




Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens		Verantwoordelijk manager	
Opsteller	[redacted] J; tst. [redacted] J	Marcel-Armand van Nieuwpoort	
Afdeling	Ruimtelijke Ontwikkeling	Accoord:	Bespreken:
Datum	dinsdag 17 november 2009		
Uiterste behandeldatum in GS: Toelichting:			

Nr.	Programma, prioriteit, resultaat in begroting	Portefeuillehouder	
		Rob Bats	

Vorbereid met	Afwijkende mening	Paraaf Directeur-secretaris:	
1.		Annette Imhof	
2.			
3.			

Archivering		Communicatie	
Datum:	Registratienummer:	Openbaar:	ja
L12-09	nr. 2.1 / 2009015866	Persbericht:	nee
	nr.	OR-aangelegenheid:	nee
	nr.	Bekendmaking:	Niet van toepassing

Onderwerp

Voortgang procedure verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe, naar aanleiding van besluitvorming in het Platform N33, informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beslissing GS



Inleiding

Vanuit de zorgen voor de verkeersonveiligheid en de goede doorstroming van de N33 hebben de regio en het Rijk december 2005 financiële middelen beschikbaar gesteld voor de verdubbeling van de N33. In 2006 is de wettelijke procedure, nodig voor verdubbeling van Rijkswegen gestart. Voor de verdubbeling van de N33 wordt een zogenaamde verkorte OTB/MER (Ontwerp Tracé Besluit / Milieu Effect Rapportage) gevolgd. In november 2006 is door het Bevoegd Gezag (ministeries van VROM en V&W) een Startnotitie ter visie gelegd.

In de afgelopen twee jaar is de OTB/MER (14 deelrapporten) opgesteld. De start van de inspraakprocedure voor de OTB/MER was gepland eind 2009. Deze voorgenomen planning wordt door een aantal redenen helaas niet gehaald. Provinciale Staten van Drenthe en Groningen en de gemeenteraden van de betrokken gemeenten langs de N33 zullen geïnformeerd moeten worden over deze vertraging.

De OTB/MER inclusief de uitwerking en financiering van de scope van de verdubbelde N33 wordt naar verwachting vastgesteld in de vergadering van het Platform N33 op 23 november 2009. Een belangrijk agendapunt is de uitkomst van de discussie tussen RWS en de dienst DGMO van V&W over de verrekening van de zogenaamde BLD (baten-lasten dienst) kosten. Indien deze kosten van RWS voor voorbereiding en toezicht (ca. 20% van de totale kosten) anders dan is toegezegd nu door het ministerie worden toegerekend aan de projectkosten, ontstaat een groot tekort in de financiering van de voorgenomen verdubbeling.

Bij een vaststelling van de uitwerking en financiering van de scope in het Platform N33 wordt de start van de inspraakprocedure verschoven naar begin 2010. De consequenties van deze aangepaste planning worden door Rijkswaterstaat uitgewerkt.

Na vaststelling van de scope en bijbehorende financiering worden de afspraken via uw college vastgelegd in een convenant bestuurlijke afspraken tussen Rijk en de provincies Drenthe en Groningen. De staten en raden worden via de college's geïnformeerd over de inhoud en planning van de OTB/MER en de vastgestelde scope van de verdubbelde N33.

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe, naar aanleiding van besluitvorming in het Platform N33, informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beoogd effect

Statenleden worden via het college geïnformeerd over een mogelijke vertraging in de OTB/MER procedure verdubbeling N33.

Argumenten

1.1. De provincies Drenthe en Groningen hebben door het mede-initiatiefnemerschap voor tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 een belangrijke inhoudelijke inbreng bij het uitwerken van de planstudie.

Uitvoering

Tijdsplanning

23 november 2009	Platform N33
eind 2009	ondertekening convenant bestuurlijke afspraken
begin 2010	start inspraakprocedure OTB/MER

De overige planning is nog niet helder en afhankelijk van vaststelling van uitwerking en financiën scope:

2011	start uitvoering verdubbeling N33
2014	oplevering verdubbelde N33

Financiën

Niet van toepassing.

Personeel

Niet van toepassing.

Europese aspecten

Niet van toepassing.

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing.

Extern betrokkenen

provincie Groningen
Rijkswaterstaat Noord Nederland
gemeenten Assen, Aa en Hunze, Veendam en Menterwolde

Communicatie

Communicatie wordt in overleg met alle betrokkenen gecoördineerd door Rijkswaterstaat Noord Nederland

Bijlagen

1. Brief Rijkswaterstaat; stand van zaken verdubbeling N33
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

- Ja
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee

Risico's

Geen risico aan het besluit van GS.

Een groot risico is de opname van het project verdubbeling N33 in de bezuinigingslijst van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het is van belang zo snel mogelijk na vaststelling van de uitwerking en financiering van de scoop deze afspraken vast te leggen in een convenant tussen rijk en de provincies Drenthe en Groningen.

Tekst openbare besluitenlijst

Dubbelklik *hier* om het Openbare besluitenlijst in te vullen.

Verzenden

Van [redacted] J
Aan: [redacted] J, [redacted] J
Datum 25-11-2009 17:09:24
Onderwerp: gs nota N33

[redacted] J,

N.a.v. een vraag van Annet richting Adri over een eventueel risico van de BLD discussie N33 voor de provincies het volgende;

De BLD discussie is geen financieel risico voor de provincie, wel een risico voor de doorgang van het project. De discussie over de BLD bijdrage gaat tussen Rijkswaterstaat en het ministerie: wie van deze twee partijen is verantwoordelijk voor de betaling van de BLD.

In geen enkele variant wordt een extra claim gelegd richting de regio voor een bijdrage aan de BLD. Wel is in een van de opties aangegeven dat uit eventuele meevallers in de aanbesteding eerst de BLD afdracht wordt gefinancierd (in de bestaande afspraken worden partijen op basis van hun bijdrage aan de verdubbeling bij een meevallende aanbesteding gecompenseerd)

Mocht ministerie en RWS niet uit deze discussie komen, dan kan het project niet door gaan, dit risico heb ik in de nota aangegeven. Provincies Groningen en Drenthe strijden al jaren voor een verdubbeling van de N33.

[redacted] J,

CC: Bats, J.H; Imhof, A; [redacted] J [redacted] J

Van [redacted]
Aan: Imhof, A
Datum 26-11-2009 15:58:27
Onderwerp: GS 1 december

Hoi Annette,
Stand van zaken twee GS-stukken:

--> **RO/N33**

Zie mail van [redacted] Geen financieel risico voor ons (of dat zo blijft?). Wel mogelijk dat het resultaat van een meevallende aanbesteding niet ten gunste van ons komt. De mail van [redacted] heb ik ook toegevoegd aan de GS-map.

Geagendeerd als akkoordstuk.

--> **RO/Norgerbrug**

Stuk is aangeleverd met een aanvullende memo. NB: De beleidsbrief achter het kopblad is nogmaals aangepast ten opzichte van de allereerste versie die jij hebt teruggestuurd. Naast de passage over onzekerheden dekking RSP in de allereerste versie is nu ook de zin over bezuinigingen en het mogelijk daardoor ontbreken van dekking, in de Inleiding geschrapt.

Over de aanvullende memo:

Onze bijdrage is 16 mln incl. btw. Excl. btw worden twee bedragen genoemd, 12 mln en 13,5 mln.

Aan het dekkingsvoorstel wordt de voorwaarde verbonden dat de reserveringen voor VV in de meerjarenraming buiten de bezuinigingsoperatie wordt gehouden! Vandaar ook het schrappen van de zin in de beleidsbrief over bezuinigingen en mogelijk ontbreken van dekking.

groet,

[redacted]

[redacted]:

[redacted]; [redacted] [redacted] [redacted]

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 02 DEC. 2009

Assen, 2 december 2009
Ons kenmerk 49/2.1/2009015866
Behandeld door [redacted] (0592) 36 [redacted]
Onderwerp: Voortgang procedure verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

In april dit jaar hebben wij u geïnformeerd over het wegontwerp van de verdubbeling N33. Het Platform N33¹ had destijds het wegontwerp vastgesteld onder voorbehoud van de nog te onderzoeken effecten en de definitieve kostenraming van het gekozen ontwerp.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland heeft het Platform N33 geïnformeerd over de stand van zaken verdubbeling N33 (bijgevoegde brief: Stand van zaken verdubbeling N33, d.d. 24 november 2009). Kort samengevat is door een gewijzigd ontwerp van de N33 bij Zuidbroek en Veendam en een gewijzigde regelgeving op het gebied van Natura 2000 een vertraging opgetreden in de procedure van het ontwerp-Tracé-besluit (OBT)/de Milieueffectrapportage (MER).

Planning

Vanwege het nieuwe ontwerp van de N33 moet de OTB/MER aangepast worden. De tervisielegging van de OTB/MER zal voor de zomer plaatsvinden.


¹ Het Platform N33 is de bestuurlijke samenwerking tussen de provincies Groningen (voorzitter) en Drenthe, Rijkswaterstaat Noord-Nederland, de Stuurgroep Veenkoloniën en de gemeenten Menterwolde, Veendam, Aa en Hunze en Assen die zich inzet voor de verdubbeling van de N33.



In die periode wordt ook een gezamenlijke informatiebijeenkomst gepland voor de statenleden van Groningen en Drenthe.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
ga, coll.



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

Leden van het Platform N33

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2009015915
Ingek.:	26 NOV 2009
AFDELING	RO
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Bezoekadres: Middelzeehuys
Zuidersingel 4
Leeuwarden

Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F (058) 234 41 23
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

ir. [redacted] J
T 06- [redacted] J
[redacted]@rws.nl

Ons kenmerk
DNN 2009/5802

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Datum 24 november 2009

Onderwerp Stand van zaken verdubbeling N33

Geachte leden van het Platform N33,

Graag informeer ik u over stand van zaken rond het project verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek.

De ter visielegging van het Ontwerp-Tracébesluit/Milieu-effectrapportage is vertraagd. De redenen zijn de te hoge kosten van het beoogde ontwerp en de gewijzigde regelgeving op het gebied van Natura 2000. In deze brief lichten we deze punten toe.

Aanpassing wegontwerp

Uit de definitieve kostenraming blijken de kosten van het beoogde ontwerp hoger te zijn dan het beschikbare budget. Hierdoor is aanpassing nodig van het wegontwerp dat eerder in het Platform was vastgesteld onder voorbehoud van nog te onderzoeken effecten en de definitieve kostenraming.

Het projectteam heeft het gehele wegontwerp opnieuw bekeken op de mogelijkheden voor versoering. Hierbij zijn verkeersveiligheid en doorstroming het uitgangspunt. Ook wordt voor de verkeersveiligheid het wegontwerp gezien, waarbij de uitbuiging bij Veendam een belangrijk aandachtspunt is.

Om de kostenbesparing te realiseren, is het ontwerp van de aansluiting van de N33 met de A7 bij Zuidbroek aangepast. In het oorspronkelijke ontwerp was hier een klaverblad voorzien. In het nieuwe ontwerp zijn er bij knooppunt Zuidbroek 2 rotondes, gedeeltelijk met twee rijstroken en met bypasses. Ook deze oplossing zorgt voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Voordat het ontwerp definitief kan worden vastgesteld, worden bij het nieuwe ontwerp van Zuidbroek de gevolgen voor de doorstroming berekend.



Natura 2000

De richtlijnen voor Natura 2000 gebieden zijn onlangs gewijzigd. Dit betekent dat er diepgaander onderzoek noodzakelijk is in deze gebieden, die voor de ter visielegging afgerond dienen te zijn.

Planning

Al deze ontwikkelingen leiden er toe dat de planning voor de ter visielegging van de OTB/MER is vertraagd. De ter visielegging zal voor de zomer plaatsvinden. Het vaststellen van het Tracebesluit vindt na de zomer plaats. In januari 2010 komen we met een nieuwe planning, waarin ook de consequenties voor de planning van de uitvoering zijn opgenomen.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

 Directeur Wegen en Verkeer


 .H.  

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
24 november 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/5802

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Algemene gegevens	
Status	n.v.t.
Opsteller	[redacted] J
Product-/stafgroep	Productgroep Verkeer en Vervoer Ro
Toestel	[redacted] J
Datum	Maandag 10 december

Afgestemd met	Afwijkende mening
1.	ja / nee
2.	ja / nee
3.	ja / nee
Uiterste behandeldatum in GS:	
Toelichting:	

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
18.12.07	nr. 5.8/2007016 111
	nr.
	nr.

Portefeuillehouder
Rob Bats
Parafen
Verantwoordelijk manager Ton Woestenburg
Akkoord: <i>[Handwritten signature]</i> Bespreken: <i>[Handwritten signature]</i> 11/12
Directeur-secretaris: <i>[Handwritten signature]</i>

Communicatie
Openbaar: ja
Persbericht: nee
Bekendmaking: Niet van toepassing
OR-aangelegenheid: nee

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33

Advies

Vaststellen van brief aan Provinciale Staten van Drenthe.

Beslissing GS



I.h.p

Inleiding

De provincie Drenthe is, samen met Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincie Groningen, initiatiefnemer van de tracé/m.e.r. – procedure voor de voorgenomen verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. De statenleden zijn 22 november 2006 en 20 september 2007 per brief geïnformeerd over de stand van zaken verdubbeling N33.

In deze brief worden de statenleden geïnformeerd over de volgende zaken:

1. OTB/MER (Ontwerp TracéBesluit/Milieu Effect Rapport)
2. Instelling technische adviesgroep
3. Onderzoek wijze van aanbesteding
4. Regionale bijdrage
5. Ombouw verkeersplein Gieten
6. Communicatie

Advies

Vaststellen van brief aan Provinciale Staten van Drenthe.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Argumenten

Statenleden informeren over de stand van zaken en planning van de planstudie naar de verdubbeling van de N33

- De provincies Drenthe en Groningen hebben door het mede-initiatiefnemerschap voor tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 een belangrijke inhoudelijke inbreng bij het uitwerken van de planstudie. Na het vaststellen van de Richtlijnen door het Bevoegd Gezag wordt na de zomer gestart met het opstellen van de Milieu Effect Rapportage en het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit

Uitvoering

Tijdsplanning

2007 – eind 2008	opstellen MER en opstellen OTB (ontwerp tracébesluit)
2009	inspraak en advies, tracébesluit en eventuele beroepsprocedures
2010 e.v.	realisatie en evaluatie.

Financiën

Totale kosten	€	-
Inkomsten van derden	€	-
Lasten voor de provincie	€	-

Europese aspecten

Vraag 1: Werpt het voorgenomen besluit mogelijkwerwijs belemmeringen op aan het vrij verkeer?

Nee

Vraag 2: Bevat het voorgenomen besluit elementen die opgevat zouden kunnen worden als het verlenen van 'staatssteun'?

Nee

Vraag 3: Bevat het voorgenomen besluit een opdracht aan een derde waarop van toepassing zou kunnen zijn een Aanbestedingslijn?

Nee

Monitoring en evaluatie

-

Extern betrokkenen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM

Rijkswaterstaat, Noord-Nederland

Provincie Groningen

Gemeenten Assen, Aa en Hunze, Veendam en Menterwolde

Communicatie

De communicatie over de verkorte Tracé/m.e.r. – procedure "Verdubbeling N33 Assen-Veendam-Zuidbroek" is geregeld via het Bevoegd Gezag; het ministerie van Verkeer en Waterstaat / Rijkswaterstaat, Noord-Nederland

Tekst Openbare besluitenlijst

Stand van zaken verdubbeling N33

Gedeputeerde staten informeren provinciale staten van Drenthe over stand van zaken verkorte tracé/m.e.r. - procedure.

<< Tekst Openbare Besluitenlijst >>

Verzenden

Bijlagen

1. *brief aan PS*
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja/~~Nee~~

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Risico's

geen

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 20 DEC. 2007

Assen, 19 december 2007

Ons kenmerk 51/5.8/2007016111

Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]

Onderwerp: Stand van zaken verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Graag informeren wij u conform eerdere toezeggingen met deze brief over de stand van zaken rondom de verdubbeling van de N33. Het gaat om de volgende zaken.

1. OTB/MER (ontwerp-Tracébesluit/Milieueffectrapport)
2. Instelling technische adviesgroep
3. Onderzoek wijze van aanbesteding
4. Regionale bijdrage
5. Ombouw verkeersplein Gieten
6. Communicatie

Inleiding

In onze brief van 20 september 2007, kenmerk 35/5.5/2007010661, hebben wij u geïnformeerd over de startnotitie, de inspraakreacties en de richtlijnen voor het MER. Belangrijke punten uit die brief zijn dat de argumentatie voor het niet onderzoeken van de alternatieven "autosnelweg" en "autoweg 2 x 1 met gescheiden rijbanen", in het MER nader moeten worden onderbouwd. Bovendien moet in het onderzoek meer aandacht worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de weg, met name daar waar de N33 door het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa gaat.

Op woensdag 12 september jl. is de Statencommissie Omgevingsbeleid voor de vergadering geïnformeerd over de ontwikkelingen met betrekking tot de N33. Gedeputeerde Bats en [redacted] hebben kort de historie rond de verdubbeling en het akkoord daarover met de minister toegelicht.



Ad 1. OTB/MER

Begin november 2007 is de opdracht tot het opstellen van het OTB/MER verstrekt aan het Bureau Movares uit Utrecht. Het bureau is inmiddels met de werkzaamheden gestart. Belangrijke mijlpalen in het project zijn:

- keuzedocument voorkeursalternatief
- MER-deel OTB/MER-rapport
- landschapsplan als onderdeel van OTB/MER-rapport
- OTB/MER-rapport zelf

De OTB/MER wordt door Movares uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. De provincies Drenthe en Groningen maken, als mede-initiatiefnemer, deel uit van de ambtelijke begeleidingsgroep voor het opstellen van het OTB/MER. Wij zullen u bij deze mijlpalen steeds op de hoogte houden van de stand van zaken.

De planning is zodanig dat in 2010 de aanbesteding van de daadwerkelijke werkzaamheden voor de verdubbeling van de N33 kan plaatsvinden; de oplevering is voorzien in 2014.

Ad 2. Technische adviesgroep

Naar aanleiding van het uitkomen van de startnotitie hebben wij 127 inspraakreacties over te onderzoeken varianten, landschappelijke inpassing en beperking van milieueffecten ontvangen. Omdat de betrokken partijen er alles aan is gelegen om voor het beschikbare budget de meest optimale oplossing te kunnen realiseren, is het idee ontstaan om een technische adviesgroep in te stellen. Dit is een onafhankelijke groep van deskundigen die gevraagd en ongevraagd advies geeft aan de projectorganisatie van de N33 en daarmee bijdraagt aan de kwaliteit van het project. Naar verwachting zal de technische adviesgroep nog dit jaar door het platform N33 worden geïnstalleerd.

Ad 3. Onderzoek wijze van aanbesteding

Rijkswaterstaat is verplicht te onderzoeken op welke wijze de uitvoering van de verdubbeling het beste (voordeligste) kan worden gerealiseerd. Onderzocht wordt in hoeverre DB(F)M -Design, Build, (Finance), Maintain-contracten winst opleveren ten opzichte van een DB-contract. Mogelijkerwijs kunnen aanbestedingsvoordelen leiden tot het uitvoeren van de volledige scope van € 152 miljoen. Met onze regionale bijdrage zijn wij ook belanghebbend in dit proces.

Ad 4. Regionale bijdrage

In de afspraken die met het Rijk zijn gemaakt, is vastgelegd dat het Rijk € 90 miljoen bijdraagt aan de verdubbeling van de N33 en de regio € 50 miljoen (prijspeil 2005). Daarmee is in totaal op dit moment € 140 miljoen beschikbaar. De huidige scope (eindplaatje) van de verdubbeling van de N33 vergt een bedrag van € 152 miljoen. Afsproken is dat de regio zich maximaal zal inspannen om de beoogde scope van € 152 miljoen te realiseren.

De provincies Groningen en Drenthe hebben zich gezamenlijk garant gesteld voor de regionale bijdrage van € 50 miljoen. Het Groningse aandeel van die € 50 miljoen is bepaald op € 30 miljoen; dat van Drenthe op € 20 miljoen. Hierbij inbegrepen is een bijdrage van het bedrijfsleven. De Kamer van Koophandel heeft toegezegd een coördinerende rol te willen vervullen bij de totstandkoming van de bijdrage uit het bedrijfsleven.

Indexering

Alle genoemde bedragen zijn prijspeil 2005. Als gevolg van de in de loop van de tijd stijgende prijzen, zal een voorziening moeten worden getroffen om die prijsstijging op te vangen. In tegenstelling tot het Rijk hebben de provincies (en gemeenten) geen instrument om automatisch de prijsindex mee te laten lopen met de toegezegde bijdrage van € 50 miljoen.

Vervolg

Momenteel wordt gewerkt aan het maken van bindende afspraken met de gemeenten. Nadat met alle gemeenten op het niveau van portefeuillehouders overeenstemming is bereikt, zullen wij de gemeenten formeel per brief vragen de bijdrage beschikbaar te stellen. Wij verwachten dit proces medio 2008 te kunnen afronden.

Ad 5. Ombouw verkeersplein Gieten

Op korte termijn gaat Rijkswaterstaat starten met de ombouw van het verkeersplein Gieten tot een zogenoemde Velperbroek-oplossing. Dit houdt in dat de N33 onder de bestaande rotonde wordt doorgeleid. De rotonde zelf blijft bestaan en zorgt voor de uitwisseling tussen de N33 en de N34. De ingraving en de kunstwerken zijn ontworpen voor een 2 x 2 strooks autoweg zonder vluchtstroken. In afwachting van de OTB/MER N33 wordt slechts één rijbaan aangelegd. Een tweede rijbaan kan dan op een later moment relatief eenvoudig worden aangelegd. Deze ingreep maakt de eventuele aanleg van een 2 x 2 autosnelweg niet onmogelijk. Mocht de verdubbeling van de N33 worden uitgevoerd als een 2 x 2 strooks autosnelweg, dan zullen alleen ter hoogte van de rotonde de vluchtstroken komen te vervallen; dit is een situatie die op meer plaatsen in het Nederlandse autosnelwegnet voorkomt.

Ad 6. Communicatie

Rijkswaterstaat zal vanaf nu regelmatig een nieuwsbrief publiceren over de N33. De eerste uitgave is een "papieren" versie die op grote schaal is verspreid (provinciehuizen, gemeentehuizen, insprekers, diverse belanghebbende organisaties, etc). Volgende edities zullen op een relevant nieuwswaardig moment verschijnen en digitaal worden verspreid. In de eerste editie worden mensen opgeroepen zich te abonneren op de digitale nieuwsbrief.

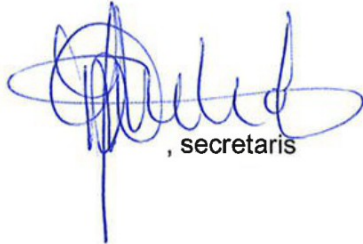
Tot slot

Voor nadere informatie kunt u ook de website www.rws.nl/n33 raadplegen. Hier zijn onder andere de startnotitie en de richtlijnen te downloaden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

gm/coll.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Algemene gegevens	
Status	n.v.t.
Opsteller	[redacted]
Product-/stafgroep	Productgroep Verkeer en Vervoer
Toestel	[redacted]
Datum	woensdag 11 juli 2007

Portefeuillehouder
R. Bats
Parafen
Verantwoordelijk manager T. Woestenburg
Akkoord: <i>[handwritten signature]</i> Bespreken: <i>[handwritten signature]</i>
Directeur-secretaris: <i>[handwritten signature]</i> <i>[handwritten signature]</i>

Afgestemd met	Afwijkende mening
1.	ja / nee
2.	ja / nee
3.	ja / nee
Uiterste behandeldatum in GS: Toelichting:	

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
<i>28.8.07</i>	nr. <i>5.5/2007010661</i>
	nr.
	nr.

Communicatie
Openbaar: ja
Persbericht: nee
Bekendmaking: Niet van toepassing
OR-aangelegenheid: nee

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33

Advies

1. Vaststellen van brief aan Provinciale Staten van Drenthe.

Beslissing GS

g. eindredactie / in handen Bats

Inleiding

De provincie Drenthe is, samen met Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincie Groningen, initiatiefnemer van de tracé/m.e.r. – procedure voor de voorgenomen verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. De statenleden zijn 22 november 2006 per brief geïnformeerd over de procedure van de planstudie en de inhoud van de Startnotitie N33 Assen-Veendam-Zuidbroek. De Startnotitie heeft ter visie gelegen en er zijn twee druk bezochte inspraakavonden in Rolde en Veendam georganiseerd. Op de Startnotitie zijn 127 inspraakreacties gekomen.

Naar aanleiding van de Startnotitie, inspraak en advies op de Startnotitie en het advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn recentelijk door het Bevoegd Gezag voor deze planstudie, de ministers van V&W en VROM, de Richtlijnen voor de milieu effect rapportage (m.e.r.) uitgebracht.

Advies

1. Vaststellen van brief aan Provinciale Staten van Drenthe.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Argumenten

Statenleden informeren over de stand van zaken en planning van de planstudie naar de verdubbeling van de N33

- De provincies Drenthe en Groningen hebben door het mede-initiatiefnemerschap voor tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 een belangrijke inhoudelijke inbreng bij het uitwerken van de planstudie. Na het vaststellen van de Richtlijnen door het Bevoegd Gezag wordt na de zomer gestart met het opstellen van de Milieu Effect Rapportage en het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit

Uitvoering

Tijdsplanning

2007 – eind 2008	opstellen MER en opstellen OTB (ontwerp tracébesluit)
2009	inspraak en advies, tracébesluit en eventuele beroepsprocedures
2010 e.v.	realisatie en evaluatie.

Financiën

Totale kosten	€	-
Inkomsten van derden	€	-
Lasten voor de provincie	€	-

Europese aspecten

Vraag 1: Werpt het voorgenomen besluit mogelijkwerwijs belemmeringen op aan het vrij verkeer?

Nee

Vraag 2: Bevat het voorgenomen besluit elementen die opgevat zouden kunnen worden als het verlenen van 'staatssteun'?

Nee

Vraag 3: Bevat het voorgenomen besluit een opdracht aan een derde waarop van toepassing zou kunnen zijn een Aanbestedingslijn?

Nee

Monitoring en evaluatie

-

Extern betrokkenen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM

Rijkswaterstaat, Noord-Nederland

Provincie Groningen

Gemeenten Assen, Aa en Hunze, Veendam en Menterwolde

Communicatie

De communicatie over de verkorte Tracé/m.e.r. – procedure "Verdubbeling N33 Assen-Veendam-Zuidbroek" is geregeld via het Bevoegd Gezag; het ministerie van Verkeer en Waterstaat / Rijkswaterstaat, Noord-Nederland

Tekst Openbare besluitenlijst

Stand van zaken verdubbeling N33

Gedeputeerde staten informeren provinciale staten van Drenthe over stand van zaken verkorte tracé/m.e.r. - procedure. Na de planstudie is na de Startnotitie, de inspraak en adviesprocedure, het advies op de richtlijnen door de commissie voor de m.e.r., de Richtlijnen voor het opstellen van de MER en het ontwerp-tracé besluit door de ministeries van V&W en VROM vastgesteld.

<< Tekst Openbare Besluitenlijst >>

Verzenden

Bijlagen

1. "Nota van Antwoord" op de inspraak
2. Conceptbrief aan PS
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja/Nee (ter inzage GS-kamer)
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee

Risico's

geen



A3

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

gs 28.9.07
5.5/2007010661

Assen,
Ons kenmerk
Behandeld door [redacted] (0592) 36 [redacted]
Onderwerp: Stand van zaken verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken rondom de verdubbeling van de N33.

Recentelijk heeft het Bevoegd Gezag voor deze planstudie, de ministers van V&W en VROM, de Richtlijnen voor de milieu effect rapportage (m.e.r.) uitgebracht. In de Richtlijnen staat beschreven wat er in het Milieu Effect Rapport (MER) onderzocht moet worden. De Richtlijnen zijn opgesteld n.a.v. de Startnotitie, inspraak en advies op de Startnotitie en het advies van de Commissie voor de m.e.r. Op de startnotitie zijn 127 inspraakreacties gekomen. In de bijlage is de "Nota van Antwoord" op de inspraak opgenomen, waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er met alle inspraakreacties zal gebeuren. Veel inspraakreacties hebben betrekking op het ontwerp. Deze opmerkingen zullen worden meegenomen in de volgende fase die nu van start gaat, waarbij het tracéontwerp aan de orde is.

De belangrijkste wijzigingen t.o.v. de startnotitie zijn:

1. Het alternatief "autosnelweg" moet worden getoetst op een aantal aspecten, met name doelbereik, haalbaarheid en relevante milieuaspecten (geluidhinder, ruimtebeslag en luchtkwaliteit). De verschillen in probleemoplossend vermogen en de relevante milieueffecten worden afgezet tegen het voorkeursalternatief, een autoweg met 2x2 rijstroken.
2. Het alternatief "autoweg 2x1 met gescheiden rijbanen" wordt eveneens op de onder punt 1 geschetste wijze geanalyseerd en afgezet tegen het voorkeursalternatief.

3. De landschappelijke inpassing van de weg, met name waar de N33 door het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa gaat, krijgt meer aandacht in het onderzoek.

Deze onderzoeken zijn aanvullend op alles waarvan al in de startnotitie is aangegeven dat dit onderzocht zal worden. Zo wordt er onderzoek gedaan naar o.m. de effecten op verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling, geluid, luchtvervuiling, natuur, landschap, en archeologie. In het MER zullen de resultaten van de onderzoeken worden weergegeven. Voor het opstellen van dit MER zijn de provincies Groningen en Drenthe als mede-initiatiefnemers samen met Rijkswaterstaat Noord-Nederland verantwoordelijk. Samen met het Ontwerp-Tracé Besluit zal het MER naar verwachting in 2009 in de inspraak komen. Nadat de Minister diverse partijen om advies heeft gevraagd, kan het definitieve Tracébesluit worden genomen.

De Richtlijnen zijn, samen met andere informatie en documenten, te vinden op www.rws.nl/n33.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 20 SEP. 2007

Assen, 20 september 2007

Ons kenmerk 35/5.5/2007010661

Behandeld door [redacted] (0592) 36 [redacted]

Onderwerp: Stand van zaken verdubbeling N33 [redacted]

Geachte voorzitter/leden,

Rijkswaterstaat, Noord-Nederland, is in juni 2006 gestart met een planstudie naar de verdubbeling van de N33 Assen-Zuid - Zuidbroek. Gezien de financiële en inhoudelijke betrokkenheid bij de verdubbeling zijn de colleges van gedeputeerde staten van Drenthe en Groningen mede-initiatiefnemer voor de, in het kader van de planstudie te doorlopen, tracé/m.e.r.-procedure. Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken rond de planstudie.

De verdubbeling van de N33 geeft aanpassingen aan de bestaande hoofdinfrastructuur. Daarom moeten de volgende stappen van een verkorte tracé /m.e.r.-procedure worden doorlopen.

1. Publicatie startnotitie
2. Inspraak en advies startnotitie
3. Vaststellen richtlijnen onderzoek
4. Ontwerp-tracébesluit(OTB)/m.e.r.
5. Publicatie, inspraak en advies OTB/m.e.r.
6. Vaststelling tracébesluit
7. Eventueel beroep en uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
8. Uitvoering en evaluatie



Inmiddels zijn de stappen 1 tot en met 3 doorlopen. Na de voorlichting op de startnotitie zijn 127 schriftelijke en mondelinge inspraakreacties ontvangen. De Nota van antwoord op alle inspraakreacties ligt ter inzage bij de Afdeling Service Management-ondersteuning, Team Communicatie. Veel inspraakreacties hebben betrekking op het ontwerp van de N33. Deze opmerkingen zullen worden meegenomen in de volgende fase, als het tracéontwerp N33 wordt uitgewerkt.

Op basis van de inspraakreacties zijn de volgende belangrijke wijzigingen ten opzichte van de startnotitie doorgevoerd.

- Het alternatief "autosnelweg" moet worden getoetst op een aantal aspecten, met name doelbereik, haalbaarheid en relevante milieuaspecten (geluidshinder, ruimtebeslag en luchtkwaliteit). De verschillen in probleemoplossend vermogen en de relevante milieueffecten worden afgezet tegen het voorkeursalternatief, een autoweg met 2x2 rijstroken.
- Het alternatief "autoweg 2x1 met gescheiden rijbanen" wordt eveneens op de onder punt 1 geschetste wijze geanalyseerd en afgezet tegen het voorkeursalternatief.
- De landschappelijke inpassing van de weg, met name daar waar de N33 het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa doorsnijdt, krijgt meer aandacht in het ontwerptractébesluit.

Deze wijzigingen zijn aanvullend op de aangegeven onderzoeken uit de startnotitie: De effecten op verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling, geluid, luchtvervuiling, natuur, landschap en archeologie. De resultaten van de onderzoeken worden verwerkt in stap 4: de Trajectnota OTB/MER

Alle informatie over de verkorte tracé/m.e.r.-procedure verdubbeling N33 is te vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rws.nl/n33.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
mjs/coll.

Verdubbeling N33

Afspraken SNN - minister van Verkeer en Waterstaat

- Totale verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek en ongelijkvloerse kruisingen

- Beoogde scope N33

(op basis van het SNN Uitvoerings- en financieringsplan)



- 2 x 2 autoweg
- Knooppunt Assen-zuid half klaverblad met lus
- Knooppunt Zuidbroek: klaverblad
- Knooppunt Gieten: Velpenerbroek

Geraamde kosten beoogde scope

Aanleg 2 x 2 autoweg incl. knooppunten

Raming € 152.000.000,--

Regiobijdrage € 50.000.000,--

Rijksbijdrage € 90.000.000,--

Max. inspanning regio en rijk om "gat" in begroting te dichten, bijvoorbeeld met PPS

Politiek besluit -> wettelijke basis

Tracé / mer-procedure

- Tracéwet
- Wet Milieubeheer
- Algemene Wet Bestuursrecht

Producten Tracé / mer-procedure:

- Startnotitie
- Ontwerp Tracébesluit / MER rapport
- Tracébesluit

Projectorganisatie Tracébesluit MER

Rijkswaterstaat

- regie en verantwoordelijk projectmanager

Provincies Drenthe en Groningen

- mede initiatiefnemers

Gemeente Assen

Gemeente Aa en Hunze

Gemeente Veendam

Gemeente Menterwolde

De omgeving betrekken bij proces:

(belanghebbenden zoals dorpsbelangen, milieugroeperingen, bedrijfsleven, nationaal landschap, aanwonenden)



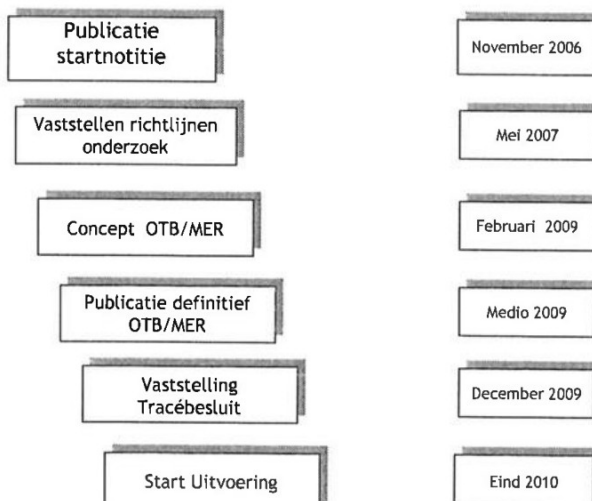
Reageert inhoudelijk op politieke inzet rijk en regio:

- voorkeur naar autosnelweg 120 km/h
- waar komt nieuwe weg te liggen
- oplossing knooppunten
- Europese subsidies

Uitwerking in vervolprocedure OTB / TB:

- bepaling uitvoeringsvariant (1x2 - 2x2 aw of asw)
- bijbehorend ontwerp knooppunten

Planning tracé / mer - procedure



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Algemene gegevens	
Status	n.v.t.
Opsteller	[J] [J]
Product-/stafgroep	Productgroep Verkeer en Vervoer
Toestel	56 14
Datum	donderdag 26 mei 2005

Afgestemd met	Afwijkende mening
1.	ja / nee
2.	ja / nee
3.	ja / nee
Uiterste behandeldatum in GS: Toelichting:	

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
7.6-05	nr. 5.5/2005005165
	nr.
	nr.

Portefeuillehouder
S.B. Swierstra
Parafen
Verantwoordelijk manager S.W.T. Gerritsen
Akkoord: [Handwritten Signature] Bespreken: [Handwritten Signature]
Directeur-secretaris: [Handwritten Signature]

Communicatie
Openbaar: ja
Persbericht: nee
Bekendmaking: Niet van toepassing
OR-aangelegenheid: nee

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek

Advies

Verzenden brief over stand van zaken N33 Assen – Zuidbroek aan statenleden van de provincie Drenthe

Beslissing GS

in handen portefeuillehouder

Inleiding

Met de bijgevoegde brief worden de statenleden geïnformeerd over de stand van zaken en planning van het uitvoering- en financieringsplan verdubbeling van rijksweg N33 tussen Assen (A28) en Zuidbroek (A7).

Tijdens de behandeling van de begroting Infrastructuur in de Tweede Kamer op 20 december 2004 werd de motie van de leden Hofstra, Mastwijk, van der Ham, Hermans en Dijkma aangenomen. In die motie staat dat de Kamer een substantiële bijdrage van € 50.000.000,- wil verlenen uit het amendement Hofstra cs aan een verdubbeling van de N33 tot een autoweg met 2x2 rijstroken en totaal ongelijkvloerse aansluitingen

De Minister heeft in haar brief van 22 februari 2005 aan de Tweede Kamer aangegeven deze motie te zullen uitvoeren. Zij geeft daarin nog eens uitdrukkelijk aan dat het voortouw bij de regio ligt. Naar aanleiding van de motie Hofstra cs en de reactie van de Minister van Verkeer en Waterstaat op deze motie hebben de provincies Groningen en Drenthe vanuit het Samenwerkingsverband Noord-Nederland een projectorganisatie gestart voor het opstellen van een uitvoering- en financieringsplan.

De brief wordt ter informatie naar alle statenleden van de provincies Groningen en Drenthe en naar de raadsleden van de betrokken gemeenten langs de N33 gestuurd.

Advies

Verzenden brief over stand van zaken N33 Assen – Zuidbroek aan statenleden van de provincie Drenthe

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Tijdens de behandeling van de voorjaarsnota was een regionale bijdrage aan de gewenste verdubbeling van de N33 onderwerp van een motie. Met deze brief hebben alle statenleden dezelfde actuele informatie.

Argumenten

Eenduidige informatie voor alle betrokkenen

Uitvoering

Tijdsplanning

Voor 1 juli 2005 wordt een regionale voorstel aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat

Financiën

Totale kosten	€
Inkomsten van derden	€
Lasten voor de provincie	€

Europese aspecten

Vraag 1: Werpt het voorgenomen besluit mogelijkerwijs belemmeringen op aan het vrij verkeer?

Nee

Vraag 2: Bevat het voorgenomen besluit elementen die opgevat zouden kunnen worden als het verlenen van 'staatssteun'?

Nee

Vraag 3: Bevat het voorgenomen besluit een opdracht aan een derde waarop van toepassing zou kunnen zijn een Aanbestedingslijn?

Nee

Monitoring en evaluatie

-

Extern betrokkenen

Platform verdubbeling N33

Communicatie

-

<< Tekst Openbare Besluitenlijst >>
Maken en Wijzigen

Verzenden

Bijlagen

1. brief aan PS
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja/~~Nee~~
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee

Risico's



Ontwikkelingsplan N33

Samenvatting



Inleiding

In verband met het hoge aantal (ernstige) verkeersongevallen op de N33 en de toenemende problemen op het gebied van de bereikbaarheid, pleit het Platform N33 (waarin vertegenwoordigd zijn de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Assen en Veendam, de Commerciële Club Assen, de Kamers van Koophandel voor Groningen en Drenthe en Transport en Logistiek Nederland) al geruime tijd voor de verdubbeling van deze Rijksweg. Het traject tussen Assen (A28) en Zuidbroek (A7) heeft hierbij de prioriteit. De regio hecht grote waarde aan deze ingreep vanwege de positieve invloed op de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid en daarmee op de economische ontwikkeling van noord-oost Nederland. Vanwege de directe effecten daarvan op de werkgelegenheid is het project dan ook hoog op de zogenaamde 'Agenda voor de Veenkoloniën' geplaatst. De Colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe hebben in hun Collegeprogramma's een hoge prioriteit toegekend aan de verdere economische ontwikkeling van de regio. Een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van die ontwikkeling is het op orde hebben van de hoofdverkeersinfrastructuur. De N33 wordt gerekend tot die hoofdinfrastructuur.

Argumentatie

De regio heeft drie hoofdargumenten geformuleerd waarom de N33 verdubbeld zou moeten worden:

1. De N33 heeft toenemend nationaal belang

De Eemshaven is een van de twee short-sea havens in Noord-Nederland. Dankzij de investeringen van het Rijk biedt de Eemshaven, als onderdeel van het Eemsmondgebied, nog veel mogelijkheden. Er is nog volop ruimte. Ruimte die benut kan en zal gaan worden door het vestigen van industrieën waarvoor elders in Nederland geen ruimte meer is. Het Eemsmondgebied is door de vestigingsmogelijkheden voor grootschalige en eventueel milieubelastende industrieën als één van de laatste locaties in Nederland van nationaal belang. Een goede ontsluiting van het Eemsmondgebied over de weg is daarmee ook een nationaal belang. De N33 is de belangrijkste ontsluitingsweg van het Eemsmondgebied met overig Nederland en Duitsland en is in de Nota Ruimte dan ook aangeduid als stroomweg. Een verdubbelde N33, als verbinding met

het rijksautosnelwegennet, biedt de kwaliteit die past bij het belang van het Eemsmondgebied voor Nederland.

2. De N33 is toenemend onveilig

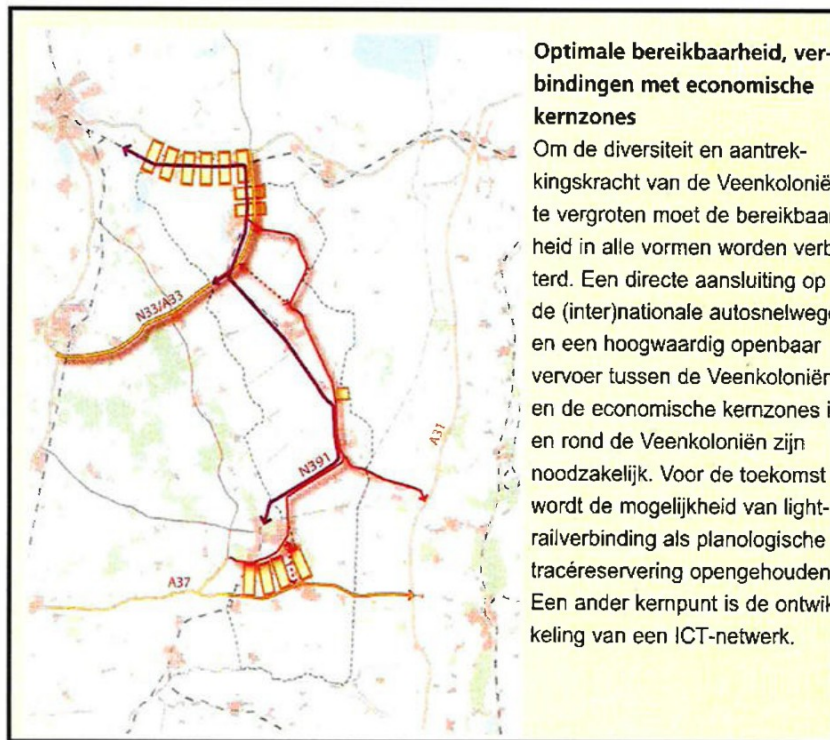
De N33 zal, ook na de realisatie van de ongelijkvloerse aansluiting bij Wildervank in 2004, nog altijd een onveilige weg blijven, omdat:

- het mogelijk blijft op de weghelft voor de tegenliggers terecht te komen- door het hoge aandeel vrachtverkeer en de remmende werking die daarvan uitgaat op de doorstroming, men onverantwoord blijft inhalen waardoor ongevallen met tegenliggers (met een grote kans op een ernstige afloop) zullen blijven gebeuren
- weg en wegomgeving onvoldoende ruimte geven om een gemaakte fout te kunnen corrigeren (smalle redresseerstroken, te kleine obstakelvrije afstand)
- door de hoge snelheden er bij een ongeval een grote kans op ernstig letsel is. Alleen een weg met een fysieke middenbermbeveiliging is een duurzaam antwoord op het voorkomen van de ernstige verkeersongevallen op de N33.



3. De N33 geeft de Veenkoloniën kanser

Het doorbreken van de eenzijdigheid, het verkleinen van de afhankelijkheid en het verbeteren van het imago zijn de sleutelbegrippen in de Agenda voor de Veenkoloniën. Het vasthouden van de hoger opgeleiden, agrarische vernieuwing, het aantrekken van meer bedrijvigheid, toerisme en recreatie zijn belangrijke voorwaarden. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Veenkoloniën wordt gezien als absolute voorwaarde voor de noodzakelijke ontwikkeling van de Veenkoloniën. Daarom worden de omvangrijke plannen en mogelijkheden voor woningbouw en bedrijfsterreinen alleen bij een verdubbeling van de N33 reële kansen.



Verkeer

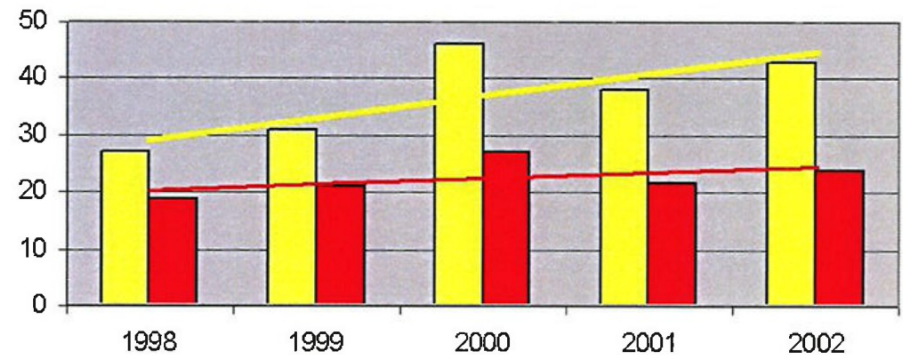
Verkeersonveiligheid

Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is gericht op het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Een belangrijke conclusie uit de analyse van de verkeersonveiligheid op de N33 tussen Assen (A28) en Zuidbroek (A7) over de periode 1998 - 2002 is dat het aantal letselgevallen in lichte mate blijft toenemen, terwijl het aantal slachtoffers in veel sterkere mate toeneemt met een trend van 10% per jaar. Daarnaast moet worden geconcludeerd dat het aantal ziekenhuisgewonden en doden sneller toeneemt dan het aantal licht gewonden. Jaarlijks gaat het om gemiddeld 23 letselgevallen met gemiddeld 37 slachtoffers. Het totaal aantal ongevallen is met 36% sterk gestegen t.o.v. de 5 jaar ervoor. Het gemiddeld aantal ongevallen in de periode 1998-2002 is 150 per jaar.

