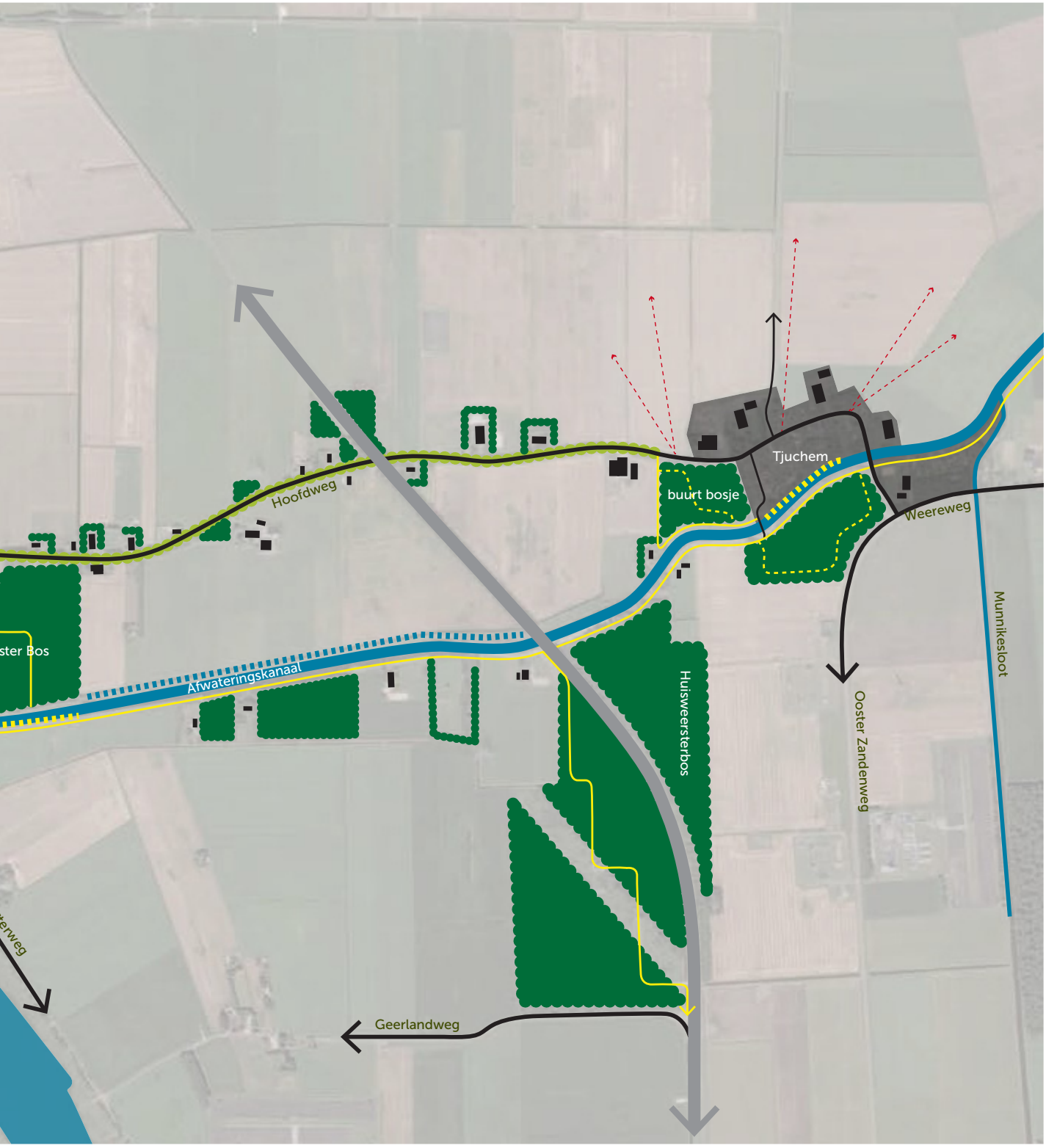
Steendam is een klein wegdorp aan het Schildmeer. Het wordt doorsneden door het Afwateringskanaal.

De belangrijke kenmerken:
- Dorp is gericht op recreatie.
- Zuidzijde is uitgebreid met recreatie (golf, recreatiepark, villapark).
- Steendamster Bos met padenstructuur.
- Langs Afwateringskanaal aanlegplaatsen, woonboten en vissers.
- Damsterweg vormt de verbinding met Appingedam en Siddeburen.

N33

wegen

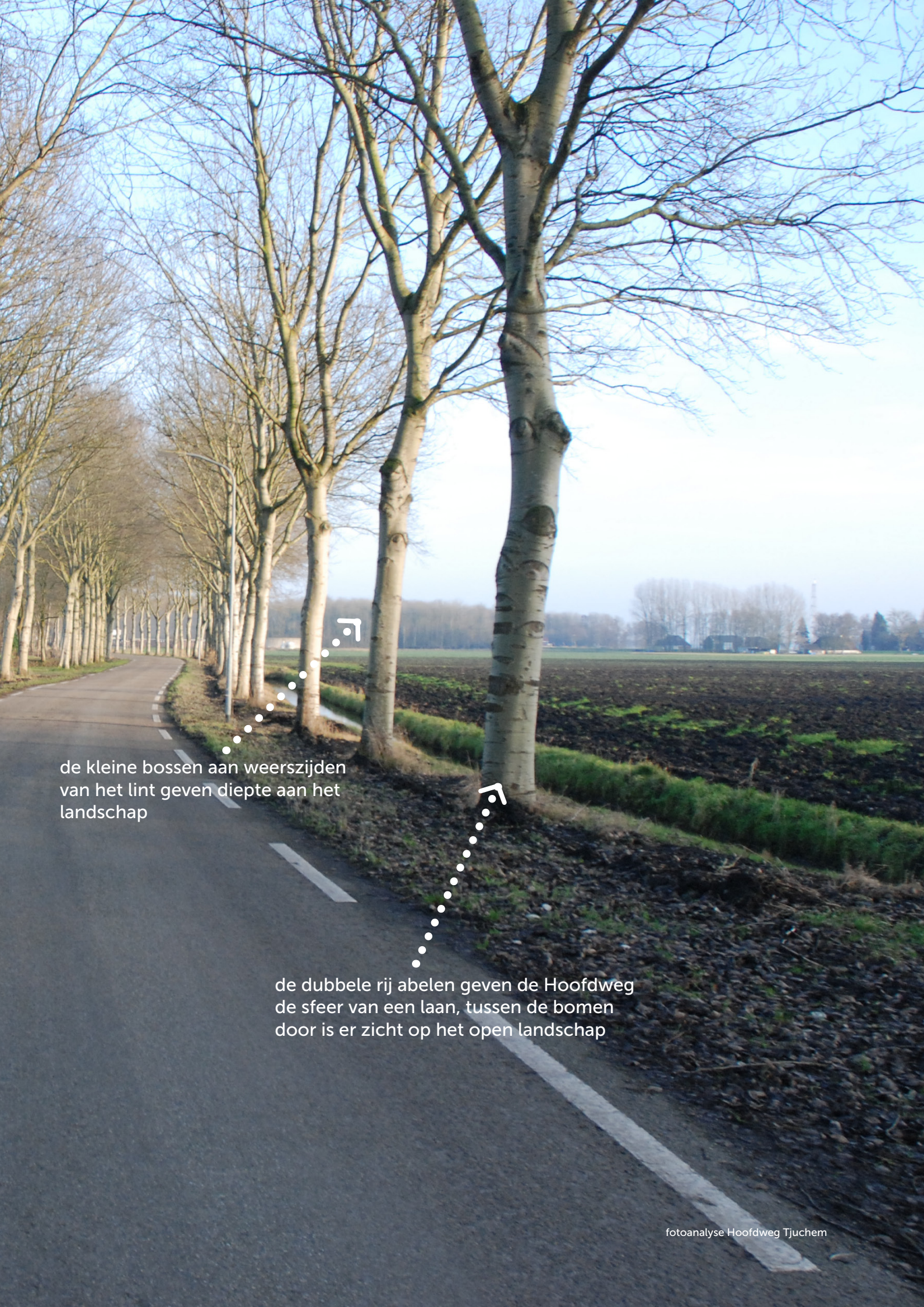
recreatieve routes fiets / voet




gebiedsanalyse: Tjuchem en Steendam

- aanlegplaatsen Afwateringskanaal
- boerderijen langs linten
- beplante lint Hoofdweg
- bos
- water: Afwateringskanaal / Munnikesloot
- brede rietzoom

boerderijen met erfbeplanting
geven diepte aan het landschap




fotoanalyse Hoofdweg Tjuchem

### Blokstad

Aan de Tolweg tussen Steendam en Appingedam bevindt zich een aantal boerderijen: het buurtschap Blokstad, op de overgang van het open zeekleilandschap naar de bebouwde kom van Appingedam. Vanaf het begin van de 20ste eeuw was dit een streek met woningen, net ten noorden van de voormalige Tol. Blokstad is nu een lint met woningen, een tuincentrum en een paardenhouderij aan de lokale verbindingsweg tussen Appingedam en het Schildmeer, gelegen achter een geluidwal van de N33. De Tolweg is als landschappelijke noord-zuid lijn, parallel aan de Groeve, herkenbaar door de laanstructuur aan de oostzijde van de weg. De Holeweg is de oost-westverbinding tussen de Woldweg en de Meedhuizerweg.

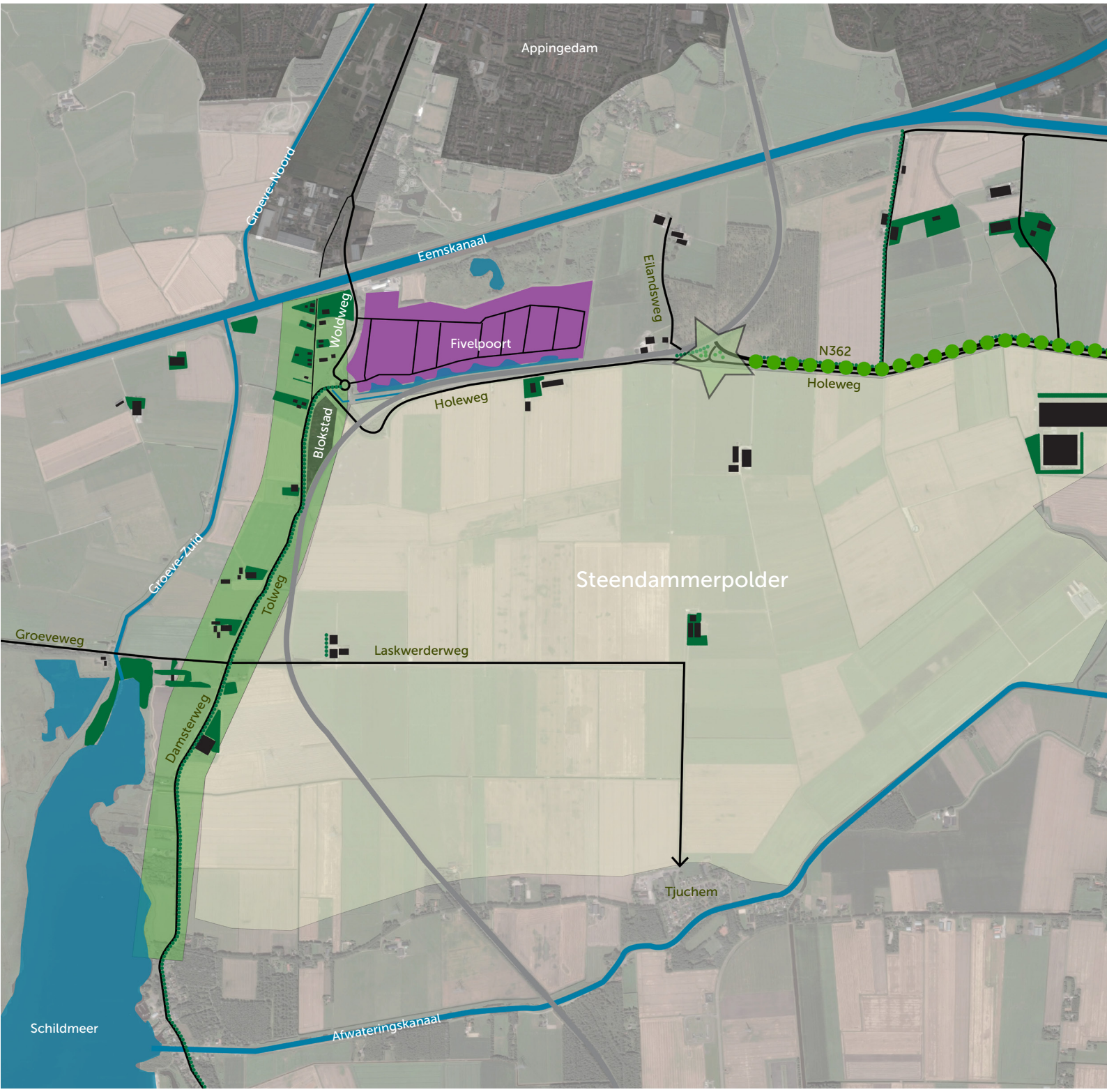
Belangrijke kenmerken zijn hier:
- Twee sferen: dorp aan westzijde op landschap gericht, aan oostzijde ingepakt door geluidwal en bosschages.
- Een lint met woningen, een tuincentrum en een paardenhouderij, is structuurbepalend
- Uitvalsweg N(989) belangrijke ontsluiting tussen Appingedam en N33.

### Fivelpoort

Ten noorden van de gebundelde Holeweg/N33 vinden we het bedrijvenpark Fivelpoort. Het terrein maakt onderdeel uit van een bredere ontwikkelingszone tussen het Eemskanaal en de Holeweg/Warvenweg.

Op de Holeweg takken nog een aantal boerderijlinten aan richting het Eemkanaal, waaronder ook de Eilandsweg even ten oosten van Fivelpoort. Deze meanderende boerderijlinten zijn met de komst van het Eemskanaal doorsneden.

Fivelpoort vormt de grens van Appingedam en is het ‘gezicht’ naar de Steendammerpolder, een zeer open zeekleigebied gelegen direct ten zuiden van de Holeweg. Het bedrijvenpark heeft een gecultiveerde landschappelijke rand met water, riet en boompjes, als groene rand langs de N33.
Appingedam, Fivelpoort, Blokstad en de Tolweg richting Steendam en Overschild worden via de N989 als uitvalsweg ontsloten op de N33.




gebiedsanalyse: Blokstad - Fivelpoort

- N33
- wegen
- Steendammerpolder
- Fivelpoort
- Blokstad
- losse boerderijen
- streek met woningen
- laanbeplanting N362 - Holeweg
- locatie breuk profiel Holeweg
- water: Eemskanaal, Afwateringskanaal, Groeve-Zuid en Groeve-Noord

dicht beplantte viaduct
zeer open landschap, a
N989 onoverzichtelijk
geluidswal en bosschages vormen confrontati
tussen N33 en Blokstad en ontnemen zicht op
landschap
N33 ligt iets verhoogd,
overstromingsgevoeliggebied

fotoanalyse Fivelpoort

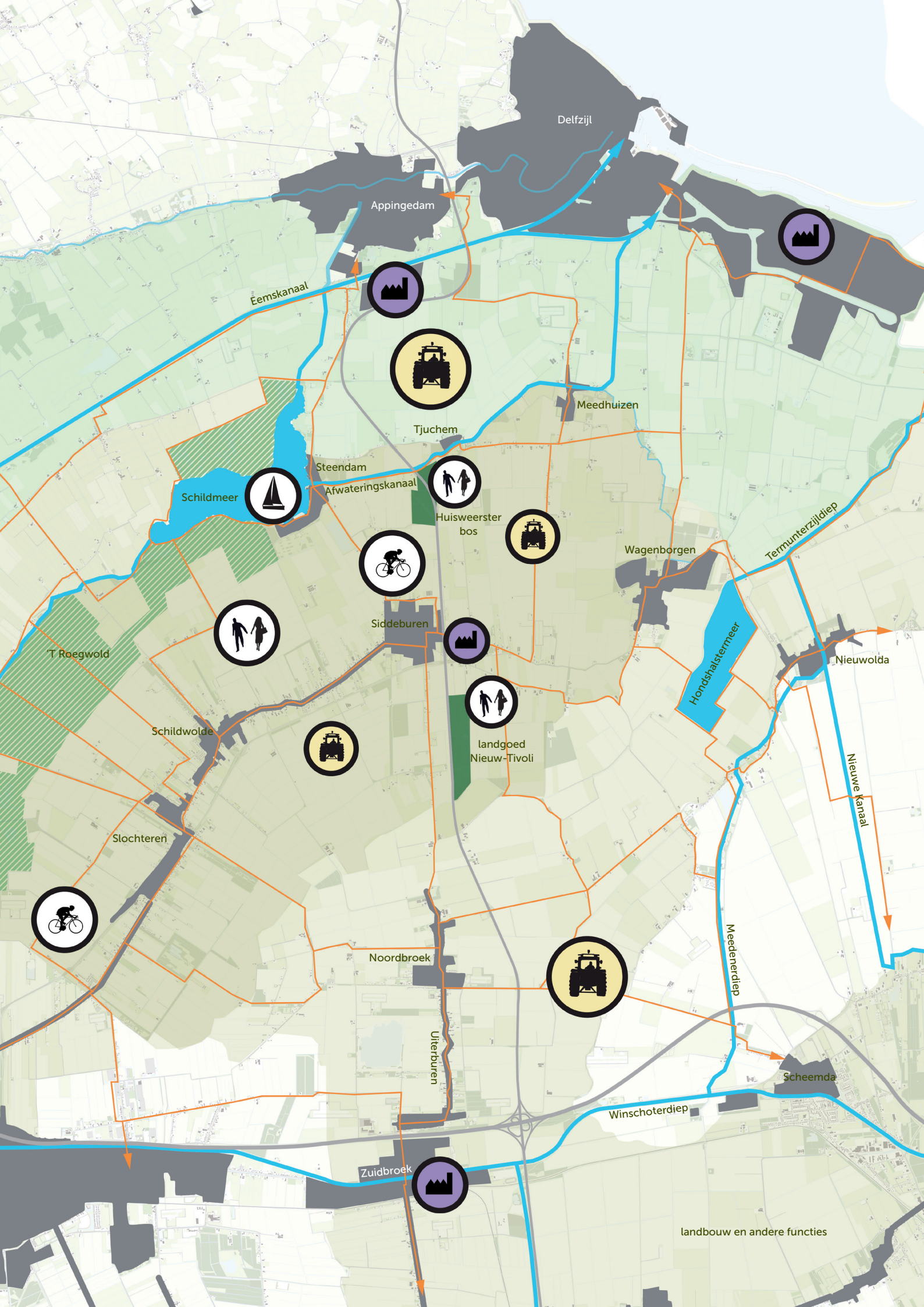
agrarisch gebruik in het noordelijke deel

natuur en recreatie langs het Afwateringskanaal

Huisweersterbos

## Landbouw en andere functies

Landbouw vindt in het gehele gebied plaats, het meest grootschalig rond Noordbroek en in het noordelijk deel, tussen Tjuchem en Appingedam. De functies wonen, werken, recreatie en natuur vinden we vooral in Duurswold, het gebied rond Siddeburen. Het Schildmeer heeft een belangrijke recreatieve functie voor de watersport.
Het Afwateringskanaal is een vaarroute tussen het Schildmeer en Delfzijl. Samen met de Wagenborgemaar, Termunterzijldiep en Nieuwe Kanaal vormt deze een waterverbinding naar het Hondshalstermeer en het Oldambtmeer (Blauwe Stad).


Delfzijl
Appingedam
Eemskanaal
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
Afwateringskanaal
Schildmeer
Huisweerster bos
Wagenborgen
Termunterzijldiep
Siddeburen
T Roegwold
Hondshalstermeer
Nieuwolda
Schildwolde
landgoed Nieuw-Tivoli
Nieuwe Kanaal
Slochteren
Noordbroek
Meedenerdiep
Uiterburen
Scheemda
Winschoterdiep
Zuidbroek
landbouw en andere functies

## Water en natuur

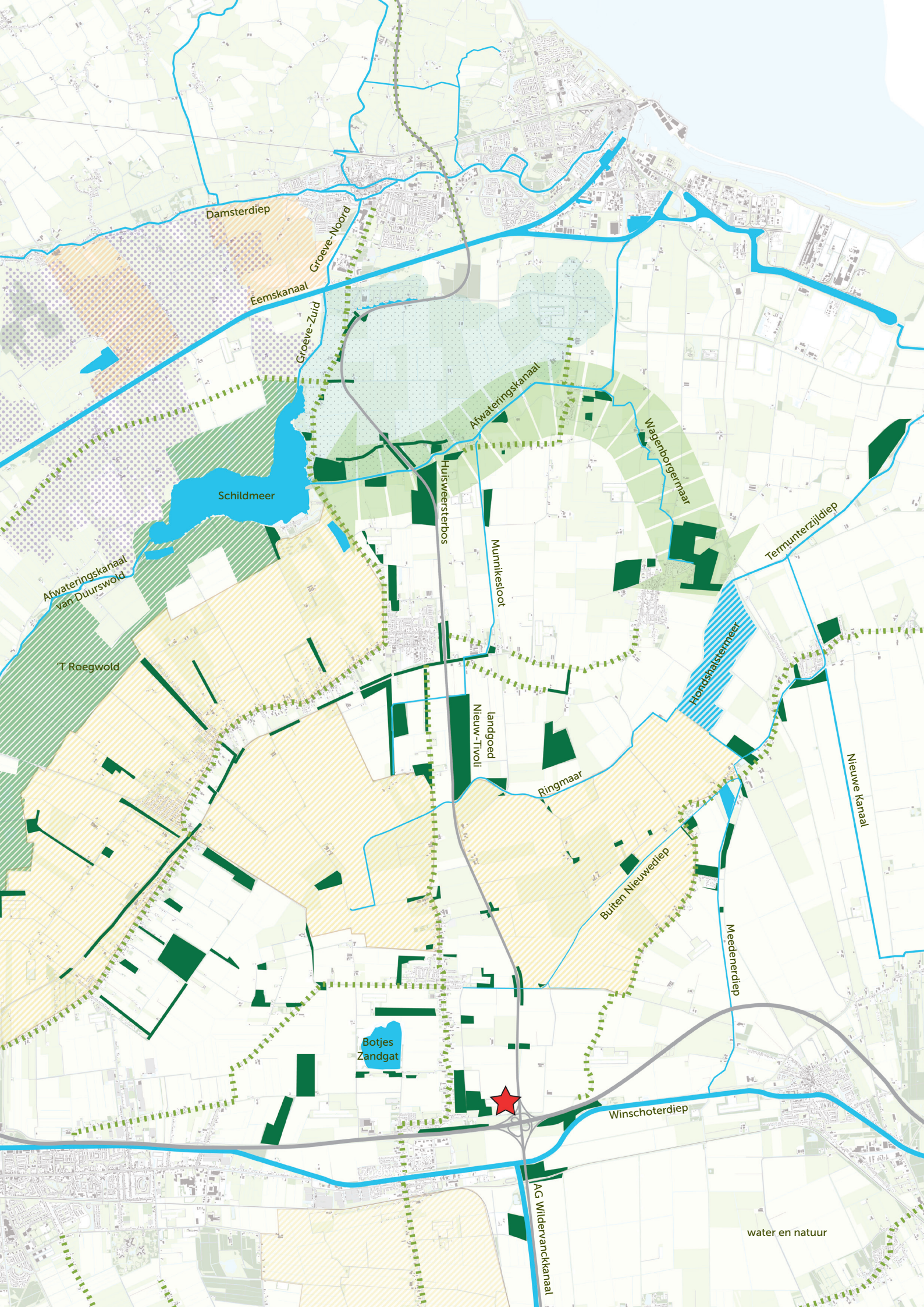
In het gebied ligt ook een onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN): de provinciale Ecologische Hoofdstructuur bij het Schildmeer. Het betreft een zone tussen het natuurgebied 't Roegwold, het Schildmeer en het Hondshalstermeer, langs het Afwateringskanaal. Deze zone kruist de N33 ter hoogte van het Schildmeer. Voor deze zone moet de begrenzing nog nader worden bepaald.
Tevens bevinden zich in het gebied nog enkele andere beschermde natuurgebieden, buiten het NNN. Deze zijn aangewezen in de Ontwerp Omgevingsvisie Groningen: overig bos- en natuurgebied (zoals het Huisweersterbos en landgoed Nieuw-Tivoli) en leefgebieden voor weide- en akkervogels, alsmede foerageergebieden voor ganzen.

Op ruimere afstand van de N33 liggen verschillende Natura 2000-gebieden:

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

De Steendammerpolder wordt vrijwel volledig aangemerkt als overstromingsgevoeliggebied.

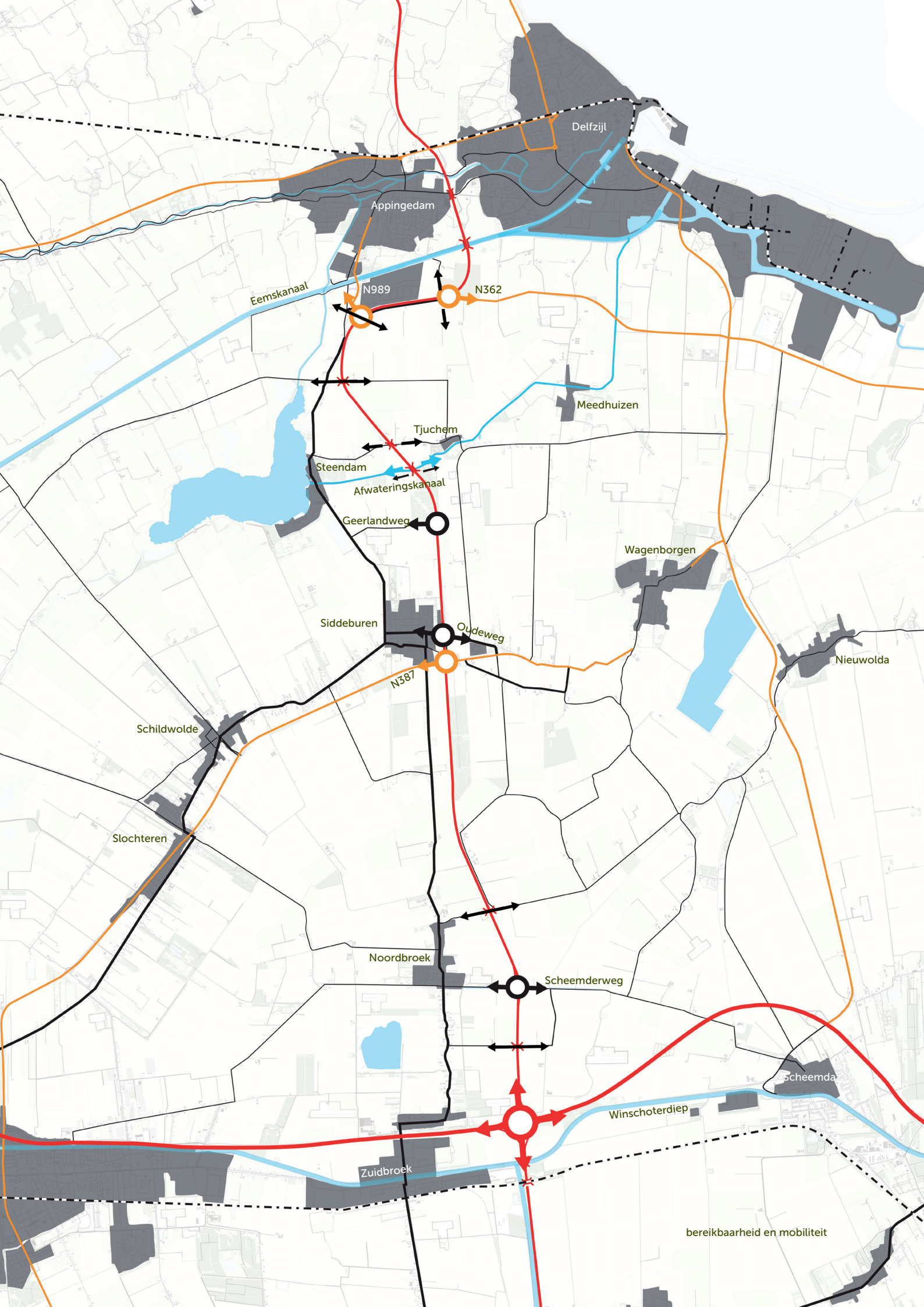
Vooruitlopend op de ecologische inventarisatie (planstudie) kunnen we hier melden dat ten zuidoosten van Noordbroek een dassenburcht ligt. Ook leef- en foerageergebieden van andere beschermde soorten zijn mogelijk, gezien de kenmerken van het landschap. Deze zijn in het kader van deze Inpassingsvisie niet geïnventariseerd.

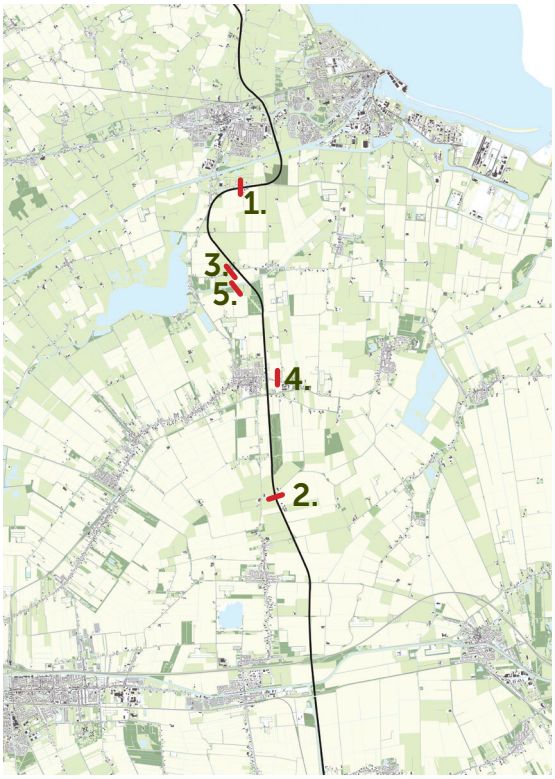

Damsterdiep
Groeve-Noord
Eemskanaal
Groeve-Zuid
Afwateringskanaal
Wagenborgermaar
Schildmeer
Huisweersterbos
Munnikesloot
Termunterzijldiep
Afwateringskanaal van Duurswold
'T Roegwold
Hondshalstermeer
landgoed Nieuw-Tivoli
Ringmaar
Nieuwe Kanaal
Buiten Nieuwediep
Meedenerdiep
Botjes Zandgat
Winschoterdiep
AG Wildervanckkanaal
water en natuur

## Bereikbaarheid en mobiliteit

Het gebied is ontsloten via historische doorgaande verbindingen tussen kernen en landbouwwegen. Met uitzondering van de Oudeweg in Siddeburen en het Afwateringskanaal zijn er in het middengebied van Duurswold geen oost-westverbindingen voor langzaam verkeer. Ter hoogte van Noordbroek zijn er twee oost-westverbindingen voor langzaam verkeer.
Opvallend zijn verder de gelijkvloerse aansluitingen van lokale wegen (Fivelpoort, Holeweg en Geerlandweg) met de N33 als 'autoweg'. Ook de gelijkvloerse aansluiting op de afslag van de N387 bij Siddeburen valt op.