N33: letselgevallen versus slachtoffers

letselgevallen trendlijn +4%

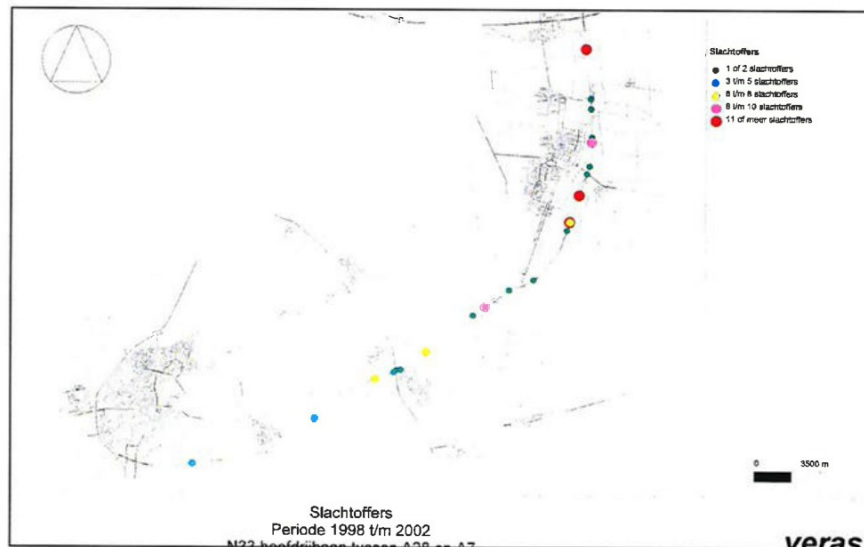
slachtoffers trendlijn +10%



De ongevallen bij Assen-zuid die op de gelijkvloerse aansluitingen plaatsvinden worden formeel niet aan de N33 maar aan de A28 toegekend. Hier hebben in de periode 1998-2002 nog eens 42 ongevallen plaatsgevonden met 6 slachtoffers. Dit zijn vooral

voorrangsongevallen en nevenrijbaanongevallen die samenhangen met de gebrekkige inrichting van dit knooppunt.

Een belangrijk deel van het ontstaan van de ongevallen is terug te leiden op het feit dat het om een weg gaat, waarbij het mogelijk is op de linker weghelft terecht te komen door het ontbreken van een middenbermbeveiliging. Ook rij-ongevallen, waarbij men bijvoorbeeld rechts naast de weg raakt en daarna door overcorrectie op de linkerweghelft geraakt. Aanrijdingen met tegenliggers hebben in de regel een ernstige afloop. Verder is van invloed dat het hoge percentage vrachtverkeer op de N33 zorgt voor een minder vrije verkeersafwikkeling, wat leidt tot clusterrijden, veelvuldig inhalen en jachtig verkeersgedrag. Ook zijn er veel kop-staart ongevallen, vooral op de wegvakken. Bijna de helft vindt plaats op het wegvak tussen Wildervank en de A7. Op en nabij de rotonde Gieten vinden ook veel kop-staartongevallen plaats.



Wanneer het aantal slachtoffers wordt gerelateerd aan de intensiteiten en de lengte van de verschillende wegvakken (verkeersprestatie), dan blijken twee wegvakken duidelijk onveilig te zijn dan de andere wegvakken. Het gaat om de wegvakken Bareveld - Wildervank en Wildervank - Veendam. De ratio voor het wegvak Bareveld - Wildervank wordt met name veroorzaakt door de gelijkvloerse kruising bij Wildervank, die in 2004 ongelijkvloers is gemaakt. De zogenoemde slachtofferatio's (slachtoffers naar verkeersprestatie) op het wegvak Wildervank-Veendam bedraagt 0,295, waarmee het tot de 15% meest onveilige wegvakken in Nederland behoort. Voor dit wegvak zijn geen maatregelen in voorbereiding.

Met een verdubbeling in de vorm van een 2*2 autoweg 100 km/uur kan een reductie worden bereikt van 71% van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2002. Met een 2*1 autoweg kan een reductie worden bereikt van 68%.

Verkeersafwikkeling

De intensiteiten op de N33 tussen Assen en Zuidbroek variëren op dit moment per wegvak van 11.000 tot 18.000 motorvoertuigen per etmaal. De hoogste intensiteiten zijn gemeten op het gedeelte tussen Veendam en Zuidbroek. De toename van de intensiteit op de N33 is de afgelopen jaren 2 keer zo groot geweest als de gemiddelde autonome mobiliteitsgroei. Het percentage vrachtverkeer op de N33 is onveranderd hoog, namelijk ca. 25%, hetgeen eveneens een factor 2 hoger is dan gemiddeld op de rijkswegen in Noord-Nederland. De relatief sterke groei en het hoge aandeel vrachtverkeer geven daarmee getalsmatig het (economisch) belang van de N33 voor de regio aan. De toenemende intensiteiten, mede in combinatie met het hoge aandeel vrachtverkeer hebben geleid tot een steeds verder verslechterende verkeersafwikkeling, waardoor op enkele wegvakken op afzienbare termijn ook buiten de spits sprake zal zijn van een stagnerende verkeersafwikkeling. Ook de vertraging die ontstaat door verkeersongevallen (vaak wordt een heel wegvak afgesloten) draagt daar aan bij.

De groei van het autoverkeer op de N33 zet door. Voor 2020 wordt gerekend op een groei (ten opzichte van 2002) met 16% gerekend in voertuigkilometers. Deze geprognosticeerde groei van 2002 naar 2020 is ongeveer de helft lager dan de gerealiseerde groei in de

periode 1994 - 2002 en lijkt daarmee behouder van karakter te zijn. De etmaalintensiteiten zullen in 2020 uiteenlopen van ca. 14.000 tot ruim 25.000. Met deze groei komt de I/C waarde van het wegvak Veendam - Muntendam op 0,83 (stagnatie) en voor het wegvak Muntendam - Zuidbroek op 1,12 (overbelast). Geconcludeerd kan worden dat de huidige enkelbaans N33 niet, althans niet op alle wegvakken, in staat zal zijn om de verwachte groei te kunnen verwerken.

Tabel 6 gemiddelde werkdag intensiteiten

wegvak	1994	2002	groei
Assen (A28) - Rolde	12.100	14.900	23%
Rolde - Gieten	12.000	13.600	13%
Gieten - De Hilte	9.500	12.100	27%
De Hilte - Nieuwe Diep	9.500	12.800	35%
Nieuwe Diep - Bareveld	9.500	11.000	16%
Bareveld - Wildervank	11.000	12.400	13%
Wildervank - Veendam	11.200	12.800	14%
Veendam - Muntendam	11.500	16.700	45%
Muntendam - Zuidbroek (A7)	13.400	18.000	34%

bron: tellingen Rijkswaterstaat

Verdubbeling van de N33 levert een enorme capaciteitsvergroting op. Deze capaciteitsvergroting zorgt niet alleen voor een veiligere en snellere doorstroming van het huidige verkeer, maar trekt ook nieuw verkeer aan van andere routes. Dit effect wordt ook wel bundelende werking genoemd. Gemeten naar verkeersprestatie over de hele N33 is de groei van een 4-strooks N33 in 2020 ten opzichte van de 2-strooks uitvoering in 2020 over de gehele route + 8%, zo blijkt uit het verkeersmodel. Met deze extra intensiteittoenames komen de etmaalintensiteiten voor Veendam - Muntendam en Muntendam - Zuidbroek op 22.900 respectievelijk 28.000 mvt/etmaal. Dit biedt voldoende extra capaciteit om extra groei te kunnen accommoderen. Vergroting van de capaciteit van de N33 door de weg te verdubbelen maakt de gewenste economische ontwikkeling van het gebied, en daarmee een direct positief effect op de werkgelegenheid, mogelijk. Het verbetert de bereikbaarheid van de terminal van het RSCG in Veendam in hoge mate, waardoor de terminal haar functie in de verschuiving van weg naar water en rail waar kan blijven maken.

Bovendien ontlast een verdubbelde N33 het onderliggend wegennet, waardoor wordt voorkomen dat daar de problemen op het gebied van de verkeersveiligheid en (verkeers)leefbaarheid verergeren.

Inrichting

De N33 kent vanaf Assen tot aan de aansluiting met de A7 bij Zuidbroek een aantal discontinuïteiten en een inrichting die niet passend is bij een stroomweg. Om te beginnen is dat de aansluiting Assen-zuid. Hier sluiten een autosnelweg en een autoweg via het lokale wegennetwerk van Assen op elkaar aan. Dit is momenteel het meest breed onderkende vrachtverkeersknooppunt in Noord-Nederland. Een ander knooppunt is de sterk verslechterende verkeersafwikkeling bij de rotonde Gieten, waar de N33 en de N34 op elkaar aansluiten. De plannen voor een Velperbroekoplossing zijn inmiddels vergevorderd.

De beweegbare brug over de beroepsvaarweg Winschoterdiep ligt zeer dicht bij de opritten op de A7 en is voorzien van filewaarschuwingsborden. De brugopeningen (ook in de spits) beïnvloeden de reistijd negatief.

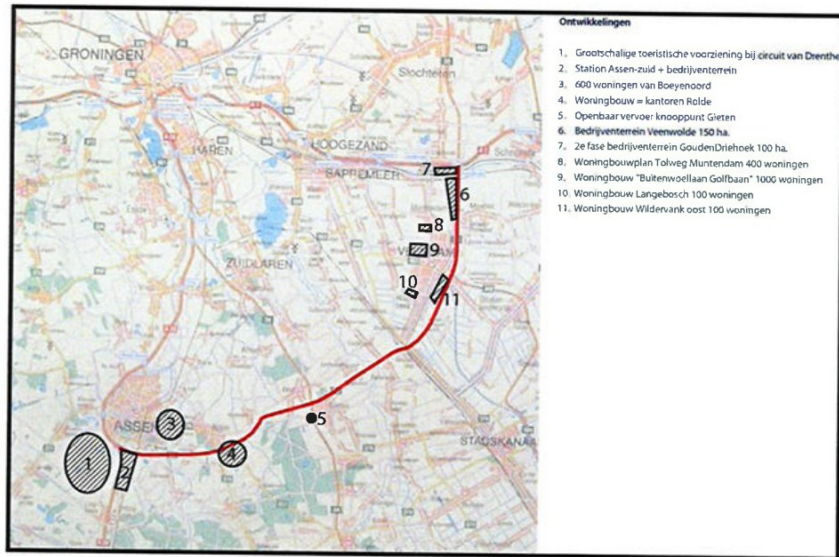
En tenslotte is de aansluiting van de N33 op de A7 bij Zuidbroek een discontinuïteit: een dergelijke aansluiting behoort in feite volledig ongelijkvloers te zijn (klaverblad oplossing). Dit punt behoorde als gevolg van de gelijkvloerse uitwisseling van het verkeer, tot een van de black spots op de noordelijke rijkswegen. Door instelling van een snelheidslimiet van 70km/uur en de plaatsing van snelheidscamera's is weliswaar een reductie bereikt van 90% op het aantal slachtoffers, maar de getroffen maatregelen horen eerder thuis in de categorie tijdelijke maatregelen dan in de categorie Duurzaam Veilig.

Voor wat betreft de wegvakken zijn er verschillen in verhardingsbreedte terwijl ook de obstakelvrije ruimte naast de rijbaan per wegvak verschilt. Op een aantal plaatsen (met name bij Veendam) voldoen de wegbreedte en de obstakelvrije ruimte niet aan de normen.

De stakeholders

De stakeholders zijn de organisaties en bedrijven in de regio die direct en indirect belang hebben bij een verdubbeling van de N33. Een groot aantal van hen is benaderd met de vraag wat zij aan effecten en kansen zien. De belangrijke effecten die door de

stakeholders worden gezien, zijn de positieve effecten op de verkeersonveiligheid en de bereikbaarheid. Het feit dat deze weg als een gevaarlijke weg wordt beschouwd levert een negatief beeld op. Veel bedrijventerreinen zijn direct naast de N33 gelegen en hebben direct baat bij een verdubbeling. De verbeterde bereikbaarheid van Veendam bij een verdubbeling van de N33 biedt goede kansen om tot een volwaardige ontwikkeling van een bedrijventerrein tussen Veendam en Zuidbroek te komen. Verwacht wordt dat de uitgifte van bedrijventerreinen zal toenemen. Voor grootschalige agri-business gerelateerde logistieke bedrijvigheid ontstaan prima vestigingsmogelijkheden langs de N33.



Als de plannen inderdaad doorgaan, genereert dat behoorlijk omvangrijk vervoer.

In de Veenkoloniën zal het vestigingsklimaat voor bedrijven verbeteren; een belangrijke voorwaarde voor de gestarte herstructurering van de Veenkoloniën. Ook zal de verkorte reistijd van en naar de Veenkoloniën bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het gebied als woonlocatie.

Als een belangrijke kans wordt de positie van Assen gezien. Dit geeft Assen de mogelijkheid om het bedrijventerrein Assen-Zuid flink te ontwikkelen. Door in deze ontwikkelingen ook de noordzijde van het Circuit van Drenthe te betrekken ontstaat een groot en aantrekkelijk gebied met veel kansen en mogelijkheden voor ontwikkeling. In combinatie met een te openen NS-station bij Assen-Zuid, krijgt dit gebied een perfecte bereikbaarheid.

Het grootschalige industriegebied van het Eemsmondgebied (Eemshaven en Delfzijl) wordt beter ontsloten en komt daardoor in tijd gezien dicht bij de rest van Nederland te liggen; ook de gepercipieerde afstand wordt kleiner. Het Eemsmondgebied biedt ruimte; ruimte om bedrijven op te richten en ruimte om eventuele nadelige effecten van die bedrijvigheid te kunnen opvangen. Er zijn maar weinig gebieden in Nederland waar nog ruimte voor dat soort bedrijven voorhanden is. In het gebied rond de Eemshaven zijn plannen voor het realiseren van grootschalige glastuinbouw. Momenteel vindt er MER-studie plaats naar de vestiging daarvan.

STATENGRIFFIE

GELEIDEBRIEF

Datum 09-06-05

Documentnummer 23/5.5/2005
005165

Onderwerp

Verdubbeling N33: stand van zaken

Bijgaand document wordt toegezonden:

- ter behandeling
- ter informatie
- conform toezegging in de staten-/commissievergadering
- reactie graag vóór
- bijlage ligt ter inzage in de leeskamer

Onder voorbehoud van goedkeuring door het Presidium komt bijgaand stuk op de lijst met ingekomen stukken van de vergadering van:

- de Statencommissie Milieu, Water en Groen
- de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 20 juni 2005
- de Statencommissie Cultuur en Welzijn
- de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie
- provinciale staten
- n.v.t.

Zenden aan:

- provinciale staten
- de Statencommissie Milieu, Water en Groen
- de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit
- de Statencommissie Cultuur en Welzijn
- de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie
- fractievoorzitters
- commissieleden niet zijnde statenleden, eerste opvolgers
- fractiemedewerkers
- pers
- gedeputeerde staten
-

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 10 JUNI 2005

Assen, 9 juni 2005
Ons kenmerk 23/5.5/2005005165
Behandeld door [REDACTED]
Onderwerp: Verdubbeling N33; stand van zaken

Geachte voorzitter/leden,

Met deze brief willen wij u informeren over de stand van zaken en de planning van de gewenste verdubbeling van rijksweg N33 tussen Assen (A28) en Zuidbroek (A7).

De provincie Drenthe pleit al jaren samen met de regio voor verdubbeling van de rijksweg N33, het gedeelte tussen Assen (A28) en Zuidbroek (A7). De regio heeft samen met het bedrijfsleven haar krachten gebundeld in het Platform N33.

Al in 1993 werd het rapport Verkeers- en vervoerseconomische effecten verdubbeling N33 opgesteld in opdracht van de provincies Drenthe en Groningen. Het doel, opname van het project in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport van het Rijk, werd met deze rapportage niet bereikt. Wel bleef de regio de problematiek van de rijksweg N33 onder de aandacht van de minister houden.

Op basis van de regionale argumenten zijn de afgelopen jaren een aantal verkeersveiligheidsknelpunten in de N33 door het Rijk erkend. De kruising met de Dalweg bij Wildervank werd ongelijkvloers gemaakt, de aansluiting Meeden werd verbeterd, het verkeersplein Gieten krijgt in het kader van het convenant N34 een ongelijkvloerse kruising en er werd een budget beschikbaar gesteld voor kleinschalige aanpak van onveiligheid op de N33 en N34.

Ontwikkelingsplan N33

In 2004 heeft het Platform N33 samen met de Stuurgroep Veenkoloniën opdracht gegeven de strategie voor verdubbeling in 2003/2004 uit te werken in het Ontwikkelingsplan N33. Een samenvatting van het plan, voorzien van een ontwikkelingsmodel N33 is bijgevoegd.



De door de regio voorgenomen verdubbeling van de N33 is besproken met de minister van verkeer en waterstaat (VW) tijdens het landsdelig overleg van Noord-Nederland op 29 november 2004. Er zijn toen belangrijke doorbraken bereikt. Met de minister is afgesproken dat de regio en het Rijk gezamenlijk, op basis van de beschikbare middelen en de inzet van privaat geld, de mogelijkheden bekijken van het gefaseerd aanpakken van de N33. Voorts is het beschikbare budget voor kleinschalige aanpak van onveiligheid op de N33 en de N34 van € 2.570.000,-- bevestigd (onderhoudsmiddelen Rijkswaterstaat, Noord-Nederland € 860.000,-- en het amendement Hofstra, Mastwijk in 2003 € 1.710.000,--).

Een belangrijke argumentatie voor de verdubbeling van de N33 is het verbeteren van de verkeersonveiligheid op deze rijksweg. Ondanks de gesignaleerde positieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Drenthe neemt het aantal ongevallen op de rijksweg N33 toe.

Direct na deze toezeggingen van de minister zijn wij in overleg met de gemeente Assen gestart met een integraal ontwikkelingsproject Assen-Zuid.

Motie-Hofstra

Tijdens de behandeling van de begroting Infrastructuur in de Tweede Kamer op 20 december 2004 werd de motie van de leden Hofstra, Mastwijk, Van der Ham, Hermans en Dijkema aangenomen. In die motie staat dat de Kamer een substantiële bijdrage van € 50.000.000,-- wil verlenen aan een verdubbeling van de N33 tot een autoweg met 2 x 2 rijstroken en totaal ongelijkvloerse aansluitingen, onder de voorwaarde dat de N46 en de N34 overgaan naar de provincies Groningen respectievelijk Drenthe.

De Tweede Kamer verzoekt de regering om samen met de betrokken provincies een concreet uitvoerings- en financieringsplan op te stellen en dit voor 1 juli 2005 aan de Tweede Kamer voor te leggen. De minister heeft in haar brief van 22 februari 2005 aan de Tweede Kamer aangegeven deze motie te zullen uitvoeren. Zij geeft daarin nog eens uitdrukkelijk aan dat het voortouw bij de regio ligt.

Projectorganisatie

Naar aanleiding van de motie-Hofstra c.s. en de reactie van de minister van VW op deze motie, hebben de provincies Groningen en Drenthe vanuit het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) een projectorganisatie gestart voor het opstellen van een uitvoerings- en financieringsplan. In grote lijnen wordt een uitwerking gemaakt van het technisch ontwerp en een bijbehorende financiële raming en een planning van zowel het werk als de planologische procedures. Het totale tracé tussen Assen en Zuidbroek wordt voor de fasering en uitwerking opgesplitst in een aantal logische deeltrajecten.

Ook wordt een ontwikkelingsperspectief gemaakt voor het gebied rondom de N33. Een deel van de argumentatie komt voort uit de ruimtelijk-economische ontwikkelingskansen die een verdubbeling voor het ruime gebied om de N33 biedt. Belangrijke onderdelen hierin zijn de gebiedsontwikkelingen rond Assen-Zuid en het gebied tussen Veendam en de A7 en de ontsluiting van de Veenkoloniën.

Financiering

De totale kosten voor een verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek zijn vooralsnog grof geraamd op € 150.000.000,--, exclusief BTW. Er is dus een globaal tekort van € 100 miljoen. De regio wil met de minister een afspraak maken over de verdubbeling van het totale traject inclusief de herinrichting van de bestaande knooppunten bij Assen, Gieten en Zuidbroek. Een regionale financiële bijdrage zal een belangrijk onderdeel zijn van het Financieringsplan N33. Wij delen de signalen uit uw staten dat ook de provincie Drenthe een inzet dient te leveren aan deze regionale bijdrage. Ook in de Voorjaarsnota is hier reeds melding van gemaakt.

Zodra meer duidelijkheid is over de inzet die de provincie Drenthe geacht wordt te doen uit de onderhandelingsresultaten, zullen wij u hierover informeren en met een uitgewerkt financieringsvoorstel komen. Wij hopen nog dit najaar met u het vervolg te kunnen bespreken.

Overdracht N34 en N46 van het Rijk naar respectievelijk de provincies Drenthe en Groningen

In de motie-Hofstra c.s. is een koppeling gelegd tussen de bijdrage van € 50 miljoen voor de N33 en de overdracht van de N34 en N46 naar respectievelijk de provincies Drenthe/Overijssel en Groningen. De motie-Hofstra c.s. onderschrijft daarmee de wens van de provincies om beide wegen over te kunnen nemen van het Rijk. De onderhandelingen over de overdracht tussen Rijk en provincies zijn echter een autonoom proces en worden niet betrokken bij het uitvoerings- en financieringsplan voor de N33.

De verkenningen voor de overdracht van de N34 en de N46 van de provincies Groningen, Overijssel en Drenthe en Rijkswaterstaat, Noord- en Oost-Nederland ligt al sinds maart 2005 ter bespreking bij het Ministerie van VW. Via het SNN dringen wij aan op de feitelijke start van de onderhandelingen over de gewenste overdracht.

Planning

De planning van de projectorganisatie is erop gericht om het uitvoerings- en financieringsplan te kunnen aanbieden aan de minister van VW voor 1 juli 2005.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

Bijlage(n):
cs/aw/coll. RE

, secretaris

, voorzitter

Provinciebuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe


VERZONDEN - 1 JULI 2005

VERTROUWELIJK

Assen, 30 juni 2005

Ons kenmerk 26/VV/A3/2005006316

Behandeld door  (0592) 

Onderwerp: Verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Zoals u in het Dagblad van het Noorden van dinsdag 28 juni jl. hebt kunnen lezen, wil de regio € 50 miljoen meebetalen aan de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Deze informatie heeft de krant gehaald uit een vertrouwelijke brief aan de leden van provinciale staten van Groningen. Wij hadden de afspraak met Groningen om deze brief gelijktijdig met het publiekelijke aanbod van de regionale bijdrage voor de verdubbeling van de N33 aan de minister naar u te sturen.

Deze informatie is te vroeg naar buiten gekomen. Het plan en alle besprekingen die daarmee samenhangen, zijn nog niet afgerond.

In 2004 heeft het Platform N33 samen met de Stuurgroep Veenkoloniën opdracht gegeven de strategie voor verdubbeling in 2003/2004 uit te werken in het "Ontwikkelingsplan N33". De door de regio voorgenomen verdubbeling van de N33 is besproken met de minister van verkeer en waterstaat tijdens het landsdelig overleg van Noord-Nederland op 29 november 2004. Er zijn toen belangrijke doorbraken bereikt. Met de minister is afgesproken dat regio en rijk gezamenlijk, op basis van de beschikbare middelen en de inzet van privaat geld, de mogelijkheden bekijken van het gefaseerd aanpakken van de N33.

In december 2004 heeft de Tweede Kamer de motie Hofstra c.s. (nummer 29 800 A, nummer 28) aangenomen, betreffende de verdubbeling van de N33. In de motie wordt € 50 miljoen in het vooruitzicht gesteld voor verdubbeling van de N33 en wordt de regering verzocht om samen met de regio een uitvoerings- en financieringsplan N33 op te stellen en dit voor 1 juli 2005 aan te bieden aan de Tweede Kamer. De minister van verkeer en waterstaat heeft in een brief aan de Tweede Kamer d.d. 22 februari 2005 aangegeven deze motie uit te voeren en heeft daarbij duidelijk het voortouw bij de regio gelegd.



Ter uitvoering van de motie hebben wij, samen met de partners in de regio, het uitvoerings- en financieringsplan N33 opgesteld. Dit plan is recentelijk met het ministerie besproken. In dat overleg is geadviseerd het plan op een aantal onderdelen aan te passen en aan te scherpen. Daarna is het ons voornemen om het aangepaste plan voor 15 juli aan te bieden aan de minister en de Tweede Kamer. Het plan zal vervolgens een agendapunt zijn van het uitgestelde landsdelig overleg Kabinet-SNN over de Langman-maatregelen na de zomervakantie van 2005.

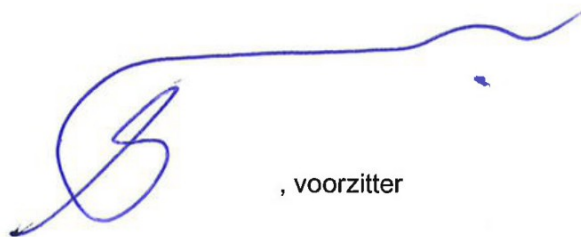
Ten aanzien van het financiële aanbod van de regio kunnen wij u het volgende melden.

In onze vergadering van 14 juni 2005 hebben wij, in het kader van de voorbereidingen van het uitvoerings- en financieringsplan N33, ingestemd met een eigen bijdrage van € 11,5 miljoen ten behoeve van de cofinancieringsbijdrage voor de verdubbeling van de N33, onder de voorwaarde van goedkeuring door uw staten en onder de voorwaarde van een verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Met dit aanbod wordt een start gemaakt met de onderhandelingen tussen Rijk en regio. De verdubbeling van de N33 is op dit moment zeker geen gelopen race. Er zal nog veel onderhandeld en gelobbyd moeten worden in Den Haag. Een voorstel van ons over de financiering van de Drentse bijdrage verwachten wij op z'n vroegst eind 2005 met u te bespreken.

Hoogachtend,



, secretaris



, voorzitter

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

**BESTUURSOPDRACHT
CORRIDORSTUDIE N33 ASSEN - VEENDAM 1E FASE**

1. STAMGEGEVENS

Naam opdracht: Corridor N376 Assen - Rolde
Nummer: 6.300.101.206
Opdrachtgever: Gedeputeerde staten van Drenthe
In directe samenwerking met het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Assen, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rolde en hoofdingenieur, directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland.
Organisatie: productgroep Verkeer & Vervoer
Budgethouder:  J
Opdrachttuitvoerder:  J

2. INHOUD

Probleemstelling: Door de complexe wegenstructuur in het gebied tussen de kernen Assen en Rolde, omsloten door de A28, de N33 en de wegverbinding Assen - Loon - Annen ontstaat verkeersoverlast en een ongewenst hoog gebruik van het wegennet tussen en in beide kernen. Daardoor ontstaat ook een verkeersdruk op een belangrijk, recreatief gebied (stroomgebied Drentse Aa, Kampsheide/Tumulibos, Balloërveld).

De concrete knelpunten zijn:

- de verkeersoverlast ten gevolge van het doorgaand (vracht)verkeer door het centrum van de kern Rolde;
- de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en de barièrewerking van de noord-zuidverbinding in het stationsgebied van Assen;
- het sluipverkeer door Assen-oost en het centrum van Assen;
- de aansluiting N33 - A28 Assen-zuid in combinatie met de ontsluiting van het gebied de Haar op de A28.

Indicatie van het resultaat: Een integrale studie naar het oplossen van knelpunten waarbij vervoerswijzebeïnvloeding centraal staat, teneinde het vervoer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen, cq de mobiliteit te geleiden (beperken groei autogebruik en een verschuiving naar alternatieve vervoerswijzen). De aspecten mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid worden vanuit de vier invalshoeken van het concept-duurzaam veilig benaderd: ruimtelijke ordening, de opbouw en inrichting van het wegennet, het mobiliteitsbeleid en gedragsbeïnvloeding. Gezocht wordt naar een optimale en veilige verkeersafwikkeling binnen het onderzoeksgebied, omsloten door de A28 Assen - Hoozevee, de N33 Assen - Gieteren en de wegverbinding Assen - Loon - Gasteren - Annen.

doelgroep De doelgroep van de studie zijn de wegbeheerders in het onderzoeks-

kwaliteit	gebied: Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, de gemeenten Assen en Rolde en de provincie Drenthe De oplossingsrichting wordt uitgewerkt in concrete maatregelen. Op basis van het effect wordt een planning van deze maatregelen in een, door alle participanten te ondertekenen, uitvoeringsconvenant opgenomen.
beoogd effect	De maatregelen dienen een substantiële bijdrage te leveren aan de regionale verkeers- en vervoersdoelstellingen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe.
randvoorwaarden	De bestaande beleidsplannen en onderzoeken gelden als een uitgangspunt voor de studie. Voor een integrale aanpak is het gewenst om de verkeerskundige effecten van een vierde kwadrant van de rondweg rondom Assen te onderzoeken. Randvoorwaarde van de gemeente Assen daarbij is dat dit gebeurt conform het onderzoek dat is gedaan naar de effecten van de nulplusvariant zodat de onderzoeksresultaten met elkaar vergelijkbaar zijn. De gemeente Assen heeft voor dit onderzoek reeds f 17.000,-- gereserveerd op de begroting.

Het studiegebied wordt globaal omsloten door de A28 Assen - Hoo-geveen, de N33 Assen - Gieten, de wegverbinding Assen-Loon-Gasteren-Annen en de kernen van Rolde en Assen.

3. PLANNING

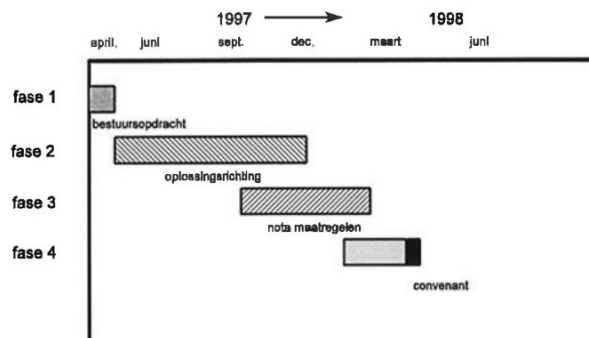
Werkwijze:	De uitwerking van de corridorstudie vraagt afstemming met de betrokken partners in het gebied. Daarvoor zijn door een projectorganisatie een aantal tussentijdse producten benoemd.
bestuursopdracht	De bestuursopdracht wordt vastgesteld door alle partners in de corridorstudie. In de bestuursopdracht wordt ook de projectorganisatie vastgesteld.
inventarisatie	De knelpunten en bestaande plannen in het onderzoeksgebied worden geïnventariseerd. Hierbij is ook een inventarisatie onder de wensen van belangengroepering gepland.
aanvullend onderzoek	Op basis van de inventarisatie moet blijken of alle noodzakelijke gegevens bekend zijn. Voor eventueel ontbrekende gegevens kan aanvullend onderzoek gewenst zijn.
rapportage	De gewenste oplossingsrichting wordt gerapporteerd en bestuurlijk vastgesteld door alle participanten.
nota maatregelen	De oplossingsrichting wordt uitgewerkt in concrete maatregelen. Naast een opsomming van de maatregelen moet op basis van het effect van de maatregelen ook een uitvoeringsplanning worden opgesteld.
convenant	Nadat bestuurlijke instemming is bereikt over de te treffen maatregelen in het gebied, stellen de betrokken participanten gezamenlijk een uitvoeringsconvenant op. In het uitvoeringsconvenant worden bindende afspraken gemaakt over de activiteiten, de uitvoeringsprogrammering, het kasritme, de (co)financiering van de maatregelen en de taakverdeling. Het convenant wordt door alle participanten ondertekend.

Fasering: Voor de fasering van het project is de planning opgedeeld in een aantal logisch blokken die worden afgesloten met een bestuurlijke handeling; de belangrijkste tussentijdse resultaten.

mijlpalen Deze mijlpalen worden bestuurlijk geaccordeerd: de bestuursopdracht, de rapportage van de inventarisatie en de gekozen oplossingsrichting, de Nota Maatregelen en de ondertekening van het convenant.

Tijdsplanning: Bij de fasering van de corridorstudie N33 Assen - Veendam 1e fase is uitgegaan van een korte inventarisatieronde. In de afgelopen jaren is vooral door de gemeente Assen veel energie gestoken in de discussie over de eventuele aanleg van de vierde kwadrant van de rondweg Assen. Er wordt vanuit gegaan alle gegevens beschikbaar zijn. Indien aanvullende gegevens gevraagd worden, zullen deze door de aanvrager aangeleverd moeten worden.

bestuursopdracht	april 1997	GS en B&W
oplossingsrichting	oktober 1997	Statencommissie en raadscommissie
nota Maatregelen	december 1997	GS en B&W (en ter info aan commissies)
convenant	april 1998	Provinciale Staten en Gemeenteraad



Tijdsplanning corridorstudie N33 1e fase

Capaciteit: Voor het uitwerken van de corridorstudie wordt een grote betrokkenheid en inzet van alle partners verwacht. De werkzaamheden zullen ook zo veel mogelijk over de partners verdeeld worden. Voorgesteld wordt om de trekkersrol bij de provincie Drenthe te houden en de ondersteunende werkzaamheden bij de gemeente Assen te plaatsen. Voor deze werkzaamheden als verslaglegging projectgroepvergaderingen, opstellen rapportages e.d. moet 100 uur extra gereserveerd worden.

hoeveel	Provincie Drenthe	200 uur (projectleider)
		20 uur (tekenenaar)
	Gemeente Assen	250 uur
	Gemeente Rolde	150 uur
	Rijkswaterstaat	150 uur

Kosten: Naast de geïnventariseerde menskracht, moet rekening worden gehouden met extra kosten voor mogelijk extra onderzoek en drukwerk. Deze extra kosten worden geschat op f 25.000,- en zullen in overleg tussen de partners verdeeld worden. De gemeente Assen heeft voor onderzoek t.b.v. "4e kwadrant" f 17.500,- gereserveerd op de begroting. De provinciale kosten zijn gereserveerd in het Mobiliteitsfonds.

Opbrengsten: Een door alle partners vastgestelde wegenstructuur in het gebied tussen Assen en Rolde en een daarbij behorende oplossingsrichting voor de gesignaleerde knelpunten, alsmede een door partner Assen te kiezen aansluitende wegenstructuur voor de de kern Assen. Door toekenning van een hoge prioriteit aan de bundel Assen - Rolde kan met voortvarendheid de mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied verbeterd worden. De mate waarin de problemen verbeterd moeten worden, zijn per aspect vertaald in de regionale doelstellingen uit het PVVP Drenthe

Organisatie: **Voor het uitwerken van de corridorstudie** wordt een projectgroep en een stuurgroep ingesteld, waarin alle partners zitting hebben. De project doet de voorbereiding van de benoemde beslismomenten. De stuurgroep fungeert als een schaduwgroep achter de werkgroep. De bestuurders in de stuurgroep bewaken de voortgang van het project en maken keuzes waar de projectgroep een meningsverschil constateert.

personele bezetting stuurgroep:	De personele bezetting van de stuur- en projectgroep bestaat uit:	
	provincie Drenthe	gedeputeerde S.B. Swierstra
	gemeente Assen	nog in te vullen
	gemeente Rolde	"
	Rijkswaterstaat	"
projectgroep	provincie Drenthe	[redacted] J
	gemeente Assen	[redacted] J
	gemeente Rolde	[redacted] J
	Rijkswaterstaat	[redacted] J

De provincie Drenthe is trekker voor zowel voor de stuurgroep als voor de projectgroep. Wel wordt belangrijke ondersteuning verwacht van alle partners, zowel inhoudelijk als procedureel.

4. AFSPRAKEN OVER TAAKSTELLING

De doel- en taakstellingen ten aanzien van mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) Drenthe gelden als uitgangspunt voor de corridorstudie. Deze doelstellingen sluiten aan op de landelijke doelstellingen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. De lokale verkeers- en vervoersdoelstellingen van de gemeenten Assen

(Verkeersstructuurplan) en Rolde (verkeersveiligheidsplan) sluiten aan op het PVVP.

5. PRIORITEIT

De corridor Assen - Veendam is een geprioriteerde bundel in het PVVP en heeft als zodanig een hoge prioriteit in het Activiteitenprogramma van het PVVP en daardoor ook in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 1997 - 2000 van de provincie Drenthe. De knelpunten in de bundel kennen ook in de gemeentelijke afweging een hoge prioriteit.

6. INFORMATIEVOORZIENING

Wordt in overleg met partners verder uitgewerkt.

Rapportages

inhoud

frequentie

tijdstip

aan wie

VERGADERING GEDEPUTEERDE STATEN

DG	datum registratienummer		aangehouden	provincie Drenthe
9.12	24-6-97 nr. 7.5/9706717		wk	product/stafgroep Verkeer en Vervoer
	nr.		wk	opsteller/toest.nr. [redacted] J
	nr.		wk	datum 17 juni 1997
uiterste GS-behandeldatum				openbaar ja
par. hoofd	medeparaaf hoofd			na medeparaaf gezien. hoofd/projectdirecteur par./datum
	akkoord			
par. projectdir.	niet akkoord (not.)			
	datum			

portefeuillehouder	akkoord	bespreken	datum
S.B. Swierstra			

onderwerp: Informatie voortgang "Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde"

samenvatting advies

In het kader van de uitwerking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is op initiatief van de provincie Drenthe begin 1997 gestart met een integrale studie naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Bij deze studie zijn ook de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland betrokken.

De studie wordt uitgevoerd door een projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van genoemde instanties, en begeleid door een stuurgroep. Provincie Drenthe is trekker van het geheel.

In de vergadering van de stuurgroep van 2 juni 1997 is afgesproken dat de besturen van provincie en gemeenten periodiek over genoemde problematiek zullen worden geïnformeerd. De werkgroep heeft een eerste brief opgesteld aan staten- en raadscommissie over de voortgang van de studie "Corridor N33, 1e fase Assen - Rolde".

Advies: Bijgevoegde brief ter kennisname versturen naar de leden van de Commissie Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat

beslissing GS

Nb: aandacht voor duurzaamheidsaspecten

Duurzaam Veilig
 Duurzaam reëren
 Duurzame landbouw
 Duurzame leefbaarheid
 als kern belang in de coalitieovereenkomst
 ex aequo:

Provinciebuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Statencommissie voor Ruimte,
Groen, Verkeer en Waterstaat

VERZONDEN 3 JULI 1997

Assen, 2 juli 1997
Ons kenmerk 26/7.5/9706717
Behandeld door [redacted] (0592) 365754
Onderwerp: Informatie voortgang Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

In het kader van de uitwerking van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) is op initiatief van de provincie Drenthe in mei 1997 gestart met een integrale studie naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Bij deze studie zijn ook de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, betrokken.

De studie wordt uitgevoerd door een projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van genoemde instanties, en begeleid door een stuurgroep. De provincie Drenthe is trekker van het geheel.

Op 2 juni jl. heeft de projectgroep haar plan van aanpak en de voortgang met de stuurgroep besproken. Tijdens deze vergadering is afgesproken de start van de studie via een persbericht wereldkundig te maken en u als commissieleden nader te informeren. Het desbetreffende persbericht is bijgevoegd. In deze brief treft u een eerste rapportage aan over de stand van zaken.

Doel van de studie

De afgelopen jaren is vanuit verschillende invalshoeken gesproken over de problematiek van de wegen door en rond Assen en Rolde. Dit heeft geresulteerd in diverse rapportages waarin veelal oplossingsrichtingen zijn aangedragen voor de tijdhorizon 2010. Tot dusver heeft echter nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over de uiteindelijke keuze.

Medio 1996 is het PVVP Drenthe door provinciale staten vastgesteld. Dit plan, dat in nauw overleg met de Drentse gemeenten tot stand is gekomen, geeft de richting aan voor de wegenstructuur van Drenthe in de komende jaren. De uitwerking van de Corridor N33, eerste fase Assen-Veendam, is in het Activiteitenplan opgenomen.



Momenteel wordt in breed verband gesproken over de invulling van de Regiovisie Assen-Groningen en de Regionale Economische Ontwikkeling Noord-Nederland (REONN)-visie. Beide visies zijn gericht op het jaar 2030.

Het voorgaande geeft aan dat er alle reden is om in de komende jaren in dit gebied tot een zodanige wegenstructuur te komen dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden, maar ook de leefbaarheid voor de korte en lange termijn (2030) zo optimaal mogelijk zijn.

Gezien de coördinerende rol van de provinciale overheid en het gemeenteverstijgend karakter van de problematiek is het logisch dat de provincie Drenthe hierin het voortouw neemt.

Samenstelling stuurgroep en projectgroep

De stuurgroep is als volgt bemenst:

provincie Drenthe	gedeputeerde S.B. Swierstra (voorzitter)
gemeente Assen	wethouder G.J. Eerland
gemeente Rolde	wethouder J.J. Arends
Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland	J. Wijma

De projectgroep ziet er als volgt uit:

provincie Drenthe	[redacted] J en [redacted] J
gemeente Assen	[redacted] J en [redacted] J
gemeente Rolde	[redacted] J
Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland	[redacted] J

Wijze van aanpak

De projectgroep heeft gekozen voor de zogenaamde PODOE-aanpak. De afkorting PODOE staat voor de stappen die tijdens de studie moeten worden afgelegd om tot concrete maatregelen te komen:

- P: wat zijn de problemen;
- O: wat zijn de oorzaken van de problemen;
- D: welke doelen worden nagestreefd;
- O: welke oplossingen zijn daarvoor geëigend;
- E: de evaluatie van de getroffen maatregelen en afhankelijk van de resultaten eventueel opnieuw doorlopen van de cyclus.

Tijdpad

De stuurgroep en de projectgroep hebben afgesproken dat de studie eind oktober 1997 moet zijn afgerond. Het tijdpad ziet er globaal als volgt uit:

- augustus/september: afronding inventarisatie problemen en oorzaken voorstellen doelstellingen en oplossingsrichtingen
- medio september: terugkoppeling resultaten in stuurgroep
- september/oktober: concretiseren doelstellingen en oplossingsrichtingen overeenkomstig uitkomsten vergadering stuurgroep
- medio oktober: bespreken "concept" eindresultaten in stuurgroep

In het traject moeten ook nog momenten worden ingebouwd voor het inspraaktraject en overleg met andere beleidsterreinen.

Stand van zaken tot dusver

Inventarisatie knelpunten

De afgelopen maand is een begin gemaakt met de inventarisatie van de problematiek en de mogelijke oorzaken ervan.

Eerst zijn de problemen die in de diverse rapporten zijn aangegeven, geïnventariseerd en in kaart gebracht. Wat betreft het autoverkeer is sprake van hoge intensiteiten op met name de weg door Rolde, de noordelijke invalsweg van Assen (Peelo) en de route Industrierweg/Overcingellaan. Het gevolg hiervan zijn problemen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid (barrièrewerking, bereikbaarheid, onveiligheid, milieuproblemen). De drukte is er ook mede oorzaak van dat kansrijke alternatieven om de groei van de automobieliteit terug te dringen (gebruikmaken van de fiets en het openbaar vervoer) niet van de grond kunnen komen. Ten aanzien van het fietsverkeer en het openbaar vervoer (OV) worden de wachttijden bij diverse verkeersregelininstallaties in de kern Assen en het niet kunnen oprijden door de verkeersdrukte als onacceptabel ervaren. Voor het OV werken deze knelpunten bovendien sterk vertragend.

Behalve veel verkeer op genoemde trajecten is er ook sprake van een grote mate van verkeersonveiligheid. Zo gebeuren alleen al op het traject Industrierweg/Overcingellaan jaarlijks 75 ongevallen met 15 slachtoffers. Ook de "sluiproute" Rolde-Assen is met gemiddeld 45 ongevallen en 10 slachtoffers per jaar verre van veilig.

De volgende stap in het inventarisatietraject was een overleg met vertegenwoordigers van de Milieufederatie Drenthe, de ENFB, het Commercieel Contact Assen, de Bond Heemschut en de bewoners van Sluisdennen/Vredeveld (Assen-Oost). De belangrijkste opmerkingen vanuit genoemde organisaties waren:

- het ontbreken van een duidelijke hoofdwegenstructuur tot dusver in en rond Assen is de oorzaak van veel klachten;
- het vele vrachtverkeer op de Overcingellaan is ongewenst. Dit zou kunnen worden voorkomen door industrieën met veel vrachtverkeer te verplaatsen (bijvoorbeeld naar Assen-Zuid);
- gedwongen omrijden met de auto (op de daarvoor geëigende wegen) is acceptabel als daarmee elders de leefbaarheid wordt verbeterd;
- het OV in Assen moet in het centrum voorrang hebben op het autoverkeer;
- de voorgestelde maatregelen uit het Fietsbeleidsplan moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

De laatste stap in de inventarisatie is dat de gevolgen van huidige en toekomstige ontwikkelingen (woonwijk Kloosterveen, gebied stationsomgeving) nadrukkelijk in beeld moeten worden gebracht.

Doelstellingen

Uitgangspunt is het PVVP Drenthe. Dit beleid is vertaald naar gemeentelijk niveau in het Verkeersstructuurplan van Assen en het Verkeersveiligheidsplan van Rolde. Verder zijn de gewenste ontwikkelingen in de regio (zoals REONN en C20) sturend. Aan de hand hiervan moeten concrete en haalbare doelstellingen worden verwoord.

Oplossingsrichtingen

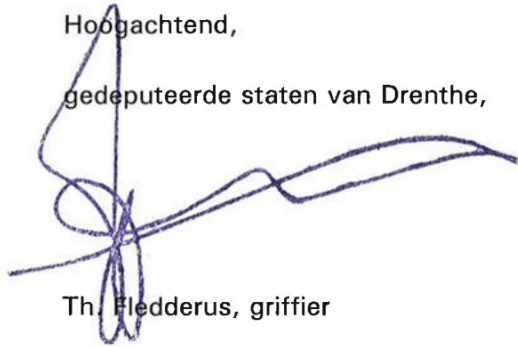
Op basis van de geïnventariseerde knelpunten wordt de komende tijd een aantal oplossingen uitgewerkt. Van deze varianten zullen de plussen en minnen ten aanzien van verkeer en vervoer, maar ook ten aanzien van de gevolgen voor ruimte, milieu en andere zaken op een rijtje moeten worden gezet. Het resultaat hiervan zal in de discussie met de stuurgroep in september centraal staan.

Het vervolg

Wij hopen u voorlopig voldoende op de hoogte te hebben gesteld van de voortgang van de studie. Wij stellen ons voor u na de bijeenkomst van de stuurgroep (medio september) opnieuw over de stand van zaken te informeren.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



Th. Fledderus, griffier



A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):
gw/coll. *JK*

BIJLAGE: PERSBERICHT d.d. 3 juni 1997

Onderzoek wegenstructuur Assen-Rolde

In het kader van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe heeft de provincie Drenthe het initiatief genomen om samen met de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, een integrale studie uit te voeren naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Doel van deze studie is om tot een zodanige wegenstructuur te komen dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden en de leefbaarheid, waaronder de verkeersveiligheid, in het desbetreffende gebied zo optimaal mogelijk zijn.

Door de complexe wegenstructuur in het gebied tussen de kernen Assen en Rolde, omsloten door de A28 (Hoogeveen-Groningen), de N33 (Assen-Veendam) en de wegverbinding Assen-Loon-Annen ontstaat verkeersonveiligheid, verkeersoverlast en een ongewenst hoog gebruik van het wegennet tussen en in beide genoemde kernen. Daardoor ontstaat ook een verkeersdruk op een belangrijk, recreatief gebied (stroomgebied Drentse Aa, Kampsheide/Tumulibos, Balloërveld).

Een aantal bekende knelpunten zijn:

- de verkeersoverlast ten gevolge van het doorgaand (vracht)verkeer door het centrum van de kern Rolde;
- de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en de barrièrewerking van de rondweg Assen inclusief het stationsgebied van Assen;
- het sluipverkeer door Assen-Oost en het centrum van Assen;
- de aansluiting N33-A28 Assen-Zuid in combinatie met de wens tot ontsluiting van het gebied de Haar op de A28.

De eerste stap van de inmiddels ingestelde werkgroep is het inventariseren van de huidige en in de toekomst te verwachten knelpunten. Vervolgens zal een aantal oplossingsvarianten worden uitgewerkt.

Na de vakantieperiode zullen de bevindingen worden gerapporteerd aan de stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het provinciaal en gemeentebestuur en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland. Op basis van een brede belangenafweging moet uiteindelijk gekozen worden voor een voorkeursvariant. De gekozen oplossingsrichting wordt dan nog vertaald in concrete verkeersmaatregelen.

In het ontwikkelingsproces wordt, voor de belangrijke beslismomenten, teruggekoppeld en overlegd met verschillende belangenorganisaties. Ook in het definitieve besluitvormingsproces is rekening gehouden met een uitgebreide inspraakprocedure in het najaar van 1997.

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Raadscommissie Financiën,
Onderwijs, Verkeer en Vervoer
van de gemeente Assen

VERZONDEN - 2 JULI 1997

Assen, 2 juli 1997

Ons kenmerk 26/7.5/9706717

Behandeld door [redacted] (0592) 365754

Onderwerp: Informatie voortgang Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

In het kader van de uitwerking van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) is op initiatief van de provincie Drenthe in mei 1997 gestart met een integrale studie naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Bij deze studie zijn ook de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, betrokken.

De studie wordt uitgevoerd door een projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van genoemde instanties, en begeleid door een stuurgroep. De provincie Drenthe is trekker van het geheel.

Op 2 juni jl. heeft de projectgroep haar plan van aanpak en de voortgang met de stuurgroep besproken. Tijdens deze vergadering is afgesproken de start van de studie via een persbericht wereldkundig te maken en u als commissieleden nader te informeren. Het desbetreffende persbericht is bijgevoegd. In deze brief treft u een eerste rapportage aan over de stand van zaken.

Doel van de studie

De afgelopen jaren is vanuit verschillende invalshoeken gesproken over de problematiek van de wegen door en rond Assen en Rolde. Dit heeft geresulteerd in diverse rapportages waarin veelal oplossingsrichtingen zijn aangedragen voor de tijdhorizon 2010. Tot dusver heeft echter nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over de uiteindelijke keuze.

Medio 1996 is het PVVP Drenthe door provinciale staten vastgesteld. Dit plan, dat in nauw overleg met de Drentse gemeenten tot stand is gekomen, geeft de richting aan voor de wegenstructuur van Drenthe in de komende jaren. De uitwerking van de Corridor N33, eerste fase Assen-Veendam, is in het Activiteitenplan opgenomen.



Momenteel wordt in breed verband gesproken over de invulling van de Regiovisie Assen-Groningen en de Regionale Economische Ontwikkeling Noord-Nederland (REONN)-visie. Beide visies zijn gericht op het jaar 2030.

Het voorgaande geeft aan dat er alle reden is om in de komende jaren in dit gebied tot een zodanige wegenstructuur te komen dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden, maar ook de leefbaarheid voor de korte en lange termijn (2030) zo optimaal mogelijk zijn.

Gezien de coördinerende rol van de provinciale overheid en het gemeenteverstijgend karakter van de problematiek is het logisch dat de provincie Drenthe hierin het voortouw neemt.

Samenstelling stuurgroep en projectgroep

De stuurgroep is als volgt bemenst:

provincie Drenthe	gedeputeerde S.B. Swierstra (voorzitter)
gemeente Assen	wethouder G.J. Eerland
gemeente Rolde	wethouder J.J. Arends
Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland	J. Wijma

De projectgroep ziet er als volgt uit:

provincie Drenthe	[redacted] J en [redacted] J
gemeente Assen	[redacted] J en [redacted] J
gemeente Rolde	[redacted] J
Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland	[redacted] J

Wijze van aanpak

De projectgroep heeft gekozen voor de zogenaamde PODOE-aanpak. De afkorting PODOE staat voor de stappen die tijdens de studie moeten worden afgelegd om tot concrete maatregelen te komen:

- P: wat zijn de problemen;
- O: wat zijn de oorzaken van de problemen;
- D: welke doelen worden nagestreefd;
- O: welke oplossingen zijn daarvoor geëigend;
- E: de evaluatie van de getroffen maatregelen en afhankelijk van de resultaten eventueel opnieuw doorlopen van de cyclus.

Tijdpad

De stuurgroep en de projectgroep hebben afgesproken dat de studie eind oktober 1997 moet zijn afgerond. Het tijdpad ziet er globaal als volgt uit:

- augustus/september: afronding inventarisatie problemen en oorzaken voorstellen doelstellingen en oplossingsrichtingen
- medio september: terugkoppeling resultaten in stuurgroep
- september/oktober: concretiseren doelstellingen en oplossingsrichtingen overeenkomstig uitkomsten vergadering stuurgroep
- medio oktober: bespreken "concept" eindresultaten in stuurgroep

In het traject moeten ook nog momenten worden ingebouwd voor het inspraaktraject en overleg met andere beleidsterreinen.

Stand van zaken tot dusver

Inventarisatie knelpunten

De afgelopen maand is een begin gemaakt met de inventarisatie van de problematiek en de mogelijke oorzaken ervan.

Eerst zijn de problemen die in de diverse rapporten zijn aangegeven, geïventariseerd en in kaart gebracht. Wat betreft het autoverkeer is sprake van hoge intensiteiten op met name de weg door Rolde, de noordelijke invalsweg van Assen (Peelo) en de route Industrierweg/Overcingellaan. Het gevolg hiervan zijn problemen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid (barrièrewerking, bereikbaarheid, onveiligheid, milieuproblemen). De drukte is er ook mede oorzaak van dat kansrijke alternatieven om de groei van de automobiliteit terug te dringen (gebruikmaken van de fiets en het openbaar vervoer) niet van de grond kunnen komen. Ten aanzien van het fietsverkeer en het openbaar vervoer (OV) worden de wachttijden bij diverse verkeersregelinstanties in de kern Assen en het niet kunnen oprijden door de verkeersdrukke als onacceptabel ervaren. Voor het OV werken deze knelpunten bovendien sterk vertragend.

Behalve veel verkeer op genoemde trajecten is er ook sprake van een grote mate van verkeersonveiligheid. Zo gebeuren alleen al op het traject Industrierweg/Overcingellaan jaarlijks 75 ongevallen met 15 slachtoffers. Ook de "sluiproute" Rolde-Assen is met gemiddeld 45 ongevallen en 10 slachtoffers per jaar verre van veilig.

De volgende stap in het inventarisatietraject was een overleg met vertegenwoordigers van de Milieufederatie Drenthe, de ENFB, het Commercieel Contact Assen, de Bond Heemschut en de bewoners van Sluisdennen/Vredeveld (Assen-Oost). De belangrijkste opmerkingen vanuit genoemde organisaties waren:

- het ontbreken van een duidelijke hoofdwegenstructuur tot dusver in en rond Assen is de oorzaak van veel klachten;
- het vele vrachtverkeer op de Overcingellaan is ongewenst. Dit zou kunnen worden voorkomen door industrieën met veel vrachtverkeer te verplaatsen (bijvoorbeeld naar Assen-Zuid);
- gedwongen omrijden met de auto (op de daarvoor geëigende wegen) is acceptabel als daarmee elders de leefbaarheid wordt verbeterd;
- het OV in Assen moet in het centrum voorrang hebben op het autoverkeer;
- de voorgestelde maatregelen uit het Fietsbeleidsplan moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

De laatste stap in de inventarisatie is dat de gevolgen van huidige en toekomstige ontwikkelingen (woonwijk Kloosterveen, gebied stationsomgeving) nadrukkelijk in beeld moeten worden gebracht.

Doelstellingen

Uitgangspunt is het PVVP Drenthe. Dit beleid is vertaald naar gemeentelijk niveau in het Verkeersstructuurplan van Assen en het Verkeersveiligheidsplan van Rolde. Verder zijn de gewenste ontwikkelingen in de regio (zoals REONN en C20) sturend. Aan de hand hiervan moeten concrete en haalbare doelstellingen worden verwoord.

Oplossingsrichtingen

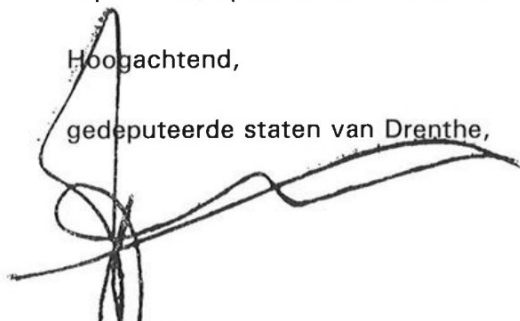
Op basis van de geïnventariseerde knelpunten wordt de komende tijd een aantal oplossingen uitgewerkt. Van deze varianten zullen de plussen en minnen ten aanzien van verkeer en vervoer, maar ook ten aanzien van de gevolgen voor ruimte, milieu en andere zaken op een rijtje moeten worden gezet. Het resultaat hiervan zal in de discussie met de stuurgroep in september centraal staan.

Het vervolg

Wij hopen u voorlopig voldoende op de hoogte te hebben gesteld van de voortgang van de studie. Wij stellen ons voor u na de bijeenkomst van de stuurgroep (medio september) opnieuw over de stand van zaken te informeren.

Hoogachtend,


gedeputeerde staten van Drenthe,



Th. Nedderus, griffier



A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):
gw/coll. 

BIJLAGE: PERSBERICHT d.d. 3 juni 1997

Onderzoek wegenstructuur Assen-Rolde

In het kader van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe heeft de provincie Drenthe het initiatief genomen om samen met de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, een integrale studie uit te voeren naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Doel van deze studie is om tot een zodanige wegenstructuur te komen dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden en de leefbaarheid, waaronder de verkeersveiligheid, in het desbetreffende gebied zo optimaal mogelijk zijn.

Door de complexe wegenstructuur in het gebied tussen de kernen Assen en Rolde, omsloten door de A28 (Hoogeveen-Groningen), de N33 (Assen-Veendam) en de wegverbinding Assen-Loon-Annen ontstaat verkeersonveiligheid, verkeersoverlast en een ongewenst hoog gebruik van het wegennet tussen en in beide genoemde kernen. Daardoor ontstaat ook een verkeersdruk op een belangrijk, recreatief gebied (stroomgebied Drentse Aa, Kampsheide/Tumulibos, Balloërveld).


Een aantal bekende knelpunten zijn:

- de verkeersoverlast ten gevolge van het doorgaand (vracht)verkeer door het centrum van de kern Rolde;
- de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en de barrièrewerking van de rondweg Assen inclusief het stationsgebied van Assen;
- het sluipverkeer door Assen-Oost en het centrum van Assen;
- de aansluiting N33-A28 Assen-Zuid in combinatie met de wens tot ontsluiting van het gebied de Haar op de A28.

De eerste stap van de inmiddels ingestelde werkgroep is het inventariseren van de huidige en in de toekomst te verwachten knelpunten. Vervolgens zal een aantal oplossingsvarianten worden uitgewerkt.

Na de vakantieperiode zullen de bevindingen worden gerapporteerd aan de stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het provinciaal en gemeentebestuur en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland. Op basis van een brede belangenafweging moet uiteindelijk gekozen worden voor een voorkeursvariant. De gekozen oplossingsrichting wordt dan nog vertaald in concrete verkeersmaatregelen.

In het ontwikkelingsproces wordt, voor de belangrijke beslismomenten, teruggekoppeld en overlegd met verschillende belangenorganisaties. Ook in het definitieve besluitvormingsproces is rekening gehouden met een uitgebreide inspraakprocedure in het najaar van 1997.

Provinciehuis
Westerbrin 
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan de leden van de Raadscommissie Verkeer,
Ruimtelijke Ordening en Milieu
van de gemeente Rolde

VERZONDEN - 2 JULI 1997

Assen, 2 juli 1997

Ons kenmerk 26/7.5/9706717

Behandeld door   (0592) 365754

Onderwerp: Informatie voortgang Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

In het kader van de uitwerking van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) is op initiatief van de provincie Drenthe in mei 1997 gestart met een integrale studie naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Bij deze studie zijn ook de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, betrokken.

De studie wordt uitgevoerd door een projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van genoemde instanties, en begeleid door een stuurgroep. De provincie Drenthe is trekker van het geheel.

Op 2 juni jl. heeft de projectgroep haar plan van aanpak en de voortgang met de stuurgroep besproken. Tijdens deze vergadering is afgesproken de start van de studie via een persbericht wereldkundig te maken en u als commissieleden nader te informeren. Het desbetreffende persbericht is bijgevoegd. In deze brief treft u een eerste rapportage aan over de stand van zaken.

Doel van de studie

De afgelopen jaren is vanuit verschillende invalshoeken gesproken over de problematiek van de wegen door en rond Assen en Rolde. Dit heeft geresulteerd in diverse rapportages waarin veelal oplossingsrichtingen zijn aangedragen voor de tijdhorizon 2010. Tot dusver heeft echter nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden over de uiteindelijke keuze.

Medio 1996 is het PVVP Drenthe door provinciale staten vastgesteld. Dit plan, dat in nauw overleg met de Drentse gemeenten tot stand is gekomen, geeft de richting aan voor de wegenstructuur van Drenthe in de komende jaren. De uitwerking van de Corridor N33, eerste fase Assen-Veendam, is in het Activiteitenplan opgenomen.



Momenteel wordt in breed verband gesproken over de invulling van de Regiovisie Assen-Groningen en de Regionale Economische Ontwikkeling Noord-Nederland (REONN)-visie. Beide visies zijn gericht op het jaar 2030.

Het voorgaande geeft aan dat er alle reden is om in de komende jaren in dit gebied tot een zodanige wegenstructuur te komen dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden, maar ook de leefbaarheid voor de korte en lange termijn (2030) zo optimaal mogelijk zijn.

Gezien de coördinerende rol van de provinciale overheid en het gemeenteverstijgend karakter van de problematiek is het logisch dat de provincie Drenthe hierin het voortouw neemt.

Samenstelling stuurgroep en projectgroep

De stuurgroep is als volgt bemenst:

provincie Drenthe	gedeputeerde S.B. Swierstra (voorzitter)
gemeente Assen	wethouder G.J. Eerland
gemeente Rolde	wethouder J.J. Arends
Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland	J. Wijma

De projectgroep ziet er als volgt uit:

provincie Drenthe	[redacted] J	en	[redacted] J
gemeente Assen	[redacted] J	en	[redacted] J
gemeente Rolde	[redacted] J		
Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland	[redacted] J		

Wijze van aanpak

De projectgroep heeft gekozen voor de zogenaamde PODOE-aanpak. De afkorting PODOE staat voor de stappen die tijdens de studie moeten worden afgelegd om tot concrete maatregelen te komen:

- P: wat zijn de problemen;
- O: wat zijn de oorzaken van de problemen;
- D: welke doelen worden nagestreefd;
- O: welke oplossingen zijn daarvoor geëigend;
- E: de evaluatie van de getroffen maatregelen en afhankelijk van de resultaten eventueel opnieuw doorlopen van de cyclus.

Tijdpad

De stuurgroep en de projectgroep hebben afgesproken dat de studie eind oktober 1997 moet zijn afgerond. Het tijdpad ziet er globaal als volgt uit:

- augustus/september: afronding inventarisatie problemen en oorzaken voorstellen doelstellingen en oplossingsrichtingen
- medio september: terugkoppeling resultaten in stuurgroep
- september/oktober: concretiseren doelstellingen en oplossingsrichtingen overeenkomstig uitkomsten vergadering stuurgroep
- medio oktober: bespreken "concept" eindresultaten in stuurgroep

In het traject moeten ook nog momenten worden ingebouwd voor het inspraaktraject en overleg met andere beleidsterreinen.

Stand van zaken tot dusver

Inventarisatie knelpunten

De afgelopen maand is een begin gemaakt met de inventarisatie van de problematiek en de mogelijke oorzaken ervan.

Eerst zijn de problemen die in de diverse rapporten zijn aangegeven, geïnventariseerd en in kaart gebracht. Wat betreft het autoverkeer is sprake van hoge intensiteiten op met name de weg door Rolde, de noordelijke invalsweg van Assen (Peelo) en de route Industrierweg/Overcingellaan. Het gevolg hiervan zijn problemen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid (barrièrewerking, bereikbaarheid, onveiligheid, milieuproblemen). De drukte is er ook mede oorzaak van dat kansrijke alternatieven om de groei van de automobiliteit terug te dringen (gebruikmaken van de fiets en het openbaar vervoer) niet van de grond kunnen komen. Ten aanzien van het fietsverkeer en het openbaar vervoer (OV) worden de wachttijden bij diverse verkeersregelinstanties in de kern Assen en het niet kunnen oprijden door de verkeersdrukke als onacceptabel ervaren. Voor het OV werken deze knelpunten bovendien sterk vertragend.

Behalve veel verkeer op genoemde trajecten is er ook sprake van een grote mate van verkeersonveiligheid. Zo gebeuren alleen al op het traject Industrierweg/Overcingellaan jaarlijks 75 ongevallen met 15 slachtoffers. Ook de "sluiproute" Rolde-Assen is met gemiddeld 45 ongevallen en 10 slachtoffers per jaar verre van veilig.

De volgende stap in het inventarisatietraject was een overleg met vertegenwoordigers van de Milieufederatie Drenthe, de ENFB, het Commercieel Contact Assen, de Bond Heemschut en de bewoners van Sluisdennen/Vredeveld (Assen-Oost). De belangrijkste opmerkingen vanuit genoemde organisaties waren:

- het ontbreken van een duidelijke hoofdwegstructuur tot dusver in en rond Assen is de oorzaak van veel klachten;
- het vele vrachtverkeer op de Overcingellaan is ongewenst. Dit zou kunnen worden voorkomen door industrieën met veel vrachtverkeer te verplaatsen (bijvoorbeeld naar Assen-Zuid);
- gedwongen omrijden met de auto (op de daarvoor geëigende wegen) is acceptabel als daarmee elders de leefbaarheid wordt verbeterd;
- het OV in Assen moet in het centrum voorrang hebben op het autoverkeer;
- de voorgestelde maatregelen uit het Fietsbeleidsplan moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

De laatste stap in de inventarisatie is dat de gevolgen van huidige en toekomstige ontwikkelingen (woonwijk Kloosterveen, gebied stationsomgeving) nadrukkelijk in beeld moeten worden gebracht.

Doelstellingen

Uitgangspunt is het PVVP Drenthe. Dit beleid is vertaald naar gemeentelijk niveau in het Verkeersstructuurplan van Assen en het Verkeersveiligheidsplan van Rolde. Verder zijn de gewenste ontwikkelingen in de regio (zoals REONN en C20) sturend. Aan de hand hiervan moeten concrete en haalbare doelstellingen worden verwoord.

Oplossingsrichtingen

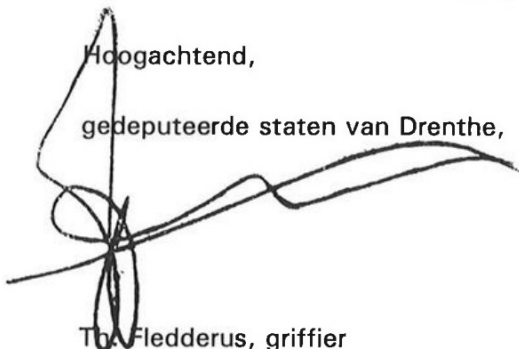
Op basis van de geïnterviewde knelpunten wordt de komende tijd een aantal oplossingen uitgewerkt. Van deze varianten zullen de plussen en minnen ten aanzien van verkeer en vervoer, maar ook ten aanzien van de gevolgen voor ruimte, milieu en andere zaken op een rijtje moeten worden gezet. Het resultaat hiervan zal in de discussie met de stuurgroep in september centraal staan.

Het vervolg

Wij hopen u voorlopig voldoende op de hoogte te hebben gesteld van de voortgang van de studie. Wij stellen ons voor u na de bijeenkomst van de stuurgroep (medio september) opnieuw over de stand van zaken te informeren.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



Th. Fledderus, griffier



A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):
gw/coll. *z*

BIJLAGE: PERSBERICHT d.d. 3 juni 1997

Onderzoek wegenstructuur Assen-Rolde

In het kader van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe heeft de provincie Drenthe het initiatief genomen om samen met de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, een integrale studie uit te voeren naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Doel van deze studie is om tot een zodanige wegenstructuur te komen dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden en de leefbaarheid, waaronder de verkeersveiligheid, in het desbetreffende gebied zo optimaal mogelijk zijn.

Door de complexe wegenstructuur in het gebied tussen de kernen Assen en Rolde, omsloten door de A28 (Hoogeveen-Groningen), de N33 (Assen-Veendam) en de wegverbinding Assen-Loon-Annen ontstaat verkeersonveiligheid, verkeersoverlast en een ongewenst hoog gebruik van het wegennet tussen en in beide genoemde kernen. Daardoor ontstaat ook een verkeersdruk op een belangrijk, recreatief gebied (stroomgebied Drentse Aa, Kampsheide/Tumulibos, Balloërveld).

Een aantal bekende knelpunten zijn:

- de verkeersoverlast ten gevolge van het doorgaand (vracht)verkeer door het centrum van de kern Rolde;
- de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en de barrièrewerking van de rondweg Assen inclusief het stationsgebied van Assen;
- het sluipverkeer door Assen-Oost en het centrum van Assen;
- de aansluiting N33-A28 Assen-Zuid in combinatie met de wens tot ontsluiting van het gebied de Haar op de A28.

De eerste stap van de inmiddels ingestelde werkgroep is het inventariseren van de huidige en in de toekomst te verwachten knelpunten. Vervolgens zal een aantal oplossingsvarianten worden uitgewerkt.

Na de vakantieperiode zullen de bevindingen worden gerapporteerd aan de stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het provinciaal en gemeentebestuur en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland. Op basis van een brede belangenafweging moet uiteindelijk gekozen worden voor een voorkeursvariant. De gekozen oplossingsrichting wordt dan nog vertaald in concrete verkeersmaatregelen.

In het ontwikkelingsproces wordt, voor de belangrijke beslismomenten, teruggekoppeld en overlegd met verschillende belangenorganisaties. Ook in het definitieve besluitvormingsproces is rekening gehouden met een uitgebreide inspraakprocedure in het najaar van 1997.

VERGADERING GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE

DG	Datum	Registratienummer	Aangehouden	Status	I
	17.2.98	nr. 6.10/9801550	wk	Productgroep / Stafgroep Verkeer en Vervoer	
		nr.	wk	Opsteller / toestel	
		nr.	wk	Datum 10 februari 1998	
Uiterste GS-behandeldatum Toelichting				Openbaar ja	
Par. hoofd	Par. proj.dir.	Medeparaaf hoofd			Persbericht
		Gezien			nee
Portefeuillehouder S.B. Swierstra		Akkoord	Bespreken		Provinciaal blad
					nee

acc. 10/2
NO

Onderwerp: Voortgang studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde

Advies

In het kader van de uitwerking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is begin 1997 gestart met een integrale studie naar de wegenstructuur in en rond de kernen Assen en Rolde. Bij deze studie, waarin de provincie Drenthe als trekker fungeert, zijn ook de gemeenten Assen en Aa en Hunze en Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland nauw betrokken.

Binnen de stuurgroep is afgesproken dat de statencommissie RGVW en de raadscommissies Verkeer en Vervoer van de gemeenten Assen en Aa en Hunze periodiek op de hoogte worden gehouden betreffende de voortgang van de studie.

ADVIES: Bijgevoegde brief door de stuurgroep ter kennisname versturen naar de leden van de Commissie Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat


Beslissing GS

: conform.

- (aanpak p.3)
- 10 maart info-bijeenkomst.
- definitief rapport in GS

BELEIDSBRIEF

Onderwerp: Voortgang studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde	
Samenvatting De corridorstudie behelst globaal het gebied dat wordt omsloten door de N33, de A28 en de weg Assen-Loon-Gasteren. Voor dit gebied zijn vanuit diverse invalshoeken de verkeers- en vervoersproblemen in beeld gebracht. De belangrijkste knelpunten zijn: * de route N376 tussen Assen en Rolde; * de noord-zuidroute in de kern Assen (Europaweg-zuid-Overcingellaan-Industrieweg). Om een indruk te krijgen van de verkeersbewegingen, met name op genoemde routes, is in oktober 1997 een kentekenonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt ondermeer: * het doorgaande verkeer door de kern Rolde is aanzienlijk afgenomen; * veel verkeer op de noord-zuid route in Assen heeft een herkomst/bestemming in de omgeving van deze route. De uitkomsten van dit onderzoek zijn ook van belang bij de afweging van de uiteindelijke oplossingsrichtingen. De stuurgroep zal zich hierover in februari uitspreken. De hierna af te ronden rapportage kan in april door provinciale statencommissie en beide raadscommissies worden behandeld.	
Doel van de nota (beoogd effect) De problematiek van de wegenstructuur in het gebied speelt al vele jaren en ligt ook politiek gezien gevoelig. Het is daarom van belang dat leden van de statencommissie en de raadscommissies op de hoogte worden gehouden van de stand van zaken van de studie.	
Meegezonden stukken	
Eerder behandeld	
Middeleninzet niet van toepassing	
Tijdsplanning niet van toepassing	
Inzet medewerk(st)ers	
Risico's Gezien eerder genoemde gevoeligheid is verzending van de voortgangsrapportage van belang	
Provinciale staten	Nee
Statencommissie(s) Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat	
Andere vervolprocedure niet van toepassing	

Provinciehuis
Westerbrink 
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:

de leden van:

- de Raadscommissie Financiën, Onderwijs,
Verkeer en Vervoer van de gemeente Assen
- de Raadscommissie Verkeer en Vervoer
van de gemeente Aa en Hunze

VERZONDEN  18 FEB. 1998

Assen, 18 februari 1998

Ons kenmerk 8/6.10/9801550

Behandeld door   (059) 365754

Onderwerp: Informatie voortgang studie Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

In juni 1997 hebben wij u geïnformeerd over de start van de studie Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde. Doel van deze studie is om tot een wegenstructuur te komen, die zowel een optimale bijdrage levert aan de gewenste economische ontwikkeling als aan een duurzame leefbaarheid binnen het gebied van deze corridor.

De studie is een nadere uitwerking van een aantal activiteiten uit het Provinciaal verkeers- en vervoersplan. Behalve de provincie, die als trekker fungeert, zijn ook de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, nauw bij de studie betrokken.

In deze tweede voortgangsrapportage willen project- en stuurgroep u nader informeren over de stand van zaken van de studie tot dusver.

Probleeminventarisatie

De projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van genoemde instanties, heeft in de tweede helft van 1997 diverse rapporten bestudeerd, waarin in de afgelopen jaren aandacht is besteed aan de wegenproblematiek binnen het gebied van de corridor. Het ging daarbij vooral om rapporten die betrekking hadden op het verminderen van de hoeveelheid verkeer vanuit en naar Assen via de kern Rolde, dan wel om onderzoeken die waren gericht op verbetering van de wegenstructuur rond de kern Assen. Voor wat Assen betreft stond de verkeersproblematiek op de route Overcingellaan/Industrieweg daarbij vaak centraal.



Uit de onderzoeken werd duidelijk dat het in deze rapportages veelal ging om het oplossen van deelproblemen, waarvan de oplossing soms negatieve gevolgen had voor de problematiek op andere plaatsen. In deze corridorstudie is het daarentegen de bedoeling een totaaloplossing voor het hele gebied te bieden.

Uit de onderzoeken bleek verder dat er geen recente informatie beschikbaar was betreffende de verkeersbewegingen van het autoverkeer binnen het studiegebied. Om met name inzicht te krijgen in de bewegingen op de eerdergenoemde wegen, heeft de stuurgroep opdracht gegeven tot de uitvoering van een kentekenonderzoek met als doel:

- een actueel beeld te krijgen in de herkomst/bestemming van het autoverkeer in de verkeersrelatie tussen Assen en het gebied ten zuiden en ten oosten van Rolde;
- inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen (de hoeveelheid doorgaand verkeer) door Rolde;
- inzicht te krijgen in de herkomst/bestemming van autoverkeer op de noord-zuidroute in Assen;
- het leveren van onderzoeksgegevens die een bijdrage kunnen leveren voor de uiteindelijke keuze uit de verschillende oplossingsrichtingen.

Het onderzoek is op 23 oktober 1997 gehouden in de periode 15.00 uur tot 18.00 uur.

Uitkomsten kentekenonderzoek

In vergelijking met een kentekenonderzoek in 1981, dat ook in de avondspits is uitgevoerd, is de hoeveelheid voor de kern Rolde doorgaand verkeer de afgelopen jaren absoluut en relatief gezien afgenomen. Kennelijk hebben de maatregelen, die de afgelopen jaren in de kern Rolde en nabij de aansluitingen van de N376 op de N33 zijn getroffen, het nodige effect gesorteerd. Door het treffen van maatregelen op de oude route Rolde-Gieten en in de omgeving van Schieven liggen er mogelijkheden om de hoeveelheid doorgaand c.q. sluipverkeer nog verder te verminderen.

De hoeveelheid autoverkeer tussen Assen en Rolde, dat via de N376 rijdt en een herkomst of bestemming in de kern Rolde heeft, is de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen. Dit is wellicht het gevolg van een aantal factoren, zoals de autonome groei van het autoverkeer, de groei van de kern Rolde en het zogenaamde tweeverdienerseffect. Daarnaast werken de getroffen maatregelen op de Grolloërstraat mogelijk voor een deel van de kern Rolde juist negatief, waardoor men de oude route weer gaat dan wel blijft gebruiken.

Verhoudingsgewijs veel autoverkeer op de route Overcingellaan/Industrieweg heeft een herkomst of bestemming in de omgeving van deze route (kantorencomplexen, ziekenhuis, APZ, Van Boeijenoord, stationsgebied, centrum, industrieterrein). In de nadere afweging van de oplossingsvarianten zal met dit gegeven rekening moeten worden gehouden.

Doelstellingen

Op basis van de doelstellingen van de beleidsplannen van provincie en de gemeenten zijn voor deze studie vanuit de invalshoeken economie, ruimtelijke ordening, wegennet, mobiliteit en gedragsbeïnvloeding doelstellingen en streef-beelden verwoord.

Binnen deze doelstellingen staan het versterken van de economische functie en het verbeteren van de leefbaarheid centraal. Daarbij is het van belang dat de huidige knelpunten voor het openbaar vervoer en voor het fietsverkeer worden geminimaliseerd.

De oplossingsvarianten zullen op deze doelstellingen moeten worden getoetst.

De oplossingsrichtingen

De project- en stuurgroep heeft een groot aantal varianten en deeloplossingen de revue laten passeren en deze globaal getoetst op haalbaarheid, het oplossend vermogen, mogelijke gevolgen voor milieu en landschap en op doelstellingen vanuit andere invalshoeken.

In het pakket van mogelijkheden zijn ook maatregelen meegenomen, die in eerdere rapportages zijn genoemd, en die wellicht als (deel)oplossing een bijdrage kunnen leveren aan de optimalisering van de wegenstructuur.

In de loop van februari zal de stuurgroep bepalen welke oplossingen het nadere uitwerken waard zijn, waarmee fase 1 van het onderzoek is afgerond. De rapportage van fase 1 van de stuurgroep zal vervolgens voorgelegd worden aan uw commissie en de Statencommissie voor Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat. Hierna zullen in fase 2 de gekozen oplossingen modelmatig worden doorgerekend.

Het vervolg

Het kentekenonderzoek heeft een goede bijdrage geleverd aan het verkrijgen van inzicht in de verkeersbewegingen binnen het gebied. De kennis die hiermee opgedaan is kan ook goed worden gebruikt bij de uiteindelijke afweging van de verschillende oplossingsvarianten.

Als gevolg van de uitvoering van het kentekenonderzoek en het uitwerken van de gegevens heeft de studie echter enige vertraging opgelopen. Daardoor was het ook niet mogelijk de rapportage van de stuurgroep in december 1997 aan u voor te leggen.

Naar verwachting zal thans de eerdergenoemde rapportage van de stuurgroep in april door uw commissie en de beide raadscommissies kunnen worden behandeld.

De projectgroep verwacht dat deze tussentijdse vertragingen slechts beperkte invloed hebben op de totaalplanning van de studie, zodat het eindrapport direct na de zomervakantie aan u kan worden voorgelegd.

Hoogachtend,

namens de stuurgroep,



S.B. Swierstra, voorzitter

jb.coll. JK

VERZONDEN 19 FEB. 1998

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Statencommissie voor Ruimte,
Groen, Verkeer en Waterstaat

I-stuk

Assen, 18 februari 1998

Ons kenmerk 8/6.10/9801550

Behandeld door [redacted] (059) 365754

Onderwerp: Informatie voortgang studie Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

In juni 1997 hebben wij u geïnformeerd over de start van de studie Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde. Doel van deze studie is om tot een wegenstructuur te komen, die zowel een optimale bijdrage levert aan de gewenste economische ontwikkeling als aan een duurzame leefbaarheid binnen het gebied van deze corridor.

De studie is een nadere uitwerking van een aantal activiteiten uit het Provinciaal verkeers- en vervoersplan. Behalve de provincie, die als trekker fungeert, zijn ook de gemeenten Assen en Rolde en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, nauw bij de studie betrokken.

In deze tweede voortgangsrapportage willen project- en stuurgroep u nader informeren over de stand van zaken van de studie tot dusver.

Probleeminventarisatie

De projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van genoemde instanties, heeft in de tweede helft van 1997 diverse rapporten bestudeerd, waarin in de afgelopen jaren aandacht is besteed aan de wegenproblematiek binnen het gebied van de corridor. Het ging daarbij vooral om rapporten die betrekking hadden op het verminderen van de hoeveelheid verkeer vanuit en naar Assen via de kern Rolde, dan wel om onderzoeken die waren gericht op verbetering van de wegenstructuur rond de kern Assen. Voor wat Assen betreft stond de verkeersproblematiek op de route Overcingellaan/Industrieweg daarbij vaak centraal.



Uit de onderzoeken werd duidelijk dat het in deze rapportages veelal ging om het oplossen van deelproblemen, waarvan de oplossing soms negatieve gevolgen had voor de problematiek op andere plaatsen. In deze corridorstudie is het daarentegen de bedoeling een totaaloplossing voor het hele gebied te bieden.

Uit de onderzoeken bleek verder dat er geen recente informatie beschikbaar was betreffende de verkeersbewegingen van het autoverkeer binnen het studiegebied. Om met name inzicht te krijgen in de bewegingen op de eerdergenoemde wegen, heeft de stuurgroep opdracht gegeven tot de uitvoering van een kentekenonderzoek met als doel:

- een actueel beeld te krijgen in de herkomst/bestemming van het autoverkeer in de verkeersrelatie tussen Assen en het gebied ten zuiden en ten oosten van Rolde;
- inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen (de hoeveelheid doorgaand verkeer) door Rolde;
- inzicht te krijgen in de herkomst/bestemming van autoverkeer op de noord-zuidroute in Assen;
- het leveren van onderzoeksgegevens die een bijdrage kunnen leveren voor de uiteindelijke keuze uit de verschillende oplossingsrichtingen.

Het onderzoek is op 23 oktober 1997 gehouden in de periode 15.00 uur tot 18.00 uur.

Uitkomsten kentekenonderzoek

In vergelijking met een kentekenonderzoek in 1981, dat ook in de avondspits is uitgevoerd, is de hoeveelheid voor de kern Rolde doorgaand verkeer de afgelopen jaren absoluut en relatief gezien afgenomen. Kennelijk hebben de maatregelen, die de afgelopen jaren in de kern Rolde en nabij de aansluitingen van de N376 op de N33 zijn getroffen, het nodige effect gesorteerd. Door het treffen van maatregelen op de oude route Rolde-Gieten en in de omgeving van Schieven liggen er mogelijkheden om de hoeveelheid doorgaand c.q. sluipverkeer nog verder te verminderen.

De hoeveelheid autoverkeer tussen Assen en Rolde, dat via de N376 rijdt en een herkomst of bestemming in de kern Rolde heeft, is de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen. Dit is wellicht het gevolg van een aantal factoren, zoals de autonome groei van het autoverkeer, de groei van de kern Rolde en het zogenaamde tweeverdienerseffect. Daarnaast werken de getroffen maatregelen op de Grolloërstraat mogelijk voor een deel van de kern Rolde juist negatief, waardoor men de oude route weer gaat dan wel blijft gebruiken.

Verhoudingsgewijs veel autoverkeer op de route Overcingellaan/Industrieweg heeft een herkomst of bestemming in de omgeving van deze route (kantorencomplexen, ziekenhuis, APZ, Van Boeijenoord, stationsgebied, centrum, industrieterrein). In de nadere afweging van de oplossingsvarianten zal met dit gegeven rekening moeten worden gehouden.

Doelstellingen

Op basis van de doelstellingen van de beleidsplannen van provincie en de gemeenten zijn voor deze studie vanuit de invalshoeken economie, ruimtelijke ordening, wegennet, mobiliteit en gedragsbeïnvloeding doelstellingen en streef-beelden verwoord.

Binnen deze doelstellingen staan het versterken van de economische functie en het verbeteren van de leefbaarheid centraal. Daarbij is het van belang dat de huidige knelpunten voor het openbaar vervoer en voor het fietsverkeer worden geminimaliseerd.

De oplossingsvarianten zullen op deze doelstellingen moeten worden getoetst.

De oplossingsrichtingen

De project- en stuurgroep heeft een groot aantal varianten en deeloplossingen de revue laten passeren en deze globaal getoetst op haalbaarheid, het oplossend vermogen, mogelijke gevolgen voor milieu en landschap en op doelstellingen vanuit andere invalshoeken.

In het pakket van mogelijkheden zijn ook maatregelen meegenomen, die in eerdere rapportages zijn genoemd, en die wellicht als (deel)oplossing een bijdrage kunnen leveren aan de optimalisering van de wegenstructuur.

In de loop van februari zal de stuurgroep bepalen welke oplossingen het nadere uitwerken waard zijn, waarmee fase 1 van het onderzoek is afgerond. De rapportage van fase 1 van de stuurgroep zal vervolgens voorgelegd worden aan uw commissie en de Raadscommissie Financiën, Onderwijs, Verkeer en Vervoer van de gemeente Assen en de Raadscommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Aa en Hunze.

Hierna zullen in fase 2 de gekozen oplossingen modelmatig worden doorgerekend.

Het vervolg

Het kentekenonderzoek heeft een goede bijdrage geleverd aan het verkrijgen van inzicht in de verkeersbewegingen binnen het gebied. De kennis die hiermee opgedaan is kan ook goed worden gebruikt bij de uiteindelijke afweging van de verschillende oplossingsvarianten.

Als gevolg van de uitvoering van het kentekenonderzoek en het uitwerken van de gegevens heeft de studie echter enige vertraging opgelopen. Daardoor was het ook niet mogelijk de rapportage van de stuurgroep in december 1997 aan u voor te leggen.

Naar verwachting zal thans de eerdergenoemde rapportage van de stuurgroep in april door uw commissie en de beide raadscommissies kunnen worden behandeld.

De projectgroep verwacht dat deze tussentijdse vertragingen slechts beperkte invloed hebben op de totaalplanning van de studie, zodat het eindrapport direct na de zomervakantie aan u kan worden voorgelegd.

Hoogachtend,

namens de stuurgroep,



 J.B. Swierstra, voorzitter

jb.coll. JK

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Aan: leden stuurgroep N33

Groningen, 14 maart 2005

Behandeld door : [redacted] J J
Telefoonnummer : (050) [redacted] J
Onderwerp : Stuurgroep N33

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	
Ingek.	15 MERT 2005
Class. nr.:	
TE BEH. DOOR:	

Beste leden van de stuurgroep,

Hierbij ontvangt u de stukken van het stuurgroepoverleg N33 dat staat gepland op 18 maart om 14.00 uur in het provinciehuis van Drenthe (Assen). Onderstaand een agendavoorstel. Op de achterkant staat voor diverse agendapunten een korte toelichting.

Met vriendelijke groet,

[redacted] J, projectcoördinator N33.

AGENDA

18 maart 2005 14.00 uur
Provinciehuis Drenthe

1. Opening & mededelingen
2. Vaststellen agenda
3. Verslag platform 30 juni 2004 (bijgevoegd)
4. Plan van aanpak (concept bijgevoegd)
5. Strategie (voorstel bijgevoegd)
6. Eerste resultaten ontwerp (toelichting ter vergadering)
7. Vervolg/planning
8. Rondvraag en Sluiting

Aanwezig: dhr. T. Musschenga (voorzitter) [redacted], [redacted] (provincie Groningen), [redacted], [redacted] (gemeente Assen) dhr. S. B. Swierstra, dhr. J.P. [redacted] (provincie Drenthe), [redacted] (TLN), [redacted] (KvK), dhr. [redacted] (gemeente Veendam)

Afwezig: [redacted] (CCA), [redacted] (KvK)

1. Opening en mededelingen

[redacted] vervangt [redacted] Dhr. Musschenga complimenteert KvK met het regelen van vervanging. [redacted] stelt [redacted] voor. Hij zal ondersteunende werkzaamheden voor de werkgroep verrichten.

2. Verslag van 18 maart 2004

Er zijn geen op-of aanmerkingen op het verslag.

3. Eindrapport korte termijn maatregelen verkeersveiligheid RWS

[redacted] en [redacted] hebben rijkswaterstaat verzocht afspraken vast te leggen. Daarvoor heeft rijkswaterstaat het rapport korte termijnmaatregelen verkeersveiligheid nu als eindrapport uitgegeven. Dit rapport is ter kennisgeving bijgevoegd.

[redacted] meldt dat na de zomer begonnen wordt met het aanbrengen van nieuwe belijning, opgedeeld in twee verschillende fasen. De bedoeling is dit te financieren van de 870.000 euro die RWS heeft gereserveerd voor de korte termijnmaatregelen op de N33. [redacted]

[redacted] meldt verder dat het Rijk het knooppunt Assen- Zuid erkent als knelpunt. Wat [redacted] Swierstra betreft kan het knooppunt nader uitgewerkt worden. Wel is er nog onduidelijkheid over de consequentie van de uitbreiding van de TT en Assen- Zuid.

[redacted] merkt op dat de optie uit het rapport om de N33 bij Assen- Zuid als tijdelijke gebiedsontsluitingsweg vervalt.

4. Stand van zaken overleg Rijk

a. Korte termijnmaatregelen/ amendement

Dhr. Swierstra meldt dat het geld van het amendement motie Hofstra (1,7 miljoen euro) een extra bijdrage is voor de N33/N34, boven de door het Rijk toegezegde bijdrage van 870.000 euro. Dit heeft hij bij dhr. Hofstra geïnformeerd. Echter, het ministerie stelt dat het totaal 1,7 miljoen euro blijft.

Het amendement is bedoeld voor de N33/N34 samen. Het aanpassen van het kruispunt Gieten voor de verdubbeling is daarom een goede besteding. Probleem is dat het Rijk dit geen verkeersveiligheidsknelpunt vindt.

b. Conceptreactie SNN op nota mobiliteit

[redacted] vindt dat er in de brief te veel de nadruk wordt gelegd op de verkeersveiligheid van de N33. Als je daar bij het rijk mee aankomt, hebben ze wel kleinschalige maatregelen om dit aan te passen. Het platform moet meer inzetten op de economische waarde (bereikbaarheid) die de verdubbeling met zich meebrengt

c. Bestuurlijke overleggen

[redacted] meldt dat de spoorvisie in september wordt afgekaderd. Voor de N33 moet een gesprek komen met [redacted] (HID Rws- NN). Daarbij refereren aan overleg van vorig jaar. Alles het liefst via Rijkswaterstaat Noord. Dhr. Swierstra geeft aan een en ander graag via de SNN-lijn ingebracht te zien worden.

5. Eindrapport Ontwikkelingsplan N33 en presentatie

Dhr. Swierstra vindt dat de nadruk in het rapport te veel ligt op de verkeersveiligheid. [redacted] deelt deze gedachte. Hij mist de 'gerichte potentiële economische perspectieven' voor het Noorden in het algemeen en de Veenkoloniën in het bijzonder.

Er zou een aparte presentatie moeten komen voor Rijkswaterstaat [redacted] om ook andere belangrijke argumenten voor de verdubbeling onder de aandacht te brengen.

Aanwezig: dhr. H. Bleker (voorzitter), [redacted] (provincie Groningen), dhr. S. Swierstra, [redacted] (provincie Drenthe), [redacted] (gemeente Assen), [redacted] (gemeente Veendam/Veenkoloniën), [redacted] (Rijkswaterstaat), [redacted] (gemeente Menterwolde) [redacted] (gemeente Aa en Hunze)

Afwezig: [redacted] (stuurgroep Veenkoloniën), [redacted]

1. Opening & mededelingen

Voorzitter Bleker opent de vergadering en meldt dat hij wat de N33 betreft dhr. Musschenga vervangt zolang hij afwezig is.

[redacted] vertegenwoordigt vanmiddag naast de gemeente Veendam ook de stuurgroep Veenkoloniën en [redacted] vervangt vanmiddag [redacted].

2. Vaststellen agenda

Geen

3. Verslag platform 30 juni 2004

Geen op- of aanmerkingen.

4. Plan van aanpak

Dhr. Swierstra benadrukt dat het landsdelig overleg van 29 november een belangrijke doorbraak heeft opgeleverd voor de motie. Dit is in het plan van aanpak onderbelicht. De Minister heeft toen groen licht gegeven voor een fasegewijze aanpak van de N33. Hij pleit er voor om samen met het Rijk een traject uit te zetten dat doorloopt, ook na 1 juli.

Voor het half jaar na 1 juli zou mogelijk een procesbeschrijving moeten komen. De toedeling van de regionale bijdrage hoeft volgens dhr. Swierstra daarbij ook niet rond te zijn, alleen een totaalbedrag. Voor bepaalde onderdelen zoals PPS constructies en BTW zou een verkenning uitgevoerd moeten worden.

De gemeenten geven aan dat zij wel op hoofdlijnen een verdeling van de regionale bijdragen willen. Ze willen dat er commitment is over de orde van grootte en dit met hun Raden vastleggen. Het gaat daarbij om de grote lijnen: wat kan wel/wat kan niet.

Het uitvoeringsplan en de financiering zijn twee aparte onderdelen. Bij het uitvoeringsplan wordt zoveel mogelijk samengewerkt met Rijkswaterstaat. Daarnaast moet er ook op cruciale momenten in het proces met Verkeer en Waterstaat in Den Haag worden afgestemd (getoetst) wat betreft beleid en financiering. Zij leggen uiteindelijk het plan aan de Minister voor. Dit wordt ambtelijk opgepakt. De financiering van het Regionale aandeel, is vooral een bestuurlijk SNN-verhaal. Innovatieve aanbesteding en PPS-constructies zijn zaken die in overleg met het Rijk moeten worden uitgewerkt. SNN moet de onderhandelingen met het Rijk voeren.

Hierbij aansluitend zou het project N33 onder SNN moeten vallen. Er is dan geen stuurgroep nodig. Het is wel goed om met de betrokken bestuurders om tafel te zitten, maar dan in werkgroepverband met als naam platform.

Wanneer de geplande data van de SNN Commissies/DB problemen opleveren voor de planning van het project, moet hiervoor praktische oplossingen gevonden worden, bijvoorbeeld met mandaat.

Voor wat betreft het resultaat op 1 juli is de conclusie dat dit niet alleen een procesverhaal moet zijn, maar zo concreet mogelijk. Dhr. Swierstra verzekert dat er van Assen-zuid een stevig conceptueel verhaal zal liggen. [J] [J] geeft aan voor het gebiedsontwikkelingsplan Veendam ook graag op bestuurlijk niveau een gesprek te voeren.

De projecten moeten gefaseerd/geprioriteerd worden: wat moet eerst en waarom en wie is bereid wat te betalen. Daarbij moeten ook de Agenda voor de Veenkoloniën en de Streekraad Oost-Groningen worden betrokken.

Het plan van aanpak wordt vooral als werkdocument gehanteerd. De colleges worden over de aanpak geïnformeerd.

5. Strategie

Deze is meegenomen onder punt 4.

6. Eerste resultaten ontwerp

Begin januari is een start gemaakt met een gedetailleerd ontwerp en een raming van een verdubbelde N33. Hier wordt op dit moment hard aan gewerkt. Binnenkort volgt een bijeenkomst waarbij het ontwerp met de gemeenteambtenaren wordt besproken.

7. Vervolg/planning

Data volgende platformbijeenkomsten:

- dinsdag 26 april om 16.30 uur in het provinciehuis Groningen
- dinsdag 17 mei om 17.00 uur in het provinciehuis Groningen

Volgende platformbijeenkomsten worden in overleg met alle bestuurders vastgelegd.

8. Rondvraag en Sluiting

Dhr. Bleker bedankt de aanwezigen voor hun komst.