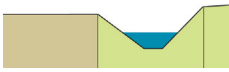
Aan de zuidzijde van het plangebied sluit de N33 aan op de A7. Een drietal aansluitingen verbindt de N33 met provinciale wegen, waaronder de N387 richting Slochteren en Hoogezand, de N362 richting Scheemda en de N989 naar Appingedam-zuid. Overige aansluitingen betreffen regionale en gemeentelijke gebiedsontsluitingswegen, die aantakken op de parallelle noord-zuidverbinding van de dorpslinten.


Delfzijl
Appingedam
Eemskanaal
N989
N362
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
Afwateringskanaal
Geerlandweg
Wagenborgen
Siddeburen
Oudeweg
N387
Nieuwolda
Schildwolde
Slochteren
Noordbroek
Scheemderweg
Scheemda
Winschoterdiep
Zuidbroek



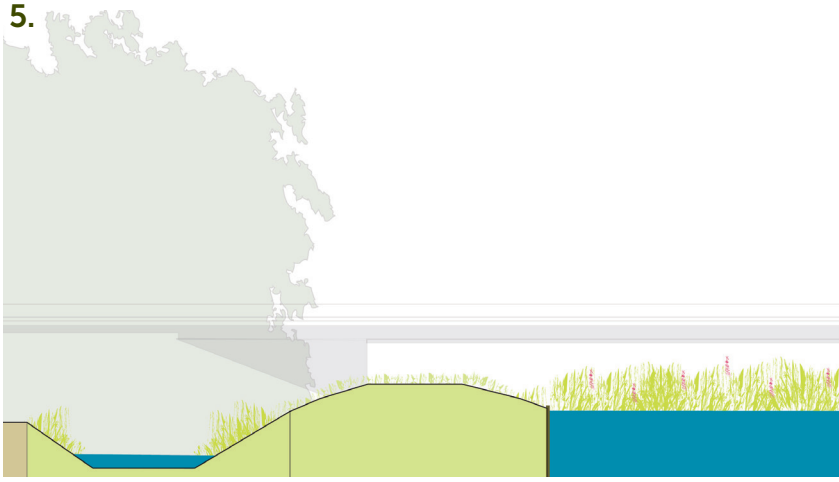

1.

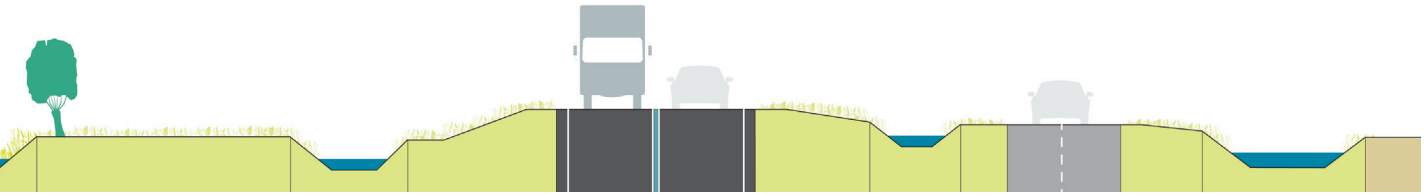
2.



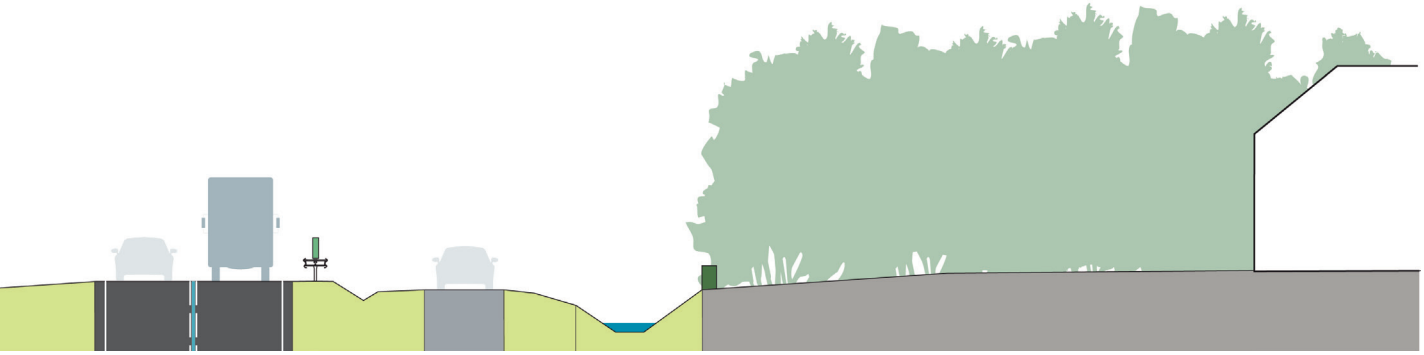
3.

5.





profiel N33 t.h.v. Fivelpoort met Holeweg (parallelweg)



profiel N33 t.h.v. Korengast (parallelweg)

profiel Hoofdweg Tjuchem (westzijde N33)

profiel Oudeweg Siddeburen (oostzijde N33)

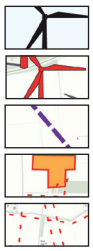
profiel Afwateringskanaal (westzijde N33)

## Energielandschap

Groningen is de provincie van de gaswinning. De gasputten van de NAM zijn in het landschap niet gemakkelijk waarneembaar. Lokaal zijn ze wel goed bekend. En het nachtbeeld is karakteristiek: affakkel-vlammen en verlichte gaswinputten. Windturbines vinden we voornamelijk in het Windpark Delfzijl. De planvorming voor het Windpark N33 is gaande. Het zoekgebied voor het windpark ligt tussen de A7 en Veendam, aan de oostzijde van de N33.
Ook zijn er hoogspanningtracés aanwezig. Een 380kV-tracé ligt over een groot deel parallel aan de N33; soms dichtbij, soms op grotere afstand. In het noordelijk deel kruisen nog twee leidingstroken de N33.

gaswinning

hoogspanningstracé 380kv



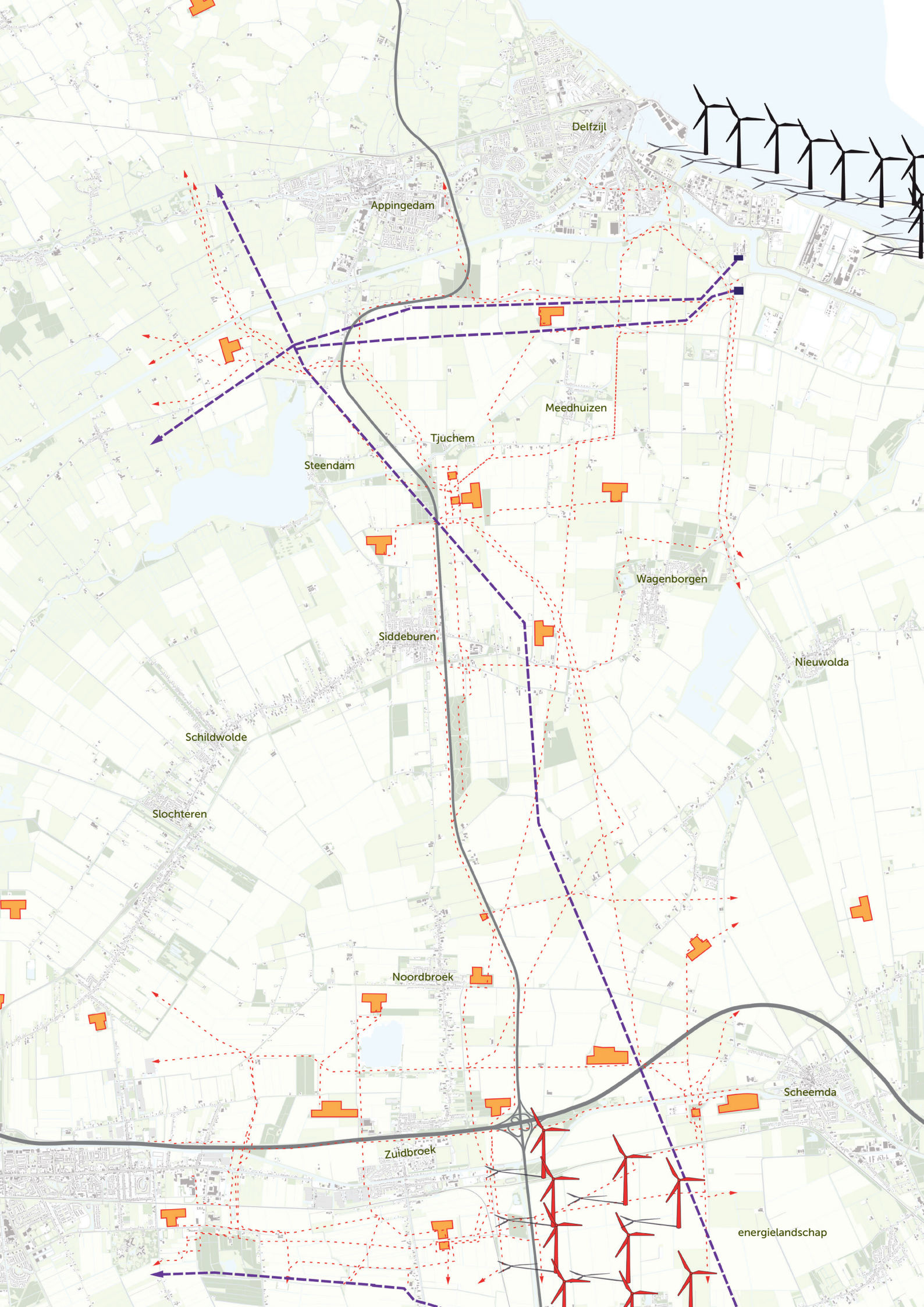
windpark Delfzijl

toekomstig windpark N33

hoogspanningstracé 380kv

gasputten NAM

leidingen tracés NAM / Gasunie


Delfzijl
Appingedam
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
Wagenborgen
Siddeburen
Nieuwolda
Schildwolde
Slochteren
Noordbroek
Scheemda
Zuidbroek
energielandschap

## Conclusie gebiedsanalyse

**De kernkwaliteiten van het gebied:**

- Een hoofdzakelijk open landschap dat de overgang vormt van de veenkoloniën naar het zeekleigebied.
- De goed zichtbare positie van oude ontginningslinten, nederzettingen en bewoonde plekken, op de geomorfologie van glaciale ruggen en zandwelvingen.
- De verschillende en typerende verkavelingen, die hun weerslag hebben op de beleving van het landschap.
- De aanwezigheid van parken en bossen in de nabijheid van de kernen, die voor de inwoners van betekenis zijn.
- Het contrast tussen het meer verdichte deelgebied Duurswold met bosjes, parken en landgoederen en de openheid van het buitengebied
- Boerderijen Korengarst met een historische betekenis.
- De kern Siddeburen als een plek met voorzieningen voor de wijdere omgeving.
- De landelijke sfeer en kwaliteit van de groene dorpsrand van Siddeburen.
- De kwaliteit van de boerderijlinten met een doorgaande beplanting als verbinding tussen de bebouwingskernen.
- De ecologische en recreatieve betekenis van het Afwateringskanaal als verbinding tussen natuurgebieden die op grote afstand van elkaar zijn gelegen.
- De ruimtelijke kwaliteit van de Hoofdweg bij Tjuchem in de vorm van een laan met beplante erven en zicht op het open landschap.
- De aanwezigheid van de stad Appingedam en het stedelijk gebied Appingedam-Delfzijl aan het Damsterdiep en Eemskanaal aan de noordzijde van het gebied.
- De zichtbaarheid van Fivelpoort als markering voor het stedelijk gebied.
- De herkenbaarheid van het 'energielandschap' als een moderne laag in het gebied, waarin onder meer windturbines, gaswinlocaties en hoogspanningsmasten te zien zijn. Het beeld van de gaswinlocaties is 's nachts zeer karakteristiek.

**Knelpunten in het gebied:**

- De barrièrewerking van de N33 voor langzaam verkeer, ten noorden van Siddeburen, en ook ten opzichte van landgoed Nieuw-Tivoli.
- De abrupte beëindiging van de Hoofdweg in Siddeburen en de scheiding van het gebied ten oosten van Siddeburen van het dorp, als gevolg van de N33.
- De oriëntatie van bebouwing van Siddeburen op de N33.
- De onoverzichtelijke ruimtelijke situatie door de verschillende op- en afritten en de dubbele aansluiting in Siddeburen-Oudeweg.
- De barrièrewerking van de N33 tussen Steendam en Tjuchem door de hoge ligging en het krappe viaduct.
- Het doorbreken van de open ruimte nabij Tjuchem door de zware beplanting van de weg.
- De positie en de inpassing van de N33 nabij Blokstad op de rand van de open polder met een geluidwal en bosschages ter plekke.

# Analyse beleid voor gebied en weginfrastructuur

Na de analyse van het gebied waarbinnen de verdubbeling van de N33 Midden plaatsvindt, richten we de aandacht nu op het relevante beleid. Het gaat om het beleid van drie overheden: het Rijk (Rijkswaterstaat), de provincie Groningen en de gemeenten Appingedam en Slochteren.

Ook komen wensen en kansen naar voren die zijn gebleken uit de gebiedsinventarisatie door de projectorganisatie en uit de twee bijeenkomsten met belanghouders (maatschappelijke partijen en overheden) en met inwoners (Siddeburen en omgeving en Tjuchem).

## Beleid Rijkswaterstaat infrastructuur

Nederland kent een relatief dicht rijkswegennetwerk dat de steden onderling verbindt. Een deel hiervan maakt tevens onderdeel uit van het Europese netwerk en zorgt voor de verbinding met grote stedelijke metropoolregio's.
De rijkswegen van Groningen en Drenthe hebben niet allemaal eenzelfde functie voor de regio. De A28 en A7 zijn van de hoogste orde en vormen schakels in het (inter)nationale netwerk, dit geldt met name voor de A7, als schakel in de verbinding Randstad – Hamburg. De A37 doet dit ook, maar op een iets lager niveau. Deze kan gezien worden als een aftakking van de A28 richting Duitsland. De N33 en N48 tenslotte vormen regionale verbindingen.

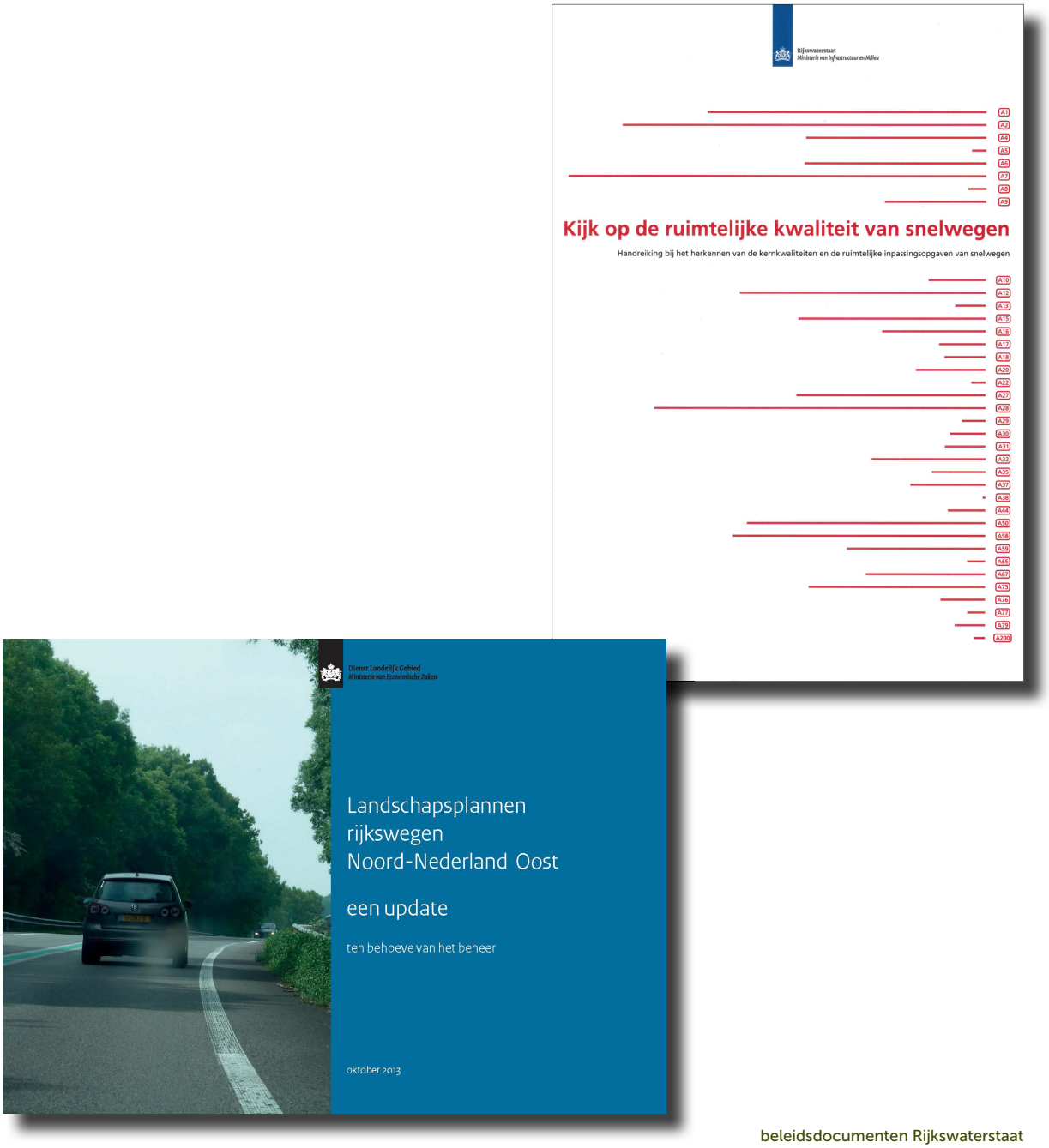
Het netwerk van rijkswegen is op te vatten als een zelfstandige laag in het landschap. Een laag die gegroeid is, volgens vaste principes is ontwikkeld en niet als één geheel is ontworpen. De onderdelen en tijdsperiodes zijn afleesbaar.

Het functioneren en de verschijningsvorm worden beïnvloed door allerlei maatschappelijke ontwikkelingen, evenals de visie van ontwerpers hierop. Ook beleidsmatig vinden veranderingen plaats. Een voorbeeld is de versobering van het beheer van het groen langs rijkswegen. Het vigerende beleid van Rijkswaterstaat staat in de handreiking 'Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen'. De daarin opgenomen benadering, visie en principes zijn ook voor de N-wegen van toepassing.

De N33 kan in nationale context worden getypeerd als de 'Noordelijke Havenroute'. De weg vormt de functionele schakel tussen de A7, de A28 en de Eemshaven en geldt vooral als een regionale verbinding. De weg bestaat uit drie delen: het gedeelte Assen-Zuidbroek, het gedeelte Zuidbroek-Appingedam en het gedeelte Appingedam-Eemshaven. Richting de Eemshaven krijgen deze gedeelten een steeds lokaler karakter. De weg geeft een mooie doorsnede van de zand-, veen- en kleilandschappen van Drenthe en Groningen. Daarnaast is het onbeplante karakter een kernkwaliteit.

### Landschapsplan

Voor de rijkswegen in Noord-Nederland Oost is een landschapsplan opgesteld, voor een actualisering van het beheer. Voor het traject Zuidbroek-Appingedam wordt aangeven dat de weg ondergeschikt is aan het landschap. Brede onbeplante open bermen (8 meter N33 Zuid en 10 meter norm) laten de automobilist het landschap beleven.
De ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen zijn beplant en vormen consequente ruimtelijke markeringen. Gelijkvloerse kruisingen zijn onbeplant, waarbij de overweging in het plan wordt meegegeven deze meer specifiek




beleidsdocumenten Rijkswaterstaat

te maken. Een andere suggestie die wordt gedaan is om de singelbeplanting tussen het Afwateringskanaal en Hoofdweg Tjuchem te verwijderen, waardoor de ruimtelijke situatie beter leesbaar wordt. Nu gaat er informatie verloren over de kruising van zowel het bos als het kanaal (als bebouwingslijn). In de beleving van de weggebruiker passeert deze hier één groot groengebied.

## Beleid Rijkswaterstaat duurzaamheid

Rijkswaterstaat staat voor de uitdaging om in 2020 20 procent energie te besparen ten opzichte van 2009, conform de energiedoelstellingen van het Rijk. De milieuprestatie van materialen moet eveneens met 20 procent verbeteren. Sinds 2014 is een traject ingezet dat moet leiden tot realisatie van hoge ambities op zes thema's:
- Energie en klimaat.
- Circulaire economie.
- Duurzame gebiedsontwikkeling.
- Gezondheid.
- Duurzaam waterbeheer.
- Duurzame bereikbaarheid.

Met de keuze voor zes thema's geeft Rijkswaterstaat focus aan de zorg voor een duurzame leefomgeving. Door heldere doelen te stellen kan concreet gewerkt worden aan het behalen van deze ambities.

## Beleid Rijkswaterstaat groenvoorzieningen

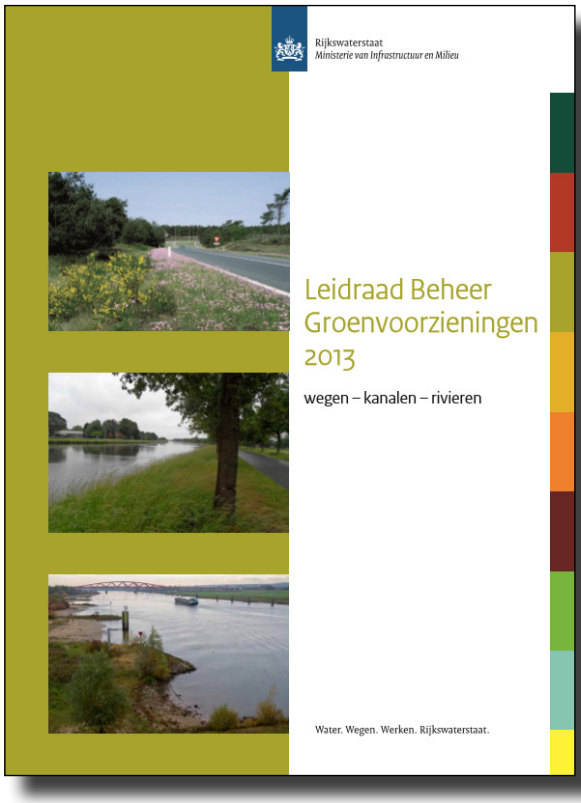
Sinds 2012 staat Rijkswaterstaat voor de taak het groenbeheer goedkoper uit te voeren. De volgende versoberingsmaatregelen zijn geformuleerd voor het beheer van het Hoofdwegennet en het Hoofdvaarwegennet:

- Minder vaak maaien; max. één keer per jaar.
- Minder begeleidings- en onderhoudssnoei van bomen; alle snoeiwerkzaamheden vervallen.
- Verkeersveiligheid, bereikbaarheid objecten.
- Minder vaak maaien langs watergangen.

Voorwaarde is wel dat dit niet botst met de doelstellingen of beperkingen vanuit wet- en regelgeving en/of de functies van de berm voor het verkeer. Dit betekent bijvoorbeeld dat obstakels in de berm (geleiderails, bebording, DVM-kasten, et cetera) altijd zichtbaar en bereikbaar moeten zijn.

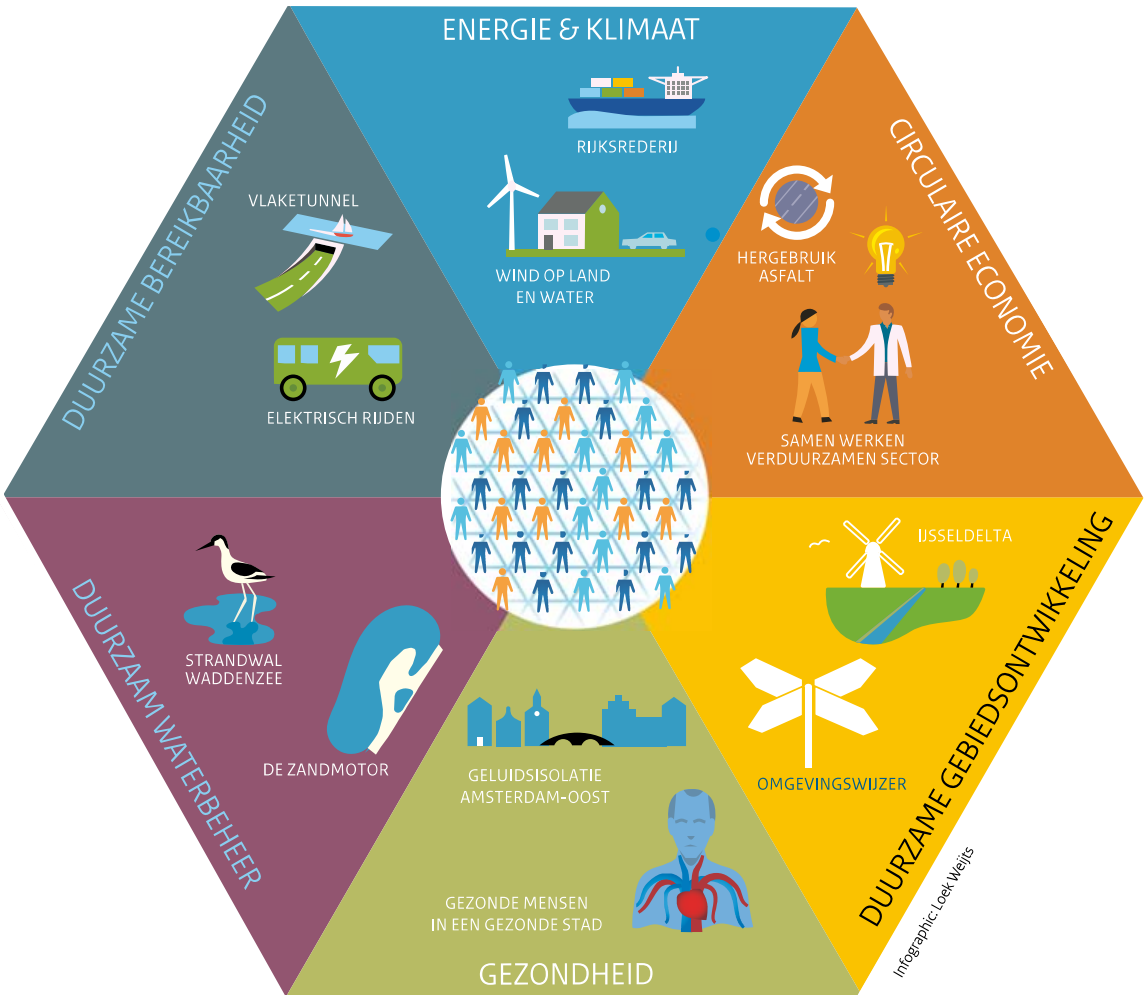
## Duurzaamheidsambitie projectorganisatie

Een van de grote ambities in het project is om in te zetten op duurzaamheid. Het is de bestuurlijke wens om de bewoners actief te betrekken in de zoektocht om hier invulling aan te geven. In de uitvoering hiervan wordt gebruik gemaakt van de zgn. 'Omgevingswijzer', een methodiek om projecten te analyseren op duurzaamheid. Een plan van aanpak voor de invulling van het aspect duurzaamheid is in de maak. Vanuit dit project kan uiteindelijk een breed platform ontstaan met goede duurzaamheidsinitiatieven, die wellicht ook buiten de grenzen van het project zelf treden.




beleidsdocument groenvoorzieningen Rijkswaterstaat

beleidsdocument duurzaamheid Rijkswaterstaat




de 6 thema´s uit de Duurzaamheidsrapportage Rijkswaterstaat

## Omgevingsbeleid Provincie Groningen

De provincie Groningen hecht grote waarde aan kenmerkende landschapsstructuren. Deze dragen bij aan de identiteit van het gebied. De variëteit van de diverse landschappen wordt beschermd en versterkt. De provinciale Omgevingsvisie is hierbij een belangrijke drager. Nieuwe infrastructuur biedt in dit kader kansen en vraagt daarom om een zorgvuldig ontwerp.

Het provinciaal beleid richt zich concreet op:
- Beschermen, versterken en beheren van samenhangende landschapsstructuren.
- Vergroten beleefbaarheid landschap.
- Energieproductie en biodiversiteit; benutten landschapselementen.
- Productie van windenergie, hiervoor zijn drie gebieden aangewezen (Delfzijl, Eemshavengebied en Windpark N33).
- Duurzaamheid (Groningen geeft energie).