Aan: leden platform N33

Groningen, 21 april 2005

Behandeld door : [redacted]
Telefoonnummer : (050) [redacted]
Onderwerp : Platform N33

Beste leden van het platform N33,

Hierbij ontvangt u de stukken van het platformoverleg N33 dat staat gepland op 26 april om 16.30 uur in het provinciehuis van Groningen. Onderstaand een agendavoorstel.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

AGENDA

26 april 2005 16.30 uur
Provinciehuis Groningen

1. Opening & mededelingen
2. Vaststellen agenda
3. Verslag platform 18 maart 2005 (bijgevoegd)
4. Offerte eindredactie en gebiedsontwikkeling Veendam-Zuidbroek (offerte- uitvraag bijgevoegd, voorstel dekking onder toelichting)
5. Stand van zaken diverse onderdelen (toelichting bijgevoegd)
 - a. Ontwerp/raming
 - b. Assen-Zuid (gebiedsontwikkeling)
 - c. Veendam- Zuidbroek (gebiedsontwikkeling)
 - d. Financiering
 - e. Rotonde Gieter
 - f. Klankbord → *hanc ligt over - Univer-*
 - g. MIT/MER procedures
6. Inhoud uitvoerings- en financieringsplan N33 (voorstel bijgevoegd)
- Koppeling overdracht N34/N46
7. Vervolg/planning
8. Rondvraag en Sluiting

Agendapunt 4: dekking offerte

De offerte-uitvraag bestaat uit twee delen:

1. Eindredactie uitvoerings- en financieringsplan N33, inclusief de ontwikkelingsperspectieven voor het gebied rondom de N33 (Eemshaven, Veenkoloniën, gebiedsontwikkeling Assen-Zuid, Veendam-Zuidbroek, en tussengebied Veendam-Assen)
2. Gebiedsontwikkeling Veendam-Zuidbroek

De projectgroep heeft drie stedenbouwkundige adviesbureaus benaderd: Urhahn Amsterdam, HKB Groningen en BRO Vught. Urhahn kan geen capaciteit vrijmaken. Met HKB en BRO worden op 26 april gesprekken gevoerd en zal het bureau een voorstel doen. Op basis hiervan zal een afvaardiging van de projectgroep een keuze maken en dit ter vergadering ter goedkeuring aan u voorleggen.

Voorstel dekking:

1. Uitvoerings- en financieringsplan N33: 50% van de kosten door de Agenda voor de Veenkoloniën, 25% door de provincie Groningen en 25% door de provincie Drenthe
2. Gebiedsontwikkelingsplan Veendam-Zuidbroek: 50% van de kosten door de provincie Groningen, 25% door gemeente Veendam en 25% door de gemeente Menterwolde

Agendapunt 5: stand van zaken diverse onderdelen

A: Ontwerp/raming: Het ontwerp is in grote lijnen klaar. Er wordt gewerkt aan de kostenraming. Daarbij wordt geraamd volgens rijksnormen. Ook worden de ontwerpen van Groningen en Drenthe zoveel mogelijk op dezelfde wijze gepresenteerd.

Discussiepunten:

- De aansluitingen De Hilte-Nieuwe Diep-Bareveld.
Hier zijn op korte afstand van elkaar drie aansluitingen. Dit is geen gewenste situatie bij een verdubbelde weg. Daarom wordt de mogelijkheid onderzocht van 1 nieuwe aansluiting, tussen de Hilte en Bareveld. Om dit te kunnen realiseren zullen diverse knelpunten moeten worden opgelost, o.a. t.a.v. het verkeer door Bareveld, en de mogelijkheden voor vrachtverkeer uit de richting Stadskanaal. Ambtelijk is hierover met de betrokken gemeenten overleg gevoerd en zal ook op 26 april nog overleg plaatsvinden. De principe-oplossing en de uitkomsten van het ambtelijk overleg kunnen ter vergadering worden toegelicht.
- Dwarsprofiel
Er wordt ontworpen en geraamd voor de aanleg van een 2x2 autoweg. Voorstel is om in het dwarsprofiel ruimte te houden voor een mogelijke uitbreiding tot autosnelweg in de toekomst. Dit betekent dat er extra gronden moeten worden aangekocht. De meerkosten hiervan zijn echter zeer gering (enkele honderdduizenden euro's).
- Onderhoud 2006/2007
Wij hebben ambtelijk er bij RWS op aangedrongen dat er rekening wordt gehouden met de verdubbeling bij het geplande onderhoud in 2006/2007. Dit betekent concreet dat bij het onderhoud op de gedeelten Bareveld-Gieten (2006) en Gieten-Assen (2007) de rijbaan "op 1 oor" wordt aangelegd. Dit betekent dat er niets meer aan die rijbaan hoeft te gebeuren op het moment van verdubbeling. Ambtelijk is inmiddels gezegd dat hier nu serieus naar wordt gekeken. Ook zijn wij geen voorstander van het aanbrengen van de groene loper, omdat deze er dan bij verdubbeling weer afgefreesd moet worden.
- Fasering: Deze wordt nader uitgewerkt, waarbij in ieder geval wordt aangesloten bij het geplande onderhoud van RWS aan de weg.

Agendapunt 7: Vervolg/Planning

Datum	Wat
17 mei	Platform N33
24 mei	behandeling GS/B&W's
	SNN BC SOM
24 mei	SNN DB SNN
6 juni	partijbijeenkomst CDA in Groningen met Minister
6-20 juni	Staten en Raden
21 juni	DB SNN
28 juni	Voortgang Langmangelden SNN - kabinet

bijeenkomsten
an raden
Bert Haan

Knelpunten in de planning:

1. Stukken zullen voor alle vergaderingen (Colleges, DB SNN en Staten en Raden) pas enkele dagen voor de vergadering kunnen worden toegestuurd
2. Behandeling in de BC SOM is niet mogelijk voorafgaand aan het DB SNN van 24 mei. Behandeling in de colleges zal ook op dezelfde dag als het DB (24 mei) moeten plaatsvinden.
3. Het agendapunt N33 is reeds op de geannoteerde agenda opgenomen die wordt voorbereid voor het Langmanoverleg op 28 juni. Het eindrapport zal daar pas ongeveer een week van tevoren aan kunnen worden toegevoegd.
4. Op dit moment is de informatie dat Minister Peijs niet bij dit overleg op 28 juni aanwezig kan zijn.
5. Doelstelling voor de vergadering van 17 mei is om met een ruwe conceptversie te komen, waarbij in ieder geval de bestuurlijke beslispunten worden toegelicht, op basis waarvan besluitvorming door de afzonderlijke partners moet plaatsvinden. In de periode 17 mei tot 21 juni worden de onderbouwingen verder uitgewerkt.

Voorstel:

1. Instemmen met de planning
2. Informeren staten en raden over de stand van zaken en de planning

Planning platformvergaderingen:

Reeds gepland: 17 mei

Te plannen: in de periode 15-20 juni

B. Assen-Zuid: Voor Assen-Zuid wordt in breder verband plannen uitgewerkt. Er ligt op dit moment een breed gedragen ontwerp voor de aansluiting N33/A28.

C: Veendam-Zuidbroek: Hier hebben voorbereidende inventarisaties plaatsgevonden door het ambtelijke team. Grootste discussiepunt is de woningbouwopgave. In het gebiedsontwikkelingsplan zal er een onderbouwing worden geschreven voor bovenregionale woningvraag in het gebied. Het gebiedsontwikkelingsplan wordt als onderdeel van de opdracht uitgewerkt door een adviesbureau.

D: Financiering:

- Verdeling rijk-regio. Voor de financiering is het ambtelijke voorstel om uit te gaan van de regiobijdrage zoals die door Boer en Croon is geschetst. Het gaat daarbij om een Regiobijdrage van 40 miljoen euro. Het team financiering onderzoekt overige dekkingsmogelijkheden. De mogelijkheden voor Europese subsidie lijken beperkt. De grootste kansen liggen in de mogelijkheden voor DBFM contractvormen (innovatief aanbesteden) en eventueel een BTW voordeel als de provincies de weg (tijdelijk) overnemen. Dit kan *mogelijk* enkele tientallen miljoenen euro's opleveren. Uitgaande van een totaalinvestering van (voorlopig) 150 miljoen euro kan een eerste opzet van de verdeling rijk-regio er dan als volgt uitzien:

50 miljoen euro toegezegd door het rijk
40 miljoen euro door de regionale partners
10-40 miljoen euro overige financieringsbronnen
20-50 miljoen euro tekort.

Voorstel aan het rijk zou kunnen zijn om het tekort in de rijksbegroting op te nemen voor bijvoorbeeld het jaar 2015 waarbij de regio zorgt voor voorfinanciering.

Voorstel is om uitgaande van deze voorlopige verdeling de projectgroep en het team financiering te vragen de mogelijkheden nader uit te werken.

- Verdeling binnen de regio:
Voorstel is om uit te gaan van het voorstel van Boer en Croon, dat n.a.v. de peiling onder mogelijke partners tot stand is gekomen. In het ontwikkelingsplan N33 wordt de verdeling onderbouwd, aan de hand van de belangen die de diverse partners hebben bij de verdubbeling.

Samengevat is dit voorstel:

Provincie Groningen	15 miljoen euro
Provincie Drenthe	10 miljoen euro
Gemeente Assen	5 miljoen euro
Gemeente Veendam	5 miljoen euro
Gemeente Menterwolde	2 miljoen euro
Gemeente Aa en Hunze	0,2 miljoen euro
Overig gemeenten/bedrijfsleven	2 miljoen euro

serieus kijken
naar kosten
kosten

E: Rotonde Gieten

De meerkosten voor aanleg van een Velperbroekoplossing waarbij rekening wordt gehouden met de verdubbeling zijn ongeveer 5 miljoen euro. Dit is inclusief een verdubbelde rijbaan over een lengte van 1 km aan weerszijden op de N33. Voorstel is om het Rijk te vragen vooruitlopend op de verdubbeling te besluiten hiermee rekening te houden. Omdat de uitvoering van dit werk is gepland in 2006 zal hier op korte termijn besluitvorming over moeten plaatsvinden. Het platform heeft al eerder richting RWS het voorstel gedaan de gelden van het amendement Hofstra uit 2003 (1,71 miljoen euro voor de N33/N34) hiervoor in te zetten.

onderdelen financiering, etc.

F: Klankbordgroep.

De eerste vergadering wordt gehouden op 22 april. Mondelinge terugkoppeling ter vergadering.

G. MIT/MER procedures

Ambtelijk wordt er gesproken met projectleiders van andere projecten waarbij de vraag is hoe een rijkproject dat door de regio wordt aangestuurd procedureel op een snelle en efficiënte manier kan verlopen.

Als het een rijksproject blijft zal de MIT procedure verplicht zijn. Er zal dan een stap terug gedaan moeten worden om de verkenningfase te doorlopen. Ook zal het Rijk (cq de Minister van V&W en VROM gezamenlijk) bevoegd gezag zijn bij een MER studie. De MER studie kan dan wel worden aangestuurd door de Regio, maar besluitvorming over startnotitie, richtlijnen etc. moet dan toch in Den Haag plaatsvinden. De projectgroep onderzoekt o.m. de optie om de weg tijdelijk aan de provincie over te dragen. Ook wordt gekeken in hoeverre het rijksproject waarbij versnelling van procedures is onderzocht iets oplevert.

blijft een weg in het ^{rijks} hoofdwegennet, dus ^{MIT proces} rijks procedure
wel versnellingsmogelijkheden - midden - zuid

Agendapunt 6: Inhoud uitvoerings- en financieringsplan N33

1. een schets van de ontwikkelingsperspectieven voor het ruime gebied rondom de verdubbelde N33, inclusief Eemshaven en Veenkoloniën;
2. een uitwerking voor de gebiedsontwikkeling Veendam-A7 en Assen-Zuid waarin de ruimtelijke ontwikkeling in samenhang met de N33 wordt geschetst;
3. een ontwerp voor een 2x2 autoweg met ongelijkvloerse kruisingen;
4. een kostenraming;
5. een financieringsplan;
6. fasering van de uitvoering;
7. voorstellen voor en planning van benodigde planprocedures.

relatie tot
provincie
N33
- financieel
- gedane
- ambtelijk
- Zand

De onderdelen 1 en 2 zijn een visie voor de middellange termijn (15 jaar), aansluitend bij o.a. de verkeersmodellen voor 2020, en een doorkijk naar de periode daarna.

Belangrijk is dat het eindproduct er wervend uitziet en vooral dient als produkt voor politieke besluitvorming.

In de motie wordt de voorwaarde gesteld dat de N46 en N34 door de provincies worden overgenomen. Voor beide projecten is een document opgesteld waarin is bepaald wat de onderhoudskosten zijn van deze wegen, bedragen voor achterstallig onderhoud en investeringkosten in de toekomst. Dit document dat samen met RWS is opgesteld, is voor 1 februari gereed gekomen. RWS heeft dit doorgestuurd naar Den Haag. Het wachten is nu op een start van de onderhandelingen. Er is echter op dit moment geen zicht op afronding van deze onderhandelingen voor 1 juli.

Overwogen moet daarom worden om het rijk voor te stellen de overdracht los te koppelen van de N33, en daarbij wel aan te geven dat de provincies in principe bereid zijn de weg over te nemen. Omdat overname echter een voorwaarde is in de motie kan dit een risico zijn. Mogelijk zou via de partijlijn kunnen worden afgetast hoe dit valt in Den Haag.

is in mijn
beleving al
besloten
vrijwel

Staat niet in brief
minister

Aanwezig: [redacted] (provincie Groningen), [redacted] (provincie Drenthe), [redacted] (gemeente Veendam), [redacted] A. [redacted] (gemeente Menterwolde), dhr. [redacted] (gemeente Aa en Hunze), dhr. [redacted] (bedrijventerrein Oostboog), dhr. [redacted] (gemeente Assen).

Afwezig: -

1. Opening en mededelingen

[redacted] opent de vergadering. Er zijn geen mededelingen

2. Verslag 29 maart

Naar aanleiding van de acties

- a. Het ophalen van de tekeningen van de kunstwerken is vrijwel compleet. [redacted] gaat hier nog verder mee. Voor de raming is daarom een kleine marge ingepast.
- b. [redacted] (Rijk) heeft gereageerd op het plan van aanpak. [redacted] zal dit doorsturen naar alle projectgroepleden. Belangrijkste zaken zijn dat de er 50 miljoen is en niet meer en dat de Minister niet naar een verdubbeling streeft, maar de Regio zelf. Het is nog onvoldoende duidelijk hoe het financiering- en uitvoeringsplan er volgens het Rijk uit moet zien. [redacted] maakt op korte termijn een afspraak met [redacted] om dit na te gaan.
- c. De Regio heeft in dit project het voortouw, daarom is Rijkswaterstaat niet vertegenwoordigd in het team financiering. Wanneer er vragen zijn, zal Rijkswaterstaat hierop reageren, of ad hoc aanschuiven bij een bepaald onderwerp.
- d. Om de colleges, raden en staten uniform te informeren stelt [redacted] een brief op en stuurt [redacted] een samenvatting van het ontwikkelingsplan N33 naar de projectgroepleden. De gemeenten Assen en Aa en Hunze hebben hun raden al geïnformeerd over de stand van zaken. Er leeft bij alle overheden sterk de behoefte aan een indicatie van de middelen die van hun zijde wordt verwacht. Hier is moeilijk iets van te zeggen omdat het onderhandelingstraject nog moet starten. Een basis is het financiële plaatje uit het Ontwikkelingsplan N33.
- e. Rijkswaterstaat benadrukt dat de verdubbeling van de N33 helemaal niet leeft bij het Rijk en de Minister ook niet achter de motie staat. Het is dan ook van belang dat de Regio laat zien hoe belangrijk zij een verdubbeling vinden.
- f. De projectgroep van de Agenda voor de Veenkoloniën staat positief tegenover een bijdrage aan het plan voor de verdubbeling van de N33. Voorstel is dat de Agenda 50% van de kosten voor haar rekening neemt en de provincies ieder 25%. Voor de gebiedsontwikkeling Veendam - Zuidbroek is het voorstel voor de verdeling 50% voor de provincie en 50% voor de gemeenten Veendam en Menterwolde. Dit wordt in het platform ingebracht.

3. Terugkoppelingen teams

- Ontwerpteam

De planning is om in mei af te ronden. Er ligt dan een dichtgetimmerd verhaal, waarbij een totale verdubbeling al gauw op 150 miljoen komt. De aansluitingen bij Bareveld vormen nog een lastig punt. Hiervoor plant dhr. Waalkens nog een ambtelijk overleg. Inzet is om van de drie aansluitingen één aansluiting te maken. De gemeente Stadskanaal zal hier ook bij worden betrokken. Zij kunnen zich wel vinden in maken van één aansluiting.

- Team gebiedsontwikkeling Veendam – Zuidbroek
Hiervoor is de offerte-uitvraag geformuleerd. Vanuit het bestuurlijk overleg moeten de gemeenten aantonen wat regionale woningbehoefte is. 26 April vindt er een vervolg van dit overleg plaats.
- Rotonde Gieten
[redacted] (projectleider rotonde Gieten, RWS) heeft aangegeven dat voor de verdubbeling van de N33 rond de rotonde 5 miljoen euro nodig is. Hierbij loopt de verdubbeling zo'n 1 km aan weerszijden van de rotonde door. Deze middelen moeten op korte termijn op tafel komen.
De komende jaren vindt nog groot onderhoud plaats op de trajecten Gieten-Bareveld (2006) en Gieten-Assen (2007). Daarbij is het doel vanuit Rijkswaterstaat om de verkanting zo uit te voeren, dat dit deel bij de verdubbeling niet nog eens hoeft te worden aangepakt. Voor technische vragen is [redacted] beschikbaar. Voor het verkeersmodel van de N33 zijn telcijfers nodig. Er zijn wel cijfers van de wegvakken, maar niet van de op-en afritten. [redacted] zal hiervoor [redacted] (RWS) benaderen.
- Team gebiedsontwikkeling Assen Zuid
18 April is een workshop geweest waarbij over diverse oplossingsrichtingen is gesproken. Er is nu 1 basisvariant waar de provincie Drenthe/gemeente Assen verder aan werken. Het wordt een robuuste oplossing met een tijdhorizon van 2020. [redacted] stuurt het verhaal naar [redacted] om een indruk te geven van hoe e.e.a. wordt opgepakt.
- Team financiering
De eerste bijeenkomst stond in het teken van de te onderzoeken mogelijkheden. Waarschijnlijk is Europees geld niet mogelijk door de herverdeling die momenteel speelt. Noord-Nederland behoort dan niet meer tot de periferie van Europa. Ook uit het waddenfonds hoeven wij niets te verwachten. Kompasgelden zijn bedoeld voor kennis en innovatie en niet meer voor infrastructuur. Voor de verdubbeling zijn niet direct innovatieve zaken aan te geven.
De mogelijkheden (winst) zitten vooral in de aanbesteding (DBFM) en procedures (tijdelijk overdragen van de weg aan de provincies zodat er geen BTW-plicht geldt). DBFM is bij verdubbeling van de Wâldwei (N31 Fryslân) toegepast. Hiervoor zal projectleider [redacted] gevraagd worden aan te schuiven.

4. Offerte- uitvraag opdracht N33

De bijgevoegde offerte-uitvraag is inmiddels aangepast. Mogelijk dat de opdrachten bij verschillende bureaus komen te liggen. De uitkomsten van de gebiedsontwikkelingsprojecten worden ingebracht onder de eindredactie van het uitvoerings- en financieringsplan. Zo wordt het één verhaal. Een goede kaart is belangrijk. Tekstueel moet het verhaal niet te lang worden, maar wel compleet zijn.

Voor deze uitdagende offerte zijn drie bureaus benaderd: Urhahn, HKB en BRO. Urhahn kon niet op korte termijn capaciteit vrijmaken. Met beide andere bureaus vinden op korte termijn gesprekken plaats. Wanneer de data bekend zijn, zal de projectgroep hierover worden geïnformeerd zodat zij mogelijk kunnen aanschuiven. Doel is om voor de platformvergadering van 26 april rond te komen.

In de offerte wordt gesproken over de Eemshaven. Het is beter om hier Groningen Seaports of Eemsdelta van te maken.

Mogelijk dat de bureaus voor 1 juli alleen de hoofdlijnen van de gebiedsontwikkeling aanleveren en dat de uitwerking na 1 juli plaatsvindt. Dit is onderdeel van het gesprek met de bureaus.

5. Voorbereidingen

- klankbord 22 april: [redacted] stuurt afschrift en adressen naar projectgroep
- platform 26 april: de volgende punten moeten in het platform in ieder geval aan de orde komen:
 1. dekking offerte Eindredactie uitvoerings- en financieringsplan N33 en Gebiedsontwikkeling Veendam-Zuidbroek (offerte-uitvraag ter kennisgeving)
 2. stand van zaken deelprojecten
 3. idee van eindproduct (uitvoerings- en financieringsplan)
 4. koppeling N34/N46 loslaten → apart van traject
 5. Uniforme informatieverstrekking aan Raden en Staten [redacted]

6. Planning

Datum	Overleg
19 april	team financiering
21 april	kennisuitwisseling MIT/m.e.r.
22 april	klankbord
26 april	platform
17 mei	platform
6 juni	partijbijeenkomst CDA in Groningen met Minister
28 juni	Voortgang Langmangelden SNN - kabinet

Alle gemeenten leveren bij [redacted] de overlegdata van de raden en commissies aan. Deze worden vervolgens bij elkaar gezet.

7. Rondvraag

Volgende vergadering projectgroep:

- dinsdag 10 mei 9.00 uur in provinciehuis Drenthe in Assen
- vrijdag 20 mei 9.00 uur in Groningen

8. Sluiting

Acties:

Nr.	Wie	Wat
1.	[redacted]	Tekeningen kunstwerken naar provincies
2.	[redacted]	Overleg met Bert Naarding (Rijk) over eindproduct/planning/bestuurlijk overleg/financiering
3.	[redacted]	Informatiebrief + samenvatting ontwikkelingsplan voor uniforme informatieverschaffing raden en staten.
4.	[redacted]	Henssen (RWS) benaderen voor telcijfers van op-en afritten
5.	[redacted]	Overleg met betrokken gemeenten over aansluitingen Bareveld
6.	[redacted]	Projectgroep informeren/uitnodigen bij overleg bureaus
7.	[redacted]	Dhr. [redacted] uitnodigen voor team financiering over DBFM

Aan: leden platform N33

Groningen, 8 juni 2005

Behandeld door : [redacted]
Telefoonnummer : (050) [redacted]

Onderwerp : Platform N33

Beste leden van het platform N33,

Hierbij ontvangt u de agenda een deel van de stukken voor het platformoverleg N33 dat staat gepland op 10 juni om 10.30 uur in het provinciehuis van Groningen (kamer 7).

Met vriendelijke groet,

[redacted]

AGENDA

10 juni 2005 10.30 uur
Provinciehuis Groningen
kamer 7

1. Opening & mededelingen
2. Vaststellen agenda
3. Verslag platform 26 april 2005 (bijgevoegd)
4. Concept- Uitvoerings- en Financieringsplan (bijgevoegd, toelichting BRO)
 - a. Vaste bijdrage van niet-provincies
 - b. Intentieverklaring regio
 - c. Voorstellen aan het Rijk
 - d. Communicatie
5. Vervolg/planning
6. Rondvraag en Sluiting

Agendapunt 4C: Voorstellen aan het Rijk

Onderstaand de voorstellen zoals die voortvloeien uit het uitvoerings- en financieringsplan:

Wij stellen voor te streven naar een fasegewijze verdubbeling van de N33 tot 2x2 autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen en daartoe:

1. het project op te nemen in het MIT (verkenningentabel)
2. samen met de regio op korte termijn een MIT-verkenning af te ronden op basis van de reeds eerder uitgevoerde regionale voorverkenningen
3. Een MER-Tracéstudie te starten waarbij de regio aanbiedt hiertoe het voortouw te nemen, en de kosten hiervan (€5 miljoen) ten laste van de €50 miljoen euro van het Rijk
4. Te besluiten tot aanleg van de Velperbroekoplossing voor de aansluiting N33/N34 (Gieten) die volledig geschikt is voor een toekomstige verdubbeling en de meerkosten (€4 miljoen) te betalen door de regio (als onderdeel van niveau 3)
5. Te besluiten tot aanpak van beide kruisingen met de andere stroomwegen A28 (Assen-zuid) en A7 (Zuidbroek) en de kosten (€ 71 miljoen) als volgt te verdelen:
 - a. Rijk: € 45 miljoen
 - b. Regio € 26 miljoen
6. Voorlopig uit te gaan van een investeringsbedrag van 182 miljoen euro (incl. onvoorzien binnen projectscope, incl. voorbereiding en toezicht, excl. BTW en excl. onzekerheidsreserve en reserve extern onvoorzien.
7. Voorlopig uit te gaan van de volgende reserveringen t.b.v de financiering:

Rijk:	€50 miljoen
Regio:	€60 miljoen
Besparingen onderhoud RWS-NN	€17 miljoen
	----- +
	€ 127 miljoen
8. In overleg te kijken naar de financiële dekking van het tekort, groot €55 miljoen en daarbij de mogelijkheden voor DBFM constructies te betrekken.

Voorstel: Instemmen met de bovengenoemde voorstellen aan het rijk

Agendapunt 4D: Communicatie

Het uitvoerings- en financieringsplan wordt tijdens het Langmanoverleg op 28 juni aan het kabinet aangeboden. De periode rondom het gereedkomen van het plan kan goed gebruikt worden om te communiceren met name betreffende het aanbod van de regio. Het ondertekenen van een intentieverklaring kan daarvoor als basis dienen. Ook moet besloten worden op welk moment het uitvoerings- en financieringsplan openbaar wordt en beschikbaar komt. Er zou gedacht kunnen worden aan een persconferentie na besluitvorming door de colleges en DB SNN.

Verdere communicatie met bewoners, met name over het ontwerp van de weg zal in een later stadium in mer-kader vorm krijgen.

Voorstellen voor de communicatie zullen in overleg met de communicatieadviseurs worden uitgewerkt.

Voorstel: Voorstellen voor de communicatie en pers uitwerken en betrekken bij besluitvorming door de colleges/DB SNN over het uitvoerings- en financieringsplan

Agendapunt 5: Planning

Datum	Overleg
14 juni	BC SOM
?	Vooroverleg RWS-NN (HID/Bleker)
21 juni	Besluitvorming colleges
21 juni	DB SNN
22 juni	Directeurenoverleg Olman /Gerrits/Hoek
22 juni	Avond bedrijfsleven, 19.30 uur RSCG Veendam
28 juni	Voortgang Langmangelden SNN - kabinet

Aanwezig: dhr. H. Bleker (voorzitter), [redacted] (provincie Groningen), [redacted] (provincie Drenthe), dhr. [redacted] (gemeente Assen), [redacted] (gemeente Veendam), [redacted] (gemeente [redacted]), [redacted] (gemeente Aa en Hunze), dhr. [redacted] (stuurgroep Veenkoloniën)

Afwezig: -

1. Opening & mededelingen

Voorzitter Bleker opent de vergadering. Er zijn geen mededelingen.

2. Vaststellen agenda

Geen

3. Verslag platform 18 maart 2005

Geen op- of aanmerkingen.

4. Offerte eindredactie en gebiedsontwikkeling Veendam- Zuidbroek

Van ambtelijke zijde zijn gesprekken gevoerd met de bureaus HKB en BRO. Beiden hadden een verschillende insteek. HKB is meer bekend in het gebied en was meer inhoudelijk bezig en met de vormgeving van het eindproduct. BRO heeft een meer procesmatige insteek, is goed op de hoogte wat de Minister en de Tweede Kamer willen zien.

De voorkeur is om HKB de gebiedsontwikkeling rond Veendam te laten doen en BRO te betrekken bij het proces en het eindproduct naar Den Haag.

Dhr. Swierstra legt de nadruk op het proces. Inhoudelijk komt later, daarvoor is de tijd te krap en dat vraagt de Tweede Kamer ook niet direct. Hij pleit er voor om de opdrachten op te delen. Verkeersveiligheid moet nadrukkelijker aan de orde komen. 1 Juli moeten er procesafspraken en een agenda met het Rijk worden gemaakt. Dhr. Bleker vult aan dat er 1 juli niet meer dan een schets kan liggen en het bureau goed in staat moet zijn om zo'n schets te maken.

Het platform kiest er voor de opdrachten te delen. Ambtelijk wordt dit verder ingevuld.

De dekking wordt als volgt ingevuld:

1. Uitvoerings- en financieringsplan: Agenda voor de veenkoloniën, provincie Groningen en provincie Drenthe ieder een derde
2. Gebiedsontwikkelingsplan: conform voorstel: provincie Groningen de helft, gemeente Veendam en Menterwolde ieder een kwart

5. Stand van zaken diverse onderdelen

A. Ontwerp/raming

Het ontwerp en de raming zijn vrijwel klaar. Afronding en presentatie volgen in het platform van 17 mei. Met de gemeenten Veendam en Aa en Hunze is gesproken over de aansluitingen rond Bareveld. Daaruit is naar voren gekomen twee van de drie aansluitingen te handhaven. De gemeente Stadskanaal kan zich hier (ambtelijk) wel in vinden. Een probleem vormt nog de kruising met het spoor. Mogelijk is een hefbrug over het spoor een oplossing omdat het treinverkeer minimaal is. Andere oplossingen worden nog onderzocht.

Aanwezigen klankbord N33

Organisatie	Aanwezigen
Platform Verkeer en Vervoer Noord-Nederland	J J (TLN)
Commercieel Centrum Assen	J J ten (KvK, Groningen/Drenthe)
MKB-Noord	J J (wordt: J J)
Oosterboer	J J J
VNO-NCW	J J J

NB: TT Circuit heeft aangegeven deze dag niet te kunnen, maar wel betrokken te willen zijn bij het vervolg.

G. MIT/MER procedures

Annotatie wordt ter kennisgeving aangenomen.

6. Inhoud uitvoerings- en financieringsplan N33

In het platform van 17 mei komt een eerste schets met het uitvoerings- en financieringsplan van de N33. Daarop wordt dan door het platform op gereageerd.

Overdracht van de N46/N34 loskoppelen.

Rijkswaterstaat geeft aan dat de documenten hiervoor inmiddels in Den Haag liggen. De onderhandelingen hiervoor zullen niet voor 1 juli zijn afgerond. De koppeling is ook niet logisch, maar door J J ingebracht omdat de gedachte leefde dat de provincies de wegen niet wilde hebben.

Het platform wil het initiatief voor een vervolg van de onderhandelingen op korte termijn door de Regio wordt opgepakt.

7. Vervolg/planning

Het is niet mogelijk om in zo'n korte tijd de Raden en Staten commitment in de totale financiering van de N33 te vragen. Daarvoor is de tijd te kort. In eerste instantie moeten de colleges er achter staan. Na de onderhandelingen met het Rijk worden de Raden en Staten bij de financiering betrokken. Assen zal de Raad wel inhoudelijk informeren over de gebiedsontwikkeling rond Assen-Zuid.

Er wordt een brief opgesteld om de Raden en Staten te informeren naar de stand van zaken en het proces. Het ontwikkelingsplan kan daarbij als handvat dienen. De bijdrage van de Regio moet daarbij niet verspreid worden.

Tussen 15 en 20 juni wordt met alle aanwezigen naar een nieuwe datum gezocht voor een platformoverleg.

8. Rondvraag en sluiting

Dhr. Bleker bedankt de aanwezigen voor hun komst.

Aan: leden platform N33

Groningen, 19 oktober 2005

Behandeld door : [redacted] J J
Telefoonnummer : (050) [redacted] J

Onderwerp : Platform N33

Geachte leden van het platform N33,

Hierbij ontvangt u agenda stukken voor het platformoverleg N33 dat 21 oktober in het provinciehuis van Drenthe in Assen (kamer 222).

Met vriendelijke groet,

[redacted] J

21-10-2005 16:30 - 17:30 uur



10 juni 2005 10.30 uur
Provinciehuis Drenthe
kamer 222

AGENDA

1. Opening & mededelingen
2. Vaststellen agenda
3. Verslag platform 10 juni 2005 (bijgevoegd)
4. Ingekomen stukken
Brief minister met reactie op uitvoerings- en financieringsplan
(bijgevoegd met bijlage)
5. Stand van zaken
Ter kennisgeving motie Blok c. s. (bijgevoegd)
6. Voorbereiding werkbezoek Hofstra (memo bijgevoegd)
7. Planning lobby N33 richting Tweede Kamer (memo bijgevoegd)
8. Rondvraag/Sluiting

5. Voorbereiding werkbezoek Hofstra 21 november

Dit bezoek wordt georganiseerd door de beide provincies. Het is nog niet duidelijk welke kamerleden er mogelijk meer komen. Dit hangt af van de wens van dhr. Hofstra. Mogelijk dat het programma ook nog wijzigt omdat de 21^{ste} ook de commissie SOM bij elkaar komt.

Vanuit het platform is er veel aan gelegen om deze dag aan te grijpen de problemen nogeens duidelijk neer te zetten. Daarom wordt ook   (HID, rijkswaterstaat) ook uitgenodigd.

6. Planning lobby N33 richting Tweede Kamer

Zie punt 4.

7. Rondvraag en sluiting

Dhr. Bleker bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng.

Aanwezig: dhr. H. Bleker (voorzitter [redacted] [redacted] (provincie Groningen), dhr. S. Swierstra, dhr. [redacted] (provincie Drenthe), dhr. [redacted] dhr. [redacted] (gemeente Assen), [redacted] eente Veendam), [redacted] [redacted] ema (gemeente Menterwolde), [redacted] (gemeente Aa en Hunze).
Afwezig: [redacted] (stuurgroep Veenkoloniën)

1. Opening & mededelingen

Voorzitter Bleker opent de vergadering. Er zijn geen mededelingen.

2. Vaststellen agenda

Geen

3. Verslag platform 26 april 2005

Geen op- of aanmerkingen.

4. Concept- Uitvoerings- en Financieringsplan

De uitvoeringsniveaus (ontwerpen) zijn besproken met de betrokken gemeenten. Bij de regiobijdrage missen nog de gemeenten van de streekraad Oost-Groningen en de Eemsmondgemeenten. Zij liggen dan wel niet direct aan de N33, ze hebben wel een groot belang bij de verdubbeling. De gemeente Veendam geeft aan de bijdrage van Boer en Croon voor hun gemeente aan de hoge kant te vinden. Dhr Bleker meldt dat zij dat haar gemeenten beter bereikbaar wordt en daarom ook een interessanter voor bedrijven. Daarnaast zullen bij afschrijving over langere periode de kosten niet te hoog zijn.

Het voorstel van de regio zal er 28 juni liggen. De inzet moet gedragen worden door de colleges van GS en B&W. De provincies zullen garant staan voor de bijdragen.

Dhr. Swierstra vindt een bod van 40 miljoen uit Boer & Croon de minimale inspanning. Hij zou daar 10 miljoen boven willen zitten zodat dit goed bij de kamer over komt. In het najaar kan dan de uitwerking plaatsvinden.

Dhr. Swierstra vindt dat elke discussie over het geld van de Zuiderzeelijn en Pieken in de Delta voorkomen moet worden. De Minister is tegen de motie, het is vooral de kamer die er achter staat. Met dit bod laten we zien dat we ons huiswerk goed hebben gemaakt. Dit geld ook voor de overdracht van de N34 en de N46.

Veendam geeft aan de regiobijdrage voor haar aan de hoge kant is. Zij wil eerst samen met Menterwolde bekijken wat er vanuit de gebiedsvisie te halen is.

Ook voor de gemeente Menterwolde geeft aan dat de bijdrage hoog is. Zeker in deze tijd van bezuinigingen is het politiek moeilijk verkoopbaar. [redacted] [redacted] wijst wel op de inspanningsverplichting van een ieder en zal hier zelf ook voor gaan.

De regio gaat voor een bijdrage van 50 miljoen in de verdubbeling van de N33. Daarin worden de bijdragen uit Boer & Croon verhoogd. De meevallers uit andere bijdragen, zoals de Veenkoloniën, de streekraadgemeenten de Eemsmondgemeenten komen ten gunsten van de gemeenten die direct aan de N33 liggen. Dhr Bleker geeft aan dat als er nog zaken bijkomen, de provincies dit zullen dekken.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Samenwerkingsverband Noord-Nederland
Het Dagelijks Bestuur
Postbus 239
9700 AE Groningen

Contactpersoon

J J J

Datum

29 september 2005

Ons kenmerk

DGP/WV/u.05.01696

Onderwerp

financierings- en uitvoeringsplan N33

Doorkiesnummer

070-3519612

Bijlage(n)

DGP/WV/U.05.01674

Uw kenmerk

-

Geacht bestuur,

Het uitvoerings- en financieringsplan N33 Veendam-Assen is op 14 juli jl. door u toegezonden aan de leden van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

In het plan wordt uitgegaan van een 2x2 autoweg met een profielbreedte van ruim 40 meter en aansluitingen op de autosnelwegen A28 en A7 middels een fly-over en een klaverblad. De totale uitvoeringskosten worden geraamd op € 182 mln exclusief BTW.

De N33 is een weg waarop zich een verkeersveiligheidsprobleem voordoet. Ik benadruk dan ook dat dit probleem mijn aandacht heeft. Ik kan echter niet instemmen met de voorgestelde variant omdat er goede gelijkwaardige alternatieven zijn die vrijwel dezelfde reductie aan slachtoffers opleveren. Ik denk daarbij aan een 1x2 autoweg met een Arbobreedte van minimaal 8.90 meter en een inhaalverbod of een sobere uitvoering van een 2x2 autoweg met middenberm en geleiderail, maar zonder vluchtstrook. De eerste variant is mogelijk voor ongeveer € 50 mln, inclusief BTW en de tweede variant is mogelijk voor € 114 mln, inclusief BTW¹.

Ik heb mijn standpunt inmiddels aan de Tweede Kamer duidelijk gemaakt. Bijgaand treft u de bewuste brief aan. Ook tijdens het Bestuurlijk Overleg van 14 september 2005 is gewezen op het beschikbare budget. Een bedrag van € 50 mln is beschikbaar naar aanleiding van de motie Hofstra.

¹ Informatie aangaande deze varianten en de te verwachten effecten worden separaat aan u aangeleverd

Met de regiobijdrage van € 50 mln en € 17 mln uit het V&W-budget voor groot onderhoud is totaal een bedrag van € 117 mln beschikbaar. Mijn verzoek aan u is daarom het ambitieniveau te verlagen en het uitvoerings- en financieringsplan aan te passen aan het beschikbare budget.

Hoogachtend,

Namens de minister van Verkeer en Waterstaat



Ir. R.J.M. Splitthoff
Wvd. directeur Directie Wegen en Verkeersveiligheid

VERDUBBELING N33 VAN ASSEN TOT ZUIDBROEK

Uitvoerings- en financieringsplan

Het Samenwerkingsverband Noord Nederland heeft 14 juli het uitvoerings- en financieringsplan verdubbeling N33 aan de Minister gestuurd en gelijktijdig aan de leden van de Vaste Kamer Commissie. Dit is het vervolg van de motie Hofstra c.s. nr. 29.800 A en de brief aan de 2^o Kamer van de Minister van 22 februari 2005.

Terugvalopties:

Traject:

De keuze van de regio ligt ver van de mogelijke (financiële) haalbaarheid (de kosten worden geraamd op € 182 miljoen excl. BTW). Derhalve wordt bij deze als mogelijke alternatieven door VenW een tweetal "terugval" opties gegeven.

Kort weergegeven inclusief een veiligheids- en bereikbaarheidsscore en de globale kosten:

	De opties:	kosten	Gieten	Assen	Totaal:*	Veiligheid bereikbaarheid
1	1x2 : ARBO breedte plus inhaalverbod, en grote obstakelvrije zone	M€ 50		M€ 8	M€ 58	V+ B-
2	2x2 autoweg met middenberm, geleiderail zonder vluchtstrook	M€ 115	M€ 5	M€ 8	M € 128	V++ B++

* is: Inclusief post onvoorzien van 20 %, inclusief 19 % btw en overige kosten 20% engineering, vastgoed e.d.

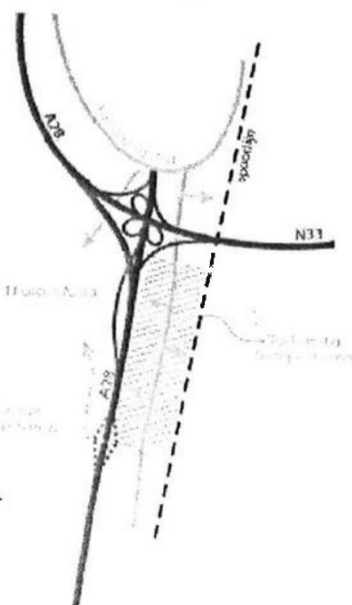
Bij de alternatieven is globaal gekeken naar het oplossend vermogen van verkeersveiligheidsproblemen en hun mogelijk effect op bereikbaarheid (kleine verdiepingsslag veiligheid en bereikbaarheid op blz 3 - 5). De varianten zijn globaal uitgewerkt (zie blz 6 en 7) om als terugvalopties te kunnen dienen. Hierbij zijn er een aantal zaken die bij een mogelijk vervolgonderzoek beter of opnieuw moeten worden uitgezocht

Aansluitingen

Naast de trajecten zijn de aansluitingen van de N33 aan "de uiteinden" van belang ofwel die met de A28 en de A7. Dit betreft:

1. Aansluiting Zuidbroek

Wij gaan ervan uit gezien de veilige afwikkeling, dat bij de A7 (voorlopig) geen klaverblad aan de orde is bij de aansluiting A7/N33. Dit in tegenstelling tot het gedachtegoed van de regio.



2. Aansluiting Assen – zuid

Bij Assen zuid vindt de uitwisseling plaats tussen de A28 en de N33 via aansluitingen op het onderliggend wegennet. Het voorstel van de regio is de verbinding te optimaliseren via een fly-over en 2 bogen. Een mooie structurele oplossing echter bijzonder kostbaar. Een alternatief is de aanleg van een klaverblad in deze via 3 bogen.

De totale kosten van de bogen en aanpassen op/afritten worden geschat op € 8 miljoen.

Bijlage 1: Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

1.1.1 Getroffen en nog te treffen maatregelen korte termijn

In het kader van de motie Hofstra van 2002 is op de N33 op de trajecten Assen – Gieten en Bareveld – A7 in 2005 de EHK aangebracht. Het resterende traject Gieten Bareveld zal wat betreft invoering EHK in 2006 gecompleteerd worden.

Op landelijke schaal verwacht men bij algehele doorvoering van de herkenbaarheidkenmerken 10% minder slachtoffers. De specifieke veiligheidseffecten voor de N33 zijn moeilijk in te schatten. Van een uiteindelijk verbeterde herkenbaarheid mag een positief effect worden verwacht. Het effect wordt 1:1 doorgetrokken naar de N33.¹

Het ongelijkvloers uitvoeren van kruisingen, met name de laatste kruising Dalweg 12 in 2004, heeft naar verwachting een positief effect op het aantal voorrangsongevallen. Verwacht mag worden dat dit type slachtoffers met 90% daalt. Daarnaast gaat tbv de rotonde Gieten de schop in 2007 in de grond om deze ook ongelijkvloers te maken.

In 2006 wordt het gedeelte Gieten - Bareveld verbreed naar 8.90 m, hetgeen van positieve invloed zal zijn op het ongevallenbeeld (rijongevallen en inhaalongevallen)

Deze gegevens gecombineerd zal een nieuw risicocijfer opleveren voor de N33. In het uitvoeringsfinancieringsplan lijkt het alsof de invoering van de EHK de enige maatregel is welke getroffen is en wordt.

Wat betreft de verkeersveiligheidseffecten van de verschillende oplossingsrichtingen, deze zijn gebaseerd op de resultaten van een expertmeeting van DNN in 2004. Als basis is het gemiddeld aantal slachtoffers over 2000- 2002 gebruikt.

1.2 Deeltrajecten N33

De N33 wordt door DNN onderverdeeld in drie trajecten. Dit zijn:

- A28 – vkpl. Gieten
- Verkeersplein Gieten – provinciale grens
- Provinciale grens – A7

In absolute aantallen vinden op het traject provinciegrens – A7 de meeste ongevallen plaats en vallen ook de meeste slachtoffers. Ook dit beeld is in de afgelopen jaren, redelijk constant gebleven. Opgemerkt moet worden dat als er per traject op jaarbasis gekeken, er wel grote schommelingen zijn in aantallen slachtoffers.

De N33 heeft verschillende dwarsprofielen op de deeltrajecten en ook het ongevallenbeeld en de daarbijbehorende risicocijfers zijn afwijkend op deze deeltrajecten. Het risicocijfer van het traject A28 – verkeersplein Gieten ligt zelfs onder de landelijke streefnorm van 0,09 en valt dus feitelijk niet aan te merken als verkeersveiligheid knelpunt.

Een groot gedeelte van het risicocijfer worden op alle drie de trajecten bepaald door ongevallen met tegenliggers. Het scheiden van rijrichtingen heeft derhalve effect op alle drie de trajecten.

Op het traject verkeersplein Gieten – provinciale grens lijkt vooral de kans op een *rijongeval* hoog, terwijl dit op de andere twee trajecten kleiner is. Het homogeniseren en verbeteren van het wegprofiel in 2006 zal dan ook op dit traject waarschijnlijk veel resultaat opleveren.

Voorrangsongevallen blijken praktisch alleen op het traject provinciale grens – A7 voor te komen en tevens hier een aanzienlijk deel van het risicocijfer te vormen. Het is aannemelijk dat het kruispunt Dalweg 12, dat

Voor te stellen is bij prioriteitsstelling:

De maatregelen betreffen de N33 van Assen zuid (A28) tot Zuidbroek (A7) ter verbetering van de verkeersveiligheid. Sec op basis van verkeersveiligheid heeft het traject vkpl. Gieten – prov. grens het risicocijfer de hoogste prioriteit. Hierna komt het traject prov. grens – A7 in aanmerking op basis van het te verwachten capaciteitsprobleem na 2014. Om deze reden zullen mn hier ook maatregelen nodig zijn die niet alleen direct invloed hebben op de verkeersveiligheid, maar ook de capaciteit vergroten en zo voor een verbeterde doorstroming zorgen. Om in staat te zijn een mogelijke fasering in de maatregelen goed te kunnen verantwoorden, zullen niet alleen de effecten van de maatregelen voor de gehele N33 beoordeeld moeten worden, maar zal dit ook voor de drie trajecten afzonderlijk gebeuren. Tevens kan meegelift worden met lopende activiteiten, zoals de ombouw van verkeersplein Gieten.

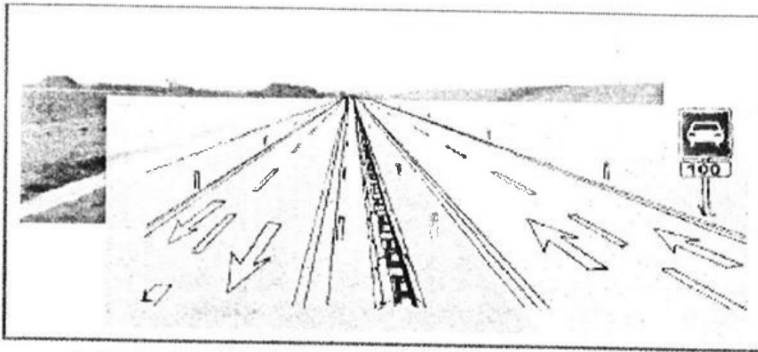
Rij-ongevallen en ongevallen met tegenliggers zijn met name de typen ongevallen die in de huidige situatie zeer lastig te bestrijden zijn. De impact van vooral ongevallen met tegenliggers is maatschappelijk gezien groot. Deze ongevallen worden verholpen door het scheiden van rijrichtingen. Het homogeniseren en verbeteren van het wegprofiel heeft een positieve invloed op het aantal Rij-ongevallen en waarschijnlijk ook op het aantal kop-staart ongevallen. Een groot gedeelte van de voorrangsongevallen zullen inmiddels na het gereedkomen van Dalweg 12 opgelost zijn.