## Beleid gemeente Appingedam

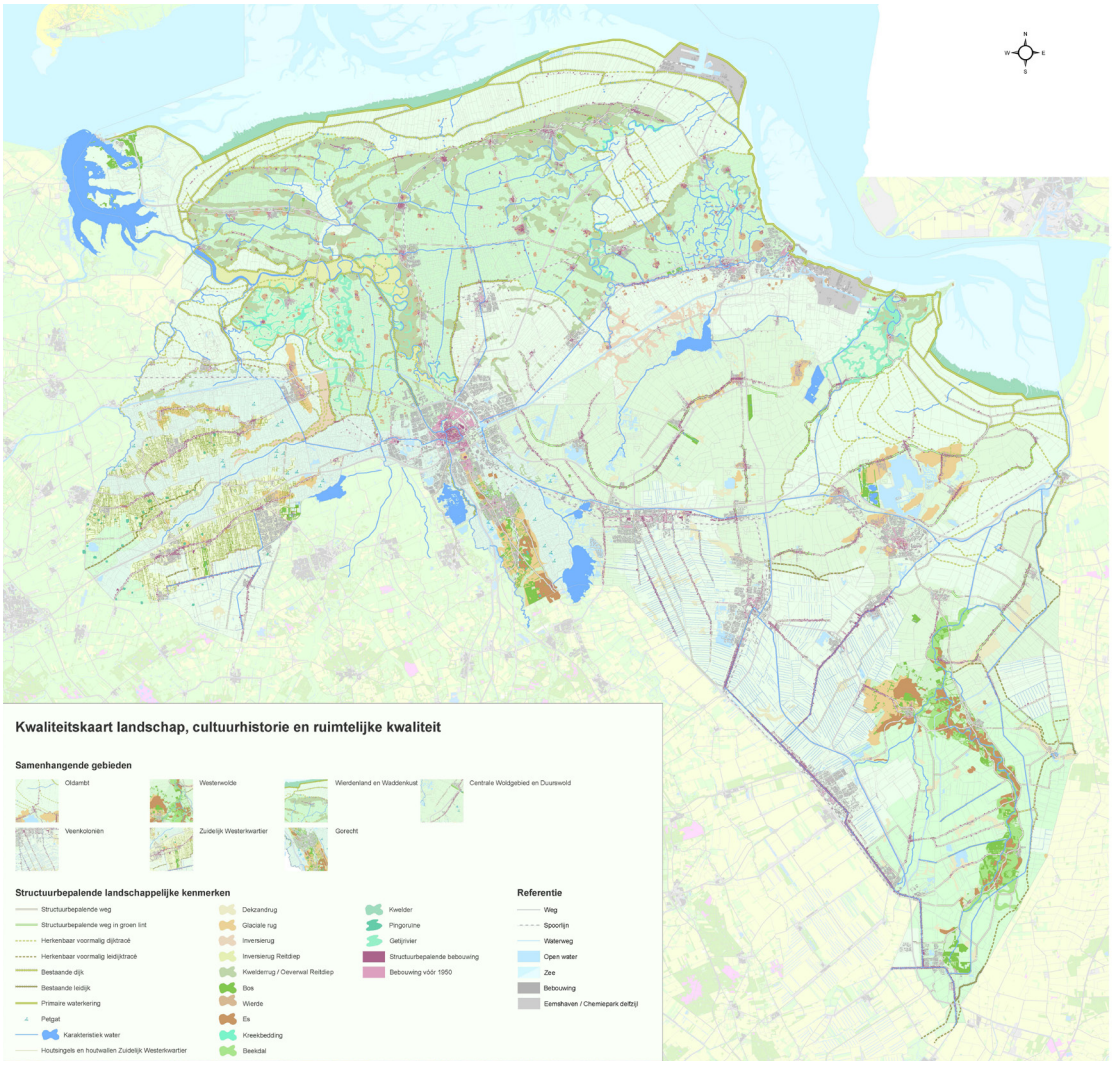
Blokstad is onderdeel van een nog uit te werken groen-blauwe verbindingszone zone tussen Appingedam en het Schildmeer: het groene raamwerk. Het beleid is hier gericht op behoud. Bedrijventerrein Fivelpoort is in ontwikkeling voor het MKB in de dienstverlenende sector en kleinschalige industrie. De ontwikkeling is in handen van Groningen Seaports. Het beleid richt zich hier op de volledige bezetting van het terrein en de uitwerking van de zichtlocatie.

## Beleid gemeente Slochteren

In termen van gemeentelijk beleid is met name de Structuurvisie Siddeburen 2020 van belang. Hierin staan de volgende relevante doelstellingen beschreven:

- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit onderdoorgang Oudeweg en aansluiting N387.
- Versterken laanstructuur Oudeweg.
- Herinrichting Oudeweg.
- Landschappelijke inpassing infrastructuur en bedrijven.
- Aandacht voor kabel- en leidingentracé.

Bijzondere aandacht krijgt de uitbreiding van het bedrijventerrein Kalverkampen II, in de vorm van lintbebouwing met een groenzone over het kabel- en leidingentracé.




Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwalieit in Groningen: kwaliteitskaart landschapsstructuren

Structuurvisie 2020 Siddeburen inclusief Kalverkampen II

## Ontwikkelingen, kansen en wensen

Binnen de scope (op basis van de Voorverkenning) doemen de volgende ontwikkelingen in het gebied op:
1. De wegverdubbeling van de N33 Zuidboek-Appingedam, onderwerp van de Planstudie en van deze Inpassingsvisie.
2. Eventueel vervolg wegverdubbeling Appingedam-Eemshaven: nog geen planvorming.
3. Nieuwe aansluitingen Siddeburen, Appingedam-Fivelpoort, Holeweg / N362
4. een mogelijk andere tracering van de N33 ten noorden van Tjuchem als gevolg van de verbreding van de N33 Midden.
5. Vervanging aansluiting Geerlandweg. Hiervoor zijn meerdere varianten mogelijk, maakt onderdeel uit van de Planstudie N33 Midden.

Daarnaast zijn ook deze ontwikkelingen van belang:
6. Ontwikkeling lokaal bedrijventerrein Kalverkampen II: planvorming.
7. Versterking van de recreatieve en ecologische zone Schildmeer-Hondshalstermeer langs het Afwateringskanaal: geschikt maken als vaarverbinding en ecologische zone.
8. Windpark N33 tussen de A7 en Veendam aan de oostzijde van de N33: planvorming.

In gesprekken voorafgaand aan het opstellen van de Inpassingsvisie inventariseerde de projectorganisatie N33 kansen, knelpunten en wensen vanuit belanghouders in de omgeving.

Knelpunten zijn:
a. Sluipverkeer ten oosten van Siddeburen, door de sluiting van de aansluiting Geerlandweg (nog in studie)
b. Bereikbaarheid hulpdiensten bij vervallen aansluiting Geerlandweg.
c. Confrontatie van de dorpen met de N33.
d. Beplante viaducten die de openheid beperken.
e. Landbouwverkeer door Noordbroek.

Kansen en wensen zijn:
- Betere bereikbaarheid, verkorting reistijd naar en van Eemsdelta/ Energyport.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verbindingen voor langzaam verkeer.
- Versterken 'leesbaarheid' van het gebied .
- Meekoppelen aanleg glasvezel.
- Versterken recreatiemogelijkheden in het gebied Steendam-Tjuchem.
- Robuust maken van ecologische verbindingen en van het gebied rond de dassenburcht.
- Kansen voor de realisatiefase van het project door zandwinning in de omgeving en aanvoer van grondstoffen over water.
- verbetering van de bereikbaarheid van de voorzieningenkern van Siddeburen, in relatie tot mogelijk verplaatsen van de aansluiting met de N33.

2. vervolg wegverdubbeling N33?
3. nieuwe aansluitingen
4. alternatieve tracering
7. ontwikeling ecologische / recreatieve zone
5. vervanging aansluiting Geerlandweg
b. bereikbaarheid hulpdiensten
a. sluipverkeer
c. confrontatie dorpen
6. ontwikkeling Kalverkampen II
1. wegverdubbeling N33-midden
d. beperken beplante viaducten
e. landbouwverkeer
8. Windpark N33
ontwikkelingen en knelpunten

## Conclusie analyse beleid

**Het ruimtelijk beleid voor het gebied richt zich op:**
- het behoud van de openheid en het vasthouden van het contrast met de meer besloten linten en nederzettingen.
- Inrichting van het buitengebied vooral voor landbouwdoeleinden
- Ecologie als een belangrijke waarde.
- Ruimte opgenomen voor de opwekking en transport van energie

**Ruimtelijke ingrepen met grote impact zijn:**
- De verdubbeling van de N33,
- De versterking van de recreatieve en ecologische verbinding langs het Afwateringskanaal
- Het Windpark N33
- De structuurvisie Siddeburen met de ontwikkeling van Kalverkampen als bedrijventerrein.
- De ontwikkeling van Fivelpoort van Appingedam.

Op het gebied van duurzaamheid hebben Rijkswaterstaat en de provincie Groningen hun beleid geformuleerd. Voor het project verdubbeling N33 Midden stelt de projectorganisatie op basis hiervan een projectgebonden duurzaamheidsambitie vast.

# Analyse tracé

In het voorgaande hoofdstuk is al even kort ingegaan op de typering van de N33: een regionale verbindingsweg en de 'Noordelijke Havenroute'. In dit laatste hoofdstuk van de verkenning wordt het tracé meer in detail beschreven. Daarbij wordt eerst aandacht besteed aan het deel van de N33 dat reeds is verbeterd: de N33 Zuid, tussen Assen en Zuidbroek.

## N33 in Nederland

De rijksweg N33 loopt van Assen naar Noord-Groningen, met eindbestemming Eemshaven. De weg is in de jaren zestig van de vorige eeuw aangelegd tot aan de A7 en in de jaren tachtig doorgetrokken, ter verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost Nederland. Recent is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek afgerond (N33 Zuid). Daarmee is de verbrede N33 Zuid ook een voorbeeld voor de ruimtelijke inpassing en aanpak van de N33 Midden, van Zuidbroek naar Appingedam. Het is de reden waarom we het zuidelijk deel nader analyseren. De N33 Noord (van Appingedam tot aan Eemshaven) bekijken we niet in detail, omdat het een tweebaans weg is met veel gelijkvloerse kruisingen en daarmee niet richtinggevend is voor de komende verbreding.

## N33 Zuid

Een analyse van de N33 Zuid levert de volgende observaties op. We kunnen spreken van een 'ingetogen' weg: autonoom en eenduidig, met goed zicht op de omgeving en de diverse landschappen. De weg kent rechtstanden en flauwe bogen en is terughoudend uitgevoerd. De detaillering is onopvallend. Het profiel kent in de basis een smalle middenberm van 2,20m met geleiderail en obstakelvrije buitenbermen van maximaal 8,00 m breed. De weg is vrij van vluchtstroken, passend bij een autoweg. Bij de hoogteligging valt op dat de N33 Zuid zo goed als gelijk ligt aan het bestaande maaiveld. Alleen bij dwarsverbindingen ligt de weg verhoogd. Uitzondering zijn de spoorlijnen en de aansluitingen Dalweg (Veendam) en Gieten en de dwarsverbinding Bareveld.

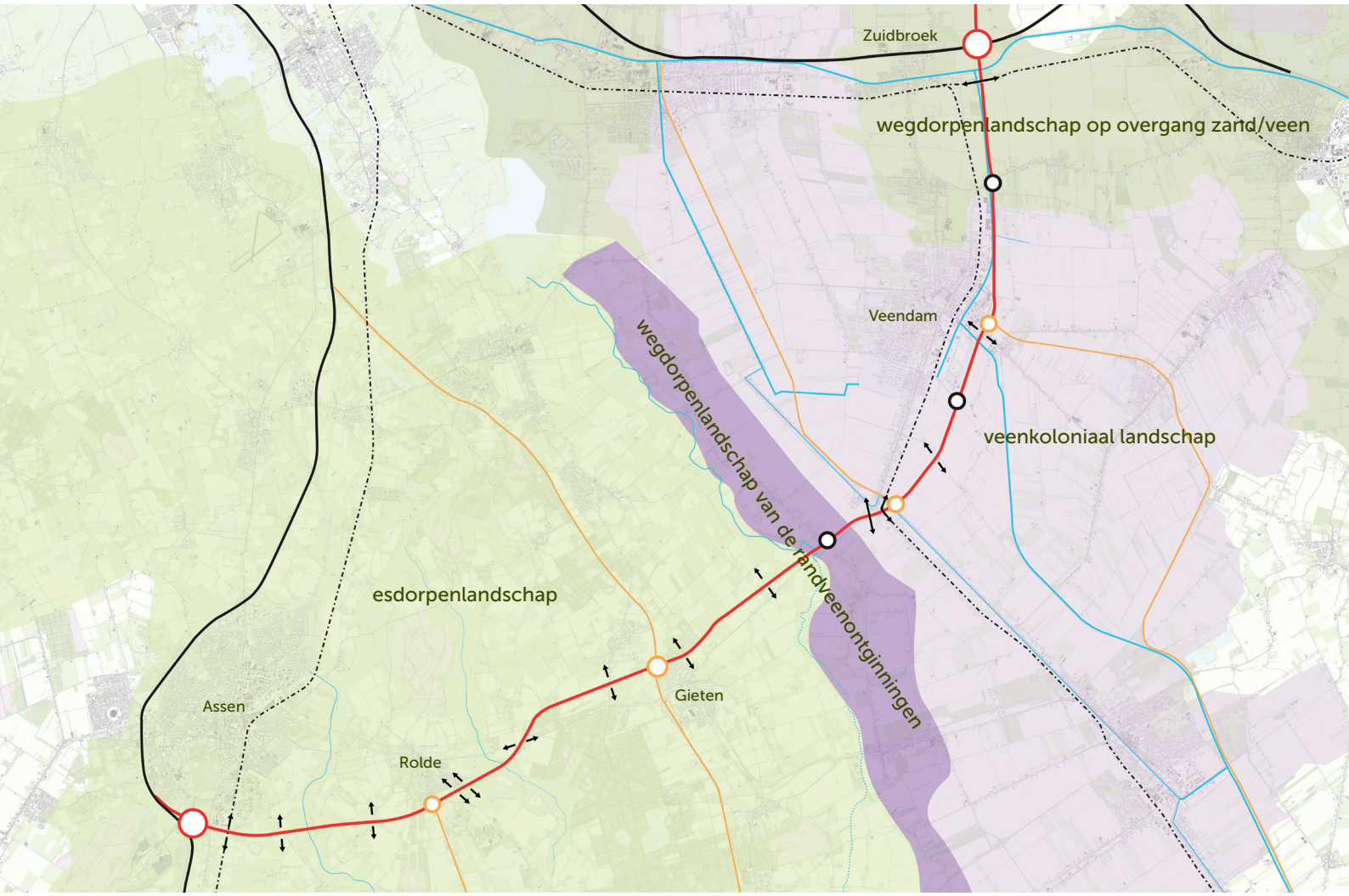
In de kunstwerken is geen 'vormgevingsfamilie' te herkennen. De basiskarakteristiek van de viaducten over de weg bestaat uit landhoofden met verharde taluds en een iets vooruitgeschoven oplegconstructie, midden steunpunten, een randelement met naamgeving en een transparant hekwerk. De onderdoorgangen hebben een herkenbaar randelement (op veel kunstwerken van de N33 Zuid), verharde taluds die aansluiten op grastaluds en een vooruitgeschoven oplegconstructie, midden steunpunten, een randelement met naamgeving, een geleiderail en een transparant hekwerk. De aansluitingen van de N33 zijn zeer divers van opzet. Het karakter van iedere aansluiting kleurt mee met het onderliggend landschap en is pragmatisch van opzet.

onderdoorgang Zandvoort

**onderdoorgang** provincialeweg tussen Rolde - Gieten

viaduct spoorlijn bij Zuidbroek

aansluiting N34 (verhoogde rotonde)

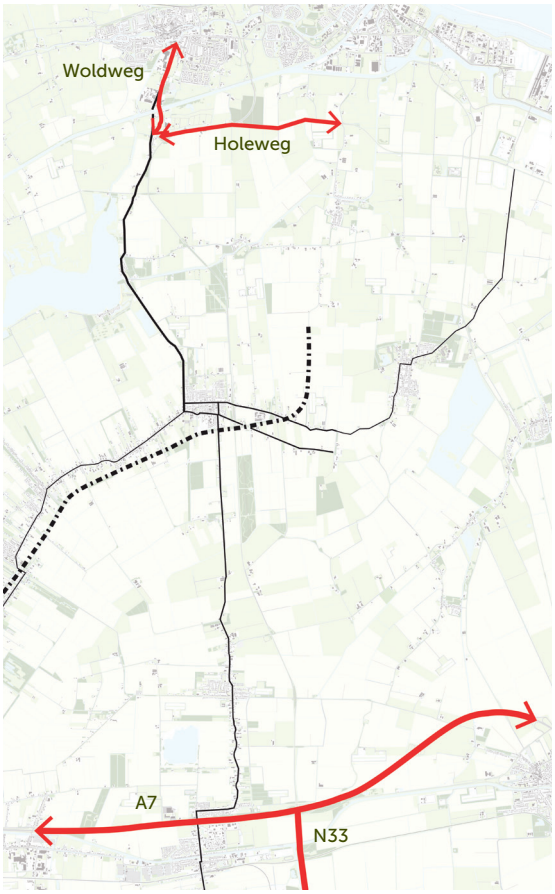



tracé N33 zuid

## N33 Midden

### Ontstaansgeschiedenis tracé

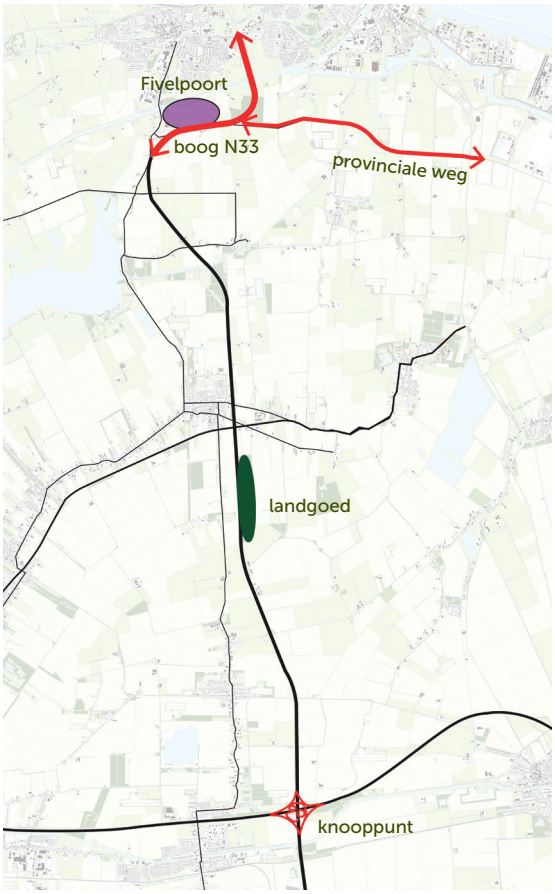
De ontstaansgeschiedenis van het tracé in een aantal belangrijke momenten in de tijd:
- 1855 aanleg Woldweg als verbinding vanuit zuiden naar Appingedam.
- 1871 aanleg Eemskanaal, graven van Afwateringskanaal.
- 1903 aanleg spoorlijn langs Noord- en Zuidbroek.
- 1935 komst spoor naar Delfzijl, kruist het dubbellint van Siddeburen.
- 1970 aanleg Holeweg tussen Woldweg en Meedhuizerweg.
- 1982 aanleg N33-Woldweg, Laskwerderweg en ruilverkaveling Steendammerpolder, aanleg N387, aardgaswinning.
- 1990 aanleg Huisweersterbos.
- 2005 aanleg Fivelpoort, omlegging N33 naar oostzijde Appingedam, aanleg landgoed Nieuw-Tivoli.
- 2015 verdubbeling N33 Zuid en aanleg klaverblad N33/A7.




ontwikkelingen jaren '60 -'70

topografische kaart 1975

ontwikkelingen jaren ’80 -’90




ontwikkelingen vanaf 2005

topografische kaart 1990

topografische kaart 2005

## Tracering

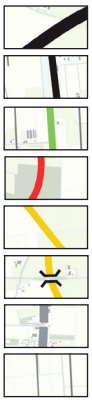
In het zuidelijk deel, tussen het knooppunt Zuidbroek en de kruising met de waterloop de Ringmaar, ligt het tracé haaks op de strokenverkaveling van het land achter Noordbroek, in enkele lange strekken met flauwe bogen. Rond Siddeburen, in het middengebied Duurswold, tussen de Ringmaar en de Geerlandweg, ligt de weg parallel aan de strokenverkaveling en de kavelsloten, met dezelfde vormgeving: lange strekken, flauwe bogen.
Vanaf het Huisweersterbos tot aan de afslag Appingedam kruist de N33 de (blok) verkaveling diagonaal. De weg kent hier kortere rechtstanden, een scherpe knik ten hoogte van Laskwerd en twee krappe bogen bij Blokstad en even voorbij de aansluiting met de N362 en Holeweg.

## Hoogteligging

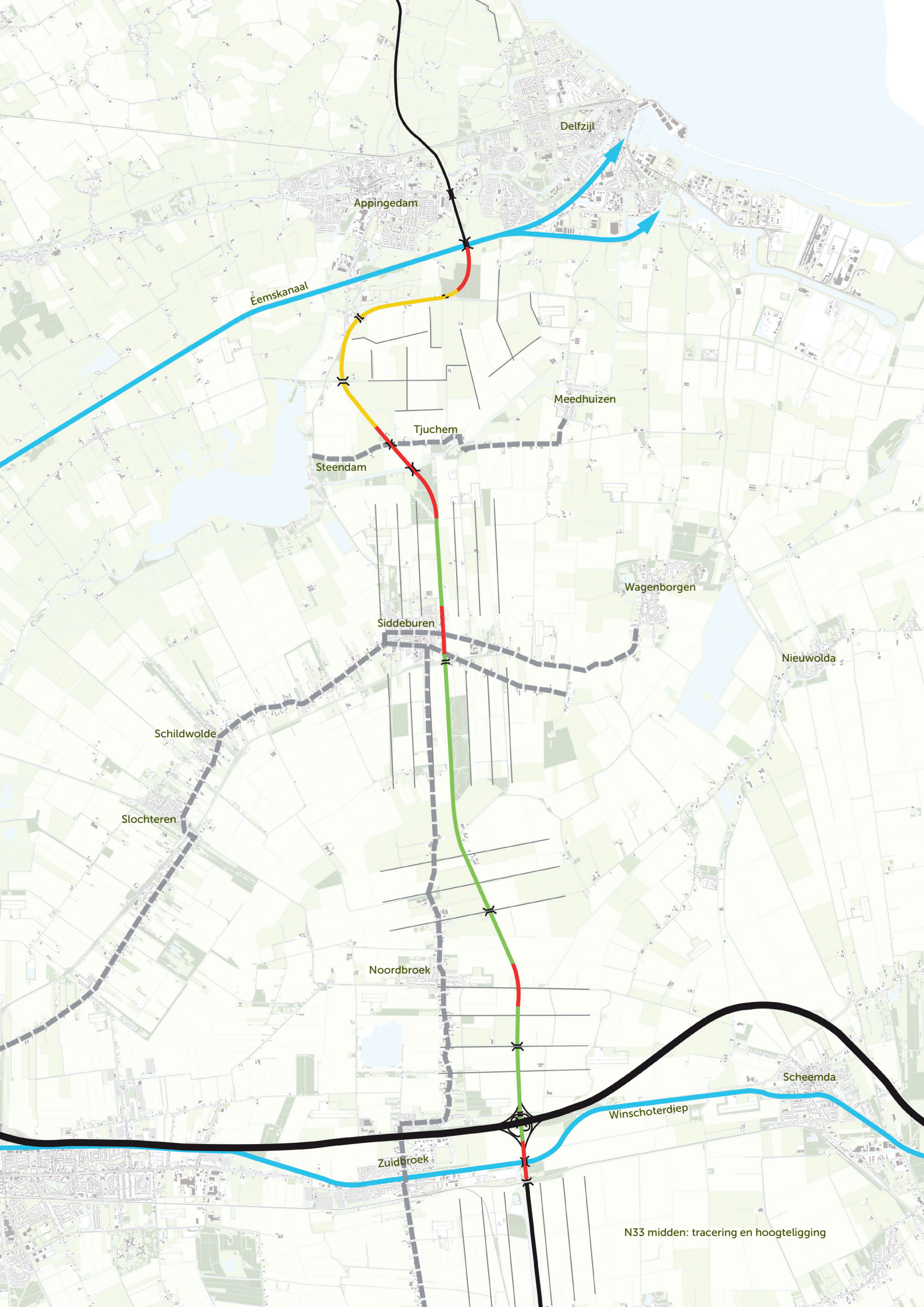
In het zuiden en het middendeel ligt de N33 in de basis op maaiveldniveau. Bij de aansluitingen Scheemderweg en Siddeburen, bij het Afwateringskanaal en ter hoogte van de Hoofdweg Tjuchem ligt de N33 hoog in het landschap. Hier schieten de dwarsverbindingen eronder door. In het noordelijk deel tussen het Afwateringskanaal en het Eemkanaal ligt de N33 iets verhoogd, rekening houdend met het overstromingsgevoelige gebied van de zeekleipolder. Vanuit de omgeving is deze verhoging echter nauwelijks waarneembaar.

krappe boog bij Blokstad

verhoogde ligging bij het Afwateringskanaal



A7
N33 buiten scope
N33 op maaiveld
N33 verhoogd
N33 op lage dijk
kunstwerk
ontginningsas
verkavelingsrichting




N33 midden: tracering en hoogteligging

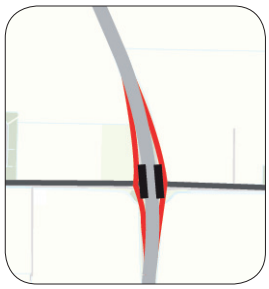
## Profiel

Het huidige profiel kent 2x1 rijbanen met een groene streep in het midden. De weg is constant qua verhardingsbreedte en zijbermen en voegt zich onbeplant in het landschap. De bermen bestaan uit een grasvegetatie. Met uitzondering van de hoge gelegen delen en de passages bij de viaducten is de weg vrij van geleiderails. Verlichting is alleen bij de aansluitingen geplaatst.

## Aansluitingen

De N33 Midden kent tussen Zuidbroek en het Eemskanaal zeven aansluitingen. De aansluiting Scheemderweg-Noordbroek en de aansluiting Oudeweg-Siddeburen zijn volwaardige Haarlemmermeer-aansluitingen, die de dwarsverbinding hoog passeren. De aansluiting N387 Slochteren/Schildwolde is een 'halve' Haarlemmermeer aansluiting en is ook als Haarlemmermeer vormgegeven. De N387 is een provinciale weg, die de N33 bovenlangs kruist. Dit maakt de aansluiting tot een buitenbeentje op dit traject. De overige knopen zijn aansluitingen op maaiveldniveau.

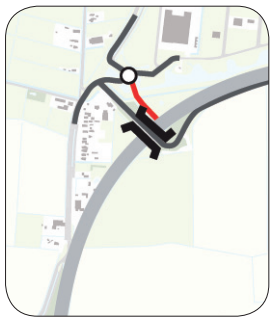
knooppunt Zuidbroek (A7)
klaverblad



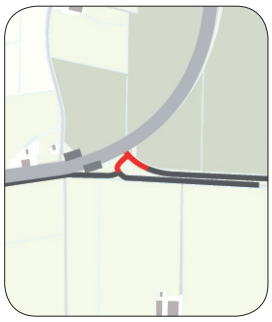
Scheemderweg
Haarlemmermeer

N387 en Oudeweg
halve en hele haarlemmermeer

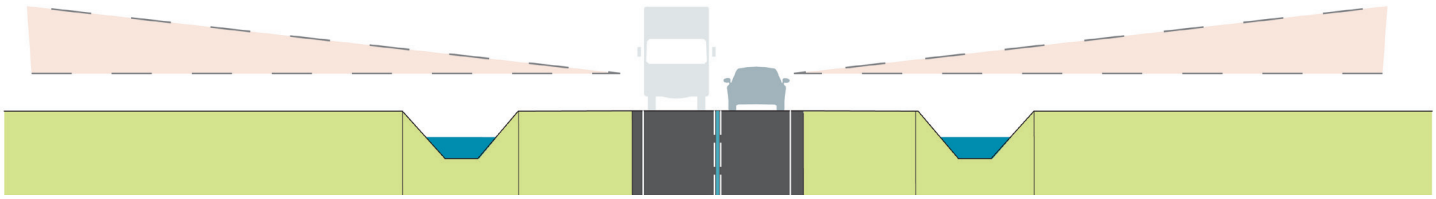
Geerlandweg
a-niveau aansluiting



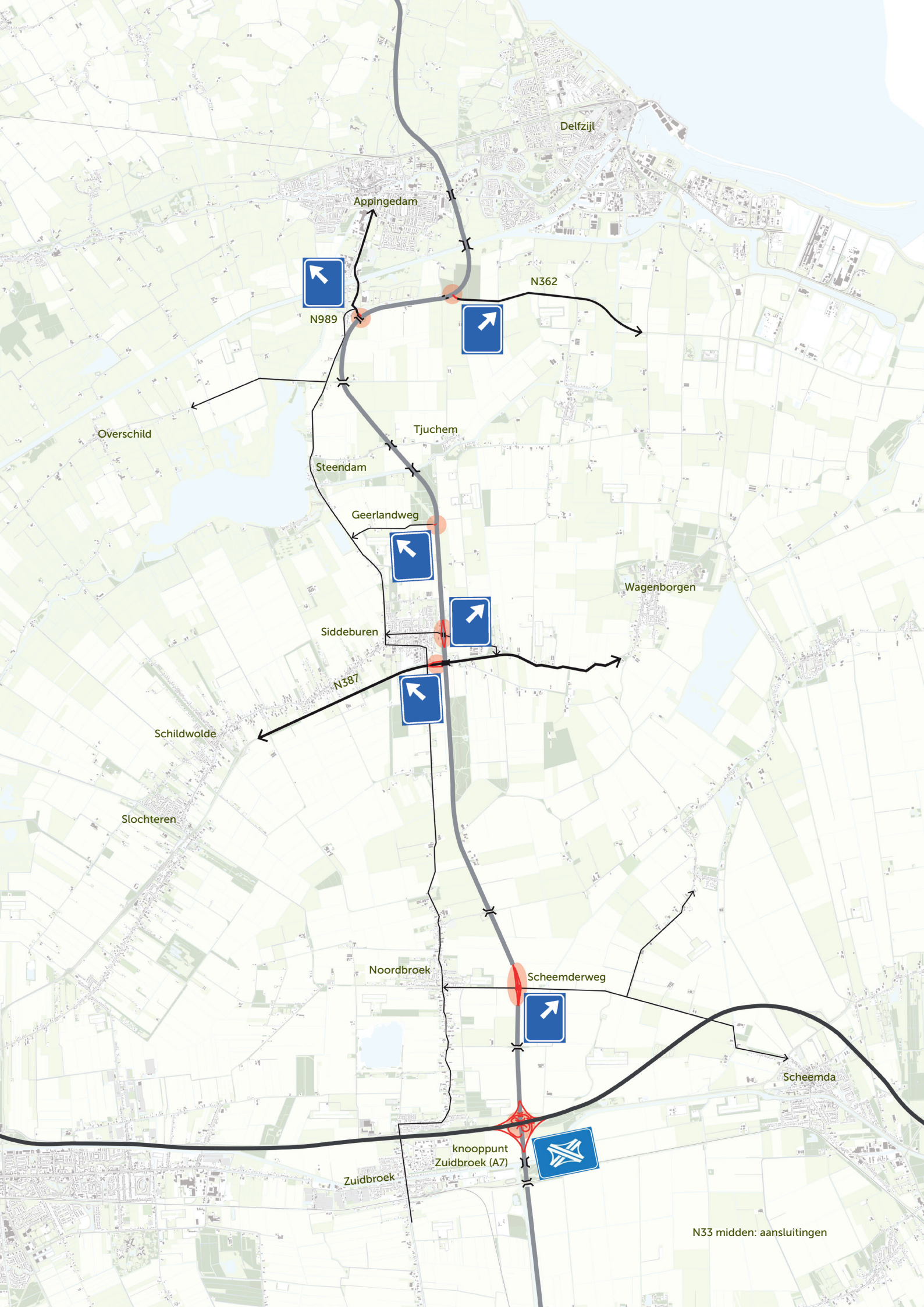
N989
a-niveau aansluiting



N362 /Holeweg
a-niveau aansluiting



profiel N33 midden




N33 midden: aansluitingen

### Meubilair

Met begeleidende maatregelen langs de N33 als geleiderails, verlichting en bewegwijzering is terughoudend omgegaan. Daardoor is de weg onopvallend in het landschap aanwezig.

### Kunstwerken

De viaducten en onderdoorgangen van de N33 Midden vormen, in tegenstelling tot de N33 Zuid, één vormgevingsfamilie. Vanuit de dwarsverbindingen gezien wordt de N33 als zelfstandig element in het landschap geduid. De vormgeving is sober en doelmatig, zonder details. De viaducten van het knooppunt N33-A7 kennen een eigen vormgeving. Verder zijn er verschillende viaducten met uitbreidingsruimte (Klingenweg en Pastorieweg). De uitbreidingsruimte ligt in beide gevallen aan de westzijde. Bij de viaducten van de Laskwerderweg en Holeweg is geen uitbreidingsruimte opgenomen. Zij kennen geen midden steunpunt.

De viaducten en onderdoorgangen kennen de volgende kenmerken:
- Met uitzondering van het viaduct over de Hoofdweg van Tjuchem hebben de viaducten over de Oudeweg (Siddeburen) en de Scheemderweg een steunpunt in de middenberm.
- Rechtstaand, vooruitgeschoven landhoofd.
- Verhard talud onder viaduct.
- Verjonging dek met geleiderail en een transparant hekwerk.

Over de onderdoorgangen kan verder worden opgemerkt:

- Viaduct over Afwateringskanaal is onderdeel van de vormgevingsfamilie. De huidige doorvaarhoogte is niet berekend op de wens van een doorgaande vaarverbinding.
- De onderdoorgang Eilandsweg is stenig en benauwd.

Onder het tracé bevinden zich nog enkele duikers:
- Ringmaar.
- Noordzijde Nieuw-Tivoli.
- Geerlandweg.
- Fivelpoort.

viaduct Klingenweg

aansluiting Scheemderweg

viaduct Pastorieweg

viaduct N387

aansluiting Oudeweg Siddeburen

brug Afwateringskaneal

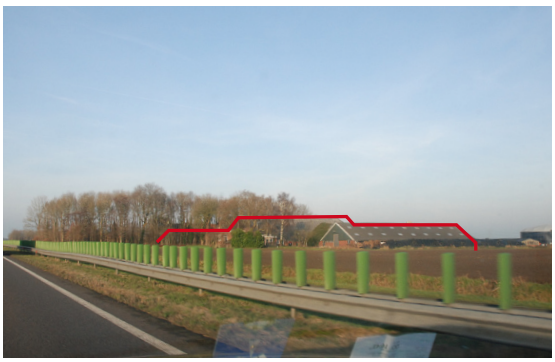
onderdoorgang Hoofdweg Tjuchem

viaduct Laskwerderweg

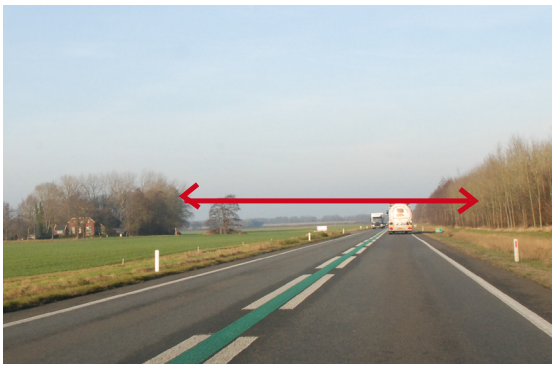
viaduct Holeweg

onderdoorgang Eilandsweg

ruimtereservering viaduct Pastorieweg



beeldbepalende boerderijen Korengast nr. 2 - 10



afstand tot boerderij Veendijk nr. 2

dorpsrand Siddeburen

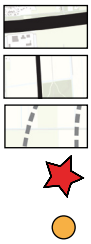
ruimtereservering tussen N33 en Kooilaan

## Gevoelige functies en cultuurhistorische waarden (dwangpunten)

Langs het tracé bevinden zich veel cultuurhistorisch waardevolle plekken en gebouwen. Voor de verbreding zijn ook de gevoelige functies – bijvoorbeeld woningen – van belang, vooral vanwege geluidhinder. Daarnaast zijn er functies waarvoor de zichtbaarheid van belang is, zoals bedrijventerrein Fivelpoort. Deze kaart toont de belangrijkste aandachtpunten:

- Historische bebouwing Korengast, nr. 2 - 10.
- Dorpsrand Siddeburen.
- Boerderijen cultuurhistorisch lint Tjuchem, Hoofdweg nr. 19, 21 en 20 - 26.
- Buurtschap Blokstad.
- Losse boerderijen dicht langs N33 zoals:
  - Veendijk nr.2, Siddeburen
  - Hoofdweg nr. 209 - 215, Siddeburen
  - Oostwoldjerweg nr. 1 en 2A, Siddeburen
  - Kooilaan nr. 1 - 5, Siddeburen
  - Kooilaan nr. 2, Tjuchem
  - Afwateringskanaal nr. 6, Tjuchem
  - Laskwerderweg nr.2, Steendam
  - Holeweg nr. 2, Appingedam
  - Eilandsweg nr. 1, Appingedam
- Bedrijventerrein Fivelpoort.

Daarnaast zijn ook bestaande viaducten met ruimtereserveringen ten behoeve voor de uitbreiding opgenomen in de kaart.



A7

N33

alternatieve tracés N33

dwingende functies

aandachtspunten

boerderij
Eilandsweg nr. 1
Fivelpoort
Blokstad
boerderij Holeweg nr. 2
boerderij Laskwerderweg nr. 2
boerderijen Hoofdweg Tjuchem
nr. 19, 21 en 20-26
boerderij Afwateringskanaal
boerderij Kooilaan nr. 2
hoogspanningsmast
boerderijen Kooilaan
nr. 1-5
dorpsrand Siddeburen
woningen Hoofdweg
nr. 209-215
boerderijen Oostwoldjerweg
nr. 1 en 2A
boerderij Veendijk nr. 2
boerderijen Korengarst
nr. 2-10
locatie gaswinning
viaduct Pastorieweg
viaduct Klingenweg
dwangpunten

## Beplantingen

In het Duurswold is sprake van afwisselende bosjes. Landgoed Nieuw-Tivoli en Huisweersterbos zijn opgenomen in de verkavelingsstructuur en van recreatieve waarde. De bosjes dragen ook bij aan een wisselend perspectief van de weggebruiker op de omgeving. Soms is het perspectief helemaal open, soms aan een zijde, soms helemaal gesloten.

Bij de wegbeplantingen valt verder op dat de ongelijkvloerse aansluitingen zwaar zijn beplant. Deze punten vormen daarmee forse knopen in het open landschap. De beplante aansluiting in Siddeburen met bosschages sluit aan op het meer verdichte (bosjes)beeld in Duurswold. De wegbeplanting tussen het Afwateringskanaal en de Hoofdweg van Tjuchem ontneemt de weggebruiker het zicht op deze elementen en het open gebied.

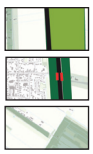
## Beeld vanuit de omgeving

Vanuit de omgeving is de N33 niet altijd zichtbaar. Het verkeer gaat schuil achter de beplantingen. Daarentegen versterken de vanuit de omgeving zichtbare, fors beplante knopen wel weer de aanwezigheid van de weg.

beplant talud kruist Hoofdweg Tjuchem

wegbeplantingen langs aansluiting Siddeburen

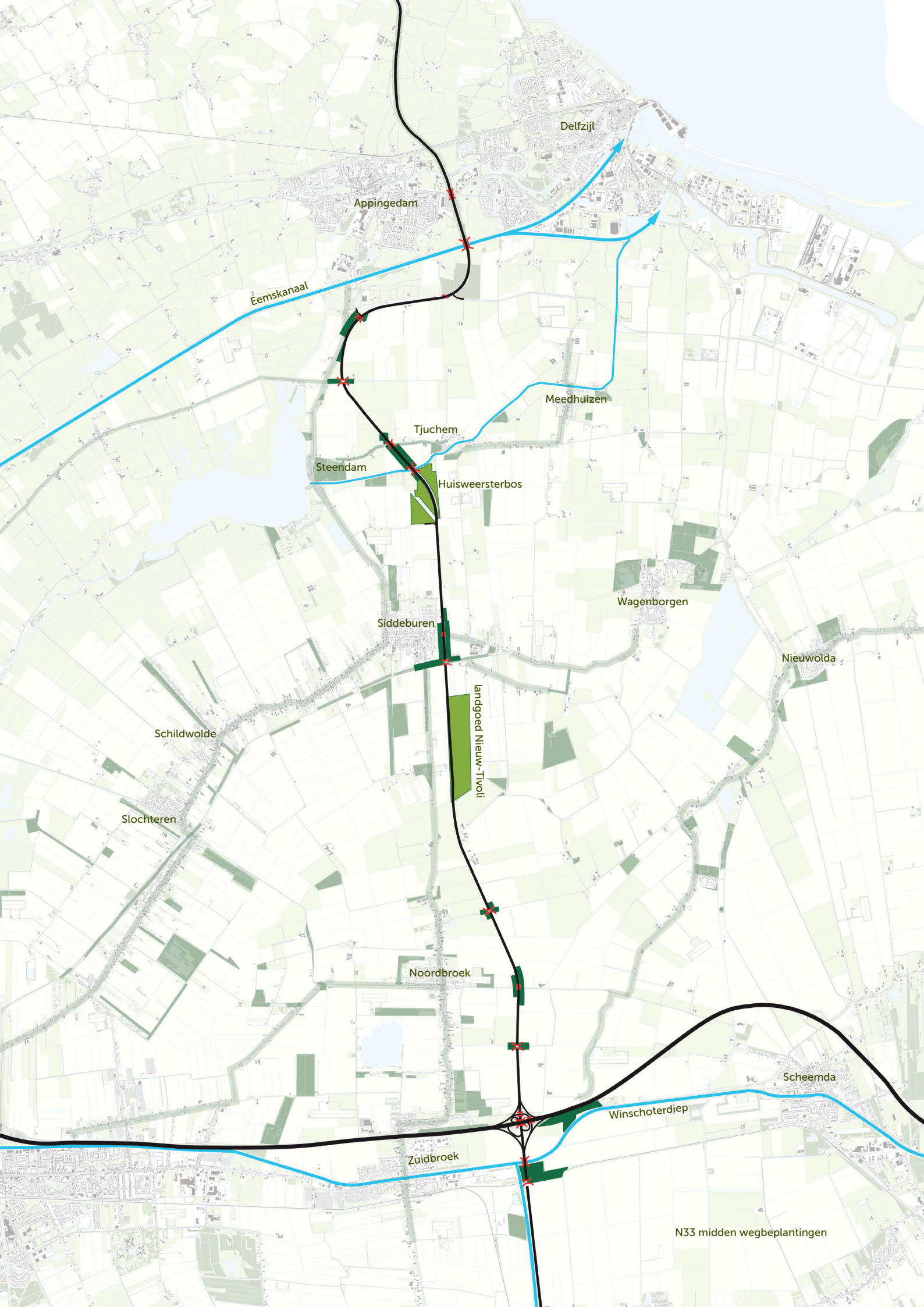
wegbeplantingen langs dwarsverbindingen



wegbegeleidende beplanting / bospercelen

wegbeplanting

landschappelijke beplanting omgeving


Delfzijl
Appingedam
Eemskanaal
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
Huisweersterbos
Wagenborgen
Siddeburen
Nieuwolda
landgoed Nieuw-Tivoli
Schildwolde
Slochteren
Noordbroek
Scheemda
Winschoterdiep
Zuidbroek
N33 midden wegbeplantingen

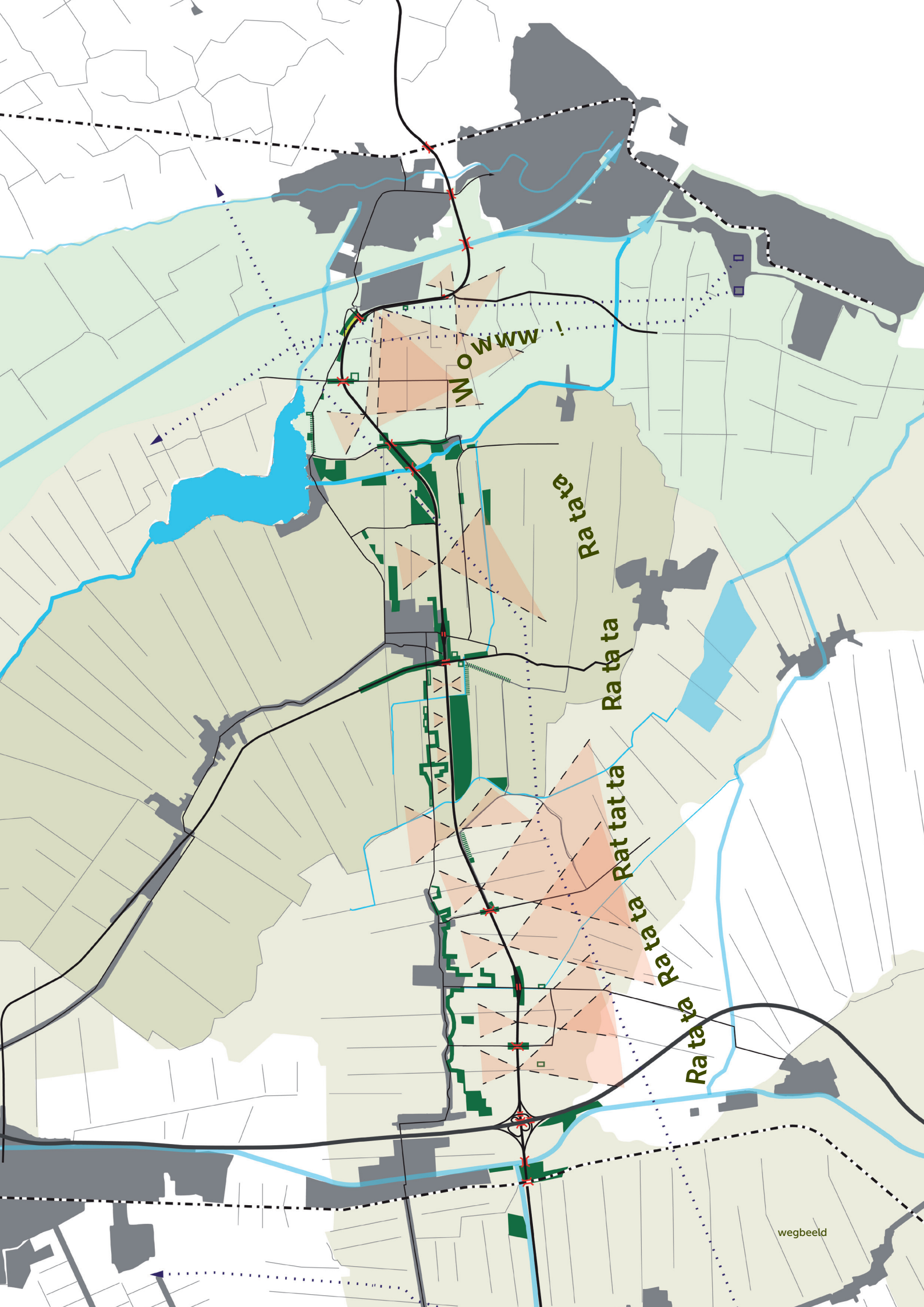
### Beeld vanaf de weg (van zuid naar noord)

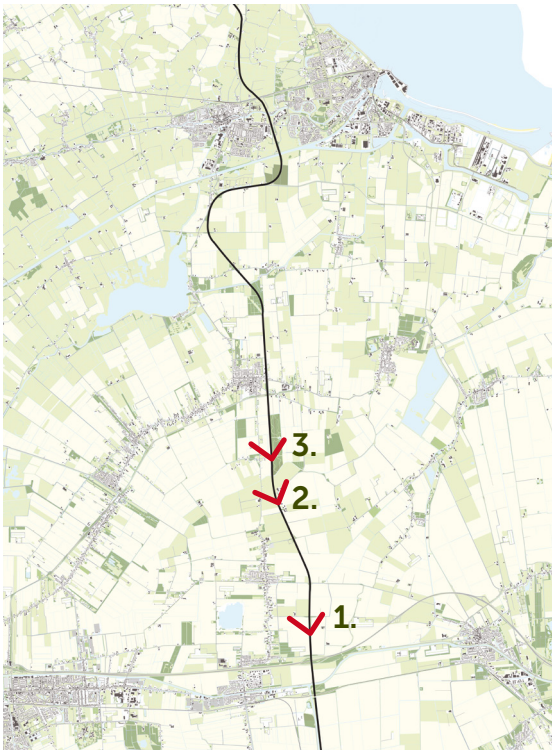
Het A7 klaverblad en de brug over het Eemskanaal zijn de ankerpunten voor de studie. Tussen deze twee punten ligt de weg op of vlak boven maaiveld en wordt het landschapsbeeld (vanaf de weg) gevormd door het omringende landschap, de hoogteligging van weg en beplanting langs de route.

Vanaf het knooppunt met de A7 is het landschap open, in dit landschap ligt westelijk het dorpslint. Het knooppunt zelf is vormgegeven als land-art en kent twee delen. Het zuidelijk deel ligt in een landschap met bospercelen, de noordelijke ruimtes zijn open vormgegeven. Beide sluiten aan op het omliggende landschap.
Wanneer je het klaverblad bent gepasseerd beleef je de openheid. Aan de westzijde, op enige afstand, ligt het groene lint van Zuidbroek-Uiterburen-Noordbroek. Aan de oostzijde ligt een zeer open landschap. Wel passeer je twee fors beplante knopen (de Klingenweg en de Scheemderweg) waar de verbinding met de openheid even verdwijnt.

Na het passseren van de historische boerderijen bij Korengarst rij je het gevarieerde, deels open en deels besloten, landschap van Duurswold binnen. Hier ligt de N33 dicht bij de parallel gelegen Eideweg. Landgoed Nieuw-Tivoli, gelegen ten oosten van de weg markeert deze overgang. Het zicht van de weggebruiker vernauwt zich hier.
Aan de horizon doemt de Provincialeweg met begeleidende wegbeplanting op. Deze vormt een groene dichte wand, waarachter Siddeburen verborgen gaat. Siddeburen passeer je middels een ‘groene tunnel’, door de hoge ligging van de weg en stevige beplanting van de taluds aan weerszijden wordt het zicht op het dorp vrijwel volledig ontnomen.
Tussen Siddeburen en het Huisweersterbos volgt even meer lucht. De weg ligt hier weer op maaiveld. Bij het begin van het Huisweersterbos komen verschillende dingen samen: een hoogspanningsleiding kruist de N33, de gelijkvloerse aansluiting met de Geerlandweg is vrij onoverzichtelijk en het Huisweersterbos zelf vormt een dichte groene wand.
Tussen de Geerlandweg en de Hoofdweg Tjuchem wordt het wegbeeld weer geheel gesloten. Na de dichte beplanting van het Huisweersterbos zorgt de verhoogde ligging met opnieuw ingeplante taluds ervoor dat het Afwateringskanaal, het open landschap en de Hoofdweg als boerderijlint niet zichtbaar zijn.

Voorbij de Tjuchem biedt de weg zicht op het open Klei-Oldambt. Direct na de kruising met de Hoofdweg biedt de weg een prachtig panorama over de Steendammerpolder. In de polder ligt de N33 weer bijna op maaiveld en volgt de weg een volkomen autonoom tracé met een stevige naar het oosten buigende bocht. De weg scheert langs het buurtschap Blokstad dat verscholen gaat achter een geluidswal en bosschages. Het zicht is hier eenzijdig richting de zeer open polder aan de oostzijde.
Vervolgens verschijnt een fors beplante knoop (Holeweg). Hierdoor is de gelijkvloerse aansluiting met Appingedam-zuid, direct na de knoop en in de buitenbocht, moeilijk te overzien. Na de knoop ligt de N33 ingeklemd tussen de Holeweg aan de zuidzijde en bedrijvenpark Fivelpoort aan de noordzijde.
In de krappe bocht richting het noorden ligt een gelijkvloerse kruising met de N362 (Chemiepark) en de Holeweg. Deze is met diffuse beplanting vrij onoverzichtelijk vormgegeven. De bocht sluit aan op de hoge brug over het Eemskanaal.


Wowww !
Ra ta ta
Ra ta ta
Rat tat ta
Ra ta ta
Ra ta ta
wegbeeld




overzicht locaties foto's

**Beeld vanaf de weg (van zuid naar noord)**
Het knooppunt met de A7 is vormgegeven als land-art en kent twee delen. Het zuidelijk deel van de knoop ligt in een meer verdicht landschap met bospercelen, aansluitend op de bospercelen ten zuidwesten van de knoop. In de zuidoostelijke lus ligt een cirkelvormige boomweide als afronding van de laanstructuur langs de A7. De noordelijke ruimtes van het knooppunt zijn meer open vormgegeven, in aansluiting op het landschap.

Wanneer je het klaverblad bent gepasseerd beleef je de openheid van het landschap. Aan de westzijde, op enige afstand, ligt het groene lint van Zuidbroek-Uiterburen-Noordbroek. Verder rijdend naar het noorden passeer je twee zwaar beplante knopen (de Klingenweg en de Scheemderweg. De zwaar beplante grondlichamen vormen groene dichte wanden, forse onderbrekingen in het open landschap. Wanneer je Korengarst bent gepasseerd ligt de N33 relatief dicht bij de parallel gelegen Eideweg. Grote boerderijen in de openheid bepalen hier het beeld.

Na het passeren van de Ringmaar, een relatief smalle watergang, rijdt de automobilist het meer verdichte gebied van Duurswold binnen. Landgoed Nieuw-Tivoli, gelegen ten oosten van de weg markeert deze overgang, maakt dat het perspectief van de weggebruiker naar het oosten is gericht, het landschap zich vernauwt. Tussen Nieuw-Tivoli en de Provincialeweg opent het landschap zich weer eventjes. De beplanting langs de Provincialeweg vormt een groene dichte wand, waarachter Siddeburen

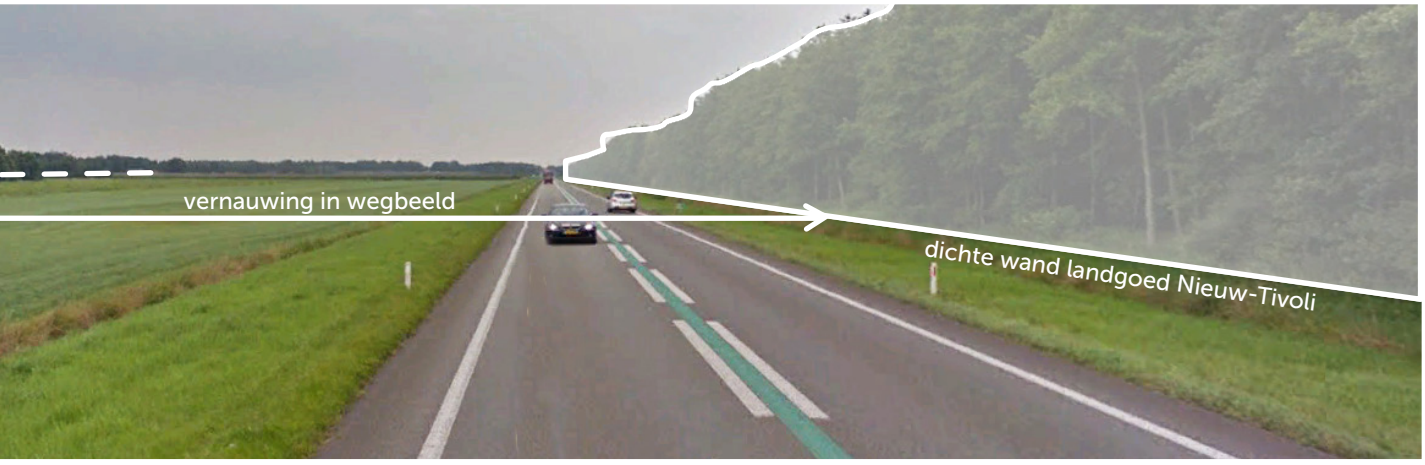
1. vanaf klaverblad aan westzijde parallel bebouwingslint Zuidbroek-Uiterburen-Noordbroe

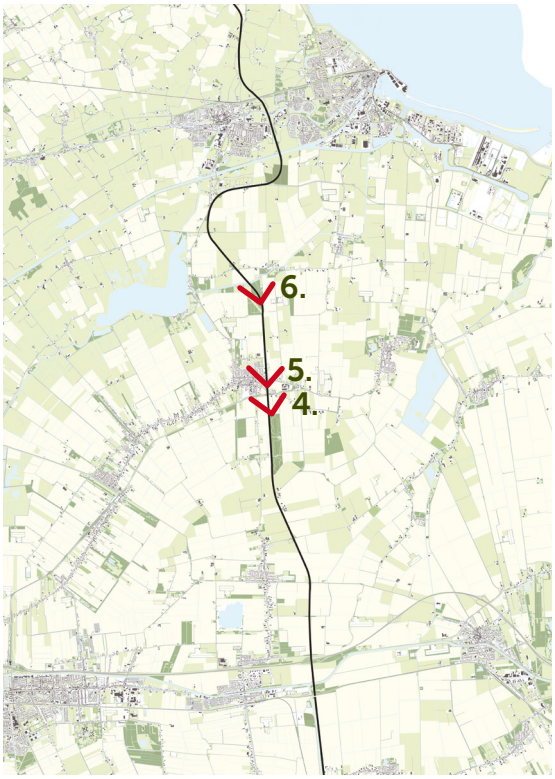
2. welving Korengarst met sequentie van monumentale boerderijen en erfbeplanting direc

3. Landgoed Tivoli dichte wand oostzijde, westzijde besloten door nabije ligging Eideweg

ek zichtbaar als groen decor, oostzijde zeer open

t langs de N33

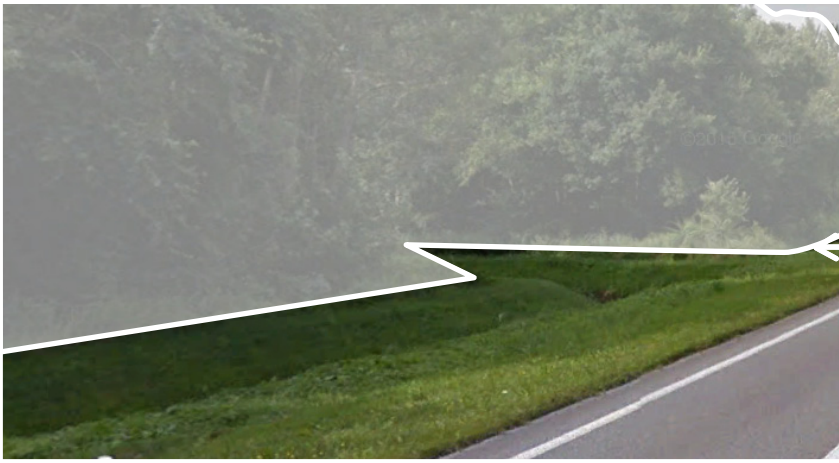





overzicht locaties foto's

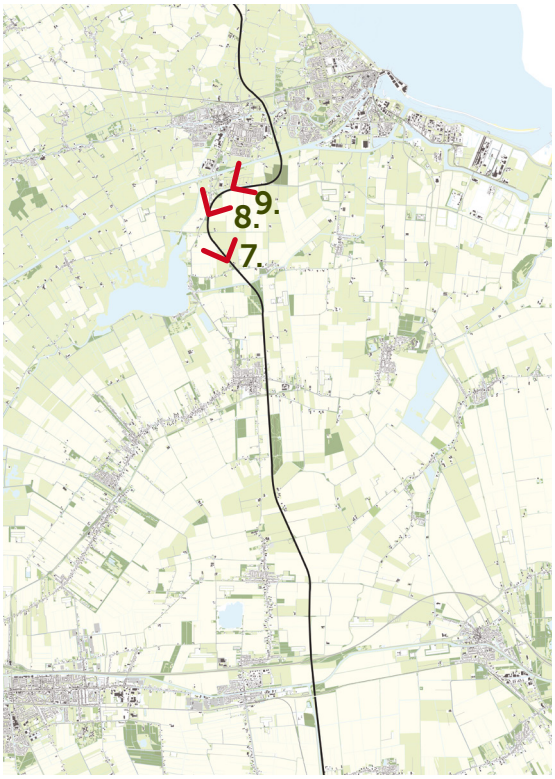
4. Siddeburen verscholen achter beplanting lint en provinciale weg

5. traject Siddeburen zwaar beplant; geen zicht op omgeving



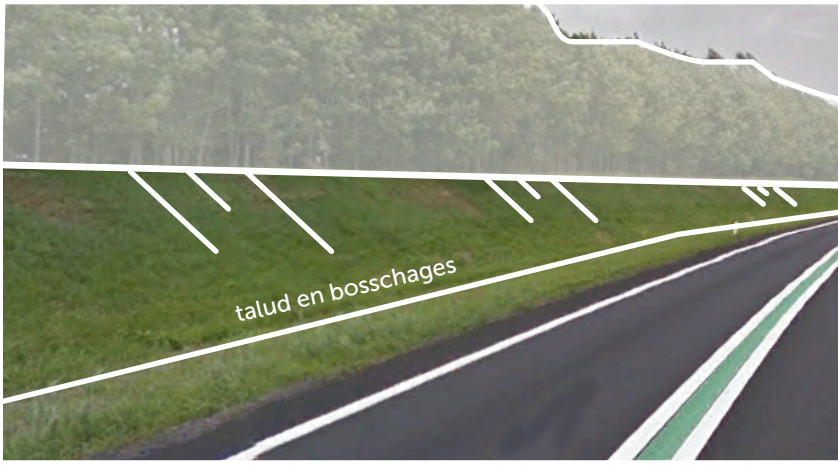
6. traject Huisweersterbos/Tjuchem in bos(schages), krap profiel; Afwateringskanaal en Tju

chem verborgen




overzicht locaties foto's

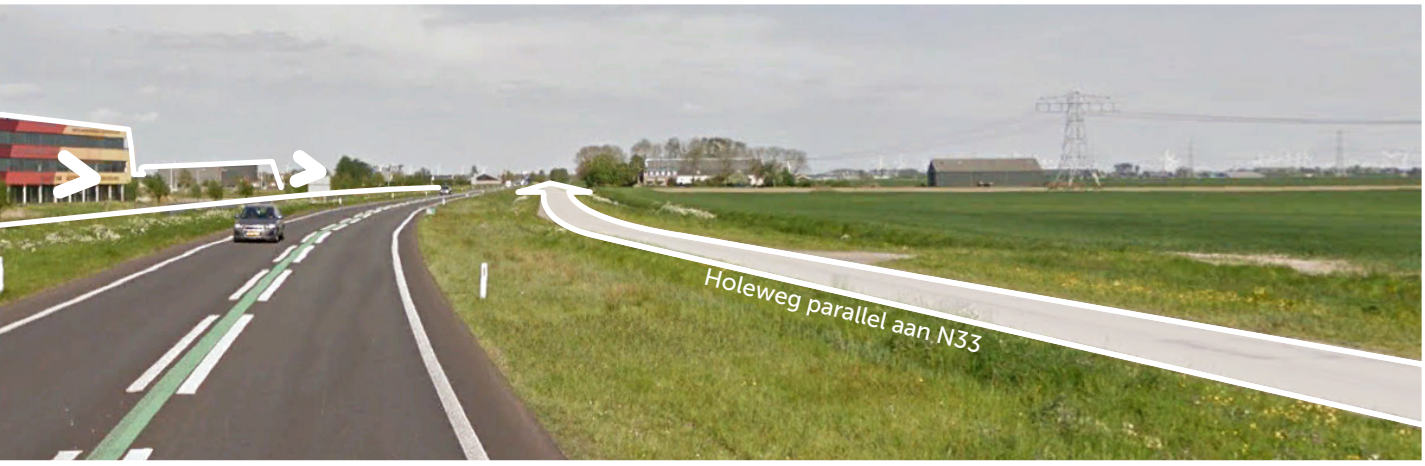
7. voorbij Tjuchem een groots open landschap, stadsrand Appingedam en boog N33 in ver