1.4 Twee alternatieve oplossingsvarianten

Op basis van de in de vorige paragraaf besproken oplossingsrichtingen volgen hierna een tweetal oplossingsvarianten, welke in bijlage 2 nader zijn geduid:

- Variant 1: Autoweg 1x2 rijstroken, max. ARBO-breedte (8,9m), plus inhaalverbod (d.m.v. dubbele as-markering)*
- Variant 2: Verdubbeling tot 2x2 autoweg, met middenberm (+geleiderail), zonder vluchtstrook*

Variante 2: Verdubbeling tot 2x2 autoweg, met middenberm (+geleiderail), zonder vluchtstrook



2x2 autoweg zonder vluchtstrook

Afmetingen dwarsprofiel			
Rijstrookbreedte	3,25 meter	Middenberm/geleiderail	2,2 meter
Rijbaan/Verhardingsbreedte	8,9 meter	Obstakelvrije zone(berm)	6,6 meter
Aantal rijstroken	4	Vereiste kunstwerkbreedte	24,5 meter

Deze variant is de dubbelbaans autoweg met de maximale toegestane snelheid begrensd op 100 km/uur.

Ontwerp en Kosten

Het ontwerp gaat ervan uit dat een aantal kunstwerken op de N33 verbreed zullen moeten worden. De bestaande aansluitingen op de N33 blijven gehandhaafd. Deze variant heeft geen vluchtstrook. Wel zijn de rijbanen van elkaar gescheiden en neemt de capaciteit van de weg toe.

De kosten zijn ingeschat op 115 miljoen euro, daarboven komen meerkosten voor aanpassing van het knooppunt Gieten € 5 miljoen. Voor knooppunt Assen zuid drie lussen worden de kosten ingeschat op € 8 miljoen.

Effect

Een 2x2 autoweg leidt tot verbetering van de meeste ongevaltypen; ongevallen met tegenliggers, rijongevallen en kop/staart ongevallen. Doordat de ruimte voor het corrigeren van fouten beperkter is dan bij een ASW, zullen er iets meer slachtoffers vallen. Het 100 km regiem beperkt dit negatieve effect.

Uit de expertmeeting is gebleken dat het te verwachten effect van deze maatregel een reductie van slachtoffers oplevert van 52%, ofwel een besparing van $0,52 * 27 = 14,0$ slachtoffers per jaar.

Kosteneffectiviteit

Het rendement van deze variant wordt geschat op 7.7 miljoen per bespaard slachtoffer;

Opmerkingen

Op lange termijn zorgt deze variant voor een verbetering van zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming. Voor de korte termijn is het zaak alvast rekening te houden met afmetingen van mogelijke nieuwe kunstwerken. Bij onderhoud of calamiteiten kan één rijstrook afgesloten worden, waarbij het verkeer op de andere rijbaan toch doorgang kan hebben (2-0 systeem).

Vergaderjaar 2005–2006

30 300

Nota over de toestand van 's Rijks Financiën

Nr. 42

MOTIE VAN HET LID BLOK C.S.

Voorgesteld 6 oktober 2005

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de begroting van het Fonds Economische Structuurversterking een onbenut saldo toont van € 410 mln., waarvan, na reservering van een buffer van 10% van de aardgasbaten, € 270 mln. vrij besteedbaar is;

overwegende, dat bij een voortdurend hoge olieprijs van \$ 60 per vat nog circa € 700 mln. aan additionele FES-voeding verwacht mag worden over 2006;

overwegende, dat € 1 mld. is gereserveerd voor duurzame energie en dat hiervan, door een beperktere inzet op windenergie, € 100 mln. beschikbaar kan komen voor andere doelen;

↳ 30 mln. gevonden

verzoekt de regering om uit het beschikbare FES-saldo en uit additionele aardgasbaten ten gevolge van de hoge olieprijs, zodra deze gerealiseerd zijn, een aantal concrete knelpunten op het gebied van zowel fysieke infrastructuur als kennisinfrastructuur aan te pakken, bijvoorbeeld:

- knelpunten in het wegennet zoals de N259 bij Bergen op Zoom, de N33 Veendam–Assen en de A12 Ede–Duitse grens;
- zwakke plekken in de zeekering en de IJsselmeerkust;

verzoekt de regering voorts een aantal concrete knelpunten op het gebied van de kennisinfrastructuur via publiek-private samenwerking aan te pakken, bijvoorbeeld in de projecten:

- Nano-technologie Twente;
- Centre for Molecular Medicine in Eindhoven;
- EU regional Ion Therapy Institute in Maastricht,

en gaat over tot de orde van de dag.

Blok
De Nerée tot Babberich

Van der Vlies
Van As



aan: Projectgroep en platform N33

van: [redacted] J tst. [redacted] J

datum: 14 oktober 2005

betreft: Planning Lobby N33

standpuntbepaling over brief Minister/mogelijkheden versoering ambtelijk overleg RWS/V&W strategiebepaling/onderhandelingsscenario's	Platform	21 oktober 24 okt-4 nov
werkbezoek Hofstra landsdelig overleg/overleg N33 met Minister concept lobby notitie (status?)	GS/BC SOM?	21 nov. 21 nov. 23 nov. 25 nov.
lobby notitie Tweede Kamer klaar	PG Platform	1 december
behandeling in TK: - plenaire behandeling begroting VW en infrastructuurfonds - overleg vaste kamercommissie VW - stemmingen over begrotingen en MIT		6 t/m 8 dec 12 dec 13-15 dec

23 november

- 1 nov. db.
- 11 nov. bij rijkswater-
→ 11-15 bij vew

Platform **Verkeer & Vervoer** Noord-Nederland

Secretariaat: Transport en Logistiek Nederland

Postbus 474, 9200 AL Drachten Tel : 0512 – 525707 Fax 0512 – 525616

Email: drachten@tln.nl

Drachten, 31 augustus 2005.

Aan : de leden van de Vaste Kamercommissie V&W Tweede Kamer
Betreft : verdubbeling N33; Uitvoerings- en Financieringsplan (UFP) van Platform N33
Ons kernmerk: as/pjz-jk/268

Geachte commissieleden,

Het noordelijk bedrijfsleven in het algemeen en de transport- en logistieke sector in het bijzonder maken zich reeds geruime tijd zorgen over de verslechterende bereikbaarheid van en in het Noorden. Op de hoofdtransportassen is sprake van een aantal hardnekkige knelpunten. Eén van deze punten is de al jaren bestaande te beperkte capaciteit en grote onveiligheid van de N33, de hoofdverkeersverbinding tussen de A28/Assen en de A7/Zuidbroek en de belangrijkste verkeersontsluiting in oost-Groningen/oost-Drenthe.

Het Platform Verkeer en Vervoer Noord-Nederland (PVVN), waarin een groot aantal – noordelijke- organisaties samenwerken op het gebied van verkeer en vervoer, pleit al jaren voor een verdubbelde en verkeersveilige N33. Dit is één van de hoofdprioriteiten van het PVVN wat betreft verbetering van de hoofdverkeersinfrastructuur. Deze schakel is als doorgaande noord-zuid verbinding, maar ook voor de regionale economische ontwikkeling, inclusief het noordelijke zeehavengebied, van groot belang. Het relatief hoge percentage van het vrachtverkeer op deze weg (20-25%) onderstreept dit.

Tegen deze achtergrond is het PVVN erg verheugd over het plan van de provincies Groningen en Drenthe, om in samenwerking met regionale partijen ook € 50 miljoen bij te dragen aan de verdubbeling van de Rijksweg 33 tussen Assen en Zuidbroek. Met de reeds door uw Kamer gereserveerde gelden als gevolg van de motie Hofstra cs. is voor het grootste deel van de kostenraming financiering gevonden.

Op verzoek van de Tweede Kamer en de minister van Verkeer en Waterstaat heeft het Platform N33 het 'Uitvoerings- en financieringsplan verdubbeling N33' opgesteld. Dit plan voorziet in de realisatie van een volwaardige autoweg, met een forse financiële bijdrage vanuit de regio. Alleen op deze manier kan de verbetering van de capaciteit en de veiligheid effectief gerealiseerd worden.

Het PVVN staat dan ook volledig achter de in het u toegezonden UFP beschreven voorstellen, met het aanbod van bovengenoemde partijen voor wat betreft de gedegen financieringsopzet en de uitvoering van het project. Door de motie Hofstra cs. en het aanbod van de regio, en de reguliere gelden voor groot onderhoud, is het grootste deel van de totale projectkosten reeds gedekt. Het PVVN verzoekt u op grond van deze

gunstige omstandigheden een positief het besluit te nemen over spoedige ombouw van de N33.

Wij verzoeken u onze brief bij uw overwegingen te willen betrekken.
Uiteraard zijn wij tot nadere toelichting of overleg bereid.

Hoogachtend,

 J, voorzitter

*** Het Platform Verkeer en Vervoer Noord Nederland wordt gevormd door Kamer van Koophandel Groningen, Kamer van Koophandel Friesland, Kamer van Koophandel Drenthe, EVO, Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) goederenvervoer, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) Mobis personenvervoer, VNO-NCW Noord, MKB Noord, Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer.**

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw K. Peijs
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Drachten, 31 augustus 2005.

Betreft : verdubbeling N33; Uitvoerings- en Financieringsplan (UFP) van Platform
N33
Ons kernmerk: as/pjz-jk/269

Zeer geachte mevrouw Peijs,

Het noordelijk bedrijfsleven in het algemeen en de transport- en logistieke sector in het bijzonder maken zich reeds geruime tijd zorgen over de verslechterende bereikbaarheid van en in het Noorden. Op de hoofdtransportassen is sprake van een aantal hardnekkige knelpunten. Eén van deze punten is de al jaren bestaande te beperkte capaciteit en grote onveiligheid van de N33, de hoofdverkeersverbinding tussen de A28/Assen en de A7/Zuidbroek en de belangrijkste verkeersontsluiting in oost-Groningen/oost-Drenthe.

Het Platform Verkeer en Vervoer Noord-Nederland (PVVN), waarin een groot aantal – noordelijke- organisaties samenwerken op het gebied van verkeer en vervoer, pleit al jaren voor een verdubbelde en verkeersveilige N33. Dit is één van de hoofdprioriteiten van het PVVN wat betreft verbetering van de hoofdverkeersinfrastructuur. Deze schakel is als doorgaande noord-zuid verbinding, maar ook voor de regionale economische ontwikkeling, inclusief het noordelijke zeehavengebied, van groot belang. Het relatief hoge percentage van het vrachtverkeer op deze weg (20-25%) onderstreept dit.

Tegen deze achtergrond is het PVVN erg verheugd over het plan van de provincies Groningen en Drenthe, om in samenwerking met regionale partijen ook € 50 miljoen bij te dragen aan de verdubbeling van de Rijksweg 33 tussen Assen en Zuidbroek. Met de reeds gereserveerde gelden als gevolg van de motie Hofstra cs. is voor het grootste deel van de kostenraming financiering gevonden.

Op verzoek van u en de Tweede Kamer heeft het Platform N33 het 'Uitvoerings- en financieringsplan verdubbeling N33' opgesteld. Dit plan voorziet in de realisatie van een volwaardige autoweg, met een forse financiële bijdrage vanuit de regio. Alleen op deze manier kan de verbetering van de capaciteit en de veiligheid effectief gerealiseerd worden.

Het PVVN staat dan ook volledig achter de in het u toegezonden UFP beschreven voorstellen, met het aanbod van bovengenoemde partijen voor wat betreft de gedegen financieringsopzet en de uitvoering van het project. Door de motie Hofstra cs. en het

aanbod van de regio, en de reguliere gelden voor groot onderhoud, is het grootste deel van de totale projectkosten reeds gedekt.

Het PVVN verzoekt u op grond van deze gunstige omstandigheden een positief besluit te nemen over spoedige ombouw van de N33.

Uiteraard zijn wij tot nadere toelichting of overleg bereid.

Hoogachtend,

 J, voorzitter

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

1133
- 1.8.11.11
27278

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Statenbrief



Algemene gegevens	
Opsteller	J, tst. J
Afdeling	Ruimtelijke Ontwikkeling
Datum	woensdag 2 februari 2011
Uiterste behandeldatum in GS: 8 februari 2011	
Toelichting: gezamenlijke brief met provincie Groningen, verzending voor informatiemarkt N33 voor staten en raden op 9 februari 2011.	

Verantwoordelijk manager	
Marcel Armand van Nieuwpoort	
Akkoord:	Bespreken:
	

Nr.	Programma, prioriteit, resultaat in begroting

Portefeuillehouder
Sipke Swierstra

Vorbereid met	Afwijkende mening
1.	
2.	
3.	

Paraaf Directeur-secretaris:	
Annette Imhof	
	

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
8-2-11	nr. 2-1/201100114/
	nr.
	nr.

Communicatie	
Openbaar:	ja
Persbericht:	nee
OR-aangelegenheid:	nee
Bekendmaking:	Niet van toepassing

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe (en Groningen) informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beslissing GS

conform

Inleiding

Na een intensief overleg hebben Rijk en Regio op 29 mei 2010 een akkoord bereikt over de financiering en de herinrichting van de gewenste verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Na een radiostilte van enkele maanden, is op 4 januari 2011 het OTB door de minister van Infrastructuur en Milieu ondertekend. Het OTB zal op 9 februari aanstaande ter visie worden gelegd.

Met deze brief willen wij u informeren over de ontwikkelingen in de afgelopen periode rondom de afspraken uit het convenant. Deze afspraken hebben vooral te maken met het al dan niet realiseren van een klaverbladoplossing op het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe (en Groningen) informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beoogd effect

Statenleden van Groningen en Drenthe worden via de beide college's in grote lijnen geïnformeerd over de voortgang van de OTB/MER procedure verdubbeling N33.

Argumenten

- 1.1. *De provincies Drenthe en Groningen hebben door het mede-initiatiefnemerschap voor tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 een belangrijke inhoudelijke inbreng bij het uitwerken van de planstudie.*
- 2.1. *De ontwikkelingen rond Zuidbroek zijn vooral een aangelegenheid voor de staten van Groningen. Daarom heeft GS van Groningen besloten tot het schrijven van deze brief. Het is belangrijk om de beide mede-initiatiefnemers van de planstudie, de staten van Groningen en Drenthe, op dezelfde wijze te informeren.*

Uitvoering

Tijdsplanning

Niet van toepassing.

Financiën

Niet van toepassing.

Personeel

Niet van toepassing.

Europese aspecten

Niet van toepassing.

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing.

Extern betrokkenen

provinciale staten van Groningen

Communicatie

op woensdag 9 februari 2011 organiseert Rijkswaterstaat een informatiebijeenkomst voor alle betrokken raden en staten. Na afloop van deze bijeenkomst is een persbijeenkomst

Bijlagen

1. *statenbrief*
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

- Ja/~~Nee~~
- Ja/Nee
- Ja/Nee
- Ja/Nee
- Ja/Nee

Risico's

Niet van toepassing.

Tekst Openbare besluitenlijst

Onderwerp: Verdubbeling N33

Provinciale staten van Drenthe en Groningen worden geïnformeerd over stand van zaken rond de voorgenomen verdubbeling N33. Een uitgebreide toelichting volgt op de informatiebijeenkomst op woensdag 9 februari 2011. Begin maart volgen openbare bijeenkomst voor de bevolking in Assen, Gieten, Veendam en Zuidbroek.

Verzenden

Opmerking [PD16]: Druk op de knop <VERZENDEN> om de tekst "openbare besluitenlijst" te verzenden aan het team **Communicatie**. Wacht met verzenden tot je er zeker van bent, dat de tekst openbare besluitenlijst volledig is ingevuld.

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 10 FEB 2011

Assen, 9 februari 2011

Ons kenmerk 6/2.1/2011001141

Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]

Onderwerp: Verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Na een intensief overleg hebben Rijk en Regio op 29 mei 2010 een akkoord bereikt over de financiering en de herinrichting van de gewenste verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Hierover bent u in mei 2010 per brief geïnformeerd. Na een radiostilte van enkele maanden, is begin 2011 het ontwerptracébesluit (OTB) door de minister van Infrastructuur en Milieu ondertekend.

Met deze brief willen wij u informeren over de ontwikkelingen in de afgelopen periode rondom de afspraken uit het convenant. Deze afspraken hebben vooral te maken met het al dan niet realiseren van een klaverbladoplossing op het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek. De belangrijkste uitwerkingsvraagstukken daarbij zijn:

- een door Rijk en Regio geaccepteerd ontwerp voor het klaverblad
- heeft het contract een voldoende grote prikkel voor de markt om een klaverbladoplossing scherp aan te bieden
- hoe verloopt de procedure indien een klaverbladoplossing financieel haalbaar blijkt.

Terugblik proces OTB/MER

In de periode december 2009 en april 2010 is er door Rijk en Regio naar mogelijkheden gezocht om kosten te besparen op het ontwerp van de N33. Dit resulteerde in aanpassingen in het ontwerp van de N33 die nodig waren om scope en budget in balans te krijgen; met andere woorden "om het project (technisch) ook binnen de financiële kaders te kunnen uitvoeren". Hierdoor heeft het meer tijd gekost om het ontwerp en het daarbij behorende verkeersmodel vast te stellen. Het ontwerp en het verkeersmodel vormen de basis voor alle onderzoeken die in het kader van het Milieueffectrapport (MER) moeten worden uitgevoerd. Het langer "sleutelen" aan het ont-



werp en nieuwe wet en regelgeving op het gebied van Natura 2000 en ecologische hoofdstructuur (EHS) waar het project mee te maken kreeg, heeft geresulteerd in een vertraging van ongeveer een half jaar.

Op 9 februari 2011 worden de OTB/MER documenten ter visie gelegd waarna iedereen 6 weken de tijd heeft om een zienswijze in te dienen. Op de dag van de ter visie legging is van 14.00 uur – 15.00 uur op het TT-circuit in Assen een brede informatiebijeenkomst voor Statenleden van beide provincies, raadsleden van de aanliggende gemeenten en vertegenwoordigers van de overige betrokken partijen. Voor deze bijeenkomst heeft u een uitnodiging ontvangen.

Knooppunt A7/N33 (Zuidbroek)

In het bestuurlijk convenant N33 hebben Rijk en Regio afgesproken dat bij de aanbesteding van het project wordt uitgegaan van twee mogelijkheden voor het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek: een rotonde en een klaverbladoplossing. Het Rijk beslist in overleg met de Regio over de keuze voor en het ontwerp van een klaverbladoplossing. Daarnaast wordt in het aanbestedingstraject een nieuw beslismoment ingelast op basis van de uitkomsten van de aanbesteding, waarbij de Regio de mogelijkheid heeft om bij een onvoldoende marktbod additionele middelen beschikbaar te stellen. Bovendien is afgesproken dat Rijk en Regio vooraf overeenstemming bereiken over de aanbestedingsdocumenten.

Na de ondertekening van het bestuurlijke convenant N33 op 29 mei 2010 heeft de Regio een aantal ambtelijke werksessies met Rijkswaterstaat (RWS) georganiseerd om het bestaande ontwerp voor de klaverbladoplossing Zuidbroek te optimaliseren. Het bestaande ontwerp voldeed nog niet aan de richtlijnen die Rijkswaterstaat daarvoor hanteert. Na het doorvoeren van de optimalisaties, is het ontwerp beoordeeld op doorstroming, verkeersveiligheid, toekomstvastheid, robuustheid, en is het getoetst op de richtlijnen voor autowegen en autosnelwegen. Volgens de Regio ligt er nu een ontwerp die voldoet aan de gestelde eisen ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming, robuustheid en toekomstvastheid en voldoet het volgens ons en het door ons ingehuurde adviesbureau aan de richtlijnen die gelden voor een ontwerp van een klaverbladoplossing. Rijkswaterstaat is momenteel bezig met een interne toets op de richtlijnen en zal zeer binnenkort een besluit nemen over dit geoptimaliseerde ontwerp.

De Regio verwacht een positieve besluitvorming over het nieuwe ontwerp in lijn met de afspraken uit het convenant

Aanbestedingstraject

Volgens het convenant moeten de partijen (Rijk en beide provincies) overeenstemming bereiken over de aanbestedingsdocumenten. Na de eerste ambtelijke overleggen tussen onze aanbestedingsdeskundigen en de contractmanager van Rijkswaterstaat over de hoofdlijnen en insteek van het contract, is er vertrouwen in de aanbestedingsopzet waarbij er een voldoende grote prikkel is voor de markt om enerzijds een kwalitatief hoogwaardige aanbidding te doen voor het totale project en anderzijds binnen het beschikbare budget een klaverbladoplossing aan te bieden.

Vervolgprocedure

In het OTB en in het MER is de klaverbladoplossing niet beschreven. Reden: het ontwerp was nog niet klaar. Met RWS is afgesproken dat na positieve besluitvorming over het ontwerp voor het klaverblad, de effecten van deze oplossing alsnog met een aanvulling op het MER worden beschreven. Deze actie zal parallel lopen met het opstellen van het tracébesluit. Als het tracébesluit onherroepelijk is en nadien blijkt dat een klaverblad financieel haalbaar is, zal het ontwerp van het klaverblad opnieuw in procedure moeten. Dit kan betekenen dat er enige vertraging voor het knooppunt Zuidbroek optreedt.


Omdat er een onherroepelijk tracébesluit ligt voor de verdubbeling van de N33, kan de aannemer wel starten met de uitvoering van de werkzaamheden. Nadat de procedure voor het klaverblad is afgerond, kan ook het klaverblad gerealiseerd worden. De ruimtelijke procedure voor het klaverblad zal circa 1 jaar beslaan. Dit lijkt op te vangen binnen de verwachte bouwtijd van circa 2,5 jaar.

Momenteel vindt er overleg plaats tussen het IPO en het Rijk over de decentralisatie van rijkstaken naar provincies. Onderdeel van dit overleg is het beheer en onderhoud van N-wegen in eigendom van het Rijk. In de provincies Groningen en Drenthe gaat het daarbij om de N33 en N48.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

1133
27278

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens	
Opsteller	[J], tst. [J]
Afdeling	Ruimtelijke Ontwikkeling
Datum	Maandag 30 mei 2011
Uiterste behandeldatum in GS: 7 juni 2011	
Toelichting: behandeling financiering Zuidbroek in Staten van provincie Groningen.	

Verantwoordelijk manager	
Marcel Armand van Nieuwpoort	
Akkoord:	Bespreken:

Nr.	Programma, prioriteit, resultaat in begroting

Portefeuillehouder
Henk Brink

Vorbereid met	Afwijkende mening
1.	
2.	
3.	

Paraaf Directeur-secretaris:
Annette Imhof

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
7-6-11	nr. 3.5 / 2011004649
	nr.
	nr.

Communicatie	
Openbaar:	ja
Persbericht:	nee
OR-aangelegenheid:	nee
Bekendmaking:	Niet van toepassing

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe (en Groningen) informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beslissing GS

Conform

Inleiding

Vanuit de zorgen voor de verkeersonveiligheid en de goede doorstroming van de N33 hebben de regio en het Rijk december 2005 financiële middelen beschikbaar gesteld voor de verdubbeling van de N33. In 2006 is de wettelijke procedure, nodig voor verdubbeling van Rijkswegen gestart. Voor de verdubbeling van de N33 wordt een zogenaamde verkorte Ontwerp Tracé Besluit / Milieu Effect Rapportage (OTB/MER) gevolgd. Na de vaststelling van de Startnotitie in 2007 is in februari 2011 door het Bevoegd Gezag (ministeries van VROM en V&W) het OTB en de MER ter visie gelegd.

Met deze brief worden de staten van Drenthe en Groningen geïnformeerd over de ontwikkelingen rond het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek. In mei 2010 heeft de regio met het Rijk afspraken gemaakt over een aanvullende financiering van de regio en afspraken over het al dan niet realiseren van een klaverbladoplossing op het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek. Het college van Gedeputeerde Staten van Groningen wil met een aanvullende Groningse financiering de aanleg van een klaverbladoplossing bij Zuidbroek (met opname in het Tracé Besluit) zeker stellen. Door deze keuze wordt de huidige planning van de planologische procedure met ca. 4 maanden verlengd. De realisatie van een klaverblad later in het traject, zoals uitgewerkt in het convenant N33 na de aanbesteding van de verdubbeling N33, geeft meer vertraging.

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beoogd effect

Statenleden van Drenthe worden in grote lijnen geïnformeerd over de ontwikkelingen rond het klaverblad A7/N33 bij Zuidbroek zoals deze in de staten van Groningen behandeld zullen worden.

Argumenten

- 1.1. *De provincies Drenthe en Groningen hebben door het mede-initiatiefnemerschap voor tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 een belangrijke inhoudelijke inbreng bij het uitwerken van de planstudie.*

Uitvoering

Tijdsplanning

Niet van toepassing.

Financiën

Niet van toepassing.

Personeel

Niet van toepassing.

Europese aspecten

Niet van toepassing.

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing.

Extern betrokkenen

Provinciale Staten van Groningen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijkswaterstaat Noord Nederland

Communicatie

De communicatie rond de financiering van de klaverbladoplossing A7/N33 bij Zuidbroek ligt bij de provincie Groningen.

Bijlagen

1. *statenbrief*
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Risico's

Voor de provincie Drenthe zijn geen risico's.

De aanleg van de gewenste klaverbladoplossing van de kruising A7/N33 bij Zuidbroek geeft een vertraging in de planologische procedure voor de verdubbeling van de N33.

Door de inzet van de provincie Groningen wordt de gewenste klaverbladoplossing zeker gesteld en een noodzakelijke vertraging in de procedure geminimaliseerd.

Tekst Openbare besluitenlijst

Onderwerp: Verdubbeling N33

Provinciale Staten van Drenthe worden geïnformeerd over stand van zaken klaverbladoplossing A7/N33 bij Zuidbroek.

Verzenden

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN - 9 JUNI 2011

Assen, 8 juni 2011
Ons kenmerk 23/3.5/2011004649
Behandeld door [redacted] J [redacted] J (0592) 36 [redacted] J
Onderwerp: Verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Begin dit jaar informeerden wij u per brief over de stand van zaken rond de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Deze brief ging vooral over de OTB/MER-procedure, de ontwikkelingen rond een mogelijke klaverbladoplossing bij de aansluiting A7/N33 (Zuidbroek) en de aanbestedingsprocedure.

Het college van gedeputeerde staten van Groningen heeft onlangs besloten in te zetten op een maximale bijdrage van de provincie voor de realisatie van een klaverbladoplossing op het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek waardoor de aanleg van dit klaverblad is verzekerd. Door deze keuze moeten het bestaande Tracébesluit en de MER worden aangepast waardoor de planologische procedure ca. 4 maanden langer gaat duren. Een realisatie van een klaverblad later in het traject na de aanbesteding, zoals uitgewerkt in het convenant N33, zal meer vertraging geven in de planning van de aanleg van de verdubbeling van de N33.

Convenant N33

In het convenant N33 van 29 mei 2010 hebben Rijk en Regio (provincie Groningen en provincie Drenthe) vastgelegd dat bij de aanbesteding van het project wordt uitgegaan van twee mogelijkheden voor het knooppunt A7/N33 bij Zuidbroek: een botonde en een klaverbladoplossing. Het Rijk beslist in overleg met de Regio over de keuze voor en het ontwerp van een klaverbladoplossing. Daarna wordt in het aanbestedingstraject een nieuw beslistmoment ingelast. Op basis van de uitkomsten van de aanbesteding, heeft de Regio dan de mogelijkheid om bij onvoldoende markt bod een nieuwe financiële afwegingen te maken. Bovendien is afgesproken dat Rijk en Regio vooraf overeenstemming bereiken over de aanbestedingsdocumenten.



Ontwerp klaverblad

In samenwerking tussen Rijk en Regio is een geoptimaliseerd ontwerp gemaakt dat voldoet aan de richtlijnen van het Rijk. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde uit het convenant dat Rijk en Regio overeenstemming dienen te bereiken over het ontwerp.

Aanbestedingstraject vervolprocedure

In het convenant is ook vastgelegd dat de partijen (Rijk en Regio) overeenstemming dienen te bereiken over de aanbesteding documenten. Uitgangspunt is dat in het aanbestedingstraject voldoende grote prikkels voor de markt moeten zijn om enerzijds een kwalitatief hoogwaardige aanbieder te doen voor het totale project en anderzijds binnen het beschikbare budget een klaverbladoplossing aan te bieden.

De regio is tot de conclusie gekomen dat de door het Rijk voorgestelde opzet zeer waarschijnlijk niet leidt tot een voldoende grote prikkel voor de markt om binnen het beschikbare budget een klaverbladoplossing aan te bieden. Er is dus geen overeenstemming bereikt met het Rijk over de aanbestedingsdocumenten. Het gevolg hiervan kan zijn dat het project vertraging oploopt of dat er nieuwe afspraken gemaakt moeten worden.

Risico's

Om de hierna genoemde risico's te verminderen c.q. af te wenden is het de inzet van de provincie Groningen (coalitieprogramma) om vooraf de aanleg van een klaverblad veilig te stellen. Dat kan alleen als de provincie Groningen bereid is garant te staan voor de geraamde meerkosten van deze oplossing.

Planningsrisico's

Als gevolg van de extra benodigde ruimtelijke procedure voor het klaverblad (circa 1 jaar) en de grondverwerving met de waarschijnlijk geachte onteigeningsprocedures (ca. 1,5 jaar) kan mogelijk pas eind 2014 gestart worden met de realisatie van het klaverblad. Daardoor is het zeer waarschijnlijk dat de verdubbelde N33 pas op zijn vroegst in 2015 wordt opengesteld.

Financiële risico's

Bovendien is de kans aanwezig dat bij een eventuele Raad van State-procedure, de rechter het besluit voor realisatie van een klaverblad nietig verklaart. Dit kan er dan toe leiden dat er alsnog een botonde moet worden aangelegd in plaats van een klaverblad. Dit kan forse schadeclaims tot gevolg hebben van de andere afgevalen aannemers.

Afspraken BO MIRT

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenplanning Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van 24 mei 2011 heeft de provincie Groningen ten aanzien van de realisatie van het klaverblad de volgende afspraken gemaakt met het Rijk.

1. Uitgangspunt is de raming van Rijkswaterstaat voor de meerkosten van het klaverblad.
2. Het Rijk neemt de meerkosten voor het onderhoud en de extra benodigde BLD-bijdrage voor zijn rekening.
3. De provincie Groningen staat garant voor de meerkosten (gelimiteerd).

4. Eventuele aanbestedingsmeevallers zullen conform de afspraken uit het convenant wordt verdeeld.

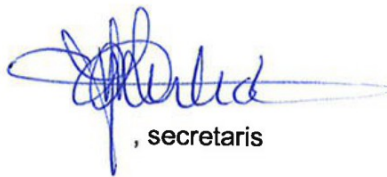
De commissievergadering I&M van de provincie Groningen wordt op 8 juni 2011 geïnformeerd over de gemaakte afspraken met de minister van I&M.

Het college van gedeputeerde staten van Groningen zal zijn staten eind juni 2011 vragen de in het BO MIRT van 24 mei 2011 gemaakte afspraken rond de financiering van het klaverblad A7/N33 bij Zuidbroek te bekrachtigen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter



Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens	
Opsteller	█, tst. █
Afdeling	Economische Ontwikkeling, Mobiliteit en Cultuur
Datum	dinsdag 20 november 2012
Uiterste behandeldatum in GS: 27 november 2012	
Toelichting: afstemmen met behandeling gelijklopende brief in college van provincie Groningen	

Verantwoordelijk manager	
Eddy Martens	
Akkoord:	Bespreken:

Nr.	Programma, doelstelling, resultaat in begroting

Portefeuillehouder
Henk Brink

Voorbereid met	Afwijkende mening
1. █	nee
2. /	
3.	

Paraaf Directeur-secretaris:
 Marcel-Armand van Nieuwpoort

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
27.11.12	nr. 3.11/2012000135
	nr.
	nr.

Communicatie
Openbaar: ja
Persbericht: nee
OR-aangelegenheid: nee
Bekendmaking: Niet van toepassing

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe (en Groningen) informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beslissing GS

i.h.p. in brief ^{an PS} ~~aan PS~~ ^{aan PS} over het feit dat ~~het~~ ^{het} ~~aanbeveling~~ ^{aanbeveling} ~~aanbeveling~~ ^{aanbeveling} door GS al is aangehaald bij Minister ~~van~~ ^{van} ~~DO MIRT~~ ^{DO MIRT}

tevens: aanpak p.w. van Gemeente + Kerk

Inleiding

Vanuit de zorgen voor de verkeersonveiligheid en de goede doorstroming van de N33 hebben de regio en het Rijk december 2005 financiële middelen beschikbaar gesteld voor de verdubbeling van de N33. In 2006 is de wettelijke procedure, nodig voor verdubbeling van Rijkswegen gestart. Het tracé besluit is in 2012 door de minister vastgesteld. In december is de behandeling van nog een beperkt aantal zienswijzen door de Raad van State. Ook de aanbestedingsprocedure voor de verdubbeling van de N33 wordt in 2012 afgerond.

Ter voorbereiding op de realisatie van de verdubbeling worden nu al een aantal werkheden uitgevoerd zoals het verleggen van kabels en leidingen en de verhuizing van de levendbarende hagedis. Pas nadat het tracé besluit onherroepelijk is verklaard gaat de daadwerkelijke realisatie van start. Naar verwachting is dit in maart 2013.

Met deze brief worden de staten van Drenthe en Groningen geïnformeerd over de ontwikkelingen rond verdubbeling van de N33.

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe (en Groningen) informeren over voortgang verdubbeling N33 door middel van bijgevoegde brief.

Beoogd effect

Statenleden van Drenthe worden in grote lijnen geïnformeerd over de (financiële) stand van zaken rond de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek.

Argumenten

- 1.1. *De provincies Drenthe en Groningen zijn initiatiefnemer voor de aanleg van de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek en staan garant voor de toegezegde regionale bijdrage aan deze verdubbeling.*

Uitvoering

Tijdsplanning

Niet van toepassing.

Financiën

Niet van toepassing.

Personeel

Niet van toepassing.

Europese aspecten

Niet van toepassing.

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing.

Extern betrokkenen

Niet van toepassing.

Communicatie

De communicatie rond de verdubbeling van de N33 is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de wegbeheerder van de N33 (Rijkswaterstaat Noord Nederland) en de provincies Drenthe en Groningen.

Bijlagen

1. *Staten brief*
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja/~~Nee~~
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee

Risico's

De provincies Drenthe en Groningen staan garant voor de toegezegde regionale bijdrage aan de verdubbeling van de N33. De provincie Drenthe staat garant voor de bijdragen van de gemeenten Assen, Aa en Hunze, Borger-Odoorn en Emmen en een gedeelte van de toegezegde bijdrage van het bedrijfsleven.

Daarnaast zijn alleen de feitelijke bijdragen van de beide provincies geïndexeerd (iboi). De vastgelegde bijdrage van de provincie Drenthe is echter maar één jaar op rente gezet. Naast een tekort op de indexering heeft de Kamer van Koophandel namens het bedrijfsleven aangegeven haar toezegging niet kan voldoen. Deze tegenvallers zullen gefinancierd moeten worden uit het provinciaal Drents deel van de verwachte aanbestedingsmeevaller.

Tekst Openbare besluitenlijst

Onderwerp: Verdubbeling N33

Provinciale Staten van Drenthe worden geïnformeerd over stand van zaken rond de verdubbeling van de N33.

Verzenden

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 29 NOV. 2012

Assen, 29 november 2012
Ons kenmerk 48/3.11/2012008135
Behandeld door [redacted] (0592) 36 [redacted]
Onderwerp: Stand van zaken verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Op 1 oktober jl. is het contract voor de verdubbeling van de N33 Assen-Zuidbroek door Rijkswaterstaat en het consortium Poort van Noord bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag getekend: dit wordt de 'contract close' genoemd. De daarbij behorende financiële afspraken zijn op 21 november 2012 vastgelegd: de 'financial close' van het contract. Hiermee wordt de aanbestedingsprocedure rond de verdubbeling van de N33 afgerond. Met deze brief willen wij u informeren over de consequenties voor de provincie als regiopartner en belangrijke cofinancier voor dit project.

In december 2005 heeft de regio, inclusief de provincie Drenthe, een akkoord gesloten met het Rijk over de verdubbeling van rijksweg N33 Assen-Zuidbroek. Tijdens de onderhandelingen is door de provincies Groningen en Drenthe een regionale bijdrage van maximaal € 50 miljoen toegezegd.

Deze bijdrage wordt opgebracht door provincies Drenthe en Groningen, de aan de N33 gelegen gemeenten Assen, Aa en Hunze, Veendam en Menterwolde, de partners van de Agenda van de Veenkoloniën, de gemeenten in de toenmalige Streekraad Oost-Groningen, de Eemsdelta gemeenten en het bedrijfsleven. Alle gemeenten binnen de Agenda voor de Veenkoloniën, de Streekraad Oost-Groningen en de Eemsdelta is vanuit de solidariteitsgedachte om een bijdrage gevraagd.

Het bestuurlijk Platform N33 heeft op basis van een berekening van het belang per regiopartner door twee onafhankelijke bureaus: Grontmij en Boer & Croon, vastgesteld hoe de bijdragen onder de regiopartners verdeeld worden.



Hierbij is de volgende redenering gevolgd: het belang van een gemeente, afgemeten aan afstand en ligging tot de weg, de bedrijvigheid (en dus de mate waarin een gemeente profiteert) en de draagkracht van een gemeente gemeten op basis van inwonertal.

Het Drentse aandeel in de regionale bijdrage van € 50 miljoen is volgens onderstaande tabel verdeeld.

provincie Drenthe	€ 11.500.000
gemeente Assen	€ 6.500.000
gemeente Aa en Hunze	€ 450.000
gemeente Borger-Odoorn	€ 200.000
gemeente Emmen	€ 380.000
bedrijfsleven	€ 970.000
Totaal	€ 20.000.000

De beide provincies vertegenwoordigen hun regio's Drenthe en Groningen en staan garant voor de bijdragen uit deze regio. De betrokken Kamers van Koophandel van Drenthe en Groningen is gevraagd om een inzameling onder de bedrijven te coördineren. Daarnaast zijn separaat afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en sommige regiopartners over aanleg en financiering van specifieke wensen, zoals de bochtverruiming met de gemeente Veendam en de aanleg van de fly-over met de gemeente Assen.

De bijdragen van de gemeenten en het bedrijfsleven moeten beschikbaar zijn bij de oplevering van de verdubbeling eind 2014.

De afzonderlijke Kamers van Koophandel van Drenthe en Groningen zijn, samen met die van Fryslân, gefuseerd tot één organisatie. Wij gaan de komende tijd in gesprek met de nieuwe Kamer om de substantiële bijdrage van het bedrijfsleven zeker te stellen.

De provincie Groningen heeft de Kamer inmiddels gevraagd om actief haar medewerking te willen verlenen aan de ambitie van de provincie Groningen om de N33 Zuidbroek-Appingedam te verdubbelen. Het bedrijfsleven voert hiervoor een sterke lobby.

Convenant

Begin 2010 bleek nog een tekort in de financiering te bestaan voor de verdubbeling van de N33. Ook na versoeringen in het ontwerp, waaronder het schrappen van een klaverbladoplossing bij Zuidbroek, was er nog een tekort van € 19,4 miljoen. Na intensieve onderhandelingen is in het Bestuurlijk Overleg MIRT d.d. 17 mei 2010 afgesproken dit tekort samen te dichten, het Rijk en de regio ieder voor € 9,7 miljoen.

provincie Groningen	€ 5.820.000
provincie Drenthe	€ 2.880.000
gemeente Assen	€ 1.000.000
Totaal	€ 9.700.000

Deze afspraken zijn vastgelegd in een convenant Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek dat ondertekend is op 29 mei 2010 door minister Eurlings en de gedeputeerden Jager en Bats. Hierover bent u per brief geïnformeerd.

In het convenant is afgesproken dat de eigen bijdragen van de provincies Drenthe en Groningen worden geïndexeerd naar prijspeil van uitvoering. De vastgelegde bijdrage van de provincie is echter maar één jaar voor het budget N33 op rente gezet, waardoor het budget niet helemaal toereikend is.

Klaverblad Zuidbroek, knooppunt A7/N33

De provincie Groningen heeft in een bestuurlijk overleg met de minister op 24 mei 2011 aanvullende afspraken kunnen maken over de aanleg van het klaverblad Zuidbroek. De provincie Groningen betaalt maximaal € 23,3 miljoen ten behoeve van realisatie van het klaverblad

Aanbestedingsvoordeel

In het eerdergenoemde convenant zijn afspraken gemaakt over de verrekening van een mogelijke aanbestedingsmeevaller. Deze wordt (artikel 5, zesde lid) op de beschikbaarheidsdatum toegedeeld naar partijen naar rato van hun bijdrage.

Met het sluiten van het contract met de aannemer is duidelijk dat de bieding ruim onder het vooraf vastgestelde plafondbedrag ligt en er dus een aanbesteding-voordeel te verwachten is. Of daadwerkelijk sprake van is van een aanbestedingsvoordeel, is definitief te concluderen op de opleverdatum van de verdubbeling. Dan zijn definitief alle kosten van de verdubbeling bekend, naast het aanbestedingsbedrag worden namelijk meer kosten gemaakt, zoals:

- grondaankoop
- verleggen kabels en leidingen, waaronder meerdere NAM-leidingen
- natuurcompensatie
- planschades, waaronder uitkopen van bedrijven/omrijnschade etc.
- geluidsmaatregelen aan woningen
- archeologie
- baten lasten dienst (VAT-kosten) Rijkswaterstaat.

Motie

De aangenomen motie in uw staten d.d. 14 november 2012 om in overleg te treden met de uitvoerende aannemer en de betrokken overheden om voorstellen uit te werken om besparingen binnen het ontwerp, te herinvesteren in verbetering in en om de verdubbelde aanleg van de N33 wordt op de agenda gezet van de eerstkomende vergadering van het Platform N33, het bestuurlijk overleg van alle betrokken partijen. Het Drentse deel van het eventuele aanbestedingsvoordeel wordt, na verrekening van tegenvallers in de financiering van de N33 (genoemde bijdrage bedrijfsleven en indexering), teruggestort in de algemene reserve van de provincie Drenthe.

De uitwerking van de motie is in het Bestuurlijk Overleg MIRT d.d. 15 november 2012 onder de aandacht van de minister van Infrastructuur en Milieu gebracht.

De bijdrage van de provincie Drenthe aan de verdubbeling van de N33 wordt in 2012 betaald aan het Rijk binnen de beschikbare budgetten voor de N33.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

coll.

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Statenbrief

kleine telestuele aanpak
(Gieren, geluid) + foto
eruit + voortaan in
bestuursrapportage

Algemene gegevens	
Opsteller	[redacted], tst. [redacted]
Afdeling	Economische Ontwikkeling, Mobiliteit en Cultuur
Datum	vrijdag 21 juni 2013
Uiterste behandeldatum in GS:	
Toelichting:	

Verantwoordelijk manager	
Marcel-Armand van Nieuwpoort	
Akkoord:	Bespreken:

Nr.	Programma, doelstelling, resultaat in begroting

Portefeuillehouder
Henk Brink

Vorbereid met	Afwijkende mening
1.	
2.	
3.	

Paraaf Directeur-secretaris:
Annet van Schreven

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
2-7-13	nr. 3.14/20130047g0
	nr.
	nr.

Communicatie	
Openbaar:	ja
Persbericht:	nee
OR-aangelegenheid:	nee
Bekendmaking:	Niet van toepassing

Onderwerp

Stand van zaken verdubbeling N33

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe informeren over de voortgang van de verdubbeling N33 inclusief schriftelijke beantwoording motie M2012-20; Aanbestedingsvoordeel N33

Beslissing GS

i.h.p.

Inleiding

Na de deal van de regio met het Rijk in december 2005 over de financiering van de verdubbeling N33 Assen – Zuidbroek, werd in 2006 gestart met de planologische procedure voor de gewenste verdubbeling. Het Tracé Besluit werd in 2012 vastgesteld en is na de uitspraak van de Raad van State op 27 december 2012 onherroepelijk geworden.

Na een lange en zorgvuldige aanbestedingsprocedure heeft Rijkswaterstaat het werk van de verdubbeling op 1 oktober 2012 (contract close) gegund aan Poort van Noord. Dit consortium bestaat uit BAM PPP en PGM. Bij de gunning werd extra gelet op de wijze waarop met de omgeving wordt omgegaan. Op 21 november was financial close van het contract. Poort van Noord had tot het voorjaar van 2013 de tijd om in overleg met alle betrokken partijen de plannen verder uit te werken, vergunningen aan te vragen en werkzaamheden uit te voeren in het kader van de flora en faunawet. De werkzaamheden aan de weg zijn gestart in maart 2013.

Provinciale Staten hebben aangegeven geïnformeerd te willen blijven over de voortgang van het project. Vanuit de projectorganisatie N33 wordt maandelijks een nieuwsbrief verzonden, ook naar de leden van Provinciale Staten. Op 14 november 2012 werd een motie vastgesteld van de hr. Beerda, Dijkstra, Timmerman en van Eekelen over het verwachte aanbestedingsvoordeel van de verdubbeling N33. Naast een mondelinge terugkoppeling door gedeputeerde Henk Brink, werd ook een schriftelijke uitwerking van de motie op prijs gesteld. In overleg met de voorzitter van de commissie Omgevingsbeleid is de beantwoording van motie 2012-20 in deze brief meegenomen.

Advies

1. Provinciale Staten van Drenthe informeren over de voortgang van de verdubbeling N33 inclusief schriftelijke beantwoording motie M2012-20; Aanbestedingsvoordeel N33

Beoogd effect

Statenleden van Drenthe worden geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van de verdubbelde N33 tussen Assen en Zuidbroek. Daarnaast wordt de uitwerking van motie 2012-20 schriftelijk afgehandeld.

Argumenten

- 1.1. *De provincies Drenthe en Groningen zijn initiatiefnemer voor de aanleg van de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek en staan garant voor de toegezegde regionale bijdrage aan deze verdubbeling.*
- 2.1. *Schriftelijk afhandeling van de motie 2012-20 gestelde opdrachten voor het college van GS t.a.v. het aanbestedingsvoordeel N33.*

Uitvoering

Tijdsplanning

Niet van toepassing.

Financiën

Niet van toepassing.

Personeel

Niet van toepassing.

Europese aspecten

Niet van toepassing.

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing.

Extern betrokkenen

Niet van toepassing.

Communicatie

Niet van toepassing.

Bijlagen

1. foto-impressie werkzaamheden N33
2. *Statensrapport*
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja

Ja/~~Nee~~

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Risico's

Niet van toepassing.

Tekst openbare besluitenlijst

Niet van toepassing.

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN JULI 2013

Assen, 9 juli 2013
Ons kenmerk 27/3.14/2013004798
Behandeld door [redacted] (0592) 36 [redacted]
Onderwerp: Voortgang verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek

Geachte voorzitter/leden,

Na een zorgvuldige aanbestedingsprocedure heeft rijkswaterstaat het werk van de verdubbeling op 1 oktober 2012 (contract close) gegund aan Poort van Noord. Dit consortium bestaat uit BAM PPP en PGGM.

U hebt aangegeven geïnformeerd te willen worden over de voortgang van het project. Vanuit de projectorganisatie N33 wordt maandelijks een nieuwsbrief verzonden, ook naar de leden van de staten. Daarnaast werd op 14 november 2012 motie 2012-20 vastgesteld. De beantwoording van de motie is in deze brief meegenomen.

Voortgang werkzaamheden verdubbeling N33

Poort van Noord is in maart van dit jaar gestart met de bouwwerkzaamheden voor de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. Om de hinder voor weggebruikers zoveel mogelijk te beperken, worden de werkzaamheden óp de weg in een beperkt aantal weekenden uitgevoerd.

De werkzaamheden tijdens de weekendafsluitingen tot mei van dit jaar bestonden uit het plaatsen van geleiderail en damwandschermen, het aanleggen van faunaduikers, asfalteren en het aanleggen van pechhavens. Op werkdagen was en blijft overdag de N33 volledig bereikbaar.

Het traject van de N33 tussen Assen en Zuidbroek wordt in drie fasen gerealiseerd. In de eerste fase wordt de nieuwe rijbaan naast de bestaande rijbaan gebouwd en worden viaducten verbreed en toe- en afritten aangepast. Het verkeer blijft in deze fase op de huidige N33 rijden.