8. geluidwal en bosschages tussen lint Tolweg en N33

9. N33 gelegen tussen landschappelijke rand bedrijventerrein Fivelpoort en Holenweg,

rte zichtbaar



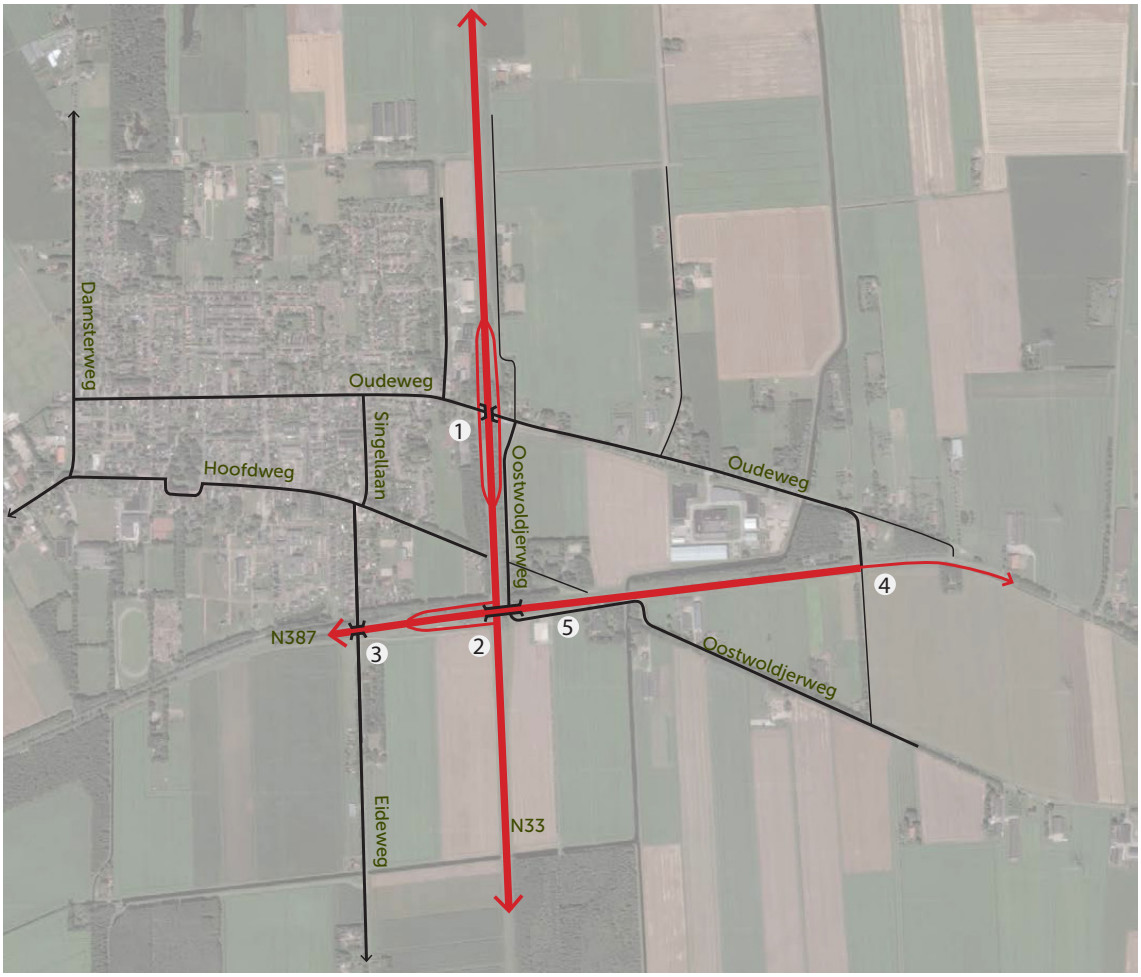
### De situatie bij Siddeburen

De aansluiting van de N33 met de Oudeweg vormt een belangrijke ontsluiting van het dorp en het bedrijventerrein Kalverkampen. Aan de zuidzijde van Siddeburen kruist de N33 de N387 (gebiedsontsluitingsweg). Hierdoor bevinden zich op relatief korte afstand van elkaar verschillende op- en afritten:
1. N33-Oudeweg (N33 bovenlangs): aansluiting stroomweg op lokale weg. Deze fungeert niet optimaal als belangrijke entree van het dorp en ontsluiting Kalverkampen.
2. N33-N387 (N387 bovenlangs): aansluiting stroomweg op gebiedsontsluitingsweg, het zicht is niet optimaal.
3. N387 gaat bovenlangs, waardoor Eideweg gelijkvloerse entree tot het dorp blijft.
4. N387 gaat ter hoogte van Oudeweg over van gebiedsontsluitingsweg over in een lokale weg (N987), het historisch lint loopt door.
5. De onlogische ontsluiting Oostwoldjerweg (historisch lint) met het dorp.

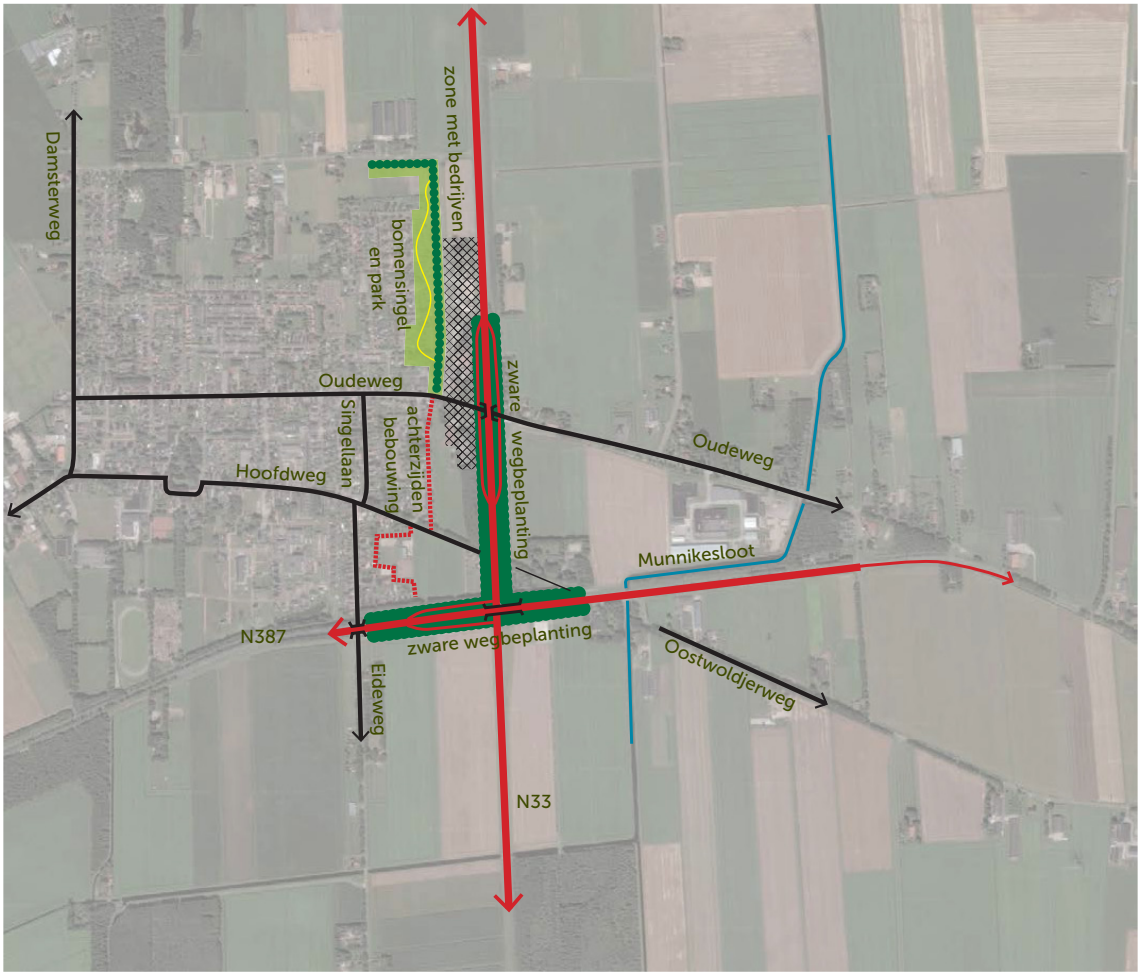
De N33 en de N387 hebben een grote impact op de continuïteit van de linten, zowel fysiek als visueel. De Oudeweg wordt fysiek niet onderbroken (N33 gaat bovenlangs). Door de inrichting van het profiel en de onderdoorgang is er wel een breuk. De groenstructuur die kenmerkend is voor het lint is ter hoogte van de N33 over een grotere lengte niet aanwezig. Daarnaast wijkt de inrichting van de onderdoorgang af van de inrichting van de Oudeweg voor en na de kruising. De inrichting is hard en rommelig (stenig) én er is geen ruimte voor voetgangers en fietsers.

De Hoofdweg is sterk versnipperd. Het lint kruist achtereenvolgens de N33, de N387 en de Munnikesloot. Het lint is door de aanleg van de N33 geblokkeerd en hiermee is de historische verbindingsfunctie voor het dorp verloren gegaan. De Oostwoldjerweg vangt deze verbindingsfunctie op. De groenstructuur is grotendeels nog intact, maar draagt in de huidige situatie niet bij aan de herkenbaarheid van het lint.

De zware beplanting langs de N33, N387 en de aansluitingen versterkt de ruimtelijke en visuele onderbreking van de twee linten. De N33 zorgt voor een duidelijke afbakening van het dorp aan de oostzijde. De noordelijke dorpsrand is afgewerkt met een bomensingel, met daarachter een park met padenstructuur. Aan de zuidzijde toont het dorp zich met de achterkant van de bebouwing. De ruimte tussen de dorpsrand en de N33 raakt vooral aan de noordzijde langs de Oudeweg en Huisweersterweg steeds verder ingevuld (bedrijven, loodsen, villa's). De bebouwing verdrijft de landelijke sfeer; versnippering is het gevolg.




Siddeburen: verkeersstructuur



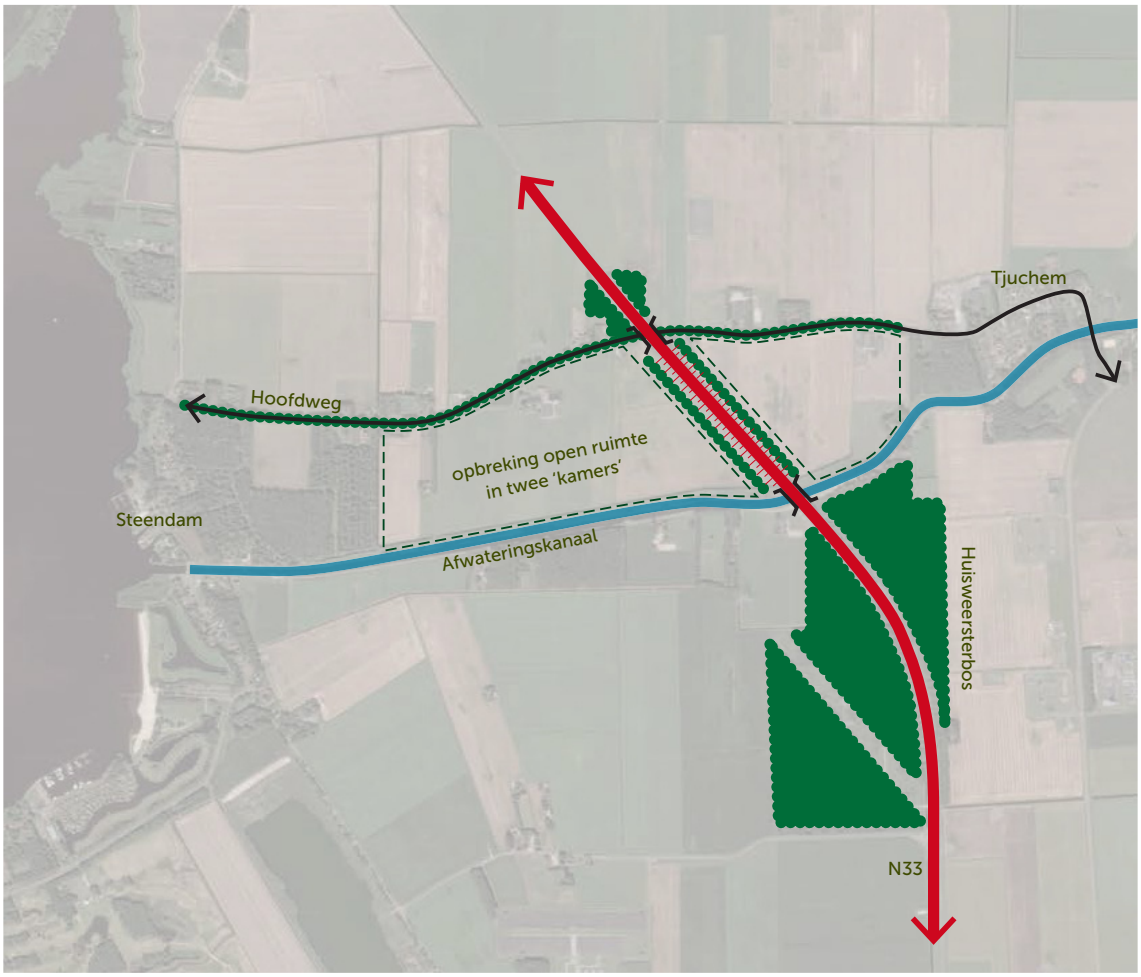

Siddeburen: impact N33 en N387

### De situatie bij Tjuchem

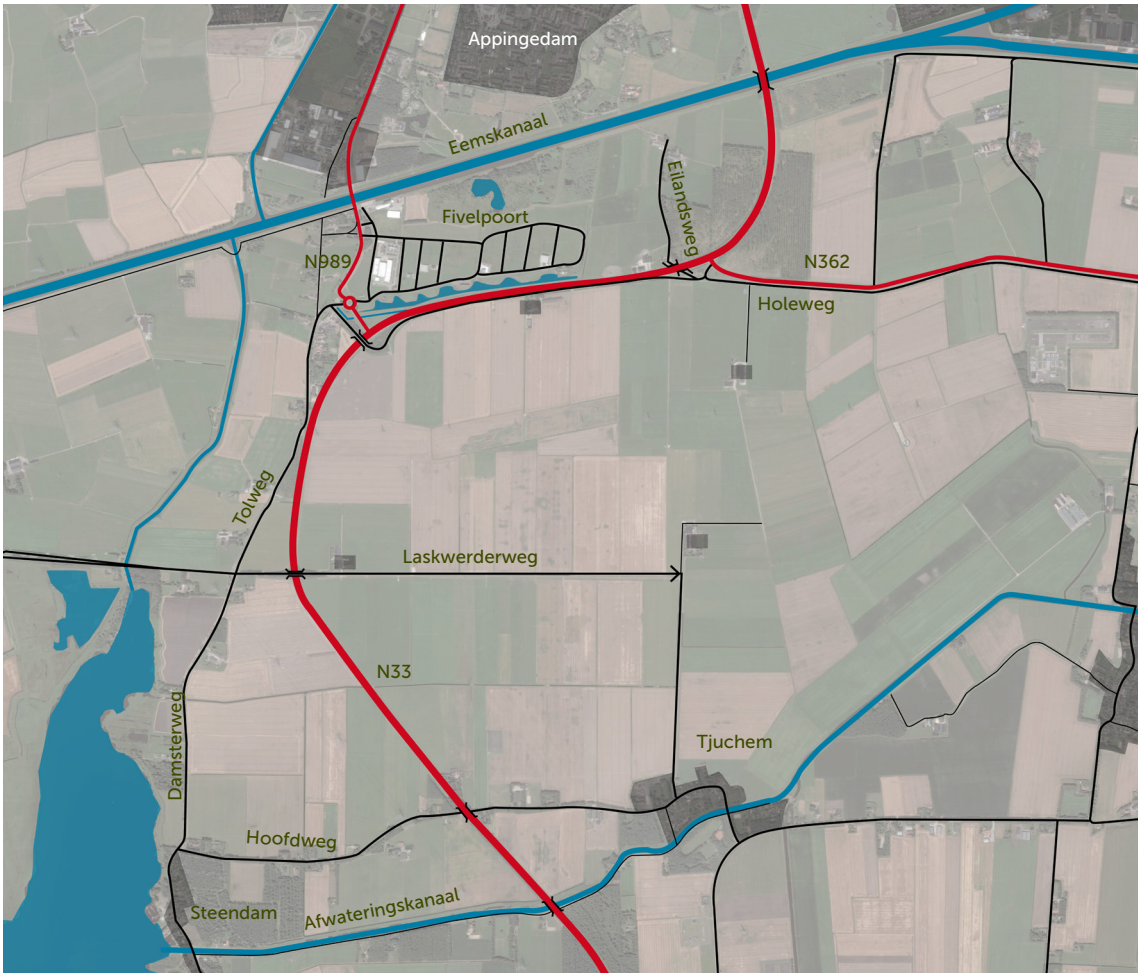
De N33 doorsnijdt hier het open landschap en ligt verhoogd tussen de brug over het Afwateringskanaal en het viaduct over de Hoofdweg. Door de zware beplanting van struweel en bomenrijen wordt het zicht ontnomen op het omliggende landschap (en Tjuchem en Steendam). Andersom breekt de N33 met beplanting de landschappelijke ruimte tussen het lint en het kanaal op in twee 'kamers'.

### Het noordelijk deel tot Fivelpoort

De N33 vormt een belangrijke aansluiting op de N989 en de N362. De aansluitingen op maaiveld zijn onoverzichtelijk. Ook liggen de aansluitingen op korte afstand van elkaar en allebei in een boog. De onderdoorgang Eilandsweg voelt benauwd en is eveneens onoverzichtelijk.
De weg heeft hier een grote impact op het landschap. Bij de Laskwerderweg vormt de N33 een krappe knik. De aansluitende boog tussen de Laskwerderweg en Fivelpoort ligt pal aan de achterzijde van het buurtschap Blokstad. Deze confrontatie tussen het buurtschap en de N33 is vormgegeven met een geluidwal en bosschages. Met uitzondering van het traject waar de N33 gebundeld is met de Holeweg ligt de weg autonoom in het landschap, los van de landschappelijke verkavelingsstructuur. De boog die de N33 maakt zit vast aan de stadsrand en een geluidwal met beplanting begeleidt het tracé.




N33 barrière bij Tjuchem




Noordelijk deel tot Fivelpoort

## Conclusie analyse tracé

**De N33:**
- Doorsnijdt de opeenvolgende landschappen van Noord-Nederland en bereikt vervolgens de havens en industriegebieden van Delfzijl en Eemshaven.
- Is de 'Noordelijke Havenroute'.
- Als 'herkenbare verbinding' is de weg ruimtelijk 'ondergeschikt aan het landschap'.

**De recent verbrede N33 Zuid is:**
- Een sober vormgegeven weg die zich 'op het zand' voegt naar de lokale omstandigheden.
- In de Veenkoloniën deels een landschappelijk element geworden, door de ligging pal langs het kanaal ter hoogte van Veendam.
- Een weg met twee banen met een middengeleider en brede zijbermen.

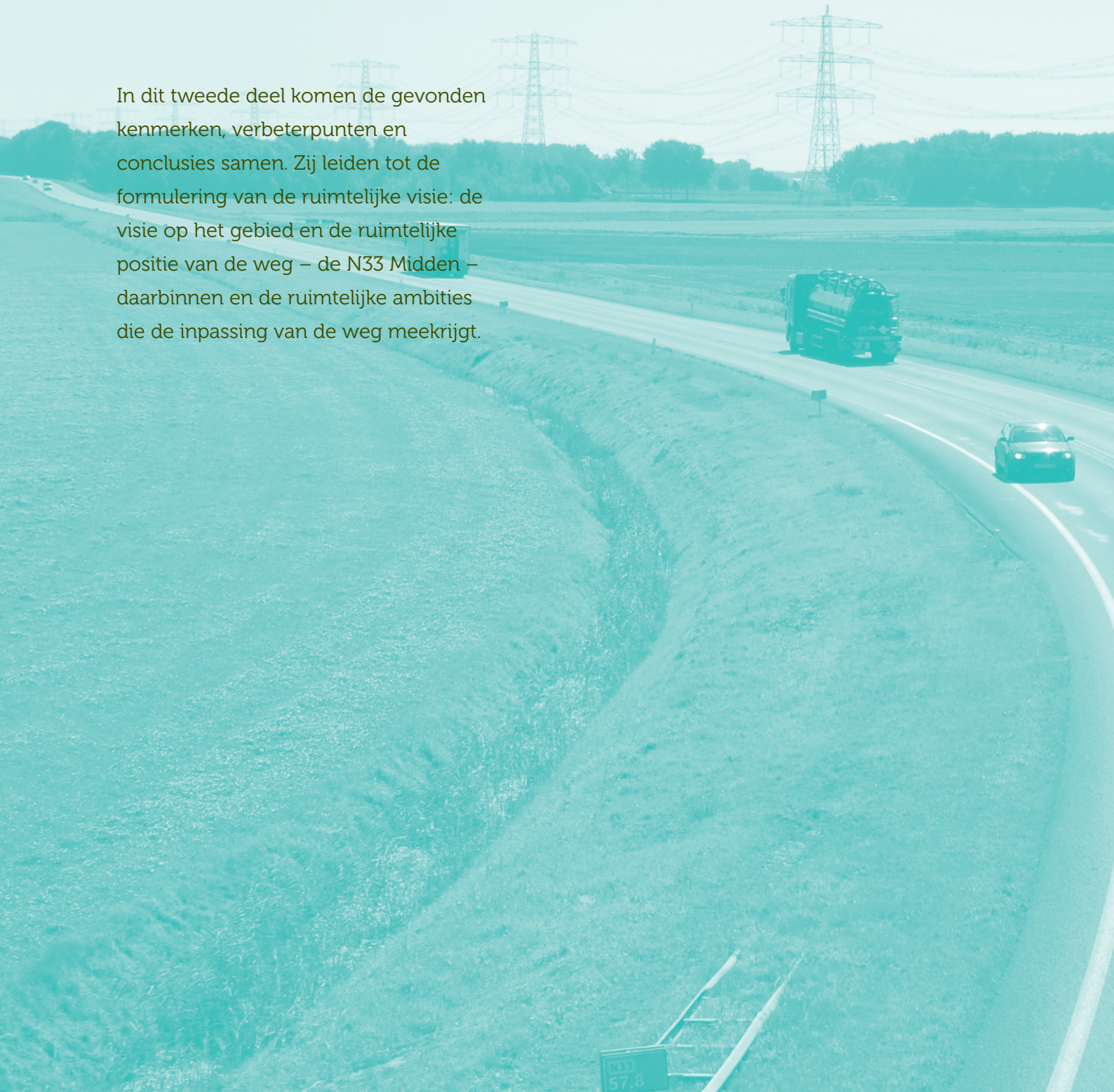
**De belangrijkste kenmerken van de N33 Midden:**
- Een gestrekt tracé van lange rechtsstanden en korte bochten voor de aaneensluiting van de verschillende delen van het tracé.
- Een dubbele boog ten zuiden van Appingedam door een verandering van het plan om Appingedam westelijk te passeren.
- De hoogteligging in de basis op maaiveld of zeer weinig verhoogd. Ter plaatse van nederzettingen is de N33 opgetild om kruisende verbindingen op maaiveld te mogelijk te maken.
- Strakke Haarlemmermeer-aansluitingen en enkele krappe gelijkvloerse aansluitingen die passen in het open landschap en in de structuur van lange gestrekte lijnen.
- Kunstwerken in de vorm sobere viaducten met taluds en steunpunt in het midden.
- Beplanting die bijdraagt – in het Duurswold – aan een afwisselend beeld: open, deels open, geheel gesloten.

**De knelpunten:**
- Vanaf de weg is er op een aantal plekken te weinig oriëntatie op het landschap, bijvoorbeeld ter hoogte van Tjuchem.
- De N33 heeft bij Siddeburen gezorgd voor discontinue verbindingen en een onduidelijke ruimtelijke en functionele ligging van het dorp aan de N33.
- De relaties en structuren zijn verstoord.

**De verbeterpunten:**
- Onderliggende relaties en structuren herstellen en verbeteren.
- De leesbaarheid en ervaarbaarheid van het landschap vanaf de N33 vergroten.
- De identiteit en ruimtelijke kleur van de aansluitingen verbeteren.
- De tracering voegen in het landschapsstructuren en -patronen.

# Deel 2: Ruimtelijke visie

In dit tweede deel komen de gevonden kenmerken, verbeterpunten en conclusies samen. Zij leiden tot de formulering van de ruimtelijke visie: de visie op het gebied en de ruimtelijke positie van de weg – de N33 Midden – daarbinnen en de ruimtelijke ambities die de inpassing van de weg meekrijgt.



# Ruimtelijke visie

Het gebied rond de N33 Midden is een geschakeerd open landschap dat de overgang vormt van de Veenkoloniën naar het Zeekleigebied.
Twee grote strengen van infrastructuur en kernen met bebouwing begrenzen dit overgangslandschap: de stedelijke en industriële zone Hoogezand-Sappemeer-Zuidbroek-Scheemda aan de zuidkant en de stedelijke en industriële zone Appingedam-Delfzijl-Chemiepark Delfzijl in het noorden.

In het gebied liggen oude nederzettingspatronen, die het open landschap identiteit, kleur en richting geven. De historische kernen zijn door de eeuwen heen verder ontwikkeld en de relatie met het verleden is vaak herleidbaar uit de oude landschappelijke patronen, compleet met doorgaande beplantingen en profielen.

Een belangrijke verbindingszone is de recreatieve en ecologische zone rond het Afwateringskanaal, waar de ontwikkeling van recreatie en natuur centraal staat. Aan de noordzijde van het plangebied komt Appingedam vanaf de N33 in het zicht, met bedrijvenpark Fivelpoort dat als zichtlocatie is aangelegd. Het park ligt aan de rand van het meest open deel van dit gebied. Het markeert de stedelijk-industriële en infrastructurele streng van het stedelijk gebied Appingedam-Delfzijl, met daarbinnen het Damsterdiep en eromheen het Eemskanaal, de spoorlijn naar Groningen en de N360.

In deze context ligt de huidige N33: deels als een gebiedseigen weg en deels als een autonome infrastructuur, die zich onttrekt uit het landschap en een bouwwerk wordt dat de leefomgeving zo min mogelijk raakt en beïnvloedt. De aanleg van de N33 had negatieve invloed op de ruimtelijke kwaliteit in en rond de kernen Siddeburen en Tjuchem.

## Vier pijlers

De verdubbeling van de N33 kan dus aangegrepen worden voor het realiseren van meerdere doelstellingen, daarbij hanteren we vier pijlers:
- Het landschap is leesbaar en voelbaar
- De kernen en hun leefomgeving en historie worden versterkt en gerespecteerd
- De weg is een herkenbare verbinding
- Duurzaamheid staat centraal

### Het landschap is leesbaar en voelbaar

- Landschap is de belangrijkste kwaliteit van de weg: de weg beïnvloedt het landschap minimaal en is nauwelijks zichtbaar in het veld.
- Weg is een functionele verbinding; terughoudend gebruik van inpassende maatregelen en van meubilair en verlichting.
- Landschap moet spreken: de maaiveldligging en ligging in de verkavelingsstructuur maakt het landschap aanwezig in de beleving van de route.
- Kernen en hun directe omgeving zijn de verbijzonderingen in de weg: waar de weg een of meer kernen en hun omgeving raakt of kruist verandert de hoogteligging naar hoog gelegen of verdiept.
- Drie deelgebieden; voelbare opeenvolging, het zicht op het landschap vanaf de weg is afwisselend open en deels open en op enkele stukken is er geen zicht.

### De kernen en hun leefomgeving en historie worden versterkt en gerespecteerd

- Weg heeft schade toegebracht aan de ruimtelijke kwaliteit van dorpsranden en routes.
- Kans aangrijpen voor herstel, door

fysieke verbindingen te herstellen, door de karakteristieken en continuïteit van routes te herstellen of nieuwe hoogwaardige openbare ruimte en routes te ontwikkelen, door dorpsranden te verbinden met het buitengebied,.
- Barrière beperken, door de inrichting rond een kunstwerk of aansluiting tot onderdeel van de lokale verbinding of openbare ruimte te maken.

### De weg is een herkenbare verbinding

- Eigen karakter in routenetwerk: de landschappelijke noordelijke havenroute.
- Vormgeving weg is eenduidig, los van omgeving is het een sobere weg, waarin het wegmeubilair en de inpassende maatregelen bijdragen aan de soberheid en de beleving van het landschap.

### Duurzaamheid staat centraal

- Opgave om kansen te benutten voor circulair werken, bio- en fauna ondersteunende inrichting, de weg en haar randen te zien als corridor.
- Energieopwekking vraagt om plaatsing en vormgeving in de al bestaande infrastructurele laag van het landschap rond de weg.

# Deel 3: Inpassingsvisie

Nu in de Ruimtelijke Visie de vraag is beantwoord wat we met de N33 Midden willen bereiken nemen we de ingreep onder de loep. De ruimtelijke opgave die volgt uit de voorgenomen verbreding van de weg en aanpassing van aansluitingen heeft gevolgen voor het gebied. Wat volgt is de feitelijke Inpassingsvisie, die de ambities uit de Ruimtelijke Visie in de vier pijlers concreet uitwerkt in bouwstenen. Deze bouwstenen komen eerst aan bod voor het gehele tracé, waarna de Inpassingsvisie voor drie locaties – Siddeburen, Tjuchem, Steendammerpolder & Fivelpoort – een integraal beeld schetst en conclusies voor de ruimtelijke inpassing van de N33 ter plekke.

Siddeburen
Tjuchem
Wagenborgen

# De ruimtelijke opgave

## Opgave en analyse van de ingreep

De N33 Midden wordt verbreed en krijgt volledig ongelijkvloerse aansluitingen. Deze ingreep heeft gevolgen voor de omgeving en voor de kernkwaliteiten van het gebied en het huidige tracé en directe omgeving van de weg.
Zo heeft de verbreding van de weg invloed op cultuurhistorische waarden van omliggende bebouwing en op de landschappelijke en natuurwaarde van naastgelegen boscomplexen. De verbreding van kunstwerken heeft invloed op de leefomgeving en de continuïteit van (historische) linten en onderdoorgangen. Ook kan de barrièrewerking van de weg in het gebied groter worden. Aanpassing van aansluitingen, zoals het ongelijkvloers maken van aansluitingen, beïnvloedt het open landschap, dé kernkwaliteit van het gebied, en de continuïteit van lijnen en routes in het gebied.

### Verbreding tracé

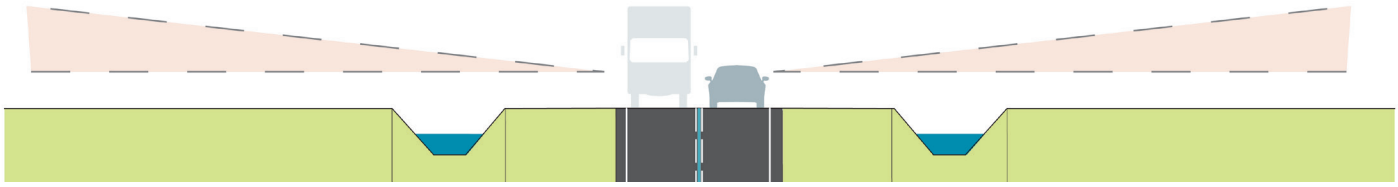
In de eerste plaats kost de verbreding ruimte. Landbouwgebied wordt ingenomen en een van de bermsloten (op sommige plekken beide) moet worden verlegd. In het deel tussen Tjuchem en Appingedam is sprake van een zoekruimte voor een andere tracering. Dat kan gevolgen hebben voor de grondeigenaren in dit gebied, voor de inwoners van Tjuchem (aan de Hoofdweg) en Blokstad en voor de bedrijven op bedrijventerrein Fivelpoort.
Waar het tracé onder andere wegen door gaat, moeten nieuwe viaducten ruimte bieden aan het zicht op het landschap en de bermen naast de weg. Tot de gevolgen van de keuze van het nieuwe tracé horen mogelijk het verkleinen van particuliere eigendommen en het slopen van woningen of bedrijfsgebouwen.

### Verbreding kunstwerken

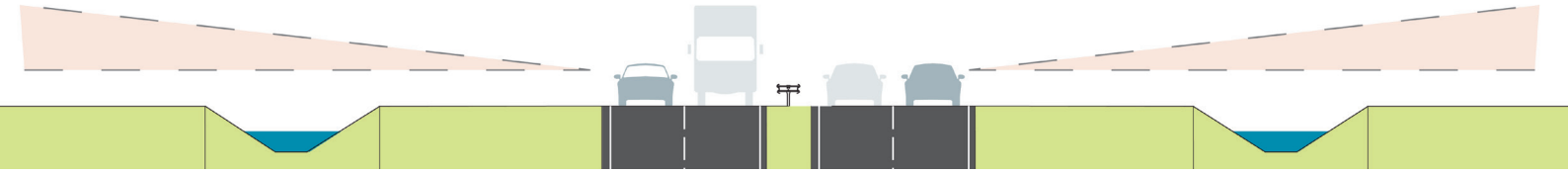
Door de verbreding worden ook viaducten breder, wat de onderdoorgangen zeker twee keer zo lang maakt. Dat heeft effecten op de ruimtelijke kwaliteit ervan en hoe mensen dat ervaren. Bij een slechte uitvoering leidt dit tot sociaal-onveilige onderdoorgangen en daarmee tot een grotere barrièrewerking. Een aantal dwarsverbindingen heeft inmiddels een andere doelstelling en gebruik gekregen, die voor de maatvoering van kruisende infrastructuur bepalend is. In al die gevallen moet het nieuwe viaduct passen op het nieuwe gebruik en de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang. Soms moet ook het huidige kunstwerk aangepast worden.

### Aanpassing aansluitingen

In de derde plaats heeft het omvormen naar ongelijkvloerse aansluitingen gevolgen voor locaties van de huidige gelijkvloerse aansluitingen. Hoogteverschillen zijn noodzakelijk om deze verandering mogelijk te maken, evenals grotere toe- en afritten en langere in- en uitvoegstroken. Dit speelt bij de aansluitingen Delfzijl Chemiepark (N362), Appingedam (N989), Geerlandweg (Tjuchem) en de kruising met de N387 Slochteren-Wagenborgen/Woldendorp. De kruisingen Siddeburen en Noordbroek zijn nu al ongelijkvloers, al is daar sprake van een ‘categorie-overgang’. De automobilist komt hier vanuit een N-weg op een erftoegangsweg terecht. Het aanpassen van de aansluitingen kan makkelijk leiden tot een verlies aan contrast tussen open landschap en besloten ruimte van de bebouwde kom en tot een groot ruimtegebruik. De voorkeur hebben daarom (halve) Haarlemmermeer-aansluitingen, in plaats van halve klaverbladen.



Huidig profiel



uitgangspunt nieuw profiel

### Geluid
Tenslotte kan een vergroting van de wegcapaciteit ook leiden tot een grotere hoeveelheid verkeer en dus geluid. Het verschuiven van de hele weg of slechts een kleine verschuiving van de banen kan tot een andere geluidbelasting in de omgeving leiden. Dit geldt ook voor het toepassen van geluidswerende voorzieningen.

### Inpassingsmaatregelen
De beleving van het open landschap is niet overal zo sterk. Verbreding van de weg kan aangegrepen worden om de vormgeving van de dicht beplante knopen en aansluitingen (groene tunnels) te herzien. De kernkwaliteit open landschap zou ook in die onderdelen van de weg voelbaar moeten zijn. Vormgeving van de knopen speelt daarin een rol.

De opgave van de verbreding wordt hieronder meer in detail en per locatie uitgewerkt:

### Siddeburen
Wanneer de verdubbeling wordt uitgevoerd zonder extra ingrepen en de categorie-overgang tussen N33 en Oudeweg opgelost moet worden, zijn waarschijnlijk twee rotondes nodig onderaan de aansluitingen. Hierdoor ontstaat een nog grotere ruimtelijke en functionele onderbreking van de Oudeweg. Deze verergert de ruimtelijke breuk in het lint met een dubbellange onderdoorgang. Ook zonder rotondes zal sprake zijn van zeer ruime aansluitingen en een wegdeel dat in het teken van de aansluiting op de N33 staat. Daarmee wijkt het sterk af van het karakter van dorpsweg en lint in het open landschap.
Een ander belangrijk aandachtspunt voor het tracé: een verdubbeling van de N33 aan de oostzijde heeft invloed op de Kooilaan en de aangelegen woningen en op het tracé van de Oostwoldjerweg.

Het wijzigen van de aansluiting N33-N387 heeft eveneens consequenties. Er zijn twee denkrichtingen. Het weghalen van de aansluiting leidt ertoe dat verkeer van de N387 naar de aangepaste aansluiting op de Oudeweg zal moeten. Een nieuwe wegverbinding tussen beide N-wegen is in dat geval waarschijnlijk nodig. Wanneer de huidige halve aansluiting hier evenwel een volwaardige ongelijkvloerse aansluiting N33 – N387 wordt, heeft dit ruimtelijke impact op de dorpsrand en de overgang van het dorp naar het open landschap. De aansluiting Oudeweg kan dan vervallen. In dat geval is óók een wegverbinding tussen de N387 en de Oudeweg nodig, zodat het dorp de aansluiting op de N33 kan bereiken.

Concrete maatregelen om de hierboven beschreven ambitie te bereiken zijn:
- De aansluiting N33-Oudeweg opheffen of zo vormgeven dat de continuïteit van het lint is gewaarborgd.
- Het knooppunt N33-N387 wordt daardoor zwaarder belast. Dit moet op de schaal van dorp en landschap worden vormgegeven.
- In samenhang met een verkeerskundige oplossing voor het knooppunt N33-N387 is, tijdens de OTB fase voorafgaand aan het landschapsplan, een integrale visie nodig op de N387, de entree tot het dorp, de ontwikkeling van Kalverkampen II en de ontsluiting van de Oostwoldjerweg.

### Tjuchem
In dit deel van de N33 Midden vragen de volgende zaken om aandacht:
- Voor het nieuwe verloop van de N33 met een

verdubbeling van het tracé ten noorden van het Afwateringskanaal zijn er drie varianten, namelijk: Alternatief A volgens bestaand tracé. Alternatief B met een beperkte aanpassing van het tracé. Alternatief C met een grotere aanpassing van het tracé. Alle varianten hebben gevolgen voor de omwonenden, ook al wordt rekening gehouden met de locatie van boerderijen, woningen, het leidingentracé en de afstand tot Tjuchem.
- De ecologische en recreatieve zone langs het Afwateringskanaal wordt beïnvloed door de verbreding met behoud van de huidige hoogteligging. Deze zone kan ook worden versterkt, door aanpassingen in de uitvoering van de verbreding, wat betreft hoogteligging – een grotere doorvaarthoogte is gewenst voor recreatief gebruik door watersport - en verbreding van het kunstwerk ten gunste van de ecologische zone langs het kanaal.
- De breuk in de landschappelijke ruimte wordt sterker, door de verlenging van de onderdoorgang Hoofdweg. Verbetering is mogelijk door het wegprofiel met bomen tot dichtbij het viaduct door te zetten, door aandacht te besteden aan kleur en materiaal van de onderdoorgang en door het weghalen van de beplanting van het talud;
- De openheid en samenhang van het landschap aan weerszijden van de N33 kan verregaand worden hersteld tot één doorlopend landschap, door de beplanting die de N33 begeleidt te kappen en een grastalud aan te brengen of taluds met struweel te beplanten.
Bovenstaande punten behoren bij een ongewijzigde hoogteligging. Ruimtelijk gezien biedt een verdiepte ligging voor alle genoemde punten – in ruimtelijk opzicht - meer voordelen.

### Fivelpoort

De verbreding van de weg heeft hier gevolgen door de vele 'dwangpunten' in de omgeving, zoals woningen, historische structuren en leidingstroken. Door verbreding van de N33 vervalt de gelijkvloerse kruising. Deze wordt vervangen door een nieuwe ongelijkvloerse kruising. Wanneer deze kruising en de ongelijkvloerse kruising bij de N362-Chemiepark zonder meer worden uitgevoerd, ontstaat versnippering en verrommeling van de stadsrand van Appingedam. Het contact met het open landschap en de leesbaarheid van dat open landschap verdwijnen nog verder uit beeld.
Deze ingreep biedt – bij een andere aanpak – de volgende kansen:
- De inpassing van de weg langs Blokstad kan meer ruimte krijgen, zodat hiervoor minder zware landschappelijke middelen noodzakelijk zijn.
- De historische en landschappelijke structuren kunnen opnieuw en/of beter herkenbaar worden gemaakt.
- De verkeerssituatie en ontsluiting van Fivelpoort en de N362 worden verbeterd (veiliger en overzichtelijker).

# Inpassingsvisie

## Bouwstenen

De vier pijlers uit de ruimtelijke visie werken we hier uit in bouwstenen zoals tracering, hoogteligging en het basisprofiel, tot en met duurzaamheid. Deze bouwstenen worden weergegeven middels bijpassende iconen, kaarten, profielen.
Dit kan tevens als toetsingskader dienen voor het beoordelen van de alternatieven in de Verkenning.

### Detailniveau Inpassingsvisie

De inpassingsvisie beschrijft de bouwstenen en principes voor de inpassing van de N33 n het gebied. In de tekst staan voorbeelden, maten en concrete voorstellen, die deze principes illustreren. Maatvoeringen en concrete uitwerkingen in oplossingen, materialen en soort beplanting worden in het Landschapsplan uitgewerkt.

### Pijlers

De heldere opbouw van structuren in het landschap worden zo nodig hersteld en zijn beleefbaar

### Bouwstenen

- de tracering voegt zich zoveel mogelijk in de aanwezige landschapsstructuren en omgevingskwaliteiten (versnippering voorkomen/minimaliseren)
- de weg ligt op maaiveldniveau m.u.v. de majeure kruisingen of daar waar meerdere kruisingen achter elkaar liggen, daar ligt de N33 in ophoging of verdiept
- de weg ligt onopvallend in het landschap door de aanwezigheid van wegmeubilair te minimaliseren en door het wegmeubilair niet op te laten vallen
- de contrasten tussen de karakteristieken van de verschillende deelgebieden worden behouden of versterkt

## Ruimtelijke Visie

**Historische kernen zijn herkenbaar en cultuurhistorisch bepaalde structuren worden zonodig hersteld en onderdoorgangen verbeterd**

**De N33 als herkenbare lijn met een continu profiel ondergeschikt aan het landschap**

**Duurzaamheid staat centraal**

## Inpassingsvisie

- t.b.v. de ruimtelijke continuiteit en leefbaarheid van de cultuurhistorische linten bij de passages van Siddeburen, Afwateringkanaal en Hoofdweg Tjuchem ligt de N33 op hoogte of verdiept
- vanuit de kernen wordt het beeld van voorbijrazend verkeer deels weggenomen
- de functionele, deels cultuurhistorisch bepaalde verbindingen worden zoveel mogelijk gehandhaafd, hersteld of verbeterd
- de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgangen wordt verbeterd en sociaal veilig gemaakt (overzicht, doorzicht, verlicht). De vormgeving en materialisering wordt op lokaal niveau bepaald.

- de N33 krijgt een continu dwarsprofiel die aansluit op het dwarsprofiel van de N33-zuid
- de layout van de aansluitingenwordt lokaal bepaald en ingebed in de lokale structuren. De aansluitingen hebben een onderscheidende indentiteit waarbij de inrichting inspeelt op de omgvevingskenmerken
- de vormgeving van kunstwerken worden op trajectniveau is samenhang vormgegeven
- het wegmeubilair blijft tot een minimum beperkt en sluit voor wat betreft geleiderails, bewegwijzering, bebording en portalen qua vormgeving aan op de gangbare uitvoering op netwerkniveau

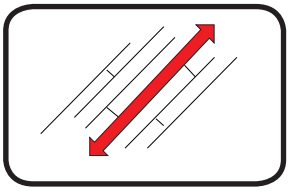
- energiegebruik minimaliseren
- duurzame energie opwekken
- vergroten biodiversiteit (biobermen, bijvriendelijke boomsoorten, gedifferentieerd maaibeheer, e.d.)
- circulair werken (o.a. hergebruik)

# Gehele tracé N33 midden

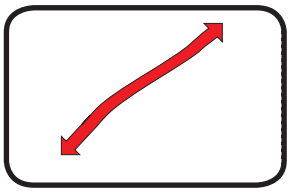
## Tracering

Het tracé van de N33 Midden krijgt de volgende kwaliteiten en kenmerken:

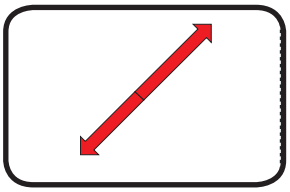
- De weg voegt zich zoveel mogelijk in de verkaveling met rechtstanden en flauwe bogen.
- De vormgeving van de weg is autonoom, eenduidig en eenvoudig.
- Heldere omslagpunten en overgangsbogen, die aansluiten op het landschap.
- Versnippering voorkomen en tegengaan.
- In het zuidelijk deel wordt het tracé naar de westzijde verschoven, voor het creëren van afstand ten opzichte van Korengarst.
- I.v.m. gevoelige objecten wordt het middendeel van het tracé naar de oostzijde geschoven, waardoor een rechte lijn ontstaat vanaf landgoed Nieuw-Tivoli tot het Huisweersterbos.
- In het noordelijk deel worden de varianten uit de Voorverkenning onderzocht.



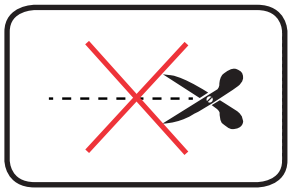
weg voegt in verkaveling



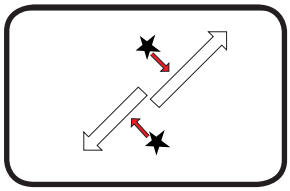
rechtstanden en flauwe bogen



eenduidige vormgeving



versnippering voorkomen en tegengaan



afstand houden tot gevoelige objecten

tracé N33

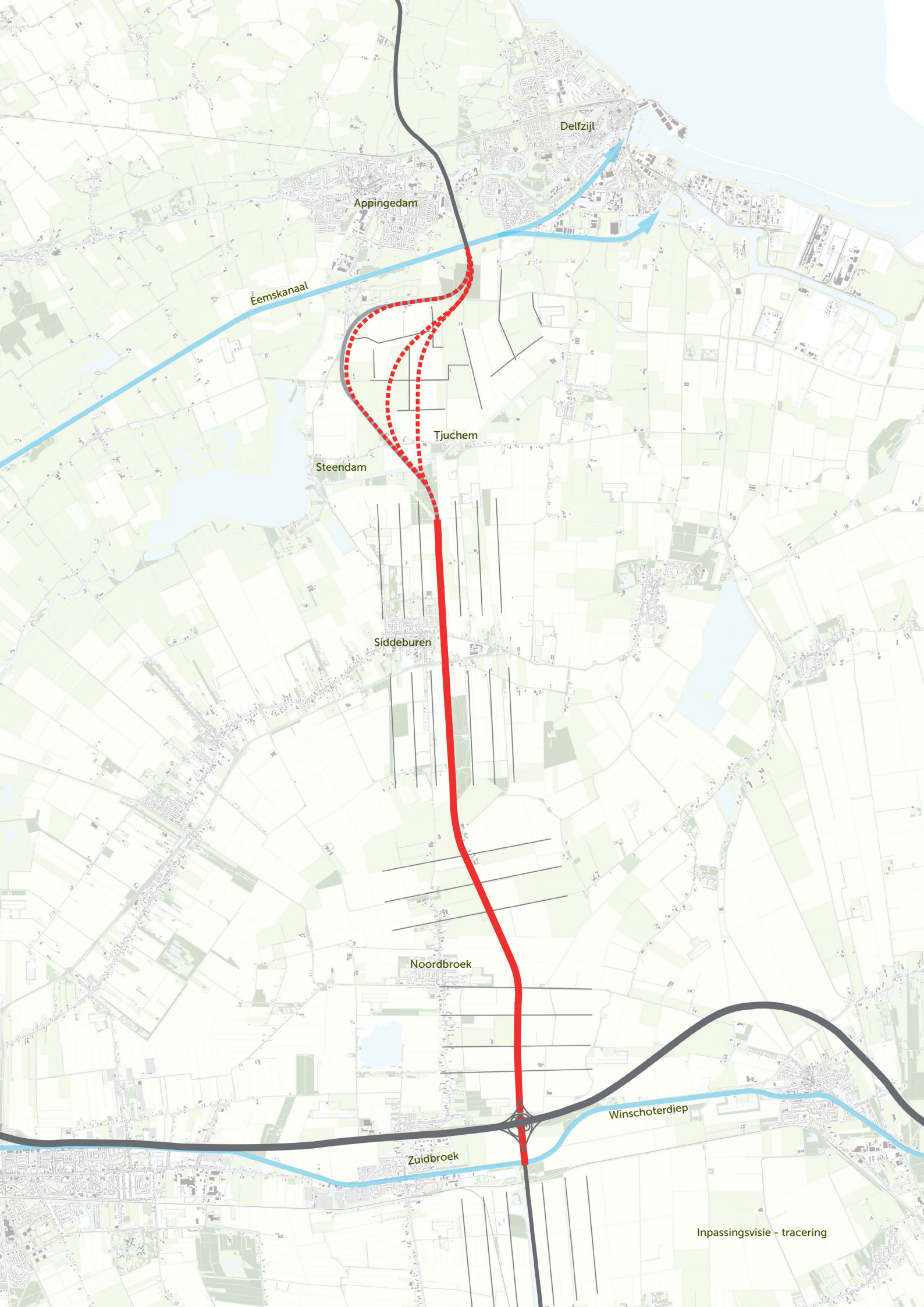
huidige tracé N33 in boog Appingedam (grijs)

alternatieven tracé N33 (rood)

N33 buiten scope

A7

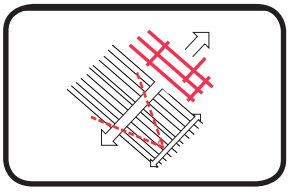
verkavelingsrichting


Delfzijl
Appingedam
Eemskanaal
Tjuchem
Steendam
Siddeburen
Noordbroek
Winschoterdiep
Zuidbroek
Inpassingsvisie - tracering

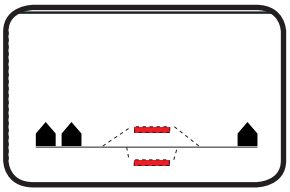
## Hoogteligging

Over de hoogteligging van de weg worden de volgende uitspraken gedaan:

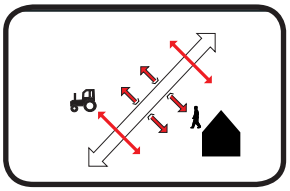
- De weg ligt in het open landschap zoveel mogelijk op maaiveld.
- T.b.v. de ruimtelijke continuiteit en leefbaarheid van de cultuurhistorische linten bij de passages van Siddeburen, Afwateringkanaal en Hoofdweg Tjuchem ligt de N33 op hoogte of verdiept. Dit biedt mogelijkheid om de linten zoveel mogelijk te herstellen dan wel tot hun recht te laten komen.
- T.b.v. de ruimtelijke en functionele continuiteit van de Scheemderweg en de N362 (Appingedam-Delfzijl Chemiepark) ligt de N33 op hoogte.
-Hoe de weg in hoogteligging reageert op deze structuren zal herkenbaar en consistent moeten zijn
- Gezien de wensen van ruimtelijke kwaliteit en herstel en verbetering van ecologische, recreatieve, woon-werk en landschappelijke verbindingen komen zowel de passage van Siddeburen als van Tjuchem in beeld voor een verdiepte ligging, naast de verhoogde ligging die al in de Voorverkenning (zie inleiding) is toegelicht.



in open landschap op maaiveld



verhoogt of verdiept bij dorpskernen



systeem van hoogteligging

huidige tracé N33 in boog Appingedam

N33 buiten scope

kunstwerk

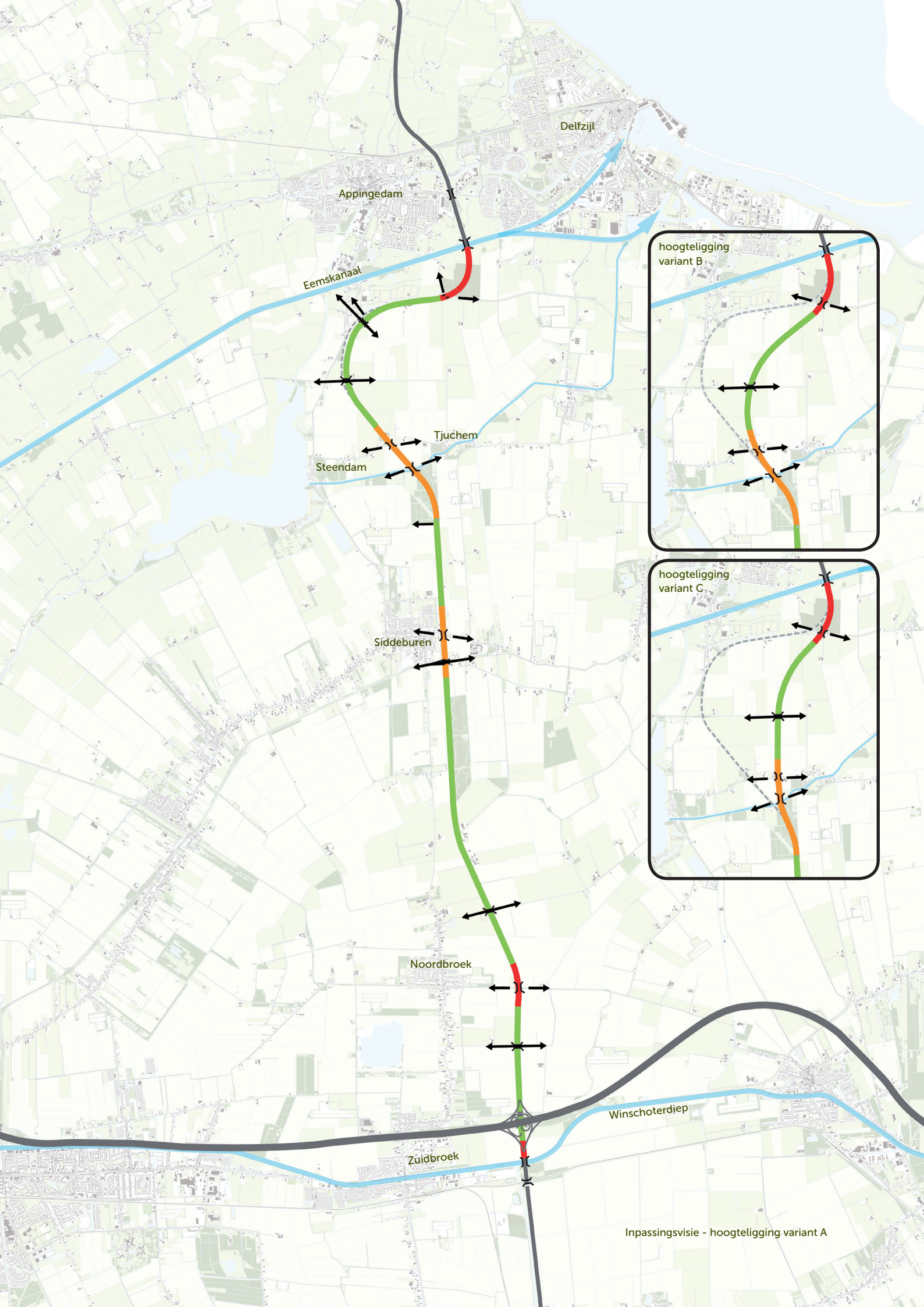
dwarsverbindingen

A7

ligging N33 op maaiveld

ligging N33 hoog

ligging N33 hoog of verdiept



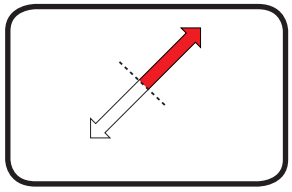

Inpassingsvisie - hoogteligging variant A

## Basis profiel

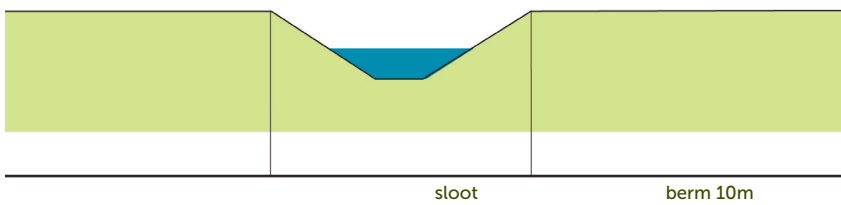
De N33 tussen Zuidbroek en Appingedam wordt omgebouwd van de bestaande enkelbaans autoweg tot een 2x2 autoweg met gescheiden rijbanen, zonder vluchtstroken. De ombouw vindt plaats door, afhankelijk van de mogelijkheden in relatie tot dwangpunten in de omgeving, afwisselend links of rechts van de bestaande rijbaan twee rijstroken aan te leggen.