In fase twee maakt het verkeer gebruik van de nieuwe rijbaan en wordt de bestaande rijbaan verbouwd en worden de viaducten aangepast. De op- en afritten van de N33 blijven bereikbaar voor het verkeer.

In de laatste fase zijn de 2x2 rijstroken gereed en wordt de omgeving in gericht. Met deze aanpak is de weg eind 2014 gereed voor gebruik.

Tussen Assen en het verkeersplein Gieten ligt de zandstrook voor de tweede baan al geruime tijd klaar. Het deel tussen Assen en de Hunzepassage bij Gieterveen wordt dan ook al eerder verdubbeld opengesteld. Poort van Noord verwacht het totale werk zes maanden eerder te kunnen opleveren. De harde deadline voor oplevering van de weg is 31 maart 2015.

Poort van Noord werkt volgens hun planning gelijktijdig aan het gehele nieuwe tracé, inclusief de kunstwerken, van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. In bijlage 1 is een foto-impressie van de werkzaamheden opgenomen.

Motie 2012-20

Op 14 november 2012 is door uw staten een motie aangenomen over het verwachte aanbestedingsvoordeel van de verdubbeling N33. Naast een mondelinge terugkoppeling door gedeputeerde Brink, wordt ook een schriftelijke uitwerking van de motie op prijs gesteld. In overleg met de voorzitter van de commissie Omgevingsbeleid wordt de beantwoording van motie 2012-20 in deze brief meegenomen.

In de motie wordt het college van gedeputeerde staten opgedragen:

- In overleg treden met rijkswaterstaat, de uitvoerende aannemer, de provincie Groningen en de deelnemende gemeenten om voorstellen uit te werken om besparingen binnen het ontwerp en tijdens de uitvoering, te herinvesteren in verbeteringen op het gebied van milieu (geluid), landschap (inpassing) of anderszins in en om de verdubbelde aanleg van de N33, binnen de grenzen van de contractuele mogelijkheden;
- Bij de definitieve afrekening van de verdubbeling het dan resterende Drentse deel van het aanbestedingsvoordeel te laten terugvloeien naar de algemene reserve;
- Bij het Rijk er op aan te dringen het rijksdeel niet terug te laten vloeien naar het Rijk.

De bestuurders van de betrokken provincies en gemeenten, vertegenwoordigd in het Platform N33 hebben periodiek overleg met rijkswaterstaat over de verdubbeling van de N33. In de laatste vergadering van het platform d.d. 18 april 2013 zijn onder meer de consequenties van een nieuw, landschappelijk ingepast ontwerp van de fly-over bij Assen-zuid besproken. In deze vergadering is besloten, naast de natte verbinding, ook een extra droge verbinding aan te leggen onder de N33 tussen het Witterveld en Assen-zuid.

Tijdens de uitvoering wordt bilateraal in diverse overleggen met rijkswaterstaat en Poort van Noord continu gewerkt aan (kleine) verbeteringen in het ontwerp. De provincie heeft op bestuurlijk niveau meerdere malen een intermediaire rol vervuld om binnen het contract tot oplossingen te komen. Voorbeelden hiervan zijn de hoogteligging van de N33 ter hoogte van de Burgemeester Albrechtunnel bij Gieten (geluids-

problematiek), de voorgenomen kap van de houtsingel langs de N33 ter hoogte van camping Zwanemeer bij Gieten en de problematiek bij Rolde.

Ten aanzien van de problematiek bij Rolde het volgende. Na overleg met alle betrokkenen heeft rijkswaterstaat aangeboden de strook tussen de N33 en het dorp Rolde als natuurcompensatie N33 landschappelijk in te richten in afstemming met de wensen van de gemeente Aa en Hunze.

De plannen voor een landschappelijke inrichting van de gemeente zijn voorgelegd aan Dorpsbelangen Rolde. Dorpsbelangen Rolde heeft aangegeven verdergaande geluidsmaatregelen (schermen/grondwallen) te willen. De effecten van dit type maatregelen zijn door de gemeente Aa en Hunze onderzocht. Indien de gemeente Aa en Hunze aan de randvoorwaarden voor uitvoering kan voldoen, worden na de zomer aan de bewoners van het dorp Rolde drie varianten voorgelegd:

- In stand houden huidige situatie
- Landschappelijke inrichting creëren
- Plaatsen van grondwallen/schermen

De kostenraming van de N33 bedraagt ruim € 200 miljoen. Bij de financial close van het contract werd duidelijk dat er een aanbestedingsvoordeel is te verwachten. De eventuele financiële meevallers worden volgens een van te voren afgesproken verdeelsleutel terugbetaald aan alle financiële partners. Bij oplevering van het contract in 2015 is er volledig zicht op de financiën. Na afronding van het project gaat het drentse deel van het aanbestedingsvoordeel terug naar de algemene reserves.

In uitvoering van de motie heeft gedeputeerde Brink tijdens het bestuurlijk overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) d.d. 15 november 2012 er bij de minister van I&M op aangedrongen het rijksdeel van het aanbestedingsvoordeel in Noord-Nederland te investeren. De minister heeft hierover geen toezeggingen gedaan. Ook heeft zij geen toezeggingen gedaan voor een door de provincie Groningen gevraagde cofinanciering van het noordelijk deel van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam. De minister heeft aangegeven dat het ministerie van I&M de komende jaren een grote bezuinigingsopgave moet realiseren.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,
namens dezen,



mevrouw  A.M. van Schreven, secretaris

tk/coll.

Bijlage 1.
Foto-impressie werkzaamheden N33: maart – mei 2013



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Algemene gegevens	
Status	n.v.t.
Opsteller	[redacted] [redacted]
Product-/stafgroep	Productgroep Verkeer en Vervoer
Toestel	[redacted]
Datum	vrijdag 3 november 2006

Afgestemd met	Afwijkende mening
1. [redacted] (VEB)	nee
2. [redacted] (MB)	nee
3.	ja / nee
Uiterste behandeldatum in GS:	
Toelichting:	

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
14.11.06	nr. 5.9/2006013172
	nr.
	nr.

Portefeuillehouder	
S.B. Swierstra	
Parafen	
Verantwoordelijk manager B. Potjer	
Akkoord:	Bespreken:
	h
Directeur-secretaris:	
	

Communicatie	
Openbaar: Na goedkeuring Bevoegd gezag / ministers van V&W en VROM	
Persbericht: nee	
Bekendmaking: Gezamenlijk persbericht door Rijk en provincies Drenthe en Groningen	
OR-aangelegenheid: nee	

Onderwerp

Startnotitie N33

Advies

1. Vaststellen van de startnotitie N33
2. Vaststellen van de brief aan Provinciale Staten van Drenthe

Beslissing GS

Conform, ~~en~~ onder voorbehoud van lezing Startnotitie N33 door LG

Inleiding

Begin september 2006 hebben de colleges van gedeputeerde staten van Drenthe en Groningen ingestemd met het verzoek van Rijkswaterstaat Noord Nederland om mede-initiatiefnemers te zijn voor de tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 Assen – Veendam - Zuidbroek.

De spelregels om te komen tot uitvoering van infrastructurele projecten, zoals de verdubbeling van de N33, zijn vastgelegd in drie wetten: de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Deze wetten vormen de zogenoemde tracé/m.e.r. – procedure. De Startnotitie is de eerste stap van de tracé/m.e.r. – procedure. Met het uitbrengen van de startnotitie start de wettelijke procedure.

Inspraak

Na vaststelling door de college's van GS in Drenthe en Groningen, wordt de startnotitie door het Bevoegd Gezag (de Ministers van V&W en VROM) ter visie gelegd en start de inspraak. Voor de communicatie is door Rijkswaterstaat Noord Nederland een plan uitgewerkt. De stafgroepen Communicatie van de provincies Drenthe en Groningen zijn hierbij betrokken. Er worden twee informatieavonden, één in Drenthe en één in Groningen, georganiseerd over de startnotitie.

Regionale bijdrage

Overigens wordt verder nog steeds gewerkt aan de uitwerking van de regionale bijdrage in een overeenkomst met het Rijk en in afspraken met de regionale partners. Naar verwachting kan hierover eind dit jaar een collegestandpunt worden ingenomen.

Advies

1. Vaststellen van de startnotitie N33
2. Vaststellen van de brief aan Provinciale Staten van Drenthe

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

- Met de vaststelling van de startnotitie door de initiatiefnemers, het Rijk en de provincies Drenthe en Groningen, start de wettelijke tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 Assen – Veendam - Zuidbroek
- De inspraakperiode start na vaststelling van de startnotitie.
- Statenleden van de provincies Drenthe en Groningen en raadsleden van de betrokken gemeenten worden geïnformeerd over de stand van zaken en planning verdubbeling N33

Argumenten

1.1 *De N33 is een gevaarlijke weg. De doorstroming van het verkeer, met name in de spitsperioden op de knooppunten Assen, Gieten, Veendam en Zuidbroek, is zeer matig. Rijk en regio maken zich sterk voor een snelle verdubbeling van de N33*

De regio heeft een bedrag van € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor een snelle verdubbeling van de N33 om de genoemde knelpunten op te lossen. Door dit aanbod en een motie in de

Tweede Kamer om extra rijksmiddelen voor de N33 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat € 90 miljoen gereserveerd voor de verdubbeling van de N33.

1.2 *Het bestuurlijk Platform N33 is akkoord met de inhoud van de Startnotitie N33 Assen – Veendam – Zuidbroek en het Plan van aanpak.*

De Startnotitie N33 Assen – Veendam – Zuidbroek en het Plan van aanpak zijn op 2 oktober 2006 besproken in het Platform N33. In het Platform worden de ontwikkelingen rond de N33 bestuurlijk afgestemd tussen de initiatiefnemers en de aanliggende gemeenten.

2 *De statenleden hebben gevraagd op de hoogte te worden gehouden over de ontwikkelingen rond de N33*

In het Platform N33 is afgesproken om de Staten en Raden van de provincies Drenthe en Groningen en de aanliggende gemeenten te informeren over de voortgang van de planstudie. De startnotitie en de referentieplanning worden meegezonden. De brief naar de Staten en Raden gaat pas uit als het Bevoegd Gezag (minister van Verkeer en Waterstaat en VROM) de startnotitie heeft vrijgegeven voor de inspraak.

Uitvoering

Tijdsplanning

Zie bijlage

****VERPLICHT ITEM****Dubbelklik *hier* om paragraaf financiën in te vullen

Financiën

Totale kosten	€ -
Inkomsten van derden	€ -
Lasten voor de provincie	€ -

Europese aspecten

****VERPLICHT ITEM****Dubbelklik *hier* om paragraaf Europese aspecten in te vullen

Monitoring en evaluatie

Extern betrokkenen

Rijkswaterstaat, Noord Nederland

Provincie Groningen

Gemeenten Aa en Hunze, Assen, Menterwolde en Veendam

Communicatie

Dit voorstel kan niet op de openbare besluitenlijst worden geplaatst. Het betreft hier een gezamenlijke procedure met Rijkswaterstaat Noord Nederland en de provincie Groningen. Het Bevoegd Gezag geeft de startnotitie vrij voor de inspraak. De brief naar de Staten gaat uit als het Bevoegd Gezag de startnotitie heeft vrijgegeven voor de inspraak. Voorgesteld wordt geen persbericht op te stellen.

<< Tekst Openbare Besluitenlijst >>

Verzenden

Bijlagen

1. Startnotitie N33 Assen – Veendam - Zuidbroek
2. planning tracé/m.e.r. - procedure
- 3.
- 4.
- 5.

Meekopiëren

Ja
Ja
Ja/Nee
Ja/Nee
Ja/Nee

Risico's

-

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN 24 NOV. 2006

Assen, 22 november 2006

Ons kenmerk 46/5.9/2006013172

Behandeld door

J

J

J

J

Onderwerp: Startnotitie N33

Geachte voorzitter/leden,

In december 2005 heeft de regio een akkoord gesloten met het Rijk over de verdubbeling van de N33 Assen-Zuidbroek. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VW) heeft inmiddels bevestigd (brief d.d. 21 juni 2006, kenmerk DGP/WV/u.06.01311) dat de verkenningfase verdubbeling N33 is afgerond en dat met de planstudie gestart kan worden.

Het belangrijkste onderdeel van de planstudie is de uitvoering van de tracé-/m.e.r.-procedure. De provincies Drenthe en Groningen treden, gezien de (financiële) betrokkenheid, op als mede-initiatiefnemer van de tracé-/m.e.r.-procedure. De ministers van VW en volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer (VROM) zijn het bevoegd gezag. Rol van de initiatiefnemers is het opstellen van de startnotitie en van het MER. De besluitvorming wordt bestuurlijk afgestemd in het Platform N33 waar, naast de initiatiefnemers, de vier aan de N33 gelegen gemeenten en de Agenda voor de Veenkoloniën vertegenwoordigd zijn.

De projectorganisatie wordt aangestuurd vanuit Rijkswaterstaat Noord-Nederland. In het project wordt een aantal posten bemenst vanuit de provincies, bijvoorbeeld op het gebied van communicatie, techniek en omgeving. De organisatie voorziet verder in een aantal klankbordgroepen. Een van de groepen zal zich voornamelijk richten op partners uit het bedrijfsleven, de andere is meer gericht op omwonenden, dorpsbelangen, milieufederaties en dergelijke.



Met Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincie Groningen is een globale planning opgesteld voor de planstudiefase. Deze treft u hierbij aan. Het betreft een zogenaamde referentieplanning. Uitgegaan is van de (nieuwe) zogenaamde verkorte tracé-/m.e.r.-procedure, die sinds kort mogelijk is voor de uitbreiding van bestaande infrastructuur. Dit houdt in dat het opstellen en de inspraak over het MER en het Ontwerp-Tracé Besluit (OTB) in elkaar worden geschoven. Besluiten ten aanzien van vervlechting van de m.e.r.-procedure met de aanbestedingsprocedure of andere vormen waarbij de markt in een vroeg stadium wordt ingeschakeld, hebben een positief effect op de totale doorlooptijd. Deze effecten zijn op dit moment nog niet tot in detail in beeld gebracht. Vooruitlopend op de resultaten van de planstudie wordt in 2008 gestart met de reconstructie van het knooppunt N33-N34 (verkeersplein Gieten).

Samen met Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincie Groningen is de Startnotitie N33 Assen-Veendam-Zuidbroek opgesteld. De startnotitie treft u hierbij aan. Gekozen is voor een korte startnotitie. De verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer is een belangrijke doelstelling. Het aantal alternatieven is beperkt: in de startnotitie wordt uitgegaan van het voorkeursalternatief 2 x 2-strooks autoweg, het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en de referentiesituatie. In het MER zelf zullen mogelijk nog verschillende varianten worden onderzocht, bijvoorbeeld voor de uitwerking van de knooppunten bij Assen en Zuidbroek. Alternatieven als een 2 x 1-strooks autoweg en een autosnelweg zijn in de studie niet meegenomen, omdat deze in de huidige situatie geen reële alternatieven zijn. Zie voor meer informatie de startnotitie, pagina 16.

De volgende stap in de procedure is dat het bevoegd gezag besluit de startnotitie ter visie te leggen en een inspraaktraject te starten. Naar verwachting zal nog dit jaar een tweetal informatieavonden worden georganiseerd over de startnotitie, één in de provincie Drenthe en één in de provincie Groningen.

Ten slotte delen wij u mee dat wij nog werken aan de uitwerking van de bestuurlijke afspraken over de regiobijdrage. Wij verwachten dit begin volgend jaar aan u ter besluitvorming te kunnen voorleggen.

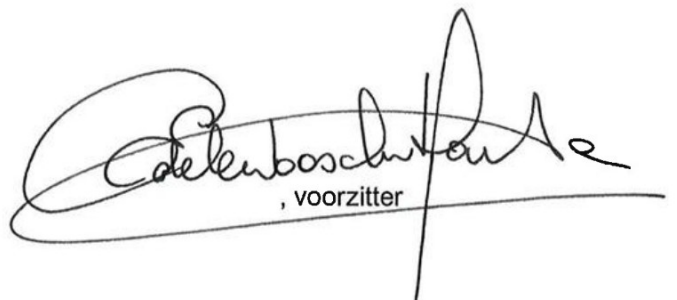
Wij vertrouwen erop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.

TRACE / M.E.R. PROCEDURE (referentieplanning)

			Gereed voor
1.	Aanvangs- beslissing		
		1.1.	p.m.
2.	Startnotitie		
		2.0	Concept Startnotitie 08-09-2006
		2.1	Startnotitie ter visie 24-10-2006
		2.2	Inspraak en Advies 10-01-2007
		2.3	Vaststellen richtlijnen 07-02-2007
3 / 4	MER / OTB		
		Onderdeel MER	
		3.1	Concept MER-rapport 28-01-2008
		3.2	Bespreken diverse partijen --> intern --> extern
		3.3	Voorkeursalternatief bepalen 21-04-2008
		Onderdeel OTB	
		4.1	Concept OTB 02-03-2009
		4.2	Bespreken OTB
		4.3	Ter visie OTB / MER
		4.4	Inspraak en advies 14-09-2009
5.	TB		
		5.1	Rapport TB 23-11-2009
		5.2	Bekend maken TB 25-01-2010
6 / 7	Realisatie		
		Onderdeel voorbereiding	2010
		6.1	Voorontwerp
		6.2	Definitief ontwerp
		6.3	Goedkeuring ontwerp door RWS
		Onderdeel Uitvoering	2011-2013
		7.1	Start project
		7.2	Oplevering project

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

VERGADERING GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE

DG	Datum	Registratienummer	Aangehouden	Status	X C
<i>φ D</i>	<i>3-3-'98</i>	<i>nr. 7.5/9802102</i>	wk	Productgroep / Stafgroep Verkeer en Vervoer	
		nr.	wk	Opsteller / toestel [redacted] <i>J</i>	
		nr.	wk	Datum 24 februari 1998	
Uiterste GS-behandelddatum 3 maart 1998 Toelichting i.v.m. infobijeenkomst op 10 maart 1998				Openbaar nee; voorkomen moet worden dat info t.b.v. staten- en raadsleden op 10 maart vroegtijdig in de pers komt	
Par. hoofd	Par. proj.dir.	Medeparaaf hoofd			Persbericht
<i>[Signature]</i>		Gezien			Nee
Portefeuillehouder S.B. Swierstra		Akkoord <i>[Signature]</i>	Bespreken		Provinciaal blad Nee

Onderwerp: Studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde

Advies

In uw vergadering van 17 februari 1998 hebt uw college besloten een voortgangsbrief over genoemd onderwerp naar de leden van de staten- en raadscommissies te sturen. Tijdens de behandeling van dit onderwerp heeft gedeputeerde Swierstra aangegeven dat de stuurgroep een keuze heeft gemaakt betreffende de oplossingsalternatieven en dat de stuurgroep de leden van provinciale staten en gemeenteraden hierover tijdens een informatiebijeenkomst op 10 maart a.s. zou willen informeren. U hebt hierover conform besloten.

Bijgaand treft u een samenvatting aan het rapport, waarin de problematiek en de meest kansrijke oplossingsalternatieven zijn beschreven. Deze samenvatting zal (in nog iets nettere vorm) na de informatiebijeenkomst aan de aanwezigen worden uitgereikt.

In fase 2 van de studie zullen deze oplossingen nader moeten onderzocht en uitgewerkt.

Advies:

1. Accoord gaan met de inhoud van de samenvatting;
2. Accoord gaan met verder onderzoek en uitwerking van de meest kansrijke oplossingen; *b/2 21 rapport*
3. De rapportage van fase 1, aangevuld met de voortgang van fase 2, in april aan de orde te stellen in de statencommissie RGVW

Beslissing GS

cf. Lm hf 20 schrappen.

BELEIDSBRIEF

Onderwerp Studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde	
Samenvatting Op 17 februari 1998 heeft de stuurgroep besloten welke oplossingsalternatieven en deelvarianten in het kader van genoemde studie verder moeten worden onderzocht en uitgewerkt. Met dit besluit is het eerste deel van de studie afgerond. In bijgaand rapport, dat na de informatiebijeenkomst op 10 maart a.s. aan de aanwezigen wordt uitgereikt, is een samenvatting gegeven van de problematiek en de mogelijke danwel noodzakelijke oplossingen. Op pagina 21 van het rapport is aangegeven, welke keuzes de stuurgroep heeft gemaakt. In de bestuursopdracht voor deze studie is vastgelegd dat de (tussen)rapportage aan de leden van de statencommissie RGVW en de raadscommissies VV zal worden voorgelegd. De stuurgroep stelt u voor deze terugkoppeling in de vergaderingen van april te laten plaatshebben.	
Doel van de nota (beoogd effect) De nota wil een eerste aanzet geven tot een wegenstructuur binnen de corridor, die bijdraagt aan een optimale bereikbaarheid en leefbaarheid.	
Meegezonden stukken Samenvatting Studie corridor N33, 1e fase Assen-Rolde	
Eerder behandeld: Is vervolg op afspraken in het college van 17 februari 1998	
Middeleninzet niet van toepassing	
Tijdsplanning niet van toepassing	
Inzet medewerk(st)ers	
Risico's	
Provinciale staten	Ja
Statencommissie(s)	Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat
Andere vervolprocedure niet van toepassing	

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

VERGADERING GEDEPUTEERDE STATEN

DG	datum	registratienummer	aangehouden	provincie Drenthe
	27-5-97	nr. b. 8/9705662	wk	product/stafgroep Verkeer & Vervoer
		nr.	wk	opsteller/toest.nr. J 314
		nr.	wk	datum 20 mei 1997
uiterste GS-behandeldatum				openbaar ja
	medeparaaf hoofd		FC	na medeparaaf gezien. hoofd/projectdirecteur par./datum
	akkoord			
par. projectdir.	niet akkoord (not.)			
	datum		21/5	

portefeuillehouder	akkoord	bespreken	datum
Swierstra			

onderwerp

Plan van aanpak verdubbeling N33

samenvatting advies

Er is besloten tot het instellen van een platform Bevordering verdubbeling N33. Namens Drenthe is gedeputeerde Swierstra vertegenwoordigd in het platform. Het centrale einddoel van het platform is te komen tot verdubbeling van de gehele N33. Het platform zal acties ondernemen om dit streven opgenomen te krijgen in het rijksbeleid. Hiertoe is een plan van aanpak Verdubbeling N33, inclusief een actieplan opgesteld. Voor de uitvoering worden een aantal tussendoelen in de verdubbeling gesteld: 1.) Veendam - A7 (eerst een vrachtwagenstrook), 2.) Assen - Veendam, 3.) A7 - Delfzijl en 4.) Delfzijl - Eemshaven.

Voor 1997 zijn de volgende acties uitgezet: de verdubbeling van de N33 aanmelden voor het MIT, het opstellen van een brochure en het benaderen van doelgroepen (Vaste kamercommissie en Noordelijke Kamerleden) met de brochure.

Het plan van aanpak wordt gelijktijdig behandeld in de colleges van GS van Groningen en Drenthe en in het college van B&W van de gemeente Veendam. De provincie Drenthe is gevraagd 33,3% van de kosten voor de ontwikkeling en productie van de brochure voor haar rekening te nemen. De totale kosten voor het opstellen van de brochure worden geschat op f 12.000,--

advies:

- Het plan van aanpak Verdubbeling N33 en de uitvoering van het actieplan afhankelijk stellen van de uitkomsten van de comm. over de prioritering van de verdubbeling N33 (juni '97)
- De tussendoelen mede afhankelijk stellen van de uitkomsten uit de corridorstudie Assen - Veendam 1e fase
- De mogelijke Drentse bijdrage met een max. van f 4000,-- financieren uit het mobiliteitsfonds

beslissing GS

Plan van aanpak Verdubbeling N33



Inleiding

De N33 is een rijksweg gelegen in het Noordoostelijke deel van Drenthe en in Oost-Groningen en loopt van Assen tot de Eemshaven. De weg vormt een belangrijke ontsluiting voor de Eemshaven, de haven- en industriegebieden van Delfzijl en het Rail Service Centrum en de bedrijfsterreinen in Veendam.

De N33 is ook voor de bereikbaarheid van de grotere kernen in de regio, zoals Appingedam, Delfzijl, Veendam, Stadskanaal en Assen van direct belang. Op enige afstand profiteren ook Winschoten en Hoogezand van deze wegverbinding.

De N33 geeft direct aansluiting op de hoofdtransportassen A7/A50/A6 (Duitse grens-Groningen-Heerenveen-Lelystad-Amsterdam) en A28 (Groningen-Assen-Meppel-Zwolle-Amersfoort-Utrecht). Deze hoofdtransportassen vormen de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland met een internationale doorverbinding naar Noord-Duitsland en Scandinavië.

De samenwerkende noordelijke provincies hebben een strategisch Noordelijk Infrastructuur Concept (NIC) ontwikkeld. Dit is een streefbeeld voor de verkeersvoorzieningen. Hierin is de ombouw tot autosnelweg van de N33 van de Eemsmond tot Assen opgenomen.

In hetzelfde jaar 1993 is een nota door Buck Consultants International en Hofstra Verkeersadviseurs uitgebracht in opdracht van de provincie Groningen en Drenthe, waarin het belang van een verdubbeling van de N33 is aangegeven. De economische en verkeerskundige argumenten voor verdubbeling van de N33 zijn ontleend aan deze nota en op enkele punten nieuw geformuleerd:

Economische argumenten:

1. Een kwalitatief goede infrastructuur is één van de belangrijkste locatievoorwaarden die bedrijven stellen bij een vestigingsplaatskeuze.
2. Infrastructuur is één van de weinige middelen die een regio tot haar beschikking heeft om zich te onderscheiden van andere regio's.
3. De aantrekkelijkheid en het imago van de regio worden vergroot.
4. De Eemsmondhavens als belangrijke economische trekkers worden beter ontsloten. Door een verdubbeling van de N33 kan beter ingespeeld worden op de havenfuncties van de Eemsmond en Delfzijl.
5. Een goede ontsluiting over de weg is een basisvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van het Rail Service Centrum in Veendam. De verwachting is dat de overslag van containers van weg- op railvervoer zal groeien van 77.500 containers per jaar tot 150.000 in de jaren na 2000. Het vrachtverkeer zal in de toekomst met name op het gedeelte Zuidbroek-Veendam strek toenemen, waardoor op dit deel als eerste stagnatie en veiligheidsproblemen zullen ontstaan.
6. De N33 is een belangrijke weg voor de hele regio Noord-Drenthe en Zuidoost-Groningen.
7. Exportmarkten worden beter bereikbaar.

Verkeerskundige argumenten:

1. Verdubbeling van de N33 houdt in dat een vlotte, comfortabele en veilige afwikkeling van het verkeer gerealiseerd wordt, die ook bij toenemende intensiteiten, met name van het vrachtverkeer op deze route, voor de toekomst gegarandeerd kan blijven.
2. De leefbaarheid, gedefinieerd als een combinatie van bereikbaarheid, veiligheid en milieuoverlast, wordt voor het hele gebied verbeterd.
3. Het onderliggende wegennet zal worden ontlast. In de door de provincie Groningen samen met de betrokken gemeenten uitgevoerde bundelstudie Veendam-Groningen blijkt dat bij een verdubbeling van de N33 een verschuiving optreedt van de 'binnendoorroute' Veendam-Hoogezand naar de meer gewenste route via de N33 naar de A7.

4. Een 4-strooks autosnelweg-verbinding in zuidelijke richting via de N33 naar de A28 bij Assen zal een geringe ontlasting betekenen voor de route via de stad Groningen naar de A28. Elke vermindering van de druk op de congestiegevoelige route via de Zuidelijke Ringweg in Groningen is welkom.
5. Een optimale verbinding via de N33 naar de regio Appingedam/Delfzijl en de Eemshaven zal een aantrekkelijker alternatief zijn voor verkeer uit zuidelijke richting dat nu nog via Groningen en de N360 gaat. Dat betekent ook enige ontlasting voor de Ringwegen van de stad Groningen en het is gunstig ter ontlasting van de N360 die op de weggedeeltes tot Ten Boer sterk belast is.

Regiovisie Groningen-Assen 2030

Voor de regio tussen Assen en de stad Groningen is de visie Groningen-Assen 2030 ontwikkeld. In die visie wordt voor Veendam een belangrijke plaats ingeruimd voor de groei van bedrijvigheid in de sfeer van grootschalige gemengde bedrijven, transport, distributie en logistiek. De verdubbeling van de N33 is als infrastructurele voorziening een essentieel middel om de regio Groningen-Assen te ontsluiten. Een op zijn taak berekende N33 kan bijdragen tot een betere infrastructuur tussen de logistieke knooppunten in en om de stad Groningen. Er groeit tussen die knooppunten (Eemshaven/Delfzijl, Veendam, de stad Groningen en Groningen Airport Eelde) een nauwe vorm van samenwerking: 'Logistiek Complex Groningen'. Een goede harde infrastructuur is voorwaarde voor de vorming en ontwikkeling hiervan.

Rijksbeleid

Verdubbeling van de N33 tot autosnelweg wordt door het rijk tot nu toe expliciet afgewezen. De verdubbeling is niet opgenomen in het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft onlangs de minister verzocht de verdubbeling van het gedeelte Veendam-A7 (Zuidbroek) op te nemen in het verkenningsprogramma van het MIT. De minister heeft hierop meegedeeld dat de ontwikkeling van het verkeer op deze weg nog niet zodanig is dat dit aanleiding geeft de verdubbeling in het verkenningsprogramma op te nemen. In het rijksbeleid wordt veel aandacht gegeven aan een vlotte afwikkeling van het goederenvervoer. In de begroting Verkeer en Waterstaat 1997 en het MIT 1997-2001 wordt gesteld dat o.a. uit een oogpunt van economisch belang, de verwachte groei van het vrachtverkeer over de weg en het ontbreken van een alternatief voor de korte afstand, het korte-afstands-vrachtverkeer over de weg een hoge prioriteit krijgt. Op korte termijn zal door de minister van Verkeer en Waterstaat een aantal verkenningen voor proefprojecten worden gestart.

Voorts wordt in de begroting van Verkeer en Waterstaat aangekondigd dat, naast het opheffen van knelpunten op de hoofd- en achterlandverbindingen, een goede aantakking van de regionale infrastructuur en intermodale overslagmogelijkheden van groot belang is voor een efficiënte en veilige afwikkeling van goederenstromen.

In het infrastructuurprogramma zal meer aandacht worden gegeven aan de kwaliteit en benutting van de regionale infrastructuur in relatie tot het netwerk van goederenterminals.

In januari 1997 is in een brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat het belang van de verdubbeling van de N33 (nogmaals) aangegeven. Daarbij is tevens gewezen op de mogelijkheid om, vooruitlopend op een verdubbeling, langs de N33 van de A7 tot de afslag Veendam, vrachtwagenstroken aan te leggen.

Drenthe

De corridorstudie N33 Assen-Veendam (eerste fase) onderzoekt de verkeersproblematiek tussen Assen en Rolde, inclusief de ontsluitingsstructuur van de kernen Assen en Rolde. In deze studie wordt de mogelijke ontsluiting van Assen-Oost op de N33, de aansluiting N33-A28 en een mogelijke ontsluiting van het TT-circuit en het militair-oefenterrein de Haar op de A28 meegenomen. Deze knelpunten worden ook door het Rijk erkend als verkeersknelpunten in het Noorden. Bij de uitgangspunten van de studie wordt rekening gehouden met de REONN-C20 discussie.

Voor de corridor N34 is een uitvoeringsconvenant in voorbereiding. Uitgangspunt is om de N34 niet te verdubbelen. Door de verwachte hoge verkeersintensiteiten is extra inzet nodig in alternatieve

vervoerswijzen. De rotonde Gieten is één van de knelpunten in de N34/N33. Beide wegen hebben een stroomfunctie. Een rotonde past niet in dit beeld, de wegbeheerder deelt dit standpunt. Dit knelpunt komt te zijner tijd in het MIT. Duidelijkheid is gewenst over de mogelijke uitvoering van de N33.

Platform Bevordering verdubbeling N33

Besloten is tot het instellen van een platform Bevordering verdubbeling N33. Het centrale einddoel van het platform is te komen tot verdubbeling van de gehele N33. Het platform zal acties ondernemen om dit opgenomen te krijgen in het rijksbeleid. Realistisch is het om er van uit te gaan dat dit doel niet binnen korte tijd te verwezenlijken zal zijn. Daarom is het zinvol om ook te streven naar tussendoelen die haalbaarder zijn en bijvoorbeeld leiden tot een gedeeltelijke verdubbeling of aparte vrachtwagenstroken voor een deel van de N33. Zo is in een aantal stappen de verdubbeling op termijn binnen te halen.

Het einddoel van het platform Bevordering verdubbeling N33 is de verdubbeling van de gehele N33, van Assen tot de Eemshaven.

Het platform Verdubbeling N33 zal in een gezamenlijke actie van lobby en promotie de verdubbeling bepleiten en argumenten daar voor aangeven naar de besliskaders i.c. de minister van Verkeer en Waterstaat en Kamerleden.

Het van belang te onderscheiden dat er een algemeen einddoel is, namelijk de totale verdubbeling van de N33, maar dat er ook tussendoelen zijn na te streven, die te beschouwen zijn als kleine of grote stappen op weg naar het einddoel.

Het is onlangs bekend geworden dat er een Derde Structuurschema Verkeer en Vervoer zal komen (SVV-3). Dat is van belang, omdat het betekent dat het gehele beleid ten aanzien van verkeer en vervoer wordt herijkt en de prioriteitstelling opnieuw zal worden gemaakt. Dat geeft een kans voor projecten als de verdubbeling van de N33 om opnieuw gewogen te worden binnen het totale beleid. Het is dan zaak om de argumenten voor de verdubbeling hernieuwd en versterkt in te brengen inde besluitvormingskaders.

Tussendoelen

Er is in het rijksbeleid extra aandacht en toewijzing van middelen ten behoeve van de afwikkeling van het goederenvervoer.

In de lijn met de aanbevelingen van de commissie Kroes worden onder de noemer 'internationaal vervoer' extra middelen aangewend voor aanleg van een netwerk van (overslag)terminals. In dat kader is het mogelijk te pleiten voor aanwending van middelen voor een doelgroepenstrook ten behoeve van het vrachtverkeer op de delen van de N33 waar het vrachtverkeer het meest intensief is als gevolg van het Rail Service Centrum in Veendam.

Voor aanleg van zo'n extra strook zou het weggedeelte van Barendsveld tot aan de A7 in aanmerking komen. Een korter deel is ook na te streven als de haalbaarheid daarmee wordt vergroot. Minimaal zal de doelgroepenstrook van de aansluiting Veendam tot aan de A7 moeten worden gerealiseerd. De uitvoering van de extra strook ten behoeve van vrachtverkeer zou zodanig moeten zijn dat de gerealiseerde infrastructuur ook past in een toekomstige situatie van een verdubbelde N33.

Een volgend tussendoel is te streven naar een verdubbeling van een relevant gedeelte van de N33. Daarbij wordt aan de volgende volgorde gedacht:

1. Veendam-A7
2. Veendam-Assen
3. A7-Delfzijl
4. Delfzijl-Eemshaven

Werkwijze

Ten behoeve van de lobby- en promotieactiviteiten zal door het platform informatiemateriaal worden ontwikkeld, gericht op ondersteuning van de argumenten voor de verdubbeling van de N33 en het

starten van een mogelijk proefproject voor een doelgroepenstrook voor vrachtverkeer langs een gedeelte van de weg.

In de periode van voorbereiding van informatiemateriaal zal ook getracht worden, waarnodig en mogelijk relevante gegevens aan te vullen of te actualiseren, met name betreffende te verwachten intensiteiten van het vrachtverkeer en omtrent verkeersveiligheid. Ook kunnen argumentaties verder worden aangescherpt.

Met behulp van het ontwikkelde ondersteunende materiaal zal vervolgens een lobby-actie de meest aangewezen weg zijn. Een belangrijk ijkpunt in de tijd is de behandeling van het MIT in de Tweede Kamer. Voor die behandeling is een benadering van de Tweede Kamerleden het meest effectief. Op de verdere termijn is het van belang na te gaan wanneer en hoe de voorbereiding van het opstellen van SVV-3 gestalte gaat krijgen. Het is zaak na te gaan welke mogelijkheden er zijn om de verdubbeling van de N33 als onderwerp voor afweging vroegtijdig aan te melden.

Actieplan Verdubbeling N33

Voorgesteld wordt jaarlijks een aantal stappen uit te werken in een actieplan. Voor 1997 zijn de volgende acties in de tijd uitgezet:

april:

- Verdubbeling N33 aanmelden voor de verkenningsfase MIT
- Opstellen concept-inhoud brochure
- Huisstijl/beeldmerk bepalen

mei/juni:

- Uitwerken brochure

juni/juli:

- Vlak voor zomerreces aandacht vragen voor de N33

augustus/september:

Benaderen doelgroepen met de brochure:

- Vaste Kamercommissie
- Noordelijke Kamerleden (eerste en tweede kamer)

De kosten voor de ontwikkeling en productie van een brochure worden geraamd op *f* 12.000,- (excl. btw).

Voorgesteld wordt om deze kosten als volgt te financieren:








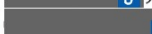




Provincie Drenthe: *f* 4.000,-

Provincie Groningen: *f* 4.000,-

Gemeente Veendam: *f* 4.000,-

Platform verdubbeling N33

Het platform verdubbeling N33 bestaat uit de volgende personen:

-  , Kamer van Koophandel en Fabrieken
-  , Transport en Logistiek Nederland
-  , provincie Groningen
-  , Commerciële Club Drenthe
-  , provincie Drenthe
-  , gemeente Veendam

College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No: 9706636
DAG: 17 JUNI 1997
Classificatie:
TE BEH. DOOR: VV J J

Groninger
Zeehavens

Plaats en datum
Assen, 11 juni 1997

Briefnummer
01/93467

Kenmerk
01/7127-1

Betreft
Initiatief verdubbeling N33

Geacht College,

'Economische ontwikkeling is voor een belangrijk deel afhankelijk van een goede infrastructuur.' Een stelling die zeker ook opgaat voor Noord-Nederland. Er is dan ook een breed draagvlak, zowel politiek-bestuurlijk, als in het noordelijke bedrijfsleven, voor ontwikkelingen en activiteiten om de infrastructuur verder te verbeteren.

Gerichte en gezamenlijke acties vanuit overheid en bedrijfsleven voor de verdubbeling van de N37 hebben inmiddels tot succes geleid. De financiering van deze belangrijke wegverbinding is veiliggesteld en de aanleg is in volle gang. Een goed voorbeeld van hoe met bundeling van regionale krachten (publiek/privaat), investeringen in de regionale infrastructuur versneld kunnen worden.

Een ander knelpunt in de Noord-Nederlandse infrastructuur is de N33. Zonder afbreuk te willen doen aan de gekozen prioriteit voor het op korte termijn oplossen van het knelpunt 'zuidtangent Groningen', denken wij dat nu ook intensief gewerkt moet worden aan het rond krijgen van de plannen voor de verdubbeling van deze wegverbinding tussen Assen en Delfzijl tot volwaardige autosnelweg.

Zoals bekend staat genoemde wegverbinding minder hoog op de prioriteitenlijst van de minister van Verkeer & Waterstaat. Toch is het snel aanpakken van deze wegverbinding belangrijk:

- Op lokale schaal, omdat dat leidt tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid.
- Op regionale schaal, omdat upgradage van de N33 tot een hoogwaardige Noord-Nederlandse transportas kansrijke perspectieven biedt voor nieuwe economische expansie.
- Op nationale schaal, omdat door een goede ontsluiting, de Groninger zeehavens samen met het RAILSERVICECENTRUM in Veendam een oplossing kunnen bieden voor het nijpende ruimteprobleem in de Randstad en met name mainport Rotterdam.
- Op Europese schaal, omdat dan de Nederlandse 'mainports' en Nederlands belangrijkste industrie- en handelsgebieden beter en sneller verbonden worden met het Noord-Europese achterland.

Secretariaat:

tel.: [redacted]

Alle reden dus om een extra inspanning te leveren en te zoeken naar alternatieve financieringsvormen en -bronnen.

Economische expansie komt voort uit ondernemende initiatieven. Wij, als in Noord-Nederland gevestigde grote ingenieurbureaus, weten dat als geen ander. Daarom hebben wij begin dit jaar het initiatief genomen om de verdubbeling van de weg Assen-Delfzijl te versnellen. Wij zullen voor eigen rekening en risico een plan ontwikkelen om de realisatie van genoemde autosnelweg te versnellen.

Het belang van een snelle aanpak van de N33 blijkt ook wel uit het feit dat onze combinatie niet de enige is die actief aan de verbetering van de N33 wil werken. Uit recente persberichten blijkt dat ook door anderen ontwikkelingen voor de N33 in gang worden gezet. Ons streven is om samen te werken met andere initiatiefnemers, om zo de verbetering van de N33 een nog sterkere impuls te kunnen geven.

Het initiatief sluit aan bij de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), dat ieder jaar tegelijk uitkomt met de begroting van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Opname van infrastructurele projecten in het MIT is een voorwaarde voor (mede)financiering van projecten door het Rijk. Het MIT kent drie projectfasen: de verkenningsfase, de planstudiefase en de realisatiefase. Opname in de verkenningsfase is nu het eerste doel.

Wij streven er naar om zo spoedig mogelijk een concreet plan te presenteren. Bundeling van de binnen onze bedrijven aanwezige kennis en ervaring op het gebied van (grootschalige) infrastructuur staat daarbij garant voor een kwalitatief hoogwaardige aanpak en oplossing.

Uiteraard houden wij u van de voortgang op de hoogte. Desgewenst zijn wij graag bereid om ons initiatief nader aan u toe te lichten.

Hoogachtend,
combinatie DHV, Grontmij, Heidemij Advies en Oranjewoud

DHV Noord-Nederland,

ing. [redacted]

N33

VERGADERING GEDEPUTEERDE STATEN

DG	datum	registratienummer	aangehouden	provincie Drenthe
Ø P	1-7-'97	nr 7-10/97066	36 wk	product/stafgroep Verkeer en Vervoer
		nr.	wk	opsteller/toest.nr. [redacted]
		nr.	wk	datum 23 juni 1997
uiterste GS-behandeldatum				openbaar nee
[redacted]	medeparaaf hoofd			na medeparaaf gezien. hoofd/projectdirecteur par./datum
[redacted]	akkoord			
par. projectdir.	niet akkoord (not.)			
	datum			

portefeuillehouder	akkoord	bespreken	datum
S.B. Swierstra			

onderwerp

verdubbeling N33

samenvatting advies

Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen en B&W van de gemeente Veendam hebben een Platform ingesteld met het oog op de gewenste verdubbeling van de N33. De N33 is de rijksweg tussen Assen en de Eemshaven.

In het Platform is het initiatief van de vier adviesbureau's aangekondigd om een concreet plan te presenteren waarin de technische uitwerking en financieringsvormen voor de aanleg van de N33 zijn opgenomen. Dit initiatief staat los van de plannen in het Platform. Het Platform zou eerst komen met een vervoers-economische onderbouwing van de verdubbeling. Een daarop volgend eigen initiatief van de adviesbureau's zou hierop een goede ondersteuning kunnen zijn. Deze afgestemde en afgesproken planning in het Platform is met deze brief door de adviesbureau's verlaten.

ADVIES:

- a. brief voor kennisgeving aannemen

beslissing GS :

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen



2017
27270

> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

-Provincie Drenthe
T.a.v. ged. Dhr. Bats
Postbus 122
9700 AC Assen

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2009010201
Ingek.:	15 JUL 2009
AFDELING	Ro
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Bezoekadres: Middelzeehuys
Zuidersingel 3
Leeuwarden
Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F 058-2344123
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

J
T 058- J
J @rws.nl

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

Datum 14 juli 2009
Onderwerp Informeren over de planning, het wegontwerp, de kosten en de contractvoorbereiding

Geachte leden van het Platform N33,

Aan de leden van het Platform N33

Inleiding

In de vergadering van het Platform N33 op 23 februari van dit jaar is het wegontwerp van de N33 onder een tweetal voorbehouden vastgesteld. De besluitvorming betrof met name de inrichting van de aansluitingen. De voorbehouden hadden betrekking op de kosten (past dit op de budgetten?) en op de resultaten van de effectenonderzoeken. Inmiddels zijn de kosten bekend en zijn de effectenonderzoeken afgerond. Bovendien zijn in overleg met de regio een aantal aanpassingen aan het wegontwerp doorgevoerd.

Met deze brief wil ik u informeren over de planning, het wegontwerp, de kosten en de contractvoorbereiding. De scope kan worden vastgesteld. Over alle resterende discussiepunten is overeenstemming bereikt. Bovendien blijkt dat uit de kostenraming dat de scope past binnen het beschikbare budget.

Op 11 september is de volgende vergadering van het Platform gepland. Tijdens deze vergadering wil ik de scope bestuurlijk vaststellen, kunnen de eerste resultaten van de voortoets worden gemeld en wordt de planning van de inspraak gepresenteerd.

De afgelopen periode heeft in het teken gestaan van de vaststelling van de scope. Vooral vanwege het feit dat de scope nog niet stabiel was, is in mei besloten om de planning van de OTB/MER ruim twee maanden naar achteren te schuiven.



Inmiddels zijn de afspraken gemaakt en kan de scope bestuurlijk worden vastgesteld, zodat de volgende stappen ondernomen kunnen worden.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

Planning

De voorbereidingsfase van het project verdubbeling N33 kent drie sporen die op dit moment parallel worden uitgevoerd. De sporen zijn onderling afhankelijk. Het betreft:

- Planstudie: OTB/MER en TB
- Grondverwerving
- Contractvoorbereiding.

Daarna volgt de realisatie. De planning van deze sporen is als volgt:

OTB/MER

Concept OTB/MER gereed	17 augustus 2009
Start voortoets OTB/MER	24 augustus 2009
OTB ter visie	23 november 2009

Tracébesluit

Concept TB gereed	15 april 2010
TB ter visie	15 juni 2010

In deze planning is geen rekening gehouden met een eventuele RvS procedure

Aanbesteding

Marktbenadering (aankondiging)	27 november 2009
Gunning (aan geselecteerde gegadigde)	6 oktober 2010

Grondverwerving

Administratieve onteigening	28 januari 2011
Gerechtelijke onteigening (gronden in bezit)	24 juni 2011

Op het moment dat de OTB-grenzen vaststaan (op basis van de vastgestelde scope) kan de grondverwerving starten. De grondverwervers staan klaar om de grond in eerste instantie op een minnelijke manier te verwerven. Daartoe zal aan alle grondeigenaren een aanbod worden gedaan. Als deze wijze van grond verwerven niet lukt staat het instrument van onteigening ter beschikken. Hiermee kan worden gestart als het TB is vastgesteld. Alle gronden zullen op deze manier in bezit zijn in april 2011.

Met de eigenaren van vier woningen (bij Bareveld en Ommelandervijk) is al snel na het bekend worden van de plannen onderhandeld over de aankoop van hun woningen. In september zullen naar verwachting de woningen worden aangekocht.

Realisatie

Start uitvoering	21 februari 2011
------------------	------------------



OTB/MER

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

De onderzoeksrapporten, die de effecten van de verdubbeling van de N33 in beeld brengen, zijn gereed. Deze effecten zijn, indien noodzakelijk, verwerkt in de scope van de N33. Er is onderzoek gedaan naar de effecten van de verdubbeling voor geluid, lucht, bodem en water, ecologie, landschap, externe veiligheid en archeologie en cultuurhistorie.

Er worden geen wezenlijke negatieve effecten door de verdubbeling van de N33 geconstateerd. Eerder is er sprake van verbetering, als bijvoorbeeld wordt gekeken naar de voorgenomen inpassingmaatregelen voor ecologie. De geluidsproblematiek blijft een zaak van bijzondere aandacht. Hier is gezocht naar een optimale oplossing in samenspraak met de direct betrokkenen. Uitgangspunt is de Wet geluidhinder, maar waar mogelijk zal iets extra's kunnen worden gedaan. In september staat nog een aantal voorlichtingsavonden gepland waarin specifiek op het thema geluid en de voorgenomen maatregelen zal worden ingegaan. De rapporten zijn in overleg en afstemming met de omgeving opgesteld.