Dit zijn de voor de landschappelijke inpassing relevante hoofdzaken (vanuit technische en verkeerskundige eisen):

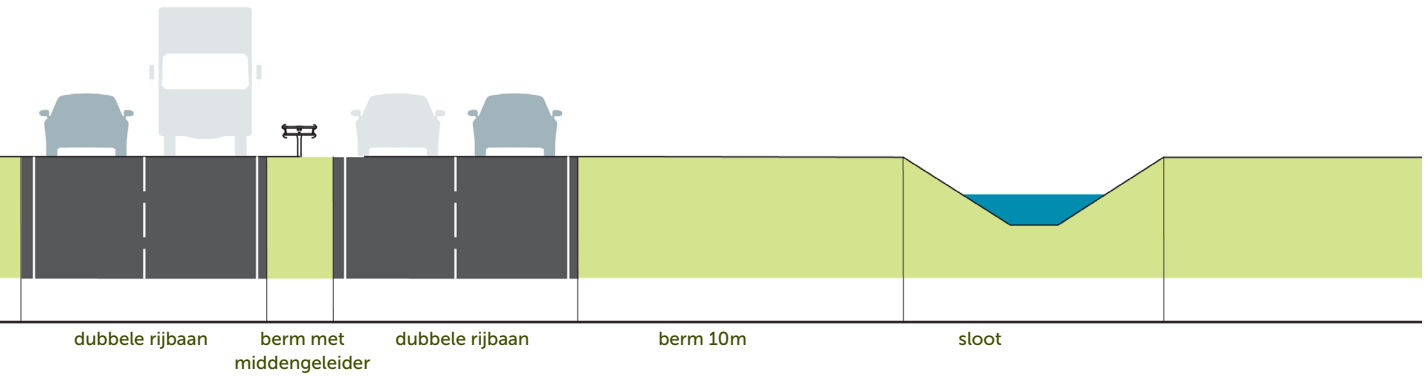
- Beide rijbanen worden ingericht voor twee rijstroken. De verhardingsbreedte van de beide hoofdrijbanen bedraagt minimaal 8,30 meter.
- In de middenberm wordt over de volle lengte van de N33 een geleiderail geplaatst. De middenberm is zo smal mogelijk: 2,20 meter.
- Uitgangspunt is een obstakelvrije berm met een breedte van 10 meter langs de hoofdrijbanen. Waar dit niet mogelijk is, bijvoorbeeld door een hogere ligging of ter voorkoming van kap, kan onderzocht worden of een smallere bermbreedte tot de mogelijkheden behoort of afscherming plaats moet vinden middels een geleiderail.



doorzetten profiel N33 Zuid



profiel N33 Zuid

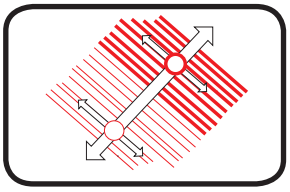



Inpassingsvisie - basis profiel op maaiveld

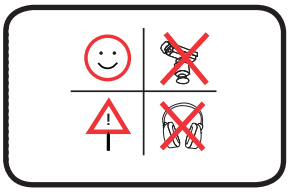
## Aansluitingen

Hierbij gaat het om de volgende uitgangspunten:

- De vormgeving en inrichting van de aansluitingen kleuren mee met de omgeving
- De positie van de aansluitingen sluiten aan bij het landschap en het onderliggend wegennet.



aansluitingen kleuren mee met omgeving



aansluitingen zijn zorgvuldig ontworpen

N33

huidige tracé N33 in boog Appingedam

N33 buiten scope

kunstwerk

A7

dorpen

aansluiting; nog onzeker dat deze blijft

aansluiting; 1 van deze 2 blijft

aansluiting

verbinding bij aansluiting

mogelijke nieuwe verbinding (doortrekken aansluiting)

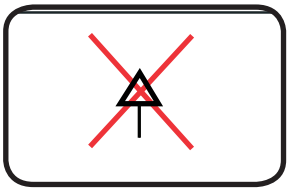
verbindende wegen tussen aansluitingen

Delfzijl
Appingedam
Eemskanaal
Fivelpoort
N362
?
N989
aansluitingen
variant B
Meedhuizen
Tjuchem
Steendam
?
Geerlandweg
aansluitingen
variant C
Wagenborgen
Siddeburen
1/2
Oudeweg
1/2
N387
Schildwolde
Slochteren
Noordbroek
Scheemderweg
Scheemda
Zuidbroek
Winschoterdiep
Inpassingsvisie - aansluitingen variant A

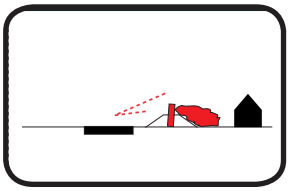
## Wegmeubilair

Langs en rond de weg worden verschillende typen (technische) voorzieningen toegepast, zoals bebording, geleiderails, technische kasten, praatpalen, et cetera. Op sommige plekken is verlichting noodzakelijk. Dat geldt ook de toepassing geluidswerende maatregelen, in de vorm van geluidschermen. Deze weg gerelateerde objecten moeten onopvallend blijven door een slimme plaatsing en terughoudende vormgeving. Voor de continuïteit in de wegbeleving moet het standaardwegmeubilair aansluiten op de recent aangelegde N33 Zuid.

- Langs de weg worden voor de herkenbaarheid, oriëntatie en verkeersveiligheid bebordingen aangebracht. Terughoudendheid van plaatsing is hierbij een uitgangspunt.
- Tenminste alles wat in het technische profiel zit krijgt deze uitstraling. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar een zorgvuldige en onopvallende detaillering van elementen en weg. Zo wordt extra bijgedragen aan het verminderen van de barrièrewerking.
- Om verrommeling tegen te gaan wordt de plaatsing van de noodzakelijke portalen, technische kastjes, praatpalen onderling afgestemd, met respect voor het omliggende landschap.
- Uitgangspunt is dat de geluidwerende voorzieningen wegvallen in het landschap. Bij voorkeur in de vorm van grondwallen, zo nodig met een topscherm en als het niet anders kan met begroeide of van beplanting voorziene geluidschermen.
- Om lichthinder voor omwonenden en beschermde soorten en gebieden te voorkomen wordt langs de verdubbelde N33, behoudens de bestaande verlichting en verlichting nabij de aansluitingen, geen verlichting aangebracht.



in open landschap op maaiveld



geluidswering op laten gaan in landschap

## Kunstwerken

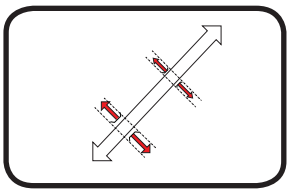
De visie op de inpassing van de weg werkt door in de vormgeving van de kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen en duikers, et cetera). Bij de vormgeving en inpassing hiervan staat het landschap centraal. De kunstwerken van de N33 zijn ingetogen in vorm en materiaal, maar worden zorgvuldig gedetailleerd. De vormgeving is een eigentijdse familie en sluit in hoofdlijnen aan op de reeks bestaande kunstwerken op de route van de N33. Ruime overspanningen en een lichte onderbouw geven weide zichthoeken aan de weggebruiker zodat het (open) landschap optimaal beleefbaar is. Ook vanuit de omgeving is het aanzicht van de weg ingetogen. Door de toepassing van natuurlijke materialen en gedekte kleuren voegen de kunstwerken zich in het landschap.

Bij de kruisende verbindingen wordt onderscheid gemaakt tussen het autonoom element van de N33 en de omgeving waar dit autonoom element doorheen snijdt. De onderdoorgangen van de dwarsverbindingen worden vanuit een ander perspectief en met een ander snelheid beleefd. In het ontwerp van deze benaderbare kunstwerken is een verfijning in detaillering en materialisering wenselijk. Het verhoogde afwerkniveau voegt een laag toe aan de kunstwerken en veraangenaamt de passage van de snelweg vanuit het lokale perspectief. Op het traject komt nog een aantal duikers voor; deze vormen een functionele verbinding tussen twee watergangen.

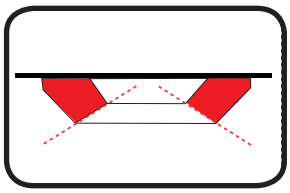
Onderstaand de uitgangspunten voor de verschillende kunstwerken:

### Viaducten

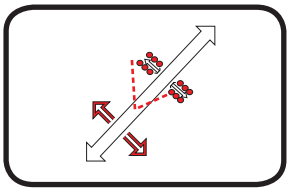
- Het kunstwerk ligt verhoogd in het landschap en in het verlengde van de lokale structuur.
- De profielen van de kruisende structuren zijn continu: in beeld en uitwerking, passend bij de betreffende dwarsverbinding.
- Vanaf de snelweg en uit de omgeving toont het viaduct rust en ruimte. Grote overspanningen tussen de twee groene grondlichamen geven maximale openheid zodat het (open) landschap optimaal kan worden beleefd. Tussen de rijbanen en de landhoofden worden daartoe brede zijbermen opgenomen.
- Geleiderails staan zover mogelijk naar buiten om de beleving van het wegprofiel vrij te houden, zonder verspringingen/vernauwingen
- Het brugdek vormt een heldere, eenvoudige lijn tussen de twee grondlichamen en is in aanzicht visueel dominant.
- De tussensteunpunten staan in de middenberm hebben een lichte en ranke vorm en zorgen zo voor transparantie onder het kunstwerk. Rekening houdend met het aardbevingsbestendig kunnen bouwen.
- De landhoofden zijn zo veel mogelijk opgenomen in het verharde talud en vallen zo veel mogelijk weg in het aanzicht.
- Een randelement met naamgeving en een terughoudend open hekwerk vormt de constante op de route.
- Het beton en de gedekte kleuren van het hekwerk voegen zich in het landschap. In materiaal en vorm kennen de viaducten een sterke samenhang.
- Bestaande kunstwerken worden alleen hergebruikt wanneer deze (met aanpassingen) kunnen voldoen aan bovenstaande uitgangspunten.



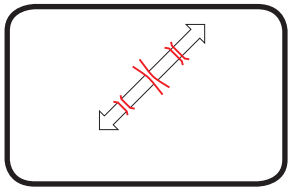
continuïteit dwarsverbindingen



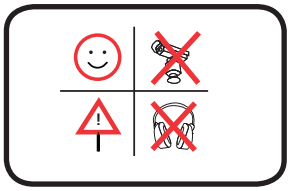
ruimtelijke kwaliteit onderdoorgangen



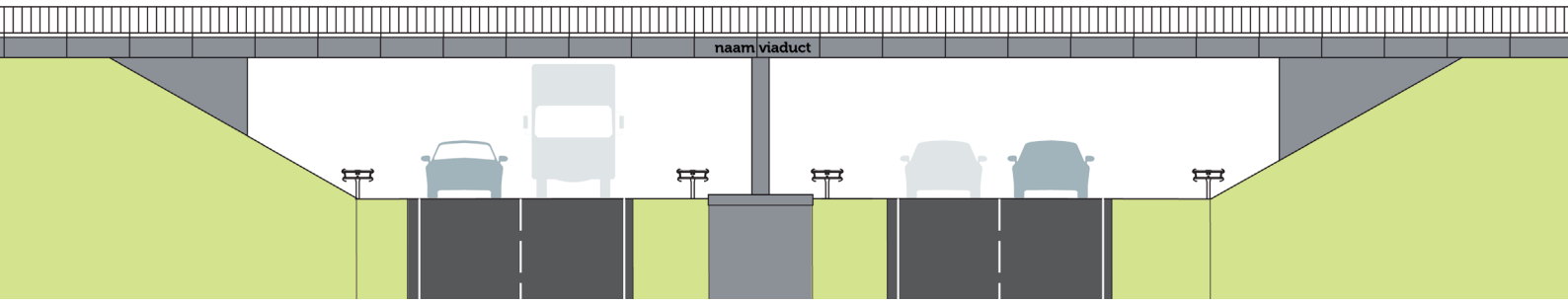
structuren doorzetten



kunstwerken zijn familie

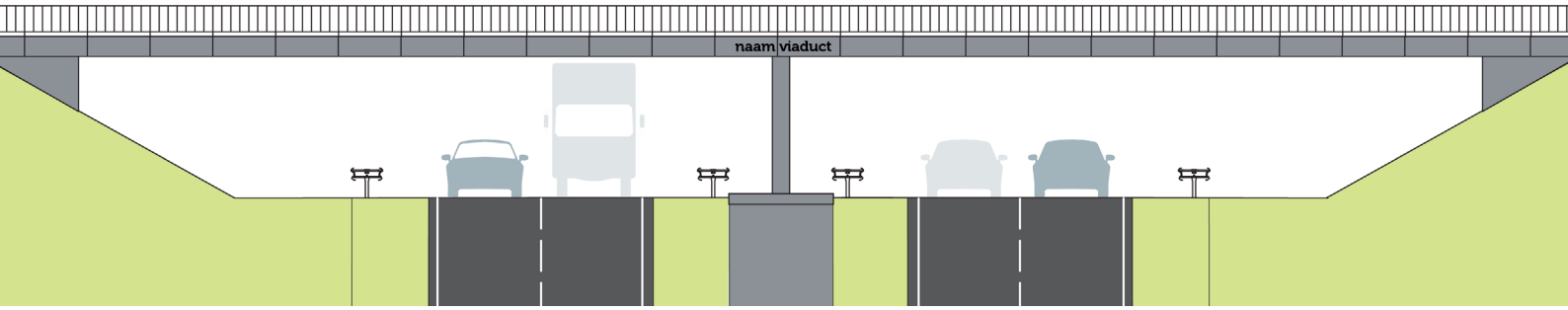


kunstwerken met zorg ontworpen




talud en landhoofd | berm met geleiderail | dubbele rijbaan | berm met geleiderail | midden steunpunt | berm met geleiderail | dubbele rijbaan | berm met geleiderail | talud en landhoofd

profiel verdubbelde N33 - bestaand viaduct




talud en landhoofd | berm | berm met geleiderail | dubbele rijbaan | berm met geleiderail | midden steunpunt | berm met geleiderail | dubbele rijbaan | berm met geleiderail | berm | talud en landhoofd

profiel verdubbelde N33 - nieuw te ontwerpen viaduct

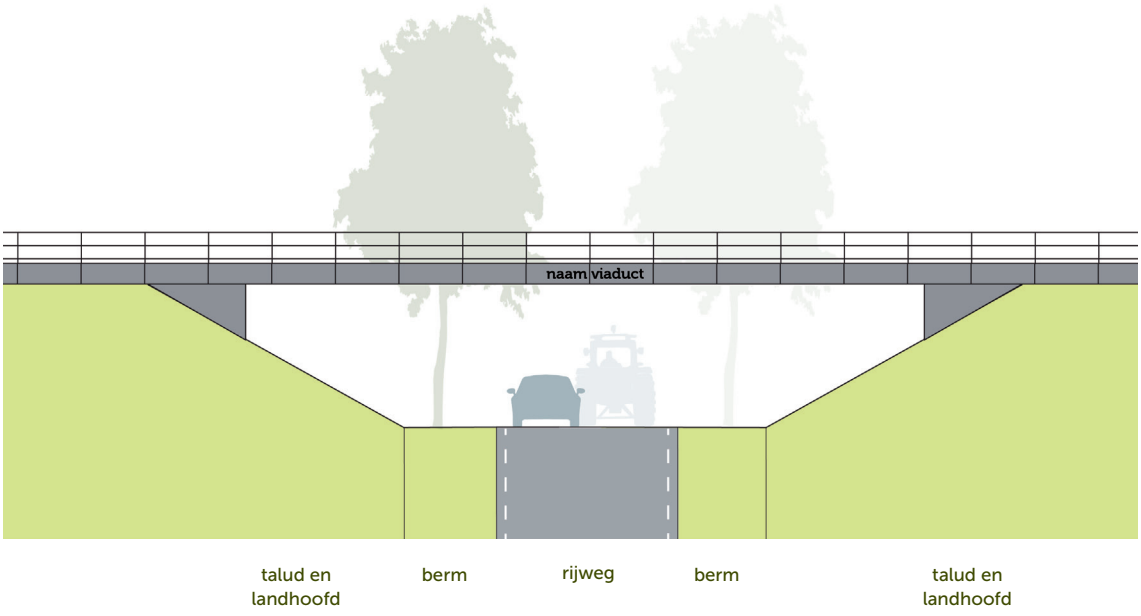
### Onderdoorgangen

- De onderdoorgangen zijn passages waar de lokale structuur de snelweg onderlangs kruist.
- De profielen van de kruisende structuren zijn continu: in beeld en in uitwerking, passend bij de betreffende dwarsverbinding. Laanstructuren worden zover mogelijk tot aan het kunstwerk doorgezet.
- Deze kunstwerken zijn ingetogen in vorm en materiaal, maar zorgvuldig gedetailleerd. Bij de inpassing ligt de nadruk op het landschap. Vanuit het lokale perspectief is de beleving van de passages onder de weg anders, omdat ze van dichtbij worden benaderd. Dit vergt extra aandacht voor het afwerkingsniveau in de lokale onderdoorgangen. De materialisering en detaillering van de beeldbepalende elementen is hier verbijzonderd en verfijnd.
- In de onderdoorgang zijn licht en zichtbaarheid belangrijk voor de beleving en sociale veiligheid. Door het ruimtelijk profiel van de dwarsverbinding onder het kunstwerk door te zetten wordt voldoende doorzicht gecreëerd voor de gebruiker. Ook in de vorm van de onderdoorgangen zijn licht en ruimte leidend.
- De onderdoorgangen hangen in materiaal en vorm samen met de overige kunstwerken binnen het project. Door de toepassing van natuurlijk materiaal en gedekte kleuren voegt het kunstwerk zich in het landschap
- Een randelement met naamgeving en een terughoudend open hekwerk toont de N33 als autonoom element in het landschap.
- De verlichting maakt integraal onderdeel uit van het ontwerp, waarbij de armaturen zijn opgenomen in de hoofdvorm.

### Duikers

- De kwaliteit van de onderdoorgang blijft behouden of wordt – indien noodzakelijk – verbeterd. Tenminste het huidig technisch profiel van de bestaande kunstwerken wordt onder de weg doorgezet.

basisprofiel onderdoorgang inclusief dubbelzijdig fietspad



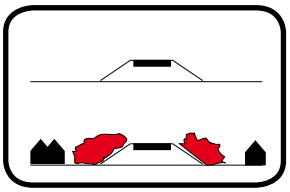

basisprofiel onderdoorgang zonder fietspad

viaduct Klingenweg met opgeschoonde taluds

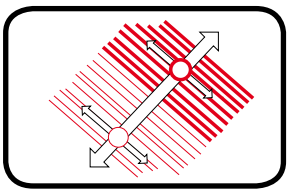
## Wegbeplanting

Deze eisen gelden voor het groen langs de weg:

- De beplanting van de N33-taluds sluit aan op de omgeving.
- De knopen kleuren mee met de omgeving (grastaluds in open landschap, struweelbeplanting in dichte delen).
- De taluds van de dwarsverbindingen over de N33 (in het open landschap) zijn vrij van opgaande beplanting (alleen gras).
- Compensatie voor de kap van bomen wordt gezocht bij de ontwikkeling van natuurgebied 't Roegwold.



beplanting taluds sluit aan op omgeving



knopen kleuren mee met landschap

N33

huidige tracé N33 in boog Appingedam

N33 buiten scope

kunstwerk

A7

open zeeklei landschap

Duurswold; landschap op de overgang van zand en veen, wisselend open en besloten

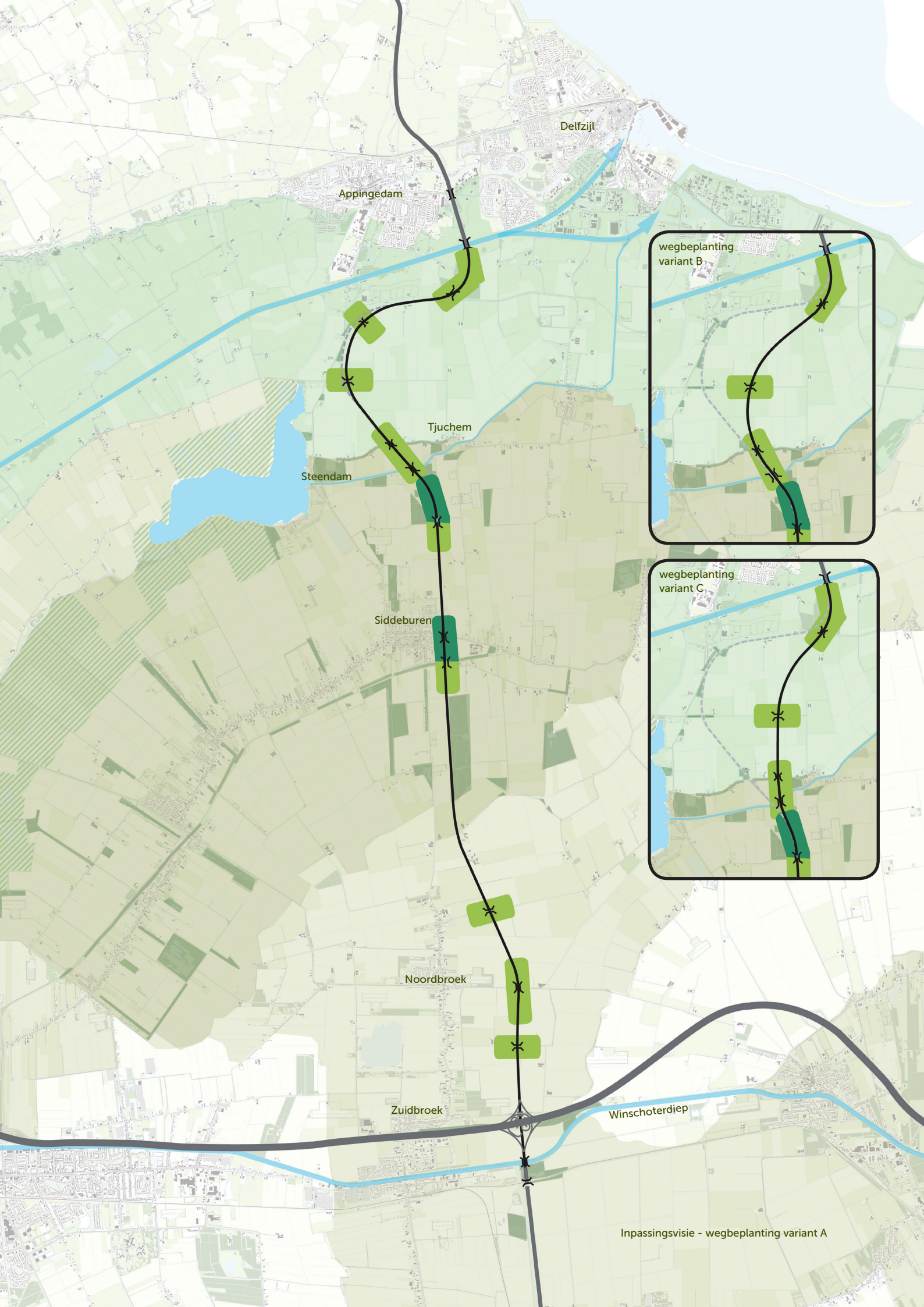
open landschap op de overgang van zand en veen

landschappelijke beplanting

mogelijke compensatie kap in 'T Roegwold

taluds in open landschap; grastaluds

taluds in belsotener landschap; aansluitend op omgeving

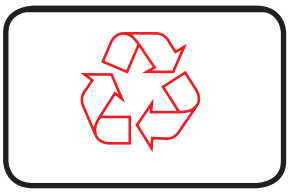



Inpassingsvisie - wegbeplanting variant A

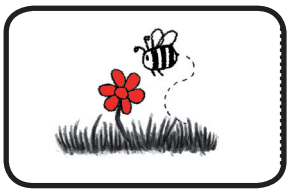
## Duurzaamheid

Duurzaamheid is een breed en veelomvattend begrip. De inpassing van de verdubbelde N33 biedt kansen voor een betere, gezondere en aantrekkelijke leefomgeving. Zo kan het grondstofgebruik geminimaliseerd worden door zoveel mogelijk circulair te werken. Energieopwekking binnen het tracé van Rijkswaterstaat kan bijdrage aan een energieneutrale weg. Maar ook een natuurvriendelijke bermbeheer draagt bij aan de biodiversiteit.

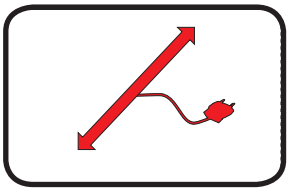
Duurzaamheid wordt op deze manier integraal onderdeel van de aanpak:
- De inpassing van zonnepanelen wordt op herkenbare wijze gekoppeld aan de moderne laag in het landschap. Dit is goed mogelijk bij het knooppunt met de A7, de braakliggende gronden van bedrijventerreinen Fivelpoort en de aansluiting N33-Fivelpoort (zone tussen Holeweg en Eemskanaal). De aansluiting (N387) is ook een mogelijkheid, mits binnen de contouren van de aansluiting.
- Landschappelijke structuren worden versterkt (blauwe en groene landschapselementen voor biodiversiteit en opwekking biomassa).
- De bestaande kunstwerken, de bestaande weg en cunetten worden zoveel mogelijk hergebruikt, tenzij dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit
- De weg kan zelf energie produceren (warmteopwekking in het asfalt, inductie)
- Een bijenvriendelijk bermenbeheer draagt bij aan de biodiversiteit, mens en dier ('Honey Highway').



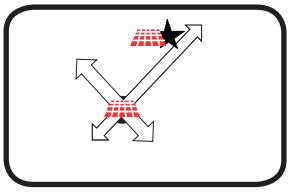
circulair werken



bijenvriendelijke bermen



energie producerende weg



zonnepanelen koppelen aan moderne laag

zonne-energie

windmolenparken

zoveel mogelijk recyclen

N33, nieuwe locatie

huidige tracé N33 in boog Appingedam

N33 buiten scope

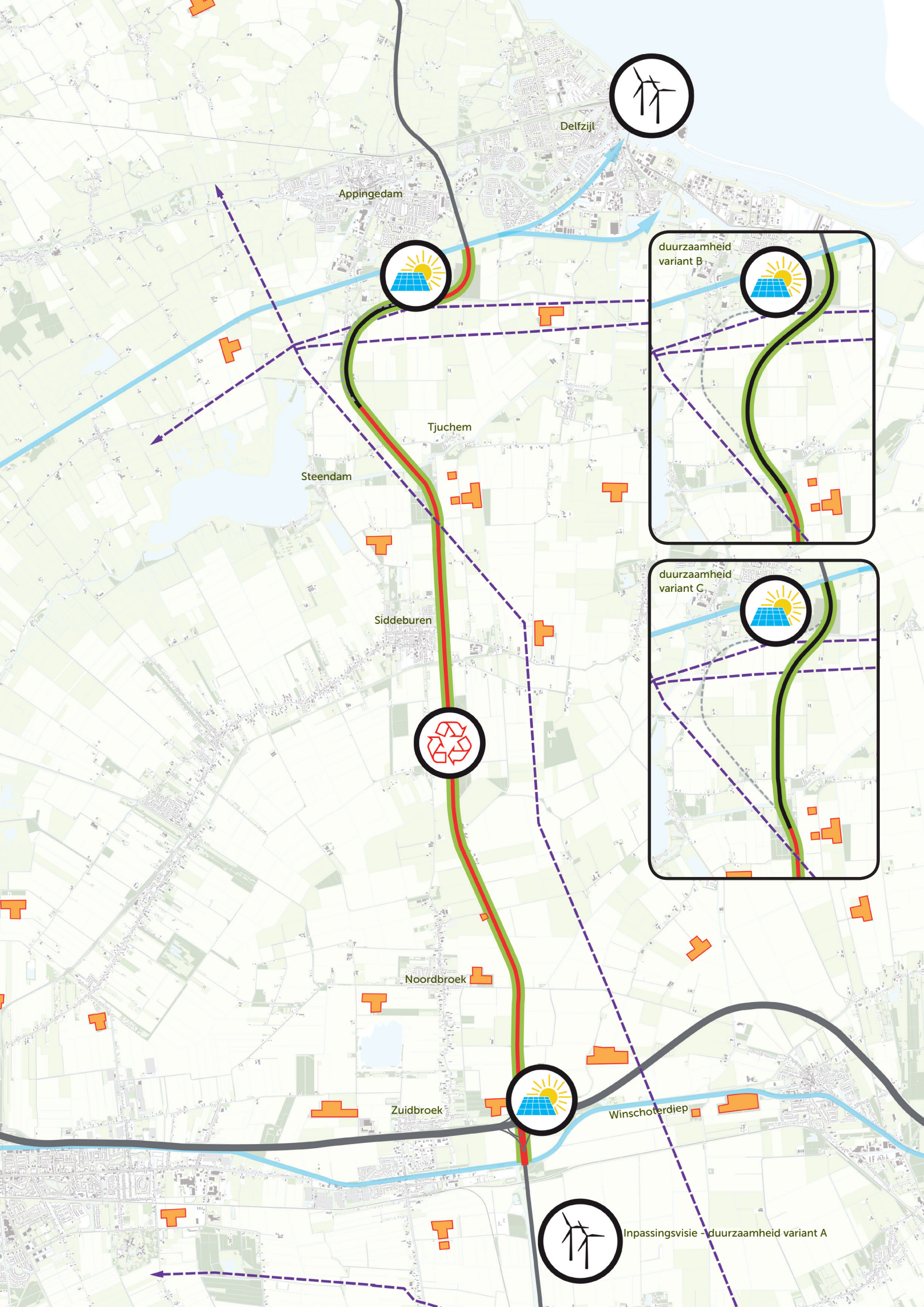
A7

bestaande N33, zoveel mogelijk recyclen (rood)

biobermen (groen)

gaswinningslocaties

hoogspanningstracé (380kv)


Delfzijl
Appingedam
duurzaamheid
variant B
Tjuchem
Steendam
duurzaamheid
variant C
Siddeburen
Noordbroek
Zuidbroek
Winschoterdiep
Inpassingsvisie - duurzaamheid variant A

# Locaties

## Siddeburen

### Linten en landschap

Het opheffen van de aansluiting Oudeweg heeft de voorkeur vanuit de ruimtelijke visie. Een aantal ruimtelijk zeer verstoorde verbindingen kunnen dan hersteld en verbeterd worden. De aansluiting komt dan op de kruising N33 – N387, aan de zuidzijde van het dorp. Dit is zowel mogelijk in een verhoogde ligging van de N33 als met een verdiepte ligging van de N33. In het laatste geval is de landschappelijke impact aan de zuidzijde van Siddeburen kleiner dan in de verhoogde variant.

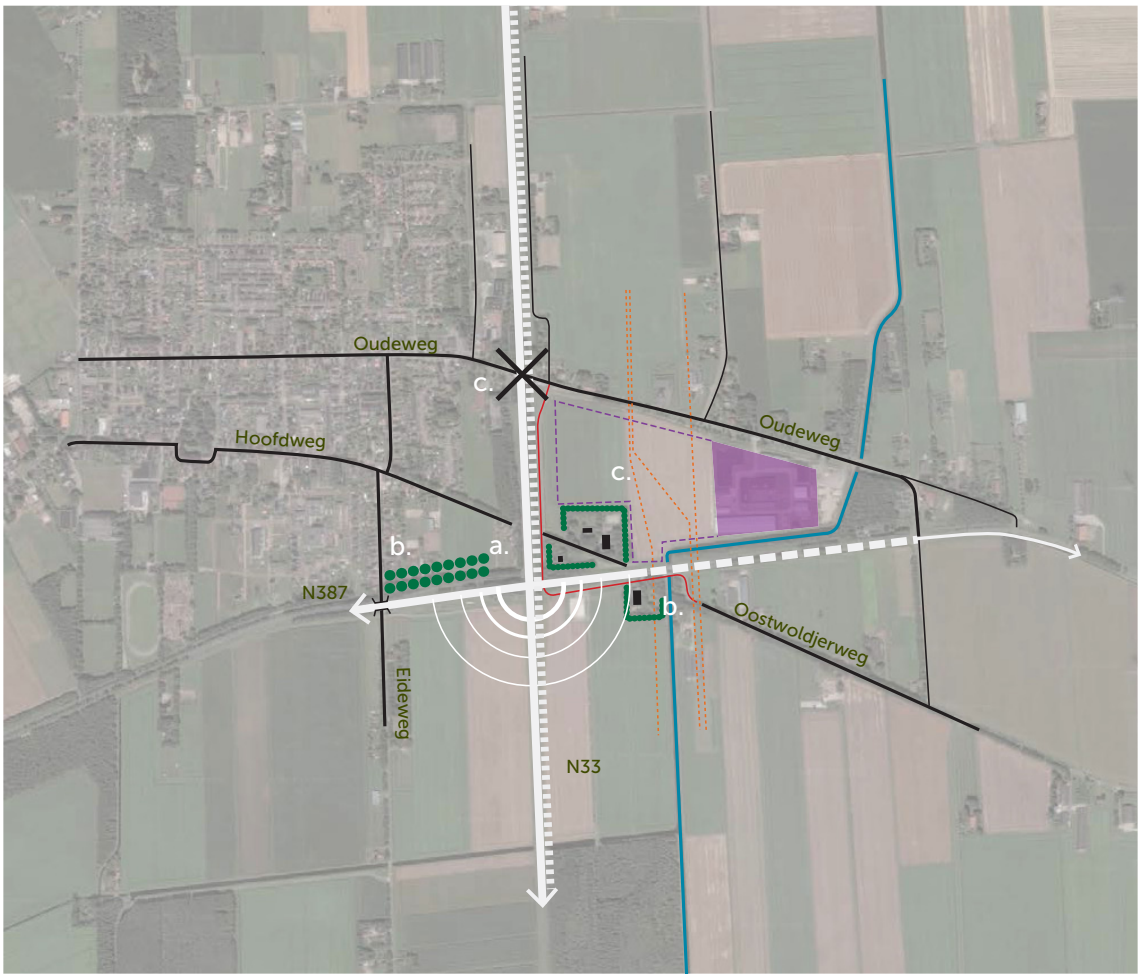
Doel van de inpassing is vervolgens: historische en landschappelijke structuren versterken en herkenbaar maken, vanuit omgeving en vanaf N33, alsmede de leefbaarheid verbeteren.
Dit wordt bereikt door:

1. profiel Oudeweg vanuit het oosten onder de N33 doortrekken tot aan de dorpsrand (fietspad in dubbele richting aan zuidzijde en voetgangersstrook). De bomenrij langs lint aanvullen en doortrekken tot aan dorpsrand. De onderdoorgang vormt hierin slechts een korte onderbreking. Beeldkwaliteit onderdoorgang verbeteren (uniformiteit in materiaal, kleur, verlichting) voor de leefbaarheid, sociale veiligheid en minimaliseren van het tunneleffect;
2. versnippering Hoofdweg minimaliseren:
- Visuele continuïteit van het hele lint versterken door flankerende bomenrij(en) tot zijn/hun recht te laten komen, zo nodig opschonen van overig groen. De boerderijen weer opnieuw een relatie met het lint geven.
- Vanaf Hoofdweg een onderdoorgang voor langzaam verkeer realiseren, als een veilige en aantrekkelijke verbinding tussen Siddeburen en Nieuw Tivoli. Ook hier moet aandacht worden besteed aan de beeldkwaliteit en beleving van de onderdoorgang, juist omdat deze vrij smal zal zijn.
3. behoud kwaliteiten Eideweg met ongelijkvloerse kruising met de N387;
4. landelijke sfeer tussen dorpsrand en N33 verbeteren. Bomenlaan Oosterweg tot zijn recht laten komen (zo nodig opschonen van ander groen), padenstructuur aanvullen langs de dorpsrand en achterkanten wegwerken met bomen die tevens als buffer dienen voor geluid en zicht N33. Heroverwegen locatie bedrijven en/of op een landschappelijke manier integreren (zie de structuurvisie Siddeburen 2020).

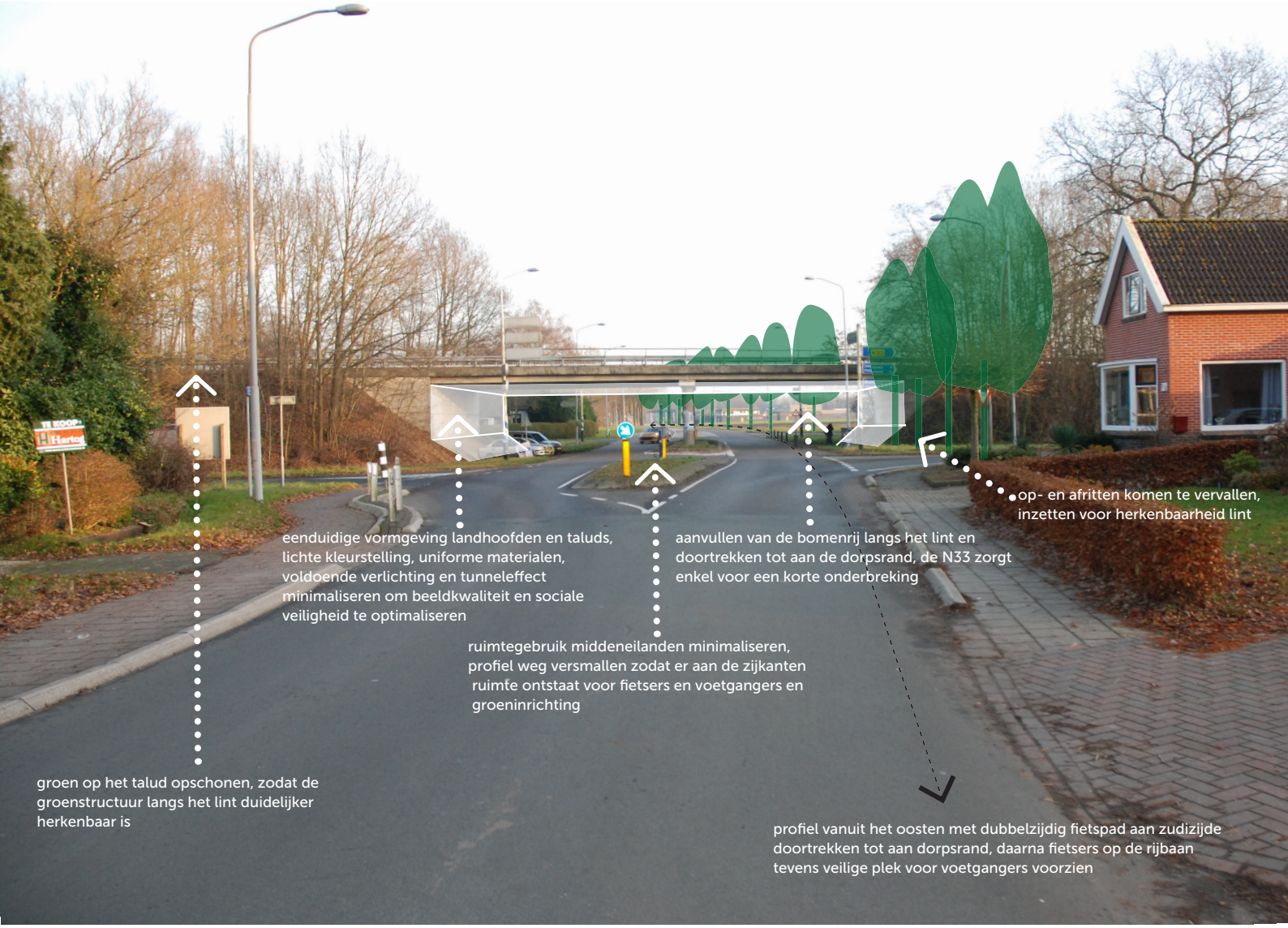
### Aansluiting N33 – N387

a. aansluiting N33 – N387 vormgeven op de schaal van dorp en landschap, denk aan het ruimtegebruik van op- en afritten, bochtstralen en rotondes. Aandachtspunt is het behouden van het contrast tussen het open landschap en het dorp.
b. rekening houden met de omliggende kwaliteiten (lint Hoofdweg, bomenlaan Oosterweg, vier woldjes, agrarische bebouwing oostkant, Munnikesloot, Eideweg gelijkvloers) en aandachtspunten (ontwikkeling Kalverkampen II en leidingentracé)
c. formuleren van een integrale visie op de N387, de entree tot het dorp, de ontwikkeling van Kalverkampen en de ontsluiting Oostwoldjerweg, in samenhang met de verkeerskundige oplossing knooppunt N33 – N387

Siddeburen: Linten en landschap




Siddeburen; aansluiting N33-N387



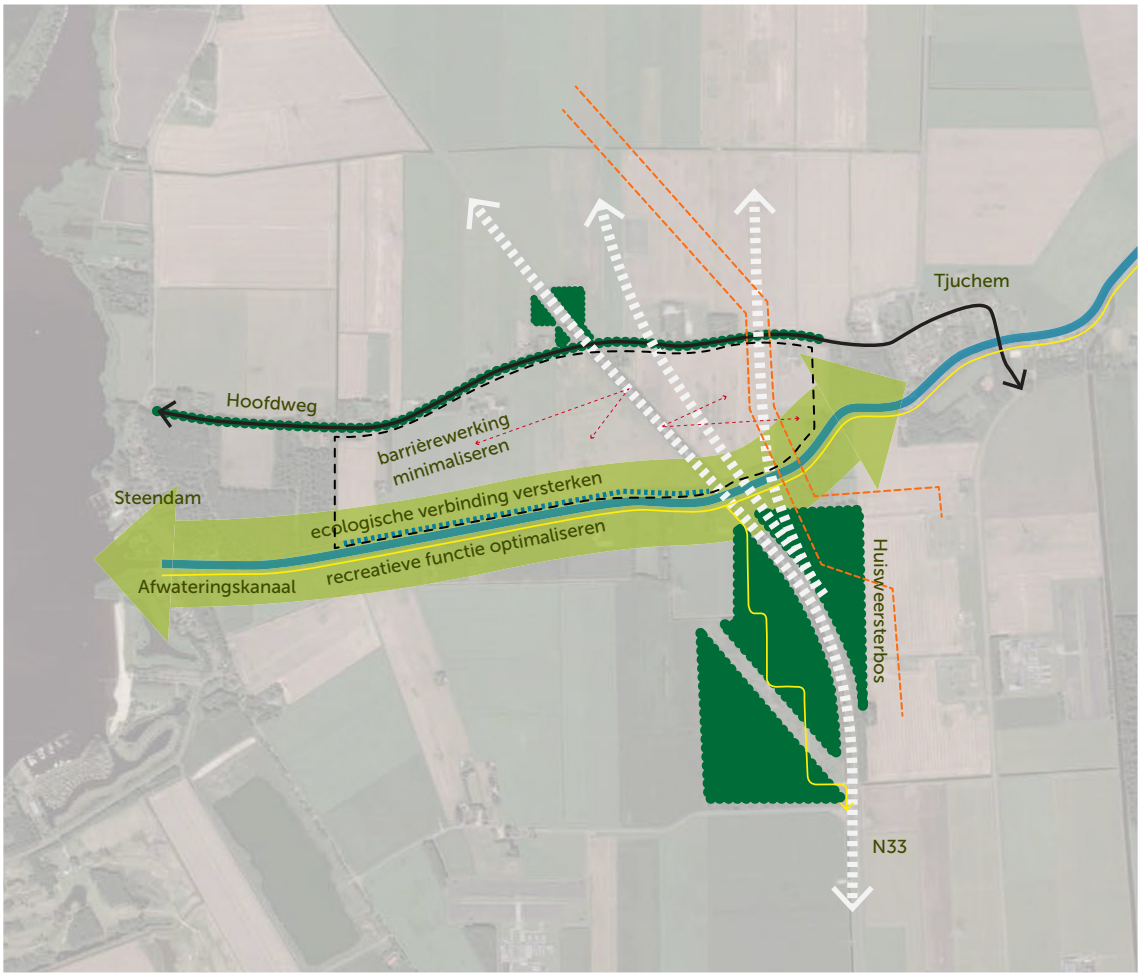

onderdoorgang Oudeweg Siddeburen

nieuwe recreatieve onderdoorgang Hoofdweg Siddeburen

## Tjuchem

De verbetering van de ruimtelijke situatie is goed mogelijk bij een verhoogde ligging van de N33. Ruimtelijk gezien biedt een verdiepte ligging voor alle genoemde punten – in ruimtelijk opzicht - meer voordelen.

- De ecologische en recreatieve zone langs het Afwateringskanaal versterken. Verhogen hoogteligging –grotere doorvaarthoogte is gewenst voor recreatief gebruik door watersport
- Verbreding van het kunstwerk ten gunste van de ecologische zone langs het kanaal. Daarbij recreatieve functie langs kanaal optimaliseren: fietspad, bankjes, aanlegsteigers.
- Onderdoorgang Hoofdweg verbeteren door het wegprofiel met bomen tot dichtbij het viaduct door te zetten, door aandacht te besteden aan kleur en materiaal van de onderdoorgang en door het weghalen van de beplanting van het talud (zie foto-schema hiernaast).
- De openheid en samenhang van het landschap aan weerszijden van de N33 herstellen tot één doorlopend landschap, door de beplanting die de N33 begeleidt te kappen en een grastalud aan te brengen of taluds met struweel te beplanten.
- De leesbaarheid van het landschap kan sterker door het bosvak Huisweersterbos terug te kappen en op afstand te leggen van het Afwateringskanaal. Hiermee ontstaat een betere herkenbaarheid van het Huisweersterbos en het Afwateringskanaal en een doorzicht op het open landschap van Oldambt (oostelijke richting).




Tjuchem: minimaliseren barrièrewerking verdubbelde N33 en versterken ecologische zone en recreatieve functie Afwateringskanaal

groenstructuur van het lint zover mogelijk doortrekken tot aan het viaduct om continuïteit van het lint te versterken

eenduidige vormgeving landhoofden en taluds, lichte kleurstelling, uniforme materialen, voldoende verlichting en tunneleffect minimaliseren om beeldkwaliteit en sociale veiligheid te optimaliseren

beplanting op het talud verwijderen en met gras laten begroeien zodat het lint met de abelen beter tot zijn recht komt

onderdoorgang Hoofdweg Tjuchem

## Tracé noord, inclusief Fivelpoort

Tussen Tjuchem en de brug over het Eemskanaal zijn twee uiterste alternatieven mogelijk, met een aantal opties daar tussenin. Alternatief A (uit de Voorverkenning) is het verbreden en verbeteren van het huidige tracé met de grote bochten. Alternatieven B en C mikken op het verleggen van de huidige weg naar een tracé dat zoveel mogelijk rechtdoor loopt en in de verkaveling wordt gelegd, met een ondergrondse of verhoogde ligging tussen het Afwateringskanaal en het lint van Tjuchem. We werken deze alternatieven hieronder nader uit.

### Variant A, verbreding zoveel mogelijk volgens bestaand tracé

In deze variant wordt zoveel mogelijk het bestaande tracé hergebruikt: een autonoom tracé los van de onderliggende verkavelingsstructuur. Het wijkt daarmee af van het overige deel van de N33. Op enkele delen vindt wel een verlegging plaats. In dit geval om verdubbeling en 100 km/h mogelijk te maken. Verdubbeling vindt plaats aan de oostzijde. Ook is het van belang een goede aansluiting met Fivelpoort en de Holeweg te maken.
Het bestaande tracé kent een reeks dwangpunten die elk een tegengesteld belang kennen ten aanzien van de uitbreidingsrichting. De ambitie moet zijn om de aansluiting met Fivelpoort en de Holeweg te combineren tot een volwaardige aansluiting. De positie en maat van de nieuwe aansluiting moet passen bij het omliggende landschap en de hiërarchie van de aansluiting verduidelijken. Het profiel van de N362 (Holeweg) wordt onder de N33 doorgezet en takt aan de oostzijde van Fivelpoort aan op de Lange Teugen, de interne ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. De Eilandsweg met boerderijen moet op gepaste wijze worden doorsneden. De consequentie van dit alles is dat de Holeweg ten zuiden van de bestaande N33 wordt verwijderd en naar een alternatieve aansluiting moet worden gezocht voor de boerderij aan de Holeweg ten zuiden van Fivelpoort.  Een aansluiting van Fivelpoort op de N33 ten hoogte van de huidige aansluiting (N989) lijkt vanuit ruimtelijke kwaliteit ongewenst. Dit gezien de positie in de bocht, waar de weg opgesloten komt te liggen tussen de grondwallen en je het zicht op Fivelpoort en de open polder kwijt raakt. Ook de korte afstand t.o.v. de aansluiting N362 en het ruimtebeslag van een dergelijke aansluiting lijken een onevenredig zware impact te hebben op het gebied. Met het laten vervallen van de aansluiting (N989) ontstaat een rustig  wegbeeld, wordt de zichtbaarheid van Fivelpoort en de polder versterkt.

gevoelige functies (dwangpunten)

Blokstad

losse boerderijen

linten met boerderijen

Fivelpoort

wegen

gaswinningslocaties

hoogspanningstracé (380kv)

Steendammerpolder, open zeekleilandschap

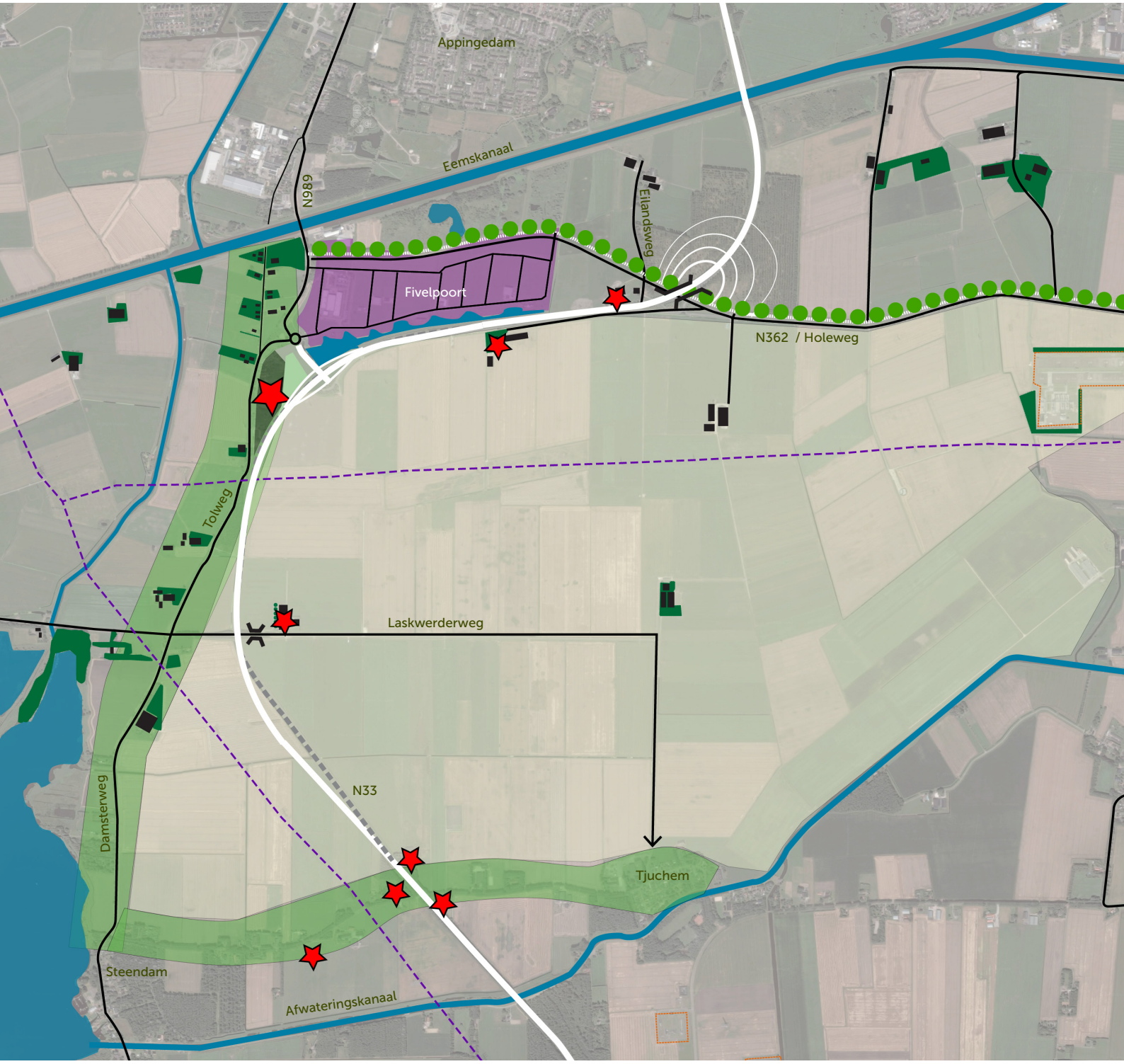
tracé N33 variant A

bestaand tracé te verwijderen i.v.m. verschuiving

ambitie: vervallen aansluiting N989

nieuwe aansluiting N362, Holeweg, Fivelpoort, Appingedam met kunstwerk

doorzetten profiel N362 inclusief bomenrij




Variant A, verbreding zoveel mogelijk volgens bestaand tracé

### Varianten B en C, verdubbeling met een beperkte tot grotere aanpassing van het tracé

Deze tracering voegt zich zo goed mogelijk in de blokverkaveling van het landschap, met rechtstanden, krommen en een ligging zo dicht mogelijk op maaiveldniveau. Versnippering van het landbouwgebied wordt zoveel mogelijk voorkomen. Vanaf de N33 is er zicht op het op afstand gelegen Fivelpoort.
De nieuwe aansluiting met de N362 (Holeweg) krijgt een positie, vormgeving en maat die past bij het omliggende open landschap en die de hiërarchie van de aansluiting verduidelijkt.
Het profiel van de N362 (Holeweg) met laanbeplanting kruist op maaiveld de nieuwe verhoogde N33 en komt dan op het tracé van de huidige N33. Zo ontstaat een lange herkenbare dwarslijn (gebiedsontsluitingsweg) langs Fivelpoort. Westelijk van de bestaande aansluiting met Fivelpoort kan het N33-tracé worden opgeruimd. Blokstad kan weer aan het open land liggen, wanneer ook de geluidwal wordt verwijderd. De Holeweg kan als parallelroute van de N362 blijven liggen. Wel moet een nieuwe aantakking van de Holeweg op de Woldweg worden gemaakt.

losse boerderijen

linten met boerderijen

Fivelpoort

wegen

Steendammerpolder, open zeekleilandschap

gaswinningslocaties

hoogspanningstracé (380kv)

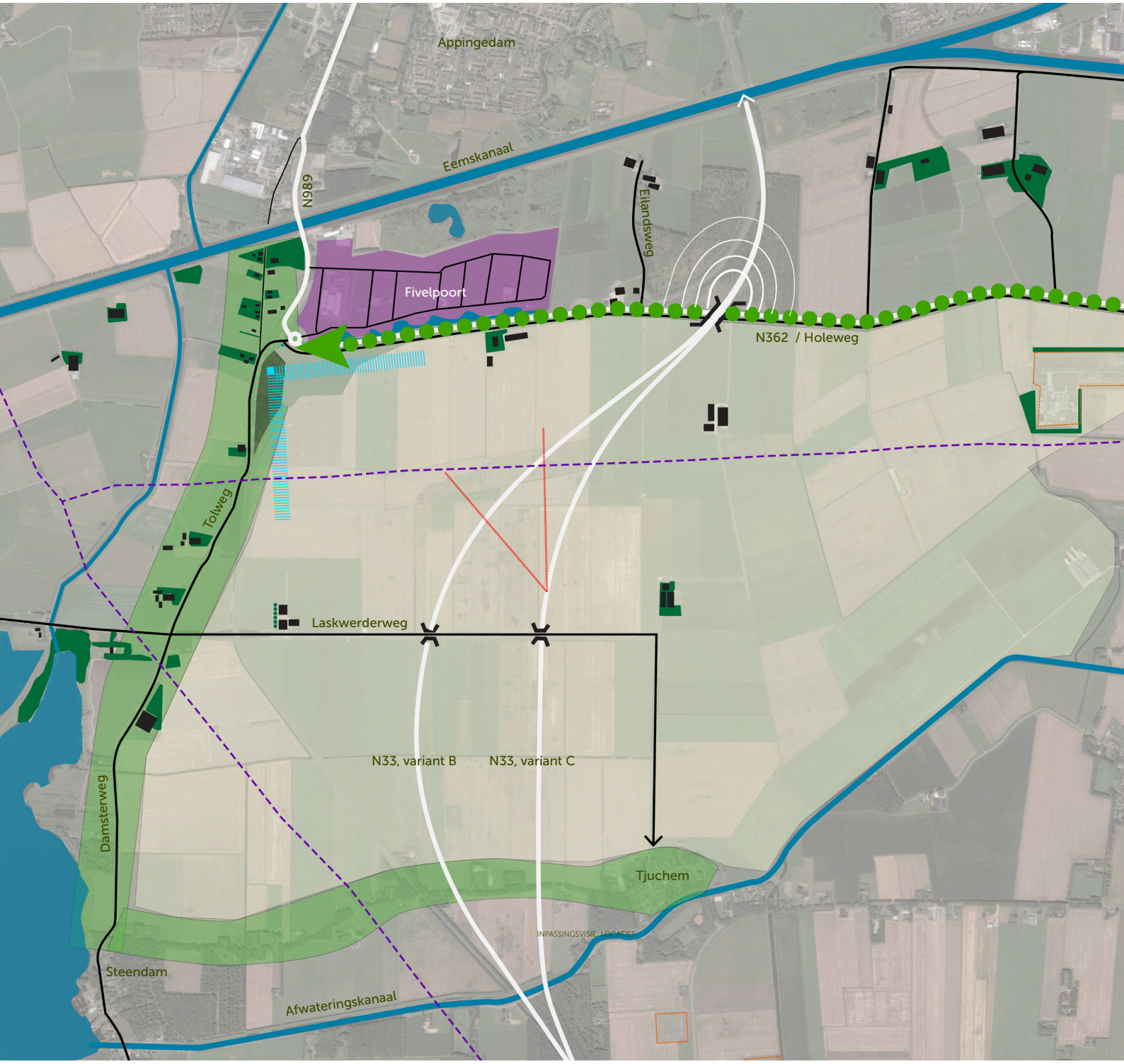
tracé N33 variant B en C

Blokstad aan open polder

nieuwe aansluiting N362, Holeweg, Fivelpoort, Appingedam met kunstwerk

doorzetten profiel N362 inclusief bomenrij over deel bestaand tracé N33

zicht op Fivelpoort van N33 (variant C)




Variant B en C, verbreding met een beperkte tot grotere aanpassing van het tracé

# Samenvatting en toetsingskader

De hiervoor beschreven pijlers en bouwstenen uit de Inpassingsvisie vormen het kader voor het technisch en ruimtelijk ontwerp van de verbreding van de N33 Midden.
De Inpassingsvisie is niet alleen input voor het ontwerp, het is ook het toetsingskader voor de alternatieven uit de Verkenningsfase. Met dit schema kunnen de alternatieven op hoofdlijnen getoetst worden. De integrale uitwerking van drie locaties geeft weer hoe de bouwstenen in verband met elkaar tot integrale oplossingen kunnen worden gesmeed en welke rol de bouwstenen daarin hebben.

## Pijlers

De heldere opbouw van structuren in het landschap worden zo nodig hersteld en zijn beleefbaar

## Bouwstenen

- de tracering voegt zich zoveel mogelijk in de aanwezige landschapsstructuren en omgevingskwaliteiten (versnippering voorkomen/minimaliseren)
- de weg ligt op maaiveldniveau m.u.v. de majeure kruisingen of daar waar meerdere kruisingen achter elkaar liggen, daar ligt de N33 in ophoging of verdiept
- de weg ligt onopvallend in het landschap door de aanwezigheid van wegmeubilair te minimaliseren en door het wegmeubilair niet op te laten vallen
- de contrasten tussen de karakteristieken van de verschillende deelgebieden worden behouden of versterkt

## Ruimtelijke Visie

**Historische kernen zijn herkenbaar en cultuurhistorisch bepaalde structuren worden zonodig hersteld en onderdoorgangen verbeterd**

**De N33 als herkenbare lijn met een continu profiel ondergeschikt aan het landschap**

**Duurzaamheid staat centraal**

## Inpassingsvisie

- t.b.v. de ruimtelijke continuiteit en leefbaarheid van de cultuurhistorische linten bij de passages van Siddeburen, Afwateringkanaal en Hoofdweg Tjuchem ligt de N33 op hoogte of verdiept
- vanuit de kernen wordt het beeld van voorbijrazend verkeer deels weggenomen
- de functionele, deels cultuurhistorisch bepaalde verbindingen worden zoveel mogelijk gehandhaafd, hersteld of verbeterd
- de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgangen wordt verbeterd en sociaal veilig gemaakt (overzicht, doorzicht, verlicht). De vormgeving en materialisering wordt op lokaal niveau bepaald.

- de N33 krijgt een continu dwarsprofiel die aansluit op het dwarsprofiel van de N33-zuid
- de layout van de aansluitingenwordt lokaal bepaald en ingebed in de lokale structuren. De aansluitingen hebben een onderscheidende indentiteit waarbij de inrichting inspeelt op de omgvevingskenmerken
- de vormgeving van kunstwerken worden op trajectniveau is samenhang vormgegeven
- het wegmeubilair blijft tot een minimum beperkt en sluit voor wat betreft geleiderails, bewegwijzering, bebording en portalen qua vormgeving aan op de gangbare uitvoering op netwerkniveau

- energiegebruik minimaliseren
- duurzame energie opwekken
- vergroten biodiversiteit (biobermen, bijvriendelijke boomsoorten, gedifferentieerd maaibeheer, e.d.)
- circulair werken (o.a. hergebruik)

# Bronnen


**Atlas van de snelwegomgeving**
Ministerie VROM, 2009

**Kader beheer groenvoorziening. Eisen en beheer groenvisie Rijkswaterstaat**
Rijkswaterstaat, 2012

**Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van de snelweg**
Rijkswaterstaat, 2013

**Landschapsplannen rijkswegen, Noord-Nederland Oost**
een update ten behoeve van beheer
Rijkswaterstaat Noord-Nederland Oost, 2013

**Duurzaamheidsrapportage Rijkswaterstaat en duurzaamheid**
Rijkswaterstaat, 2015

**Tracébesluit Verdubbeling N33 Assen – Zuidbroek,**
Rijkswaterstaat, 2012

**Voorverkenning verdubbeling N33-Midden (Zuidbroek-Appingedam)**
Provincie Groningen, 2014

**Verdubbeling N33 Zuidbroek – Appingedam, Notitie Reikwijdte en Detailniveau**
Rijkswaterstaat, 2016

**Beleidsnotitie over de ontwikkeling van het landschap van de provincie Groningen**
Provincie Groningen, 2014

**Structuurvisie Steendam Schildmeer 2009-2019**
Provincie Groningen en gemeente Slochteren, december 2009

**Diverse websites**

## Colofon


**Opdrachtgever**

Projectorganisatie N33 Midden

**Begeleidingsgroep**

| | |
|---|---|
| Jan Willem De Jager | Rijkswaterstaat |
| Theo Oenema | Rijkswaterstaat |
| Marijke Jansma | Rijkswaterstaat |
| Emiel Hakvoort | provincie Groningen |
| Jeroen Veltman | provincie Groningen |
| Ina de Lange | provincie Groningen |
| Jannes de Vries | provincie Groningen |

**Planteam veenenbos en bosch landschapsarchitecten**

Arjan Kool
Harm Veenenbos
Lisa Biris

**In samenwerking met:**

| | |
|---|---|
| Enno Zuidema | Enno Zuidema Stedebouw |
| Dien Wiersma | Studio Dien Wiersma, stedenbouw en publieke ruimte |
| Tamara Witkamp | Management en office support 2.0 |

april 2017

veenenbosenbosch
landschapsarchitecten

Zijpendaalseweg 51
6814 CD Arnhem

t 026 35 15 195
info@veenenbosenbosch.nl