Volgens planning start op 24 augustus de voortoets van RWS. Dan worden de OTB, de MER, de kostennota, het inpassingsplan en alle effectenonderzoeken door technische en juridische deskundigen van de ministeries doorgenomen. Na een eventuele aanpassing van de documenten, worden de documenten door de Ministers van VenW en VROM vrijgegeven voor inspraak. Tijdens de inspraakperiode kunnen de gemeenten en het Waterschap inspreken. De provinciale Staten zullen voorafgaand aan de inspraak over de plannen worden geïnformeerd.

Scope verdubbeling N33

algemene kenmerken

- dwarsprofiel: 2 rijbanen van elk minimaal 8.30 meter, obstakelvrije zone ter weerszijde van 6.60 meter
- elke 1000 meter een pechhaven aan beide zijden van de weg
- geleiderails in de middenberm en op de kunstwerken ter weerszijden van de rijbaan
- geen verlichting langs de weg
- afhankelijk van beschikbare ruimte en vloeiend verloop van de weg, wisselt de nieuwe rijbaan een aantal keren van ligging ten opzichte van de bestaande rijbaan

aansluiting Assen

De aansluiting A28 – N33 wordt ingrijpend gereconstrueerd. De bestaande gelijkvloerse kruisingen in de aansluitingen tussen de N33 en de A28 worden



vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De rijbaan van Rolde in de richting van Hoogeveen wordt over een fly-over geleid. Deze maatregelen zijn een afdoende oplossing voor de bestaande problemen in de verkeersafwikkeling op het knooppunt. Ook is het een afdoende oplossing voor de afwikkeling van het verkeer van en naar het nieuwe bedrijventerrein Assen zuid en bij grote evenementen zoals de jaarlijkse TT.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

Het beekdal Anreepdiep / Witterdiep loopt dwars door de bestaande aansluiting vanuit het zuiden de stad Assen in. Deze route loopt min of meer vast op de Haarweg. Een omleiding in westelijke richting met een onderdoorgang bij de Haar en een herinrichting van de omgeving voorkomt dit probleem. Hierbij zijn de meeste knelpunten goed en sommige redelijk op te lossen. In de OTB /MER is gekozen voor een minimale oplossing via de bestaande route in het kader van de verdubbeling van de N33 en een bijzonder traject voor de aanleg van een nieuwe flora en faunapassage van het beekdal.

traject Assen – Rolde

In het traject van de N33 tussen Assen en Rolde wordt de bestaande fietsroute tussen Assen en Geelbroek geoptimaliseerd, de bestaande passages van het Deurzerdiep en Ruimsloot geoptimaliseerd voor flora en fauna en een nieuwe voetgangerstunnel ter hoogte van het Westerscheveld aangelegd. Het bestaande benzineverkoopst punt kan niet verplaatst worden maar wordt zo goed mogelijk in het landschap ingepast.

aansluiting Rolde

De bestaande aansluiting Rolde wordt geoptimaliseerd door de aanleg van een rotonde van de aansluiting op de Grolloërstraat aan de noordzijde van de N33. Ook wordt ten behoeve van het openbaar vervoer een knooppunt gerealiseerd met haltes bij de op- en afritten.

In samenwerking met de gemeente Aa en Hunze wordt de strook tussen Rolde en de N33 en een gebied aan de oostzijde van Rolde ingericht. Hiermee wordt invulling gegeven aan de compensatieopgave voor de levendbarende hagedis en bovendien wordt een bijdrage geleverd aan de landschappelijke inpassing van de N33 en vermindering geluidshinder.

traject Rolde – Gieten

In het traject van de N33 tussen Rolde en Gieten worden drie nieuwe fiets/voetgangersverbindingen gerealiseerd om de barrièrewerking van N33 te verminderen: door de gemeente Aa en Hunze in de verbindingen Gieten – Eext en Rolde – Nooitgedacht. Daarnaast wordt een voetgangerstunnel in de oude spoorbaan Assen – Stadskanaal bij Anderen aangelegd. Deze tunnel wordt een onderdeel van het Pieterpad.

De bestaande passage van het Rolderdiep wordt geoptimaliseerd voor flora en fauna.

aansluiting N34 Gieten



Voor de reconstructie van het verkeersplein Gieten is door de gemeente Aa en Hunze een bestemmingsplan in procedure gebracht. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een verdiept tracé van de N33 onder het verkeersplein en de aanleg van een openbaar vervoer knooppunt tussen het verkeersplein en het dorp Gieten. Het bestemmingsplan is afgestemd met de OTB/MER. De verdubbeling van de N33 onder het verkeersplein wordt geregeld in de OTB/MER. De N33 wordt ter hoogte van Gieten niet verdiept doorgetrokken en de passage bij de Albrechtunnel wordt niet omgekeerd.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

aansluiting De Hilte / Gieterveen

Deze aansluiting wordt niet aangepast. Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer worden de kruisingen met het onderliggende wegennet niet in rotondes maar met plateaus/drempels uitgevoerd.

traject Gieten – Bareveld

In het traject van de N33 tussen Gieten en Bareveld wordt de ecologische hoofdverbinding de Hunze gepasseerd. De bestaande kruising met de Hunze wordt vervangen door een ruim viaduct ten oosten van de bestaande passage over een nieuwe meanderende Hunze.

landschappelijke inpassing de Hilte – Meeden

Tussen De Hilte en Meeden worden aan weerszijden een aaneensluitende rij (nieuwe) bomen geplaatst. Tussen Meeden en Zuidbroek (Oldambt) komt geen beplanting conform het beeldkwaliteitsplan van Veendam en Menterwolde

aansluiting Bareveld / Nieuwe Diep

Deze aansluiting komt te vervallen. Om de nadelige consequenties te kunnen compenseren, worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- aanpassing van de kruising Bareveldstraat - K.J. de Vriezestraat (beter geschikt maken voor vrachtverkeer)
- verdiepen onderdoorgangen van de K.J. de Vriezestraat onder de STAR spoorbaan en N33
- aanleg van een eenzijdig, in 2 richtingen te berijden vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de K.J. de Vriezestraat vanaf het Oosterdiep (nieuwe fietsbrug), via een fietstunnel door de spoordijk van de STAR tot voorbij de aansluiting met de N33 (als gevolg van de verdieping van de onderdoorgangen zouden de fietsers daar in de knel komen)
- de bushalte komt te vervallen en wordt verplaatst naar de aansluiting van de N33 bij de K.J. de Vriezestraat

Met twee ondernemers in Bareveld (transportbedrijf Lokken-Vosdigh en Huize Bareveld) vinden gesprekken plaats over de bereikbaarheid van hun locatie. RWS is hierin leidend.

Verdere maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid worden genomen in het kader van het Dorpsomgevingsplan en vallen buiten de scope.



Ter hoogte van Bareveld wisselt de nieuwe rijbaan van de noord/west- naar de zuid/oostzijde.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

aansluiting Bareveld / K.J de Vriezestraat

Deze aansluiting wordt voorzien van 2 rotondes. De redenen hiervoor zijn:

- eenduidigheid bij aansluitingen van auto(snel)wegen (Duurzaam Veilig)
- door te verwachten verkeerstoename op de K.J. de Vriezestraat als gevolg van de verdubbeling ontstaat een betere en veiliger verkeersafwikkeling
- de rotondes maken het mogelijk dat de bus Assen - Veendam op verzoek de N33 verlaat, onder aan de afrit draait en halteert, en vervolgens zijn weg over de N33 weer vervolgt

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

Omdat de nieuwe rijbaan aan de zuid/oostzijde van de N33 komt te liggen, voldoet de huidige afrit aan die kant niet meer (te weinig ruimte). Daarom wordt de lus in de op- en afrit verlengd. De aansluitingen op de K.J. de Vriezestraat blijven nagenoeg op dezelfde plaats liggen. Dit ontwerp betekent dat ter plaatse van deze aansluiting 3 huizen moeten worden aangekocht.

Onder aan de op- en afritten bij de rotondes worden nieuwe bushaltes aangelegd.

wegvak K.J. de Vriezestraat - aansluiting Veendam

Direct na de aansluiting op de K.J. de Vriezestraat ligt een klein tunneltje onder de N33. Dit tunneltje wordt verlengd. Ter hoogte van de tunnel bij Dalweg 36 wisselt de nieuwe rijbaan naar de westzijde van de N33. De tunnel wordt verlengd, en de huidige doorrijhoogte wordt binnen de bestaande constructie van de tunnel geoptimaliseerd ten behoeve van het landbouwverkeer.

De huidige parkeerplaatsen aan de N33 direct ten zuiden van de aansluiting Dalweg 12 komen te vervallen. Dit is gedaan in verband met de huidige wat ongelukkige ligging waardoor ze verplaatst zouden moeten worden en in verband met de waarschijnlijke toekomstige vestiging van een wegrestaurant op het industrieterrein vlak bij deze aansluiting. Over het laten vervallen van de parkeerplaatsen is overleg gevoerd met TLN en die kan hier mee instemmen.

De nieuwe aansluiting Dalweg 12 is recent aangelegd en voorbereid op de aanstaande verdubbeling. Er hoeft alleen een nieuw viaduct over de nieuwe rijbaan te worden aangelegd. Even ten noorden van Dalweg 12 wisselt de nieuwe rijbaan naar de oostzijde (tot aan Zuidbroek).

aansluiting Veendam - N366

De aansluiting wordt, conform eerdere besluitvorming, in oostelijke richting opgeschoven. Hierdoor kan een halfklaverblad worden aangelegd, wat gunstiger is voor de verkeersafwikkeling. Als gevolg van deze uitbuiging moeten 3 woningen aan de Ommelanderswijk worden aangekocht. In de Ommelanderswijk wordt een nieuw viaduct aangelegd, waardoor het mogelijk wordt de oude verbinding met de juiste verkeerstechnische dimensionering voor alle verkeerssoorten te herstellen.



In overleg met de gemeente Veendam wordt bezien op welke wijze een ontwikkeling op het vrijkomende terrein kan worden ontsloten. Over de overdracht van de vrijkomende grond en het omleggen van de gasleiding ter plaatse, zullen zo spoedig mogelijk na de vakantie nog definitieve bestuurlijke afspraken moeten worden vastgelegd.

Op verzoek van de bewoners van Ommelanderswijk is gekeken of de oostelijke open afrit, die nu aan de zuidzijde van de N366 zijn ontworpen, naar de noordzijde kunnen worden verplaatst. Besloten is niet aan dat verzoek tegemoet te komen, omdat:

- de oplossing verkeerstechnisch niet beter wordt en de ontsluiting van de vrijkomende grond een stuk lastiger
- de extra kosten, ca. € ¼ - 1 mln niet opwegen tegen een beperkte besparing op de geluidsschermen, de kwaliteit van de oplossing niet toeneemt en er (daarom) geen budget voor is
- die landschappelijk minder goed inpasbaar is

Aan de oostzijde van de N33 zijn ter hoogte van Ommelanderswijk geluidsschermen noodzakelijk.

De brug over het kanaal Veendam - Musselkanaal hoeft niet te worden aangepast, behoudens de realisatie van een nieuw viaduct voor de 2^e rijbaan.

traject Veendam - Meeden

De nieuwe rijbaan ligt hier aan de oostzijde. Geen bijzonderheden.

aansluiting Meeden

Deze aansluiting is al voorbereid op de verdubbeling van de N33. Twee aanpassingen zijn echter wel noodzakelijk:

- een extra rechtsafstrook op de afrit vanuit Zuidbroek om opstelruimte te creëren voor verkeer dat op de geopende brug staat te wachten (verkeer richting Meeden wordt dan niet geblokkeerd en er vindt geen terugstuwning naar de N33 meer plaats)
- de parallelweg Duurkenakker moet vanwege de aanleg van de 2^e rijbaan worden opgeschoven in oostelijke richting; inpassing is zoveel mogelijk in de bestaande landschaps- en wegenstructuur geregeld.

Bij de aansluiting Meeden zal over een lengte van ca. 1.300 meter dubbellaags ZOAB worden toegepast om de geluidstoename op de woningen in de omgeving te beperken. De bewoners is toegezegd dat hierover in september 2009 nog een bijeenkomst met hen zal worden belegd.

traject Meeden - Zuidbroek

De 2^e rijbaan blijft aan de oostzijde van de bestaande N33. Dit omdat als gevolg van nautische overwegingen (o.a. intensivering scheepvaart) de nieuwe brug aan de oostzijde van de bestaande brug moet komen. De nieuwe brug krijgt dezelfde



doorvaarthoogte als de bestaande, maar de doorvaartbreedte wordt al wel conform de nieuwe richtlijnen gemaakt (14 meter). Ook wordt een extra nieuwe spoorbrug over de N33 aangelegd.

Een extra aansluiting op dit traject voor wegverkeer ten behoeve van de ontsluiting van de Gouden Driehoek is zorgvuldig onderzocht, maar in het kader van de verdubbeling van de N33 uit ontwerp- en kostentechnische overwegingen niet haalbaar.

De gemeente Menterwolde koestert al geruime tijd de wens om een fietsverbinding tussen Meeden en Zuidbroek aan te leggen. Deze fietsverbinding moet met name voor bewoners van Meeden een snelle fietsverbinding met het station van Zuidbroek opleveren en bovendien het netwerk van recreatieve routes versterken. Deze fietsverbinding kan op een vrij eenvoudige manier worden gerealiseerd. Vanuit ecologische overwegingen zal een faunapassage aan de nieuwe brug worden gekoppeld. Ook reeën zullen van deze faunapassage gebruik moeten kunnen maken. Medegebruik van deze faunapassage door fietsers is vanuit ecologisch opzicht niet bezwaarlijk. Door nu vanuit het gebied tussen de spoorlijn en Winschoterdiep een oprit voor fietsers naar de brug te realiseren en aan de noordzijde een afrit naar de bestaande Trekweg, kan op eenvoudige wijze de gewenste fietsverbinding worden gerealiseerd.

aansluiting met A7 Zuidbroek

De aansluiting met de A7 wordt omgebouwd tot volledig klaverblad. Het viaduct in de Galgeweg wordt gesloopt. Om deze verbinding te compenseren wordt de Buitenweg opgeknapt. In twee informatieavonden is hierover gesproken met aanwonenden en belanghebbenden; een grote meerderheid staat achter deze oplossing.

Kosten

De budgetten voor de N33 zijn als volgt:

Rijk	90 Meuro (gemaximeerd)
Regio	50 Meuro (gemaximeerd)

Scopewijziging:

Uitbuiging Veendam	7 Meuro (gemeente Veendam en provincie Groningen)
Fly-over Assen-zuid	13 Meuro (RSP)
Ecopassage Hunze	2 Meuro (Meerjaren Programma Ontsnippering))

Het totale budget komt daarmee op 162 Meuro.

De meest recente kostenraming van Movares is gebaseerd op het wegontwerp dat onder voorbehoud door het Platform is vastgesteld op 23 februari 2009, inclusief de

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777



scopewijzigingen uitbuiging Veendam, fly-over Assen-zuid en ecopassage Hunze. Op basis van expert-judgement zijn de extra kosten voor de fly-over en de uitbuiging Veendam geraamd op resp. 13 en 7 miljoen euro. Dit komt dus overeen met de budgetten. De kosten voor de ecopassage Hunze zijn geraamd op 5,5 miljoen euro. De extra kosten ten opzichte van de MJP-O bijdrage worden vanuit het projectbudget betaald.

De totale projectkosten zijn geraamd op 165 miljoen euro. In dit bedrag zijn apparaatskosten opgenomen met een bedrag van circa 11 miljoen euro. De apparaatskosten zitten niet in de budgetten. De totale kosten voor engineering, grondverwerving en realisatie komen daarmee op $165 - 11 = 154$ miljoen euro. Er is dus nog een budgettaire ruimte van circa 8 miljoen euro.

De kostennota, die bij de stukken voor de OTB/MER behoren, zal worden geagendeerd in het Platform van 11 september as.

In het kader van de contractvoorbereiding wordt de plafondprijs en het betalingsmechanisme bepaald. Wanneer hier meer duidelijkheid over bestaat wordt dit evenzo in het Platform geagendeerd.

Contractvoorbereiding

September 2008 heeft RWS gekozen voor een Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) contract. De provincies hebben zich hierbij neergelegd om het proces niet verder te vertragen. De aanleiding voor de keuze van RWS is de uitslag van de Public Private Comparator (PPC), die een meerwaarde aangaf t.o.v. een D&C contract van 4,5%. Deze is niet verwerkt in de raming. Ook de ervaring met de N31 heeft hierbij een rol gespeeld. Dit project is uiteindelijk 31% goedkoper dan de raming en sneller dan de planning gerealiseerd. Met de keuze voor DBFM wordt ingespeeld op de wens van de Tweede Kamer om de markt meer in te schakelen bij de voorbereiding van projecten en de ideeën van de markt te benutten.

De voorbereiding van het DBFM-contract zijn gestart in april op het moment dat de HID Noord-Nederland een brief aan de DG Rijkswaterstaat heeft gestuurd om voor een DBFM-contract te kiezen. Inmiddels heeft de DG dit besluit genomen. Zoals in de planning is aangegeven is de definitieve gunning aan het geselecteerde consortium gepland op oktober 2010.

De keuze voor de lengte van de onderhoudsperiode (Maintain deel) is bepaald op 20 jaar. Hierbij is uitgegaan van de levenscyclus van de onderdelen van het project. Gedurende deze periode zal het consortium na oplevering het onderhoud voor haar rekening nemen. Het consortium krijgt hiervoor een vergoeding op basis van de beschikbaarheid van de weg. De regio betaalt niet mee aan de kosten van het onderhoud. Ook in de periode dat de het consortium het onderhoud van de weg voor haar rekening neemt (de exploitatiefase) blijft de mogelijkheid bestaan om wensen van rijk of regio (bijvoorbeeld een extra aansluiting) te realiseren.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777



RWS is de aanbestedende partij en bereidt het contract voor. De provincies zullen door RWS zoveel worden mogelijk betrokken bij de te maken keuzes. De kennis over DBFM neemt hiermee toe bij de regio.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777

Bestuursovereenkomst

Er is een bestuursovereenkomst in voorbereiding tussen RWS en de provincies Groningen en Drenthe. Hierin worden de afspraken vastgelegd over verantwoordelijkheden, organisatie en financiën. Uitgangspunt is dat het rijk geen afspraken maakt met de gemeenten, maar dat de provincies dit doen. Het is de bedoeling dat de bestuursovereenkomst na de zomer wordt getekend. Er wordt een afschrift gestuurd naar de leden van het platform.

Klankbordgroepen

Op 20, 21 en 22 april 2009 hebben de derde ronde klankbordgroepbijeenkomsten van de N33 plaatsgevonden. In deze bijeenkomsten stonden de resultaten van de effectenonderzoeken en de landschappelijke inpassing centraal. Vervolgens zijn op 11 juni in een gezamenlijke bijeenkomst in het provinciehuis Assen de klankbordgroepen bedankt voor hun bijdrage. Tevens zijn de deelnemers bijgesproken over de laatste ontwikkelingen en resultaten.

De belangrijkste punten uit de klankbordgroepbijeenkomsten zijn:

- De landschappelijke inpassing van de weg riep over het algemeen weinig vragen op. Men waardeert de aandacht voor het landschap in Groningen en voor de optimalisatie van de ecopassages in Drenthe. Vanuit verschillende kanten werd aandacht gevraagd voor de recreatieve onderdoorgangen. Inmiddels zijn een aantal hiervan opgenomen in de plannen.
- Vooral vanuit de dorpsbelangen van Rolde, Gieten, Eexterzandvoort, Ommelandervijk en Meeden zijn opmerkingen gemaakt over geluid. De voornaamste conclusie van geluidsonderzoek is dat de hinder eerder zal af- dan toenemen door het gebruik van geluidsreducerend asfalt. Alleen bij Ommelandervijk en Meeden zijn extra maatregelen nodig. Met de genoemde dorpsbelangenverenigingen, maar ook bijvoorbeeld met de camping Zwanemeer bij Gieten, zijn extra bijeenkomsten belegd om de geluidsproblematiek te bespreken.
- De sfeer in Bareveld was meer ontspannen dan de vorige keer. Dit komt vooral door de gesprekken die op dit moment met de eigenaar van Huize Bareveld en transportonderneming Lokken - Vosdingh gaande zijn. Lokken - Vosdingh en met name Huize Bareveld willen goed bereikbaar blijven bij de uitvoering van het werk.



Inspraak

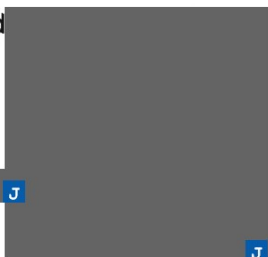
De planning is er op gericht om de OTB/MER op 23 november ter visie te leggen. Hierbij wordt rekening gehouden met de kerstvakantie. Met de ter visie legging start de formele inspraakprocedure. Gedurende 6 weken kan iedereen zowel mondeling als schriftelijk bedenkingen inbrengen tegen de OTB/MER. De gemeenten en het Waterschap hebben een langere periode om te reageren. Na de inspraak zullen alle reacties worden gebundeld in een Inspraaknota. Daarmee kan de weg worden ingeslagen naar het definitieve tracébesluit.

De organisatie van het inspraakproces is in handen van een team dat bestaat uit medewerkers van de provincies en RWS. Het team wordt deskundig bijgestaan door het Inspraakpunt van RWS dat ook voor de coördinatie en externe communicatie zorgt. Een belangrijke taak van het inspraakpunt is het verzamelen van alle inspraakreacties en binnengekomen vragen. Een communicatieplan vormt de basis van de wijze waarop de inspraak wordt ingegaan.

Met vriendelijke groet,

De hoofd

ir.



Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
14 juli 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/3777



> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

Leden van het Platform N33

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2009015915
Ingek.:	26 NOV 2009
AFDELING:	RO
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Bezoekadres: Middelzeehuys
Zuidersingel 4
Leeuwarden
Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F (058) 234 41 23
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Ir. [redacted] J
T 06-[redacted] J
[redacted] J @rws.nl

Ons kenmerk
DNN 2009/5802

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Datum 24 november 2009
Onderwerp Stand van zaken verdubbeling N33

Geachte leden van het Platform N33,

Graag informeer ik u over stand van zaken rond het project verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek.

De ter visielegging van het Ontwerp-Tracébesluit/Milieu-effectrapportage is vertraagd. De redenen zijn de te hoge kosten van het beoogde ontwerp en de gewijzigde regelgeving op het gebied van Natura 2000. In deze brief lichten we deze punten toe.

Aanpassing wegontwerp

Uit de definitieve kostenraming blijken de kosten van het beoogde ontwerp hoger te zijn dan het beschikbare budget. Hierdoor is aanpassing nodig van het wegontwerp dat eerder in het Platform was vastgesteld onder voorbehoud van nog te onderzoeken effecten en de definitieve kostenraming.

Het projectteam heeft het gehele wegontwerp opnieuw bekeken op de mogelijkheden voor versoering. Hierbij zijn verkeersveiligheid en doorstroming het uitgangspunt. Ook wordt voor de verkeersveiligheid het wegontwerp bezien, waarbij de uitbuiging bij Veendam een belangrijk aandachtspunt is.

Om de kostenbesparing te realiseren, is het ontwerp van de aansluiting van de N33 met de A7 bij Zuidbroek aangepast. In het oorspronkelijke ontwerp was hier een klaverblad voorzien. In het nieuwe ontwerp zijn er bij knooppunt Zuidbroek 2 rotondes, gedeeltelijk met twee rijstroken en met bypasses. Ook deze oplossing zorgt voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Voordat het ontwerp definitief kan worden vastgesteld, worden bij het nieuwe ontwerp van Zuidbroek de gevolgen voor de doorstroming berekend.



Natura 2000

De richtlijnen voor Natura 2000 gebieden zijn onlangs gewijzigd. Dit betekent dat er diepgaander onderzoek noodzakelijk is in deze gebieden, die voor de ter visielegging afgerond dienen te zijn.

Planning

Al deze ontwikkelingen leiden er toe dat de planning voor de ter visielegging van de OTB/MER is vertraagd. De ter visielegging zal voor de zomer plaatsvinden. Het vaststellen van het Tracebesluit vindt na de zomer plaats. In januari 2010 komen we met een nieuwe planning, waarin ook de consequenties voor de planning van de uitvoering zijn opgenomen.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
24 november 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/5802



J



PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2009016218
Ingek.:	03 DEC 2009
AFDELING	RO
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

> Retouradres Postadres: Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden

Het college van Gedeputeerde Staten van
de provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

**Rijkswaterstaat
Noord-Nederland**

Bezoekadres: Middelzeehuys
Zuidersingel 4
Leeuwarden
Postadres: Postbus 2301
8901 JH Leeuwarden
T (058) 234 43 44
F (058) 234 41 23
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

T 06- [redacted] 3

Ons kenmerk
DNN 2009/5924

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
1

Datum 1 december 2009
Onderwerp N33 Omgevingsmanagement

Geacht college,

In voorbereiding op de verdubbeling van de N33 wordt door Rijkswaterstaat (RWS) het Design, Build, Finance en Maintain (DBFM) contract opgesteld. De verdubbeling van de N33 is een gezamenlijk initiatief van het Rijk, de Provincies en de lokale overheden.

Om op een goede manier tot een gewenst eindresultaat te komen wordt een omgevingsgerichte aanpak van zowel de aanbesteding als de uitvoering nagestreefd. Een belangrijk onderdeel van deze aanpak is het omgevingsmanagement. Door RWS wordt een inventarisatie gehouden onder de diverse overheden om wensen en eisen in kaart te brengen met betrekking tot infrastructuur kruisend met en grenzend aan de N33.

Het betreft wensen en eisen aan delen van het werk welke na oplevering in beheer genomen worden door de lokale overheid. Dit betreft ook wensen en eisen rakend aan werkzaamheden aan (lokale) infrastructuur die in het kader van de verdubbeling worden uitgevoerd.

De besprekingen over die wensen en eisen hebben, op ambtelijk niveau, in twee fases plaats gevonden. Dit heeft geresulteerd in een afsprakenlijst. We leggen de afsprakenlijst ter accordering aan u voor. Voor zover uw raad met betrekking tot daarin genoemde onderdelen beslissingsbevoegd is, verzoeken wij u een ondertekend exemplaar van de afsprakenlijst door hem te laten ondertekenen. Een nadere uitwerking van deze afsprakenlijst wordt aan het DBFM contract als bindend document toegevoegd.



We verzoeken u een ondertekend exemplaar zo spoedig mogelijk retour te zenden, zodat een en ander onderdeel kan worden van de bestuursovereenkomst.

Met vriendelijke groet,



**Rijkswaterstaat
Noord-Nederland**

Datum
1 december 2009

Ons kenmerk
DNN 2009/5924

Aan:
Rijkswaterstaat Noord-Nederland
t.a.v. [redacted] [redacted]
Postbus 2301
8901 JH LEEUWARDEN

VERZONDEN 15 JAN, 2010



Assen, 15 januari 2010
Ons kenmerk 02/WK/2010000838
Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]
Uw kenmerk DNN 2009/5924
Onderwerp: N33; omgevingsmanagement provinciale wegen Drenthe

Geachte [redacted] [redacted]

In uw brief d.d. 1 december 2009 (kenmerk DNN 2009/5924), vraagt u de provincie Drenthe akkoord te gaan met de inrichtingswensen en eisen ten aanzien van de werkzaamheden aan het provinciale wegennet in Drenthe. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd in het kader van de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek.

Wij zijn akkoord met de in de bijlage genoemde onderdelen en hebben de bijgevoegde afsprakenlijst ondertekend.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,
namens deze,

S.J. Geerlings,
manager Wegen en Kanalen

Bijlage(n):
ip/coll.





Besprekingsverslag Provincie Drenthe

nummer 01
project Verdubbeling N33
datum 20-11-2009
onderwerp Afsprakenlijst eisen Provincie Drenthe
opsteller [redacted] J

aanwezig
[redacted] J
[redacted] J
[redacted] J

namens
provincie Drenthe
provincie Drenthe
Oranjewoud

nr. Afspraken

1. Algemeen

Overdracht

Na realisatie van het project "Verbreding N33" worden de onderliggende- en parallelwegen van de N33 formeel overgedragen aan de provincie.

Communicatie

In het aanbestedingstraject zal de communicatie via RWS verlopen. Tijdens uitvoering zal de aannemer in het kader van omgevingsgerichte uitvoering indien nodig contact opnemen met de provincie. De provincie dient tijdig zicht te krijgen op het definitieve ontwerp dat door de aannemer wordt ingediend. Ook wenst de provincie tijdig en periodiek geïnformeerd te worden over de planning i.v.m. het plaatsen van teksten op de website van de provincie.

Verkeershinder

De aannemer dient jaarlijks een plan van aanpak m.b.t. de werkzaamheden die van invloed zijn op de knooppunten ter goedkeuring in te dienen bij de provincie. De Grolloërstraat te Rolde mag gedurende de werkzaamheden niet volledig worden gestremd. De provincie wenst inzicht te krijgen in de gekozen verkeersmaatregelen (verkeersplan) van de aannemer te plaatse van de Grolloërstraat te Rolde.

De aannemer moet toestaan dat lokale wegbeheerders de N33 kunnen gebruiken als omleidingsroute bij stremmingen.

Revisie

De revisiegegevens dienen digitaal (dwg-formaat) aan de provincie in het kader van de WION te worden aangeleverd.



2. Objectnr. 18-20 Ronde Grolloërstraat

- Ronde Grolloërstraat uitvoeren conform principes referentie ontwerp Provincie Drenthe tekening nr.: N376SCROTROLNZ-01 en tekening nr.: N376DEROTROLNZ-02
- De bestaande ronde, gesitueerd direct naast de toekomstige ronde, dient te worden geüpgrade naar het zelfde niveau en functionaliteit als de toekomstige ronde.
- De openbare verlichting nabij de rondes zal worden gerealiseerd door de Provincie, voorzieningen ten behoeve de openbare verlichting dient de aannemer mee te nemen.
- De aannemer dient een anwb-paal in het hart van de ronde te plaatsen. De afwatering van de kolken dient te geschieden met behulp van kolken die in de bermen worden gesitueerd.
- De provincie wenst voor oplevering (circa 2 weken) van de ronde geïnformeerd te worden, zodat de ronde digitaal ingemeten kan worden door de provincie. Op deze wijze kan de meting door de provincie worden uitgevoerd zonder hinder van het verkeer.

3. Objectnr. 20: Bussignaleringsysteem

- Door de aannemer dient ter plaatse van de afrit van de N33 ter hoogte van Rolde (Grolloërstraat) een bussignaleringsysteem te worden aangebracht. Naast het bussignaleringsysteem, dienen ook de kabels en een voedingskast (kleur groen en voorzien van een anti-wildplak coating) te worden aangebracht.
- De locatie waar de lus aangebracht dient te worden, staat vermeldt op de tekening met het referentieontwerp voor de ronde.

4. Objectnr. 19: Openbare verlichting

- Door de aannemer mag de bestaande openbare verlichting ter hoogte van de nieuw aan te brengen ronde aan de Grolloërstraat te Rolde niet zelf worden verwijderd. Dit dient te geschieden door de huidige netwerkbeheerder van de provincie.
- Door de huidige ontwikkelingen op het gebied openbare verlichting, zal dit onderdeel buiten de scope van het werk vallen. De provincie is voornemens om de openbare verlichting in een later stadium zelf te laten aanleggen.



5. Objectnr. 20: Bushaltes Grolloërstraat

- De locatie en inrichting van de nieuw aan te brengen bushaltes en overdekte fietsenstalling ter plaatse van de nieuw aan te brengen rotonde ter hoogte van de Grolloërstraat te Rolde staan vermeldt op het referentieontwerp van de rotonde.
- Door de provincie wordt op het ontwerp aangegeven hoeveel stramienhaltes bij iedere halte aangebracht dient te worden.
- In bijlage A is een overzicht met te gebruiken materialen (prullenbakken, fietsenrekken e.d.) opgenomen.

J Objectnr. 20: Viaduct Grolloërstraat

- Het bestaande viaduct aan de Grolloërstraat te Rolde dient te worden verlengd. Door de provincie wordt de eis gesteld dat de nieuw aan te brengen pijlers in het verlengde staan van de huidige pijlers. Daarnaast dienen de nieuwe pijlers te worden voorzien van een anti-wildplak coating.

Datum: 15-01-2010

Handtekening:

S.J. Geerlings

Toelichting grondslagen



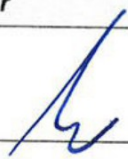
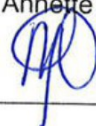
In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens		Verantwoordelijk manager	
Opsteller		Ton Woostenburg	
Afdeling	Ruimtelijke ontwikkeling	Bespreken: 	
Datum	dinsdag 23 september 2008		
Uiterste behandeldatum in GS: 30 september 2008 Toelichting: gelijktijdige behandeling met GS Groningen			
Nr.	Programma, prioriteit, resultaat in begroting		Portefeuillehouder
			Rob Bats
			
Afgestemd met		Afwijkende mening	
1.			
2.			
3.			
Archivering		Paraaf Directeur-secretaris:	
Datum:	Registratienummer:	Annette Imhof	
7-10-'08	nr. 5.5/2008011382		
	nr.	↓	
	nr.		
	nr.		
Communicatie			
Openbaar:	nee		
Persbericht:	ja		
OR-aangelegenheid:	nee		
Bekendmaking:	Niet van toepassing		

Onderwerp

Keuzenota voorkeursalternatief N33

Advies

1. Vaststellen van brief aan Provinciale Staten van Drenthe.

Beslissing GS

Conform

Inleiding

De provincie Drenthe is, samen met Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincie Groningen, initiatiefnemer van de tracé/m.e.r. – procedure voor de voorgenomen verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. De statenleden zijn 22 november 2006, 20 september 2007 en 19 december 2007 per brief geïnformeerd over de stand van zaken verdubbeling N33.

In deze brief worden de statenleden geïnformeerd over de uitkomsten van de Keuzenota Voorkeursalternatief Verdubbeling N33

Advies

1. Vaststellen van brief aan Provinciale Staten van Drenthe.

Beoogd effect

Statenleden informeren over de uitkomsten Keuzenota Voorkeursalternatief Verdubbeling N33

Argumenten

- 1.1. *De provincies Drenthe en Groningen hebben door het mede-initiatiefnemerschap voor tracé/m.e.r. – procedure verdubbeling N33 een belangrijke inhoudelijke inbreng bij het uitwerken van de planstudie. Na het vaststellen van de Richtlijnen door het Bevoegd Gezag wordt na de zomer gestart met het opstellen van de Milieu Effect Rapportage en het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit*

Uitvoering

Tijdsplanning

2007 – eind 2008	opstellen MER en opstellen OTB (ontwerp tracébesluit)
2009	inspraak en advies, tracébesluit en eventuele
beroepsprocedures	
2010 e.v.	realisatie en evaluatie.

Financiën

Niet van toepassing.

Personeel

Niet van toepassing.

Europese aspecten

Niet van toepassing.

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing.

Extern betrokkenen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ministerie van VROM

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Provincie Groningen

Gemeenten Aa en Hunze, Assen, Veendam en Menterwolde

Agenda voor de Veenkolonien

Communicatie

Rijkswaterstaat Noord-Nederland brengt in overleg met de afdelingen Communicatie van de provincies Groningen en Drenthe een persbericht uit.

Bijlagen

1. keuzenota voorkeursalternatief

2.

3.

4.

5.

Meekopiëren

~~Nee~~ **Ja**

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Ja/Nee

Risico's

Niet van toepassing.

Tekst openbare besluitenlijst

Niet van toepassing. Persbericht wordt openbaar na verzending van de brief aan de statenleden.



Keuzenota Voorkeursalternatief Verdubbeling N33

Onderbouwing



Rijkswaterstaat

provincie **Drenthe**



Opdrachtgever **Ministerie van Verkeer en Waterstaat**
Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Movares Nederland B.V.
Auteur ir  **J**
Kenmerk RM-HW-08L47760008 - Versie 3.0

Utrecht, 3 september 2008

© 2008, Movares Nederland B.V.

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

6.4.3. Autosnelweg 2x2	35
6.5 Overige effecten	36
6.5.1. Landschappelijke effecten	36
6.5.2. Ecologie	38
6.5.3. Bodem en water	39
6.5.4. Samenvatting milieueffecten	39
6.5.5. Afgeleide (economische) effecten	39
7 Kosten	42
8 Vergelijking en afweging van de alternatieven	43
8.1 Probleemoplossend vermogen	43
8.1.1. Verkeersveiligheid	43
8.1.2. Doorstroming N33	44
8.2 Gevolgen voor het onderliggend wegennet	44
8.3 Milieueffecten	45
8.4 Kosten	45
8.5 Afweging	46
Colofon	48

Bijlage 1 Verkeer - tabel aantal ongevallen naar jaar, type en ernst
- I/C plots ochtend- en avondspits

Bijlage 2 Kaarten Geluidcontouren

Bijlage 3 Kaarten Luchtkwaliteit

Bijlage 4 Regionale variant

van kenmerken via het EuroRAP (European Road Assessment Programme). Het gedeelte Wildervank- A7 scoort daarbij slechts 2 sterren en behoort daarmee tot de slechtste 1% van alle N-wegen in Nederland.

Doorstroming

Naast onveiligheid speelt voor de regionale overheden het probleem van de regionale bereikbaarheid. De N33 is een eenbaansweg, waardoor de doorstroming van het verkeer niet optimaal is. Bovendien zijn er knelpunten bij diverse aansluitingen. Zo zijn er problemen met de doorstroming van het vrachtverkeer bij de aansluiting Assen-Zuid.

Tracé/MER procedure

Vanuit de zorgen voor de verkeersonveiligheid (Rijk en regio) en de goede doorstroming van de N33 (regio), hebben de regio en het Rijk financiële middelen ter beschikking gesteld. Deze middelen volgden na diverse bestuurlijke overleggen tussen de regio en de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Nadat in de motie Hofstra, eind 2005, €50 mln voor aanpak van de verkeersonveiligheid van de N33 ter beschikking werd gesteld heeft de regio ook €50 mln bijgedragen aan een verdubbeling van de N33 tot autoweg. Vervolgens is in 2006 door de Minister van V&W nog eens €40 mln gereserveerd voor verdubbeling van de N33. Hiermee waren er voldoende financiële middelen de N33 te kunnen verdubbelen naar een autoweg 2x2 en kon een Tracé/MER studie worden gestart, de wettelijke procedure nodig voor verdubbeling van Rijkswegen. Er wordt nu een zogeheten verkorte OTB/MER procedure gevolgd; dat wil zeggen dat er eerst een Startnotitie ter inzage wordt gelegd, en vervolgens een OTB/MER rapport en een Tracé Besluit (TB).

Startnotitie en Richtlijnen

De Startnotitie is in november 2006 door Bevoegd Gezag (de ministers van V&W en VROM) en de mede-initiefnemers van de m.e.r. procedure (de provincies Groningen en Drenthe) ter visie gelegd. Hierin is een voorkeursalternatief, de autoweg 2x2, geformuleerd.

De Startnotitie en 126 inspraakreacties op de Startnotitie zijn door de Commissie voor de m.e.r. beoordeeld. In haar advies aan het Bevoegd Gezag heeft de commissie aangegeven dat in het OTB/MER rapport een nadere motivatie zou moeten worden gegeven waarom de alternatieven Autoweg 2x1 en Autosnelweg 2x2 zijn afgefallen. In de Richtlijnen van het bevoegd gezag staat in par. 3.2.4. dat ook "*de niet geselecteerde alternatieven eenduidig moeten worden getoetst op het bereiken van de doelen van het voornemen, haalbaarheid en relevante milieu-effecten (specifiek effecten op de geluidhinder, luchtkwaliteit en ruimtebeslag op hoofdlijnen)*".

Het voorliggend document, Keuzenota Voorkeursalternatief, bevat een voorschot op deze analyse.

Keuzenota Voorkeursalternatief

Het OTB/MER rapport met een nadere motivatie van het voorkeursalternatief wordt pas tegen het einde van de OTB/MER procedure (medio 2009) formeel ter visie gelegd. Deze Keuzenota wordt daarom mede gehanteerd om de in dit stadium van planvorming meest betrokken partijen (in eerste instantie overheden en

In Hoofdstuk 5 wordt het oplossend vermogen van de alternatieven beschreven. Daarbij wordt ingegaan op de verkeersveiligheid, intensiteiten en doorstroming die op de N33 in de verschillende uitvoeringen worden verwacht.

In hoofdstuk 6 worden de effecten van de alternatieven beschreven. Daarbij wordt conform de Richtlijnen nader ingegaan op de aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit. Bovendien worden de effecten van het ruimtebeslag beschreven; dit ruimtebeslag van de verschillende alternatieven leidt tot verschillend beslag op landschappelijke en ecologische waarden alsmede op bodem en water. Hierop wordt kort ingegaan. Tevens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de mate waarin een alternatief verlichting biedt voor de verkeersdruk op het onderliggend wegennet en op enkele economische effecten.

In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de kosten die aan de verschillende alternatieven kunnen worden toegerekend. Het gaat daarbij in dit stadium van planvorming nog slechts om indicatieve kosten met een bandbreedte die bij deze mate van globaliteit past. Een meer gedetailleerde kostenraming is pas mogelijk na uitwerking van een alternatief tot een ontwerp.

Tot slot worden in Hoofdstuk 8 de alternatieven met elkaar vergeleken voor wat betreft oplossend vermogen, relevante milieueffecten, gevolgen voor het onderliggend wegennet en kosten (haalbaarheid).

Het aantal ongevallen fluctueert over de afgelopen 5 jaren. De laatste twee jaar is er een stijging te zien in het aantal geregistreerde ongevallen. Ook het aantal geregistreerde slachtoffers is gestegen. Opvallend is verder het hoge aantal geregistreerde slachtoffers in 2007 op slechts 10 slachtofferongevallen; dit komt neer op 2,6 slachtoffers per slachtofferongeval. In de voorgaande jaren lag deze ratio aanzienlijk lager. Oorzaak kan zijn de veelal ernstige afloop van frontale aanrijdingen, die op een autoweg 1x2 zoals de N33 mogelijk zijn. Van de 5 doden in de afgelopen 5 jaar vielen er 4 als gevolg van frontale aanrijdingen.

Tabel 1. Ongevallen 2003 - 2007

Jaar	Geregistreerd aantal ongevallen	Geregistreerd aantal Slachtofferongevallen	Geregistreerd aantal slachtoffers	Geregistreerd aantal doden
2003	114	13	18	1
2004	93	11	17	2
2005	65	9	12	1
2006	79	12	13	0
2007	90	10	26	1

De ontwikkeling van ongevallen en verkeersslachtoffers in de laatste 10 jaar fluctueert. Verkeersveiligheid speelt zowel objectief als subjectief een grote rol op en rond de N33, waardoor automobilisten op zoek gaan naar alternatieve routes, veelal via het onderliggende wegennet en parallel aan de N33. Dit geeft op het onderliggende wegennet meer verkeersonveiligheid.

Doelstelling verkeersveiligheid

Verbetering van de verkeersveiligheid is in de Startnotitie genoemd als belangrijkste doelstelling achter de voorgenomen aanpassing van de N33. Na de wegaanpassing moet het risicocijfer voor de verkeersveiligheid onder de landelijke streefwaarde voor autowegen zijn gedaald, dat wil zeggen zijn teruggebracht tot onder 0,09.

2.1.2. Doorstroming N33

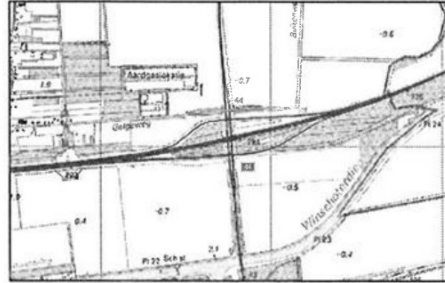
Een belangrijke oorzaak van de slechte doorstroming van de N33 is het relatief hoge percentage vrachtverkeer op de N33 en de remmende werking die daarvan uitgaat op de doorstroming.

De doorstroming op een weg wordt uitgedrukt in de zgn. 'I/C-verhouding', de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg. Een verhouding van 0,7 wordt daarbij beschouwd als de bovengrens voor een goede doorstroming. Wanneer de I/C-verhouding hier bovenuit komt zal sprake zijn van matige doorstroming (0,7 tot 0,8). Vanaf 0,8 is sprake van een slechtere doorstroming of zelfs filevorming.

een 70 kilometer/uur limiet aangebracht en zijn camera's geplaatst. Een veilig gebruik van de kruispunten noodzaakt het afslaand verkeer om te wachten (de kruispunten moeten gelijkvloers worden overgestoken). Dit werkt met name voor het vrachtverkeer zeer vertragend.



Kaart 3. Aansluiting A28



Kaart 4. Aansluiting A7

Anno 2008 is ook de kruising met de N34 bij Gieten een knelpunt. Deze kruising bestaat uit een enkelstrooks rotonde, wat voor verkeer uit alle richtingen betekent dat het voorrang moet verlenen aan kruisend en afslaand verkeer in de overige richtingen. De rotonde wordt echter in het kader van de reconstructie van de N34 tot 2x2 autoweg omgebouwd tot een ongelijkvloerse kruising. Dit knelpunt zal daarmee naar verwachting in 2010 zijn opgelost.

Doelstelling doorstroming

De doorstroming van de N33 moet verbeteren. Daarbij streeft de regio naar een I/C-verhouding voor alle wegvakken onder de 0,7 (goede verkeersafwikkeling).

2.2 Prognose referentiesituatie 2020

In de vergelijking van alternatieven wordt uitgegaan van de zgn. 'referentiesituatie', dat wil zeggen een autonome ontwikkeling wat betreft verkeersintensiteiten op een niet uitgebouwde autoweg 1x2 (100 km/uur). De referentiesituatie betreft de verwachte situatie in 2020. De referentie beschrijft de problemen die ontstaan in 2020, en dient als vergelijkingsmateriaal voor de alternatieven ter verbetering van die problemen.

2.2.1. Verkeersveiligheid

Op verkeersveiligheid is een groot aantal factoren van invloed. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan fysieke maatregelen (zoals die in het recente verleden al zijn genomen). Ook factoren als bijvoorbeeld algemeen aanvaard rijgedrag, mate van actieve controle en (gevoelde) pakkans spelen een rol. Doorslaggevend is echter steeds dat het in de bestaande situatie mogelijk is om op de andere weghelft van de N33 terecht te komen. Zonder fysieke scheiding van rijbanen is gevaarlijk inhaalgedrag vrijwel niet te voorkomen (risico's worden door bestuurders bewust genomen), en blijven de gevolgen van ongelukken als gevolg van verkeerd inhalen ernstig.

Voor de I/C-verhoudingen op de diverse wegvakken van de N33 betekent dit dat in de referentiesituatie 2020 de doorstroming op diverse wegvakken verslechtert (I/C-verhouding boven 0,7). In de avondspits geldt dit voor de wegvakken Assen-Rolde, Gieten-Veendam, Veendam Noord-A7, en bij de aansluitingen Assen-Zuid, Gieten, Veendam en Zuidbroek (zie kaart 5). De ochtendspits laat een I/C-verhouding boven 0,7 zien voor de wegvakken Assen- Rolde en Veendam Noord-A7, alsmede de bij aansluitingen Assen-Zuid, Gieten, Veendam en Zuidbroek.

Wanneer geen maatregelen worden genomen zullen de doorstromingsproblemen op de N33 in 2020 verder verslechteren.

2.3 Gevolgen voor het onderliggend wegennet

Voor de regionale overheden zijn de verwachte positieve gevolgen van een verdubbeling van de N33 voor het onderliggend wegennet een belangrijke overweging voor medefinanciering van de kosten voor de verdubbeling. Op parallelle routes langs de N33 zal, zo is de veronderstelling, door de zogenaamde “bundelende werking” van een verdubbelde N33 het lokale doorgaande verkeer afnemen. Dit heeft dan positieve effecten op de lokale verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Wanneer aan de verkeersgevaarlijke situatie op de N33 en de problemen met de doorstroming niets zou worden gedaan zou dat er toe kunnen leiden dat verkeer juist naar meer alternatieve routes gaat zoeken. Dit heeft dan een ongewenste extra belasting op de parallelle routes via het onderliggend wegennet tot gevolg.

Tabel 4. Intensiteiten motorvoertuigen onderliggend wegennet in 2020 (referentie)

Traject (drukste wegvakken)	Basisjaar 2004 etmaal	Referentie 2020 etmaal	Toename t.o.v. basisjaar 2004
<i>Parallele routes N33</i>			
Assen – Rolde (N376)	10.800	12.800	19%
Assen – Annen - Wildervank	3.700	4.800	13%
Rolde – Gieten	3.800	5.000	32%
Gieten - Bareveld	1.600	2.100	13%
Muntendam - Zuidbroek	8.500	12.100	42%
<i>Toeleidende routes</i>			
Bareveld - Stadskanaal	5.800	7.600	13%
Bareveld - Wildervank	1.600	1.800	11%
Gieten – Stadskanaal (N34/N378)	18.800	25.200	34%
N366 Veendam – Stadskanaal	19.900	25.600	29%
Hoogezand – Bareveld (N385)	10.200	12.200	20%

Op het wegvak Veendam – Nieuwe Pekela zien we in de referentiesituatie een toename van het verkeer met 29% en stagnatie in de doorstroming. Voor het gehele gebied Hoogezand – Zuidbroek – Veendam - Bareveld geldt als beleidsuitgangspunt dat het verkeer op het onderliggende wegennet dient af te nemen.

Hoogezand – Bareveld (N385)

Tezamen met de verbinding Bareveld - Stadskanaal is dit een alternatief voor de route via de A7, A33 en N366 tussen Hoogezand en Stadskanaal. Op deze weg zien we in de referentiesituatie een toename van het verkeer met 20%.

Samenvattend kan er ten aanzien van de doorstroming op het onderliggend wegennet worden geconcludeerd dat de referentiesituatie een toename van het verkeer van 11 – 42% te zien geeft ten opzichte van het basisjaar 2004. Op bijna alle wegen is sprake van sluipverkeer, hetgeen voor leefbaarheidsproblemen in de dorpen zorgt. Regionaal beleidsuitgangspunt is dat een afname van het verkeer op het onderliggende wegennet in het studiegebied optreedt. Dit is in de referentiesituatie 2020 ten opzichte van het basisjaar 2004 zeker niet het geval.

autoweg 2x2 is sprake van pechhavens, een halfverharde berm en obstakelvrije zones ter weerszijden van de weg. Maximum snelheden zijn ook hier 100 kilometer per uur voor personenauto's en de wettelijk toegestane 80 kilometer per uur voor vrachtwagens.

3.4 Uitbouw tot autosnelweg 2x2

Een autosnelweg bestaat uit twee rijbanen met (tenminste) ieder twee rijstroken en een vluchtstrook. Ook een autosnelweg heeft in principe een middenberm met geleiderail en een obstakelvrije zone.

Een autosnelweg is ontworpen op een maximum snelheid van 120 kilometer per uur voor personenauto's. Voor vrachtwagens is de wettelijk toegestane snelheid 80 kilometer per uur.

3.5 Aansluitingen

De huidige problematische aansluitingen op de A28, de N366 en de A7 zullen worden gereconstrueerd tot knooppunten met ongelijkvloerse kruisingen. Hoe deze aansluitingen in detail zullen worden vormgegeven is in dit stadium van planvorming nog niet bekend. Het vervolgstadium (wegontwerp, MER, OTB) is gericht op het vinden van de beste oplossingen.

Van de kruising met de N34 is het ontwerp wel al bekend. De gelijkvloerse kruising (verkeersplein Gieten) wordt in het kader van de uitbouw van de N34 omgebouwd tot een zgn. 'Omgekeerde Velperbroek-oplossing'. Daarbij zal de N33 onder de N34 worden doorgeleid.

Het profiel (de breedtematen) van de alternatieven staat niet vast. Het toe te passen profiel is afhankelijk van het verkeersaanbod, de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van beschikbare rijbanen, de beschikbare ruimte en de toe te passen beheersmaatregelen tijdens de bouwwerkzaamheden (beschikbare werkruimte, te kiezen rijrichtingen en rijbanen, tijdelijke maximum snelheden, bereikbaarheid, enzovoort).

Omdat onderzoek naar deze omstandigheden deel uitmaken van de vervolgstudie (het m.e.r.-onderzoek) is voor de onderbouwing van de principekeuze vooralsnog uitgegaan van de standaardprofielen zoals die in het Handboek Wegontwerp en NOA zijn opgenomen (zie Kaart 6).

Alle alternatieven hebben een middenberm waarin een geleiderail (vanrail) is opgenomen. Langs de weg zullen alleen geleiderails worden toegepast wanneer de plaatselijke situatie daar aanleiding toe geeft. Dit kan het geval zijn bij aansluitingen of bijvoorbeeld wanneer de obstakelvrije zone in redelijkheid niet in de voorkeursbreedte kan worden gerealiseerd.

vluchtstroken biedt voor defecte voertuigen overal een uitwijkmogelijkheid en voor hulpdiensten een goede bereikbaarheid.

5.1.2. Kwantitatieve benadering

Voor de drie alternatieven is het aantal te verwachten slachtoffers in 2020 geschat. In deze schatting is een gemiddelde van het aantal slachtoffers berekend vanuit twee invalshoeken.



Reductiepercentage op basis van type ongevallen

De eerste methode betreft het toepassen van reductiepercentages op de 55 geregistreerde slachtofferongevallen in de laatste 5 jaar op basis van het type ongeval. De hierbij gehanteerde reductiepercentages zijn:

- Alternatief heeft geen effect: reductie met 0%
- Alternatief heeft nagenoeg geen effect: reductie met 10%
- Alternatief heeft beperkt effect: reductie met 25%
- Alternatief leidt tot een halvering: reductie met 50%
- Alternatief heeft behoorlijk effect: reductie met 75%
- Alternatief heeft bijna volledig effect: reductie met 90%
- Alternatief heeft volledig effect: reductie met 100%

Het aantal te verwachten slachtoffers per jaar dat met deze rekenmethode kan worden verwacht is per traject in onderstaande tabel 5 weergegeven.

Tabel 5. Verwachte aantallen slachtoffers per jaar per type ongeval

Aantal te verwachten slachtoffers per jaar			
Op basis van reductiepercentage per type ongeval			
	aw 2x1	aw 2x2	asw 2x2
Traject 1: Assen - 	0,72	0,49	0,49
Traject 2:  Gieten	0,45	0,30	0,30
Traject 3: Gieten - Bareveld	0,65	0,39	0,39
Traject 4: Bareveld - Veendam	1,04	0,52	0,52
Traject 5: Veendam - Muntendam	0,75	0,38	0,38
Traject 6: Muntendam - Zuidbroek (A7)	2,86	1,93	1,88
Traject Assen - Zuidbroek (A7)	6,47	4,01	3,96

Kans op ongeval

In de tweede rekenmethode is per ongeval op basis van de detailstaat van het ongeval gekeken of het ongeval wel of niet kan voorkomen in de alternatieven. Het aantal te verwachten slachtoffers per jaar is per traject in onderstaande tabel 6 weergegeven.

Tabel 8. Slachtofferratio (slachtoffers/miljoen voertuigkilometers) getoetst aan de norm

Slachtofferratio (slachtoffers/miljoen voertuigkilometers)			
	aw 2x1	aw 2x2	asw 2x2
Traject 1: Assen - Rolde	Knelpunt	Voldoet	Voldoet
Traject 2: Rolde Gieten	Knelpunt	Voldoet	Voldoet
Traject 3: Gieten - Bareveld	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Traject 4: Bareveld - Veendam	Knelpunt	Voldoet	Voldoet
Traject 5: Veendam - Muntendam	Voldoet	Voldoet	Voldoet
Traject 6: Muntendam - Zuidbroek (A7)	Knelpunt	Knelpunt	Knelpunt

Traject Assen - Zuidbroek (A7)	Knelpunt	Voldoet	Voldoet
---------------------------------------	-----------------	----------------	----------------

De reductie van het aantal kop-staart ongevallen wordt bij deze variant beperkt ingeschat. Dat komt doordat op een 2x1 autoweg een automobilist, bij plotseling remmende voertuigen voor hem, minder uitwijkmogelijkheden heeft dan op een 2x2 autoweg of autosnelweg.

De autoweg 2x1 voldoet alleen op de trajecten Gieten - Bareveld en Veendam - Muntendam aan de gestelde norm. De autoweg 2x2 voldoet over het gehele traject net niet (0,097). Dit wordt veroorzaakt door het traject Muntendam – Zuidbroek (A7) vanwege de kop-staartbotsingen bij de beweegbare brug. Door het handhaven van een beweegbare brug in de auto(snel)weg en het slechte zicht vanuit de richting Veendam op de beweegbare brug vanwege het spoorwegviaduct blijft hier een groot risico op kop-staart ongevallen bestaan. Dat is de reden dat dit laatste traject als knelpunt uit de beoordeling rolt.

Ook voor de autosnelweg 2x2 voldoet dit traject niet, maar voldoet het gehele traject Assen – Zuidbroek (A7) wel.

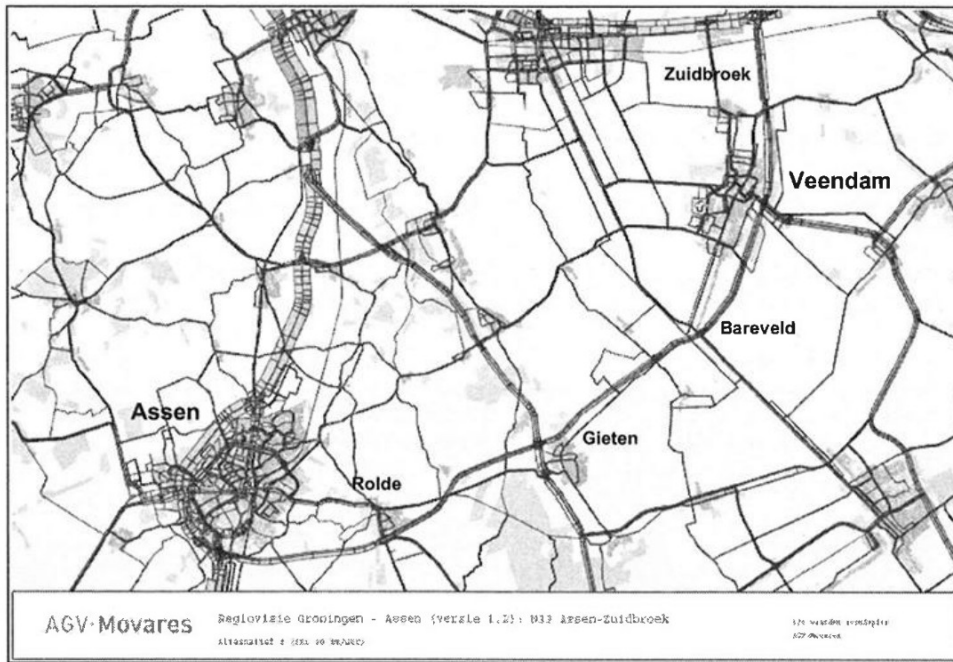
Bij het nemen van maatregelen zal de autoweg 2x2 ook aan de norm voldoen.

Belangrijk beleidsuitgangspunt is dat het verkeer zoveel als mogelijk op het hoofdwegennet moet worden afgewikkeld. Het hoofdwegennet is (wordt) er op ingericht om dat verkeer op een veilige manier af te wikkelen. De autosnelweg geeft, weliswaar erg verspreid, een daling in de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet te zien. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. De autoweg 2x1 daarentegen zorgt voor meer druk op het onderliggende wegennet, waardoor de verkeersonveiligheid juist toeneemt.

5.2 Doorstroming

Voor wat betreft de verkeersaspecten van de drie alternatieven is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel N33 Assen - Zuidbroek, technische rapportage (4Cast B.V. 06-02-2008). In dit model zijn berekeningen uitgevoerd voor de drie alternatieven bij verschillende snelheden tussen 80 en 120 kilometer per uur. Voor de globale vergelijking van de drie alternatieven is voor een autoweg 2x1 een maximum snelheid van 90 kilometer per uur als uitgangspunt gekozen, voor een autoweg 2x2

geformuleerde doel van I/C verhouding lager dan 0,7 en is het probleemoplossend vermogen voor wat betreft doorstroming onvoldoende.



Kaart 7. I/C waarden avondspits 2020 autoweg 2x1 (90 km/uur)

5.2.2. Autoweg 2x2

Intensiteiten

In tabel 10 zijn de aantallen motorvoertuigen weergegeven die kunnen worden verwacht op de verschillende trajecten van de N33 na de verdubbeling als autoweg 2x2.

Tabel 10. Intensiteiten 2020 autoweg 2x2

Traject (drukste wegvak)	Referentie etmaal	2x2/100 etmaal	Toename t.o.v. referentie %
Assen – Rolde	19.300	20.300	+ 5
Rolde – Gieten	15.800	17.200	+ 9
Gieten – Bareveld	18.900	20.600	+ 9
Bareveld - Veendam	20.200	22.000	+ 9
Veendam – Zuidbroek	25.200	27.400	+ 9

Bij uitvoering als autoweg 2x2 is sprake van een toename van het verkeer ten opzichte van de referentiesituatie. De verdubbeling van de weg trekt extra verkeer aan. Dat deze toename tussen Rolde en Zuidbroek groter is dan tussen Assen en Rolde kan worden verklaard uit de aantrekkende werking van de verdubbeling voor

Tabel 11. Intensiteiten 2020 autosnelweg 2x2

Traject (drukste wegvak)	Referentie etmaal	2x2/120 etmaal	Toename t.o.v. referentie %
Assen – Rolde	19.300	24.700	+ 28
Rolde – Gieten	15.800	22.900	+ 45
Gieten – Bareveld	18.900	28.100	+ 49
Bareveld - Veendam	20.200	27.600	+ 37
Veendam – Zuidbroek	25.200	32.500	+ 29

Deze getallen maken duidelijk dat bij uitbouw tot autosnelweg 2x2 een forse toename van het verkeer op de N33 moet worden verwacht. Dit kan ten dele verklaard worden door de aantrekkende werking die een autosnelweg heeft op het regionaal verkeer als alternatief voor de route A7/A28. Opvallend zijn de extra toenames tussen Gieten en Bareveld en Bareveld en Veendam. Dit wijst ook in dit alternatief op een toegenomen gebruik van de verbinding tussen Gieten, Veendam en Stadskanaal via Bareveld.

I/C verhouding

Over de volle lengte van de N33 tussen Assen en Zuidbroek is sprake van een I/C-verhouding lager dan 0,7 hetgeen duidt op een goede doorstroming.

Omdat inhalen mogelijk is vindt ook op een autosnelweg 2x2 geen opstopping plaats achter vrachtwagens en kunnen personenvoertuigen doorstromen, in dit geval met een maximum snelheid van 120 kilometer per uur. De uitbouw tot autosnelweg 2x2 heeft dus positieve effecten op de doorstroming.

Wat betreft doorstroming laat de autosnelweg 2x2 een vrijwel gelijk beeld zien als een verdubbeling tot 2x2 autoweg, al is op enkele wegvakken sprake van een graduele vermindering van de doorstroming. Dit wordt veroorzaakt door het grotere aantal motorvoertuigen dat van de autosnelweg gebruik maakt.

Het alternatief autosnelweg 2x2 voldoet over de gehele lengte aan de geformuleerde doelen en heeft daarmee voldoende probleemoplossend vermogen.

6 Effecten

In dit hoofdstuk worden de effecten van de onderzochte alternatieven beschreven. Daarbij wordt conform de Richtlijnen Bevoegd Gezag nader ingegaan op de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit en ruimtebeslag. Daarnaast wordt kort ingegaan op de effecten op landschap, natuur/ecologie en bodem en water. Deze effecten kunnen relevant zijn als ze onderscheidend zijn per alternatief. De 'Variant J' wordt beschouwd als variant op het alternatief autosnelweg 2x2. Hierbij wordt er van uitgegaan dat de omgevingseffecten van deze variant vergelijkbaar zijn met die van een autosnelweg 2x2.

6.1 Geluidhinder

6.1.1. Algemeen kader

Geluidhinder langs wegen wordt bepaald door drie factoren:

- de hoeveelheid motorvoertuigen per etmaal dat gebruik maakt van de weg, verdeeld over de dag-, avond- en nachtperiode, in combinatie met de gereden snelheden (de bron);
- de nabijheid van geluidgevoelige bebouwing (afstand tot de bron);
- aanwezigheid van geluidbeperkende maatregelen, zoals geluidsschermen, soort verharding, (kunstmatige) hoogteligging en/of maatregelen aan de gevel. Daarnaast kan in beperkte mate de breedte van de weg een rol spelen (bodemabsorptie; breedte evenredig met geluidsbelasting).

Deze drie factoren tezamen leiden via wettelijk vastgelegde regels tot zgn. 'geluidscontouren', uit te drukken in dB. In algemene zin is er sprake van geluidhinder wanneer zich binnen de 48 dB contour geluidgevoelige bebouwing zoals woonhuizen, scholen e.d. bevinden. In de bestaande situatie is in die zin langs de N33 nu nergens sprake van geluidhinder.

Voor aanpassingen aan wegen is het vooral van belang dat het nadelige geluidseffect van die veranderingen teniet wordt gedaan (*stand still* beginsel). Naast het teniet doen van de toename van de geluidsbelasting, dienen eventuele saneringssituaties⁵ aangepakt te worden.

6.1.2. Geluidseffecten woonomgeving

De verschillende intensiteiten zoals die voor 2020 voor de verschillende alternatieven zijn berekend (zie voorgaande hoofdstuk) zijn vertaald naar geluidcontouren 48 dB, uitgaande van een verharding van dicht asfaltbeton en rekening houdend met een aftrek van 2 dB conform ex.art.110g Wgh. De kaarten waarop de geluidcontouren zijn weergegeven zijn opgenomen in bijlage 2. In de berekening van de contouren is rekening gehouden met de geluidafscherpende werking van gebouwen. Geluidgevoelige objecten binnen de aldus bepaalde 48 dB contour zullen nadere maatregelen noodzakelijk maken. In hoeverre de

⁵ situaties waarin in 1986 sprake was van te hoge geluidniveaus

onderzoek zal nadere informatie moeten geven over het aantal geluidsgevoelige objecten (woningen en natuurgebieden) en de mogelijk te treffen maatregelen.

6.2 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit wordt door slechts één factor bepaald, namelijk de hoeveelheid motorvoertuigen dat per etmaal een traject en de daarop aansluitende/onderliggende wegen passeert. Deze motorvoertuigen produceren gezamenlijk een uitstoot van onder meer stikstofoxiden (NO_x , NO_2) en fijnstof (PM_{10}). Voor 2020 worden de volgende hoeveelheden verwacht:

Tabel 14. Emissie luchtverontreinigende stoffen studiegebied N33 in 2020 in tonnen/jaar

Stof	2x1 (90 km/uur)	2x2 (100 km/uur)	2x2 (120 km/uur)
NO_x	0.5599×10^6	0.6292×10^6	0.8022×10^6
PM_{10}	0.4092×10^5	0.4693×10^5	0.5972×10^5
NO_2	0.6880×10^5	0.7820×10^5	0.1081×10^6

Aan deze uitstoot is bij Ministerieel Besluit een maximum gesteld; boven dit maximum zijn maatregelen noodzakelijk.

De norm wordt op dit moment nergens langs de N33 overschreden.

Op 5 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (een Algemene Maatregel van Bestuur) en de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 van kracht geworden. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de implementatie van de Europese richtlijnen betreffende luchtkwaliteit. In dit Besluit zijn grenswaarden opgenomen voor de concentraties van luchtverontreinigde stoffen.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij autowegen en autosnelwegen zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) maatgevend. De in het Besluit opgenomen grenswaarden voor deze stoffen staan weergegeven in tabel 15.

Tabel 15. Grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005

Stof	Type grenswaarde	Waarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Opmerking
PM_{10}	Jaargemiddelde	40	-
	24 uurgemiddelde dat maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden	50	-
NO_2	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden	200	-
	Jaargemiddelde	Gehanteerd $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Geldig vanaf 1-1-2010

Zowel voor de actuele verkeersbelasting in motorvoertuigen per etmaal als bij de verwachte verkeersbelasting in 2020 zijn de verschillen in luchtkwaliteit tussen de verschillende alternatieven miniem. De grenswaarden zullen zowel bij een keuze

6.3.2. Autoweg 2x2

Bij uitbouw van de N33 tot autoweg 2x2 wordt de bestaande weg in principe verdubbeld. Inclusief obstakelvrije zones leidt deze uitbouw tot een breedte van 37,10 meter. De gereserveerde strook tussen Assen en Gieten biedt hiervoor voldoende ruimte.

Tussen Gieten en Zuidbroek is, met uitzondering van lokale situaties bij de aansluitingen Wildervank en Veendam-Noord, niet voldoende ruimte aanwezig binnen het bestaande profiel. Voor dit traject zal een nieuw profiel moeten worden ontworpen, waarbij de nieuwe tweede rijbaan afhankelijk van plaatselijke mogelijkheden en beperkingen wisselend aan de ene of andere zijde van de bestaande weg zal moeten worden gerealiseerd.

Enkele bestaande aansluitingen kunnen relatief eenvoudig worden aangepast; in meerdere gevallen is met een verdubbeling reeds rekening gehouden (aansluitingen Rolde, Wildervank en Veendam-Noord). Ook de rotonde bij Gieten behoeft daarvoor niet extra te worden aangepast; bij de reconstructie in het kader van de werkzaamheden aan de N34 wordt reeds rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising en 4 rijstroken voor de N33. De overige aansluitingen zullen wel moeten worden aangepast.

6.3.3. Autosnelweg 2x2

Een uitbouw van de N33 tot autosnelweg 2x2 leidt met name vanwege de vluchtstroken tot een ruimtebeslag van 43,5 meter. De gereserveerde strook tussen Assen en Gieten biedt niet voldoende ruimte voor het standaardprofiel van een autosnelweg 2x2. Wanneer echter een geringe tolerantie wordt geaccepteerd met betrekking tot de obstakelvrije zone is een autosnelweg hier inpasbaar.

Voor wat betreft de reconstructie van de aansluitingen verschilt dit alternatief niet veel met de uitvoering als autoweg 2x2, al leidt de hogere ontwerpsnelheid (120 km per uur) wel tot de noodzaak van langere in- en uitvoegstroken. Dit kan veelal worden opgelost door de vluchtstrook plaatselijk als uitvoegstrook te benutten. Dit principe kan worden toegepast tussen Assen en Gieten, bij de rotonde bij Gieten en de aansluitingen Wildervank en Veendam-Noord. Gegeven de grotere breedte van de autosnelweg en de hogere ontwerpsnelheid (die leidt tot grotere boogstralen) zullen aanpassingen echter in sommige gevallen ingrijpender moeten zijn (de Hilde, Bareveld, Veendam) dan voor de autoweg 2x2. Deze aansluitingen zullen opnieuw moeten worden ontworpen.

Al met al is het effect op ruimtebeslag vanwege het bredere dwarsprofiel en de ruimere boogstralen voor een autosnelweg 2x2 het grootst.

invloed (deels toename, deels afname verkeer).

Het alternatief autoweg 2x2 heeft een geringe bundelende werking. Op een enkele parallelle route zoals Assen-Annen-Wildervank is een redelijke grote afname te zien (8%) op enkele andere parallelle routes een geringe toename.

6.4.3. Autosnelweg 2x2

Tabel 15. Intensiteiten 2020 onderliggend wegennet (autosnelweg 2x2)

Traject (drukste wegvakken)	Referentie etmaal	2x2/120 etmaal	Toename t.o.v. referentie %
Assen – Rolde (N376)	12.800	11.900	- 7
Assen – Annen - Wildervank	4.800	3.200	- 67
Rolde - Gieten	5.000	3.000	- 40
Gieten - Bareveld	2.100	2.100	0
Muntendam - Zuidbroek	12.100	10.900	- 10
<i>Toeleidende wegen</i>			
Bareveld - Stadskanaal	7.600	11.400	+ 75
Bareveld - Wildervank	1.800	1.900	+ 6
Gieten – Stadskanaal (N34/N378)	25.200	23.300	- 7
N366 Veendam – Stadskanaal	25.600	25.400	- 1
Hoogezand – Bareveld (N385)	12.200	10.900	- 11

De uitbouw tot autosnelweg 2x2 heeft duidelijk effecten op de parallelle routes van de N33. Zo is er een forse afname van het verkeer met 2000 voertuigen tussen Rolde en Gieten. De grootste procentuele afname is op de weg Assen – Annen - Wildervank (67%).

Hiermee is duidelijk dat de autosnelweg 2x2 een bundelende werking heeft. Dit komt door de hogere maximumsnelheid op de autosnelweg, waardoor de reistijd via de N33 in veel gevallen behoorlijk afneemt. Het volgende kan worden opgemerkt hierbij:

- **Stadskanaal – Bareveld**
Bij de uitbouw van de N33 naar een autosnelweg geeft een forse groei (+75%) op het traject Stadskanaal – Bareveld. Deze route wordt door de uitbouw een goed alternatief voor de routes Stadskanaal – Veendam via de N366 en Stadskanaal – Assen via de N374/N34. De autosnelweg variant zal daarom diverse maatregelen vragen bij ondermeer het knooppunt Bareveld en aansluiting van de route via de K.J. de Vriezestraat langs het kanaal richting Bareveld.
- **Assen – Rolde**
De uitbouw van de N33 tot een autosnelweg geeft een afname van 7% van het verkeer op de route tussen Assen en Rolde. Deze afname is onvoldoende om het huidige knelpunt op de route op te lossen.
- **Gieten – Rolde**

Natuur- en milieukaart N33



Kaart 10. De N33 in zijn omgeving

Beschermde landschappelijk waardevolle gebieden

Om het effect 'ruimtebeslag in beleidsmatig beschermde gebieden' te kunnen meten is het aantal vierkante meters dat door de verschillende alternatieven extra wordt ingenomen buiten de reserveringszone tussen Assen en Gieten van belang. Dit ruimtebeslag zal het grootst zijn wanneer de verdubbeling van de N33 wordt uitgevoerd als autosnelweg 2x2. Voor het alternatief autosnelweg 2x2 zal tussen Assen en Gieten een strook van 8,5 m breed en liggend in het Nationaal Landschap in gebruik moeten worden genomen.

Bij een uitvoering als autoweg 2x1 of 2x2 is dergelijk extra ruimtegebruik niet nodig.

6.5.3. Bodem en water

De Drentse Aa zelf (het Deurzerdiep en het Andersche diep) is van belang voor de waterwinning ten behoeve van de stad Groningen. De diepjes worden onder de N33 doorgeleid door duikers waarin een ecopassage is aangebracht. Verbreding van de weg heeft op de loop van de diepjes geen invloed.

Anders ligt het bij het grondwaterbeschermingsgebied ten oosten van Gieten. Daar zal de aanleg van een autoweg 2x2 leiden tot extra gebruik van een strook van 8 meter beschermd gebied; voor een autosnelweg 2x2 is een strook van 14 meter extra nodig.

6.5.4. Samenvatting milieueffecten

Als op hoofdlijnen wordt gekeken naar de milieueffecten van de drie alternatieven is het effect 'geluidshinder' de meest opvallende ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij kent de autosnelweg 2x2 het grootste nadelige effect. Een en ander wordt veroorzaakt door de hogere rijsnelheden en verkeersintensiteiten op de autosnelweg.

Het ruimtebeslag van de autosnelweg 2x2 is iets groter dan bij de autoweg 2x2 en fors groter dan bij de autoweg 2x1. Dit resulteert in geringe nadelige effecten op visuele hinder (landschap), ecologie en bodem en water. Oorzaak daarvan is voornamelijk gelegen in een iets grotere aantasting van beleidsmatig beschermd gebied.

6.5.5. Afgeleide (economische) effecten

Economische betekenis van de verbrede N33

De N33 heeft een belangrijke functie voor de economische ontwikkeling van de noordelijke regio. De huidige verbinding heeft zowel een internationale, landsdelige als regionale functie. Internationaal voor de afwikkeling van het lange afstandsverkeer naar de Emslandlinie (A31) en verder richting de Scandinavische landen en Baltische staten. Op nationaal en landsdelig niveau heeft de N33 met name een functie voor de nationaal georiënteerde bedrijven in de Eemshaven, Veendam en Assen. Op regionaal niveau heeft de N33 een functie voor het verkeer tussen de diverse grotere kernen: Assen - Veendam - Stadskanaal - Hoogezand - Appingedam - Delfzijl en Winschoten.

Daarnaast is de verbetering van de N33 van groot belang voor de ontwikkeling van het gebiedsgericht benutten rond de N33. De regio heeft in overleg met het Rijk de uitwerking van het gebiedsgericht benutten opgepakt. Inmiddels is een start gemaakt met de gebiedsontwikkelingsprojecten Assen-zuid / TT-circuit en Veendam/Zuidbroek. De ontwikkelingsperspectieven die de N33 biedt, zijn een belangrijke pijler waarop gemeenten langs de N33 en het bedrijfsleven hun financiële bijdrage aan de uitbouw van de N33 baseren.

Economische effecten

Bij de evaluatie van voorgenomen infrastructurele projecten wordt op basis van een aantal effecten een oordeel uitgesproken over het maatschappelijk nut van een

Bareveld-Veendam	6,1	15128	25
Veendam-Zuidbroek/A7	10,4	31148	22

De totale reistijdwinst op jaarbasis is 1640 uren.
In deze berekening is uitgegaan van de waarden in tabel 17.

Tabel 17. Inputgegevens voor berekening reistijdwinst (autosnelweg 2x2 t.o.v. autoweg 2x2)

	bezettingsgraad	modal split
Woon-werk verkeer	1,12	32,7 %
Zakelijk verkeer	1,12	15,2 %
Overig verkeer	1,43	52,1 %

Werkgelegenheid

Het werkgelegenheidseffect van verbeterde, respectievelijk nieuwe infrastructuur is één van de meest onzekere onderdelen van de bepaling van de economische effecten van infrastructuur. In voorliggend geval is gebruik gemaakt van de *quick scan* methode uit het handboek 'Economische Effecten Infrastructuur'.

Rekening houdend met de dichtheid van de infrastructuur, de congestiegevoeligheid van het gebied, de internationale oriëntatie van de weg en de aanwezigheid van bedrijventerreinen komt het aantal nieuwe structurele arbeidsplaatsen als gevolg van de uitbreiding van een autoweg naar een autosnelweg op maximaal enkele tientallen.

In bovengenoemde conclusie zijn de benodigde tijdelijke arbeidsplaatsen ten gevolge van de bouw van een autosnelweg ten opzichte van een (goedkopere) autoweg gemakshalve gelijk gehouden en dus niet meegenomen in deze afweging.

8 Vergelijking en afweging van de alternatieven

De Richtlijnen voor de OTB/MER geven aan dat de nadere onderbouwing van het voorkeursalternatief autoweg 2x2 in vergelijking met de alternatieven autoweg 2x1 en autosnelweg 2x2 op de volgende aspecten dienen te worden beoordeeld.

- Probleemoplossend vermogen;
- Relevante milieueffecten op hoofdlijnen;
- Haalbaarheid.

Het probleemoplossend vermogen van de varianten wordt beoordeeld aan de hand van de geformuleerde doelen uit de Startnotitie. Voor verkeersveiligheid betekent dit een slachtofferratio van lager dan 0,09 per mln voertuigkilometers en voor de doorstroming betekent dit een I/C-verhouding op de N33 lager dan 0,7.

De relevante milieueffecten zijn op hoofdlijnen aangestipt en beperken zich tot geluidhinder, luchtkwaliteit en ruimtebeslag.

Voorliggende Keuzenota is geen formeel zelfstandig MER rapport. De Keuzenota zal uiteindelijk een integraal onderdeel uitmaken van het OTB/MER.

Het bundelend vermogen van een verdubbelde N33 en een daarmee gepaard gaande afname van verkeershinder op parallelle routes was een belangrijke overweging voor medefinanciering van de regionale overheden. De effecten op parallelle routes wordt ook in de nadere afweging meegenomen.

De haalbaarheid van een alternatief voor het voorkeursalternatief is primair een politiek/bestuurlijke afweging. Financiële randvoorwaarden zijn daarin een belangrijke afweging. In deze rapportage is voor elk alternatief een kostenindicatie gegeven.

8.1 Probleemoplossend vermogen

8.1.1. Verkeersveiligheid

Tabel 19. Beoordeling alternatieven op verkeersveiligheid

Autoweg 2x1	Autoweg 2x2	Autosnelweg 2x2
-	+	+

Alle drie alternatieven hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid op de N33. Frontale botsingen zijn door de scheiding van de rijbanen niet meer mogelijk. Dit betekent een forse verbetering voor wat betreft verkeersveiligheid. Ook het aantal rijongevallen neemt door het aanbrengen van halfverharding in de bermen van de autoweg 2x1 en autoweg 2x2 sterk af.

De autoweg 2x1 daarentegen laat zelfs toenames zien op parallelle routes. De verklaring is dat een autoweg 2x1 slechter doorstroomt dan de N33 nu, waardoor sneller gekozen wordt voor een in afstand kortere route via onderliggend wegennet.

Op de aanvoerroutes naar de N33 is een omgekeerd effect te zien, namelijk toename van verkeer. Deze toenames zijn het grootst voor de autosnelwegvariant. Zo laat de weg Bareveld - Stadskanaal een toename zien van maar liefst 75% (in absolute getallen 3800 voertuigen/dag). De stijging van de verkeersintensiteit langs het Stadskanaal is een ongewenste ontwikkeling.

8.3 Milieueffecten

Tabel 22. Beoordeling alternatieven op milieueffecten

Autoweg 2x1	Autoweg 2x2	Autosnelweg 2x2
0	-	--

De milieueffecten zijn het ongunstigst voor een uitvoering als autosnelweg 2x2. Vooral de geluidhinder is voor een autosnelweg groter dan voor de andere twee alternatieven. Het geluidbelaste oppervlak binnen de 48 dB geluidscontour is voor de autosnelweg 2x2 namelijk groter dan voor de autoweg 2x1 en autoweg 2x2. Dit wordt veroorzaakt door de hoger toegestane maximumsnelheid en de hogere intensiteiten op de autosnelweg.

Ook de aantasting van beleidsmatig beschermd gebied (EHS) en landschap (Nationaal Beek- en Esdorpen landschap) is voor de autosnelweg 2x2 groter dan voor de andere twee alternatieven. Oorzaak daarvan is het grotere ruimtebeslag voor een 2x2 autosnelweg.

De berekende concentraties voor luchtkwaliteit liggen voor alle drie alternatieven onder de wettelijke normen. Het aspect luchtkwaliteit is derhalve niet onderscheidend. In absolute zin liggen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) voor de autosnelwegvariant in vergelijking tot de andere twee alternatieven iets hoger.

8.4 Kosten

Tabel 23. Indicatieve absolute en relatieve kosten van alternatieven

	Autoweg 2x1	Autoweg 2x2	Autosnelweg 2x2
Indicatie kosten (miljoen €)	118-138	140-160	170-200
Verhouding %	85	100	123

probleemoplossend vermogen van de autoweg 2x2 worden de extra kosten van de autosnelweg daarom beschouwd als overinvestering en worden deze extra financiële middelen niet effectief ingezet.

Het voorkeursalternatief, de autoweg 2x2, is het meest doelmatige alternatief. Daarom is dit alternatief het voorkeursalternatief dat in de verdere planstudie nader wordt uitgewerkt.

BIJLAGEN

<i>Totaal 2006</i>	<i>0</i>	<i>12</i>	<i>67</i>	<i>79</i>
--------------------	----------	-----------	-----------	-----------

2007	Rij-ongeval	0	3	19	22
	Afslaand Auto	0	3	13	16
	Afslaand Fiets	0	0	1	1
	Kop-staart ongeval	0	2	28	30
	Ong. met tegenligger	1	1	3	5
	Overig met Dieren	0	0	14	14
	Vorrang Auto	0	0	2	2
<i>Totaal 2007</i>	<i>1</i>	<i>9</i>	<i>80</i>	<i>90</i>	

Totaal	5	50	386	441
---------------	----------	-----------	------------	------------



AGV·Movares

Regiovisie Groningen - Assen (versie 1.2): N33 Assen-Zuidbroek

Basisjaar 2004

1/c waarden ochtendspits

AGV·Movares





AGV·Movares

Regiovisie Groningen - Assen (versie 1.2) : N33 Assen-Zuidbroek
Alternatief 6 (2x1 90 km/uur)

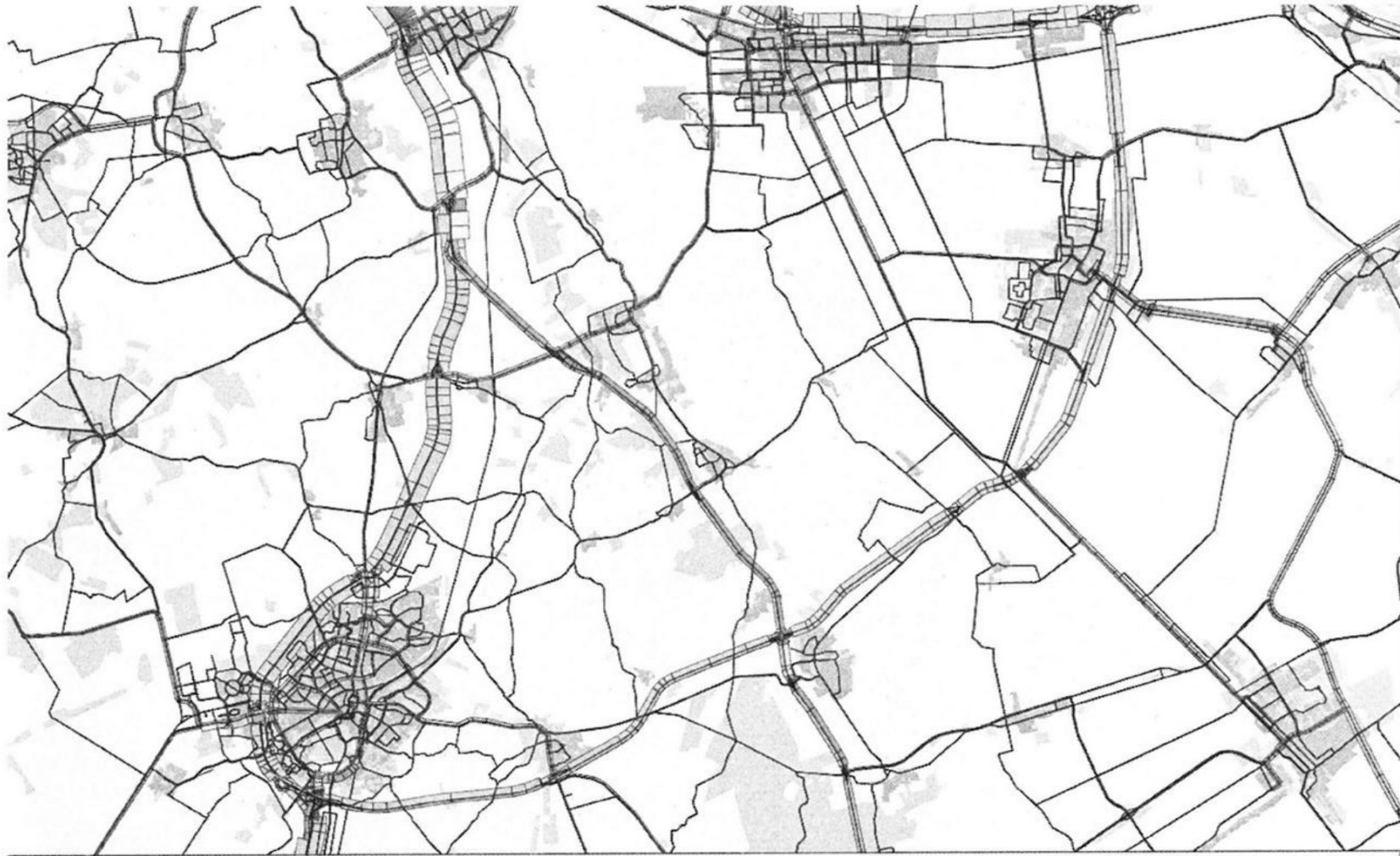
1/c waarden ochtendspits
AGV·Movares



AGV·Movares

Regiovisie Groningen - Assen (versie 1.2): N33 Assen-Zuidbroek
alternatief 1 (2x2 100 km/uur)

1/c waarden ochtendspits
AGV·Movares



AGV·Movares

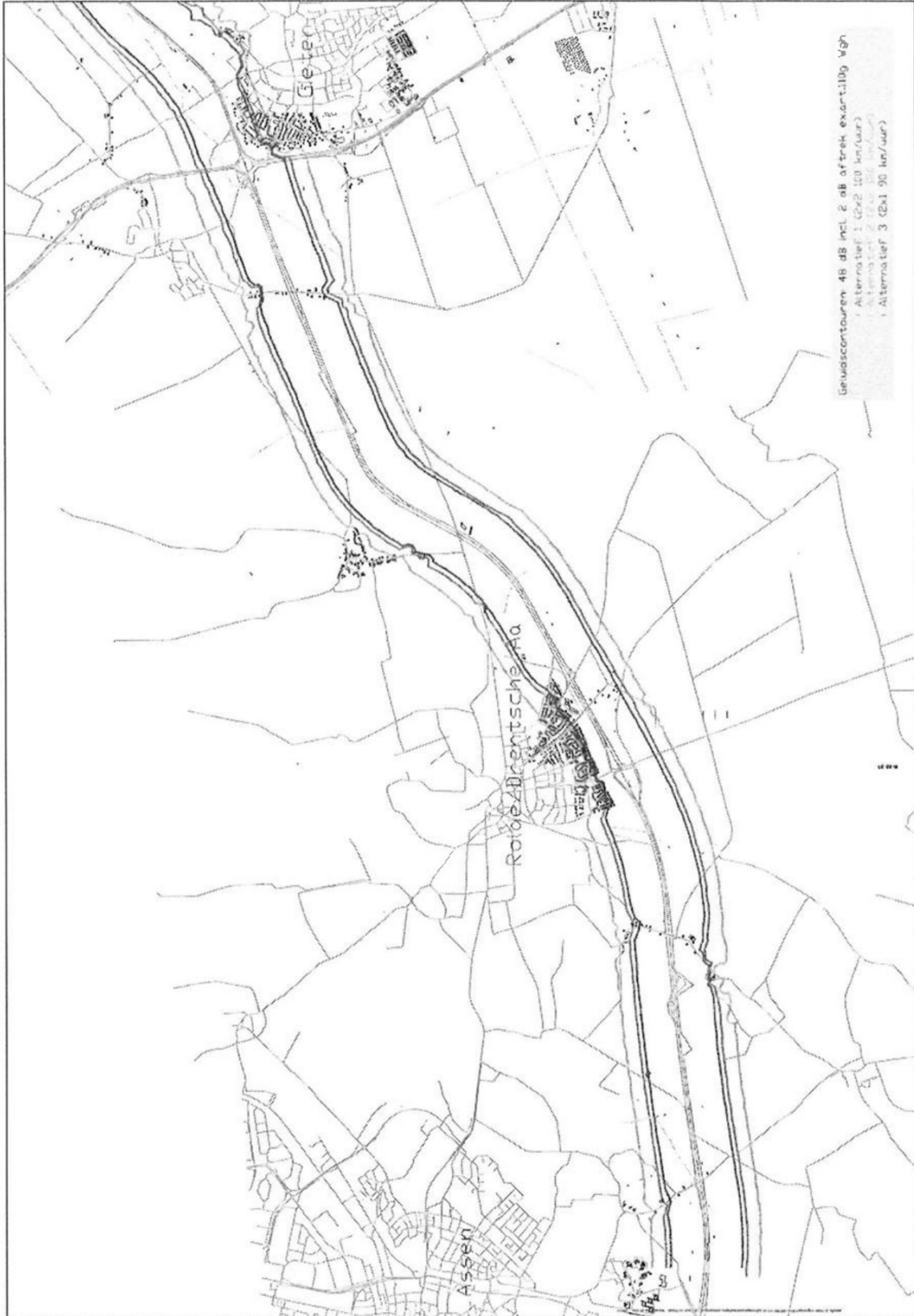
Regiovisie Groningen - Assen (versie 1.2): N33 Assen-Zuidbroek

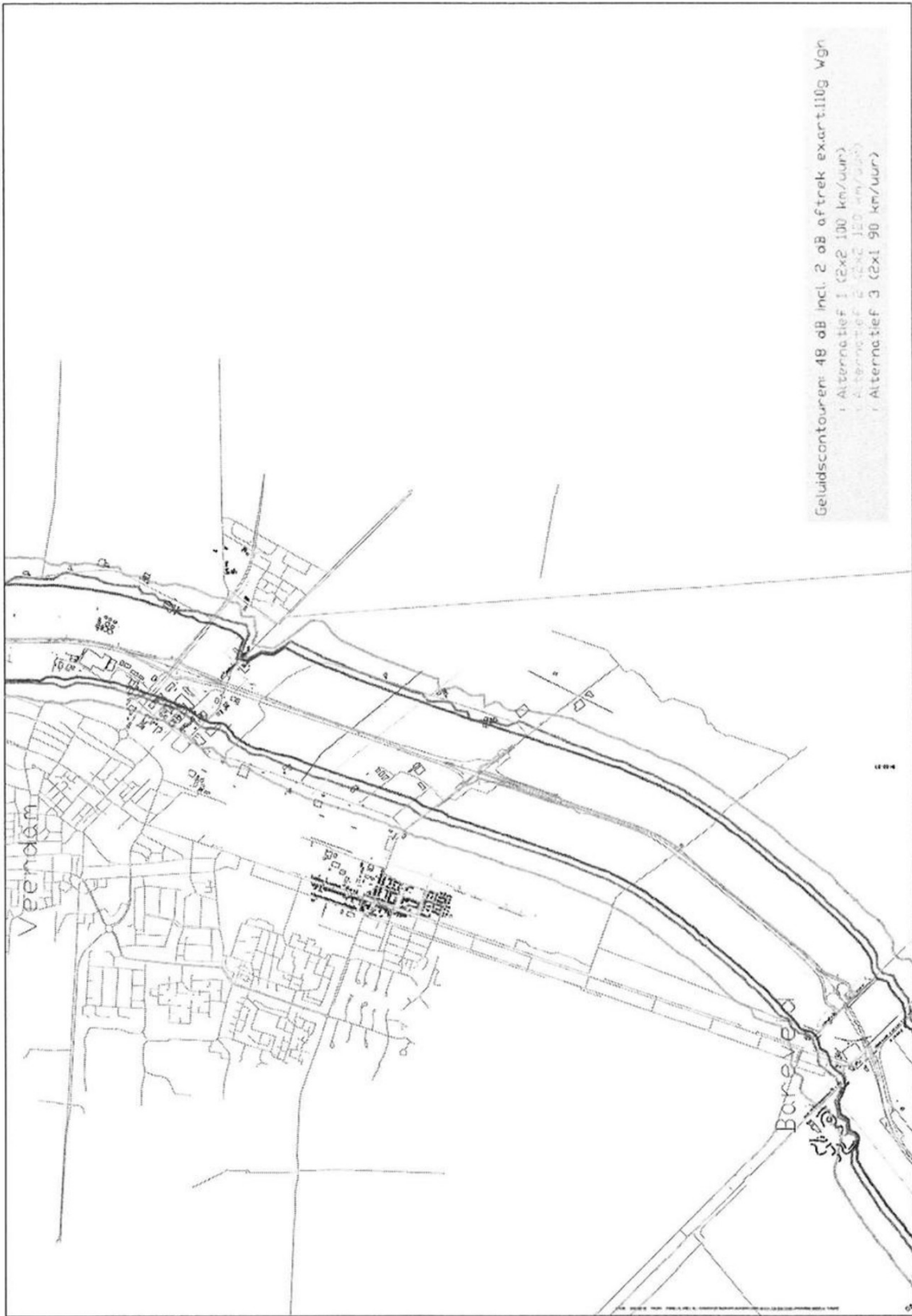
Alternatief 2 (2x2 120 km/uur)

L/C waarden ochtendspits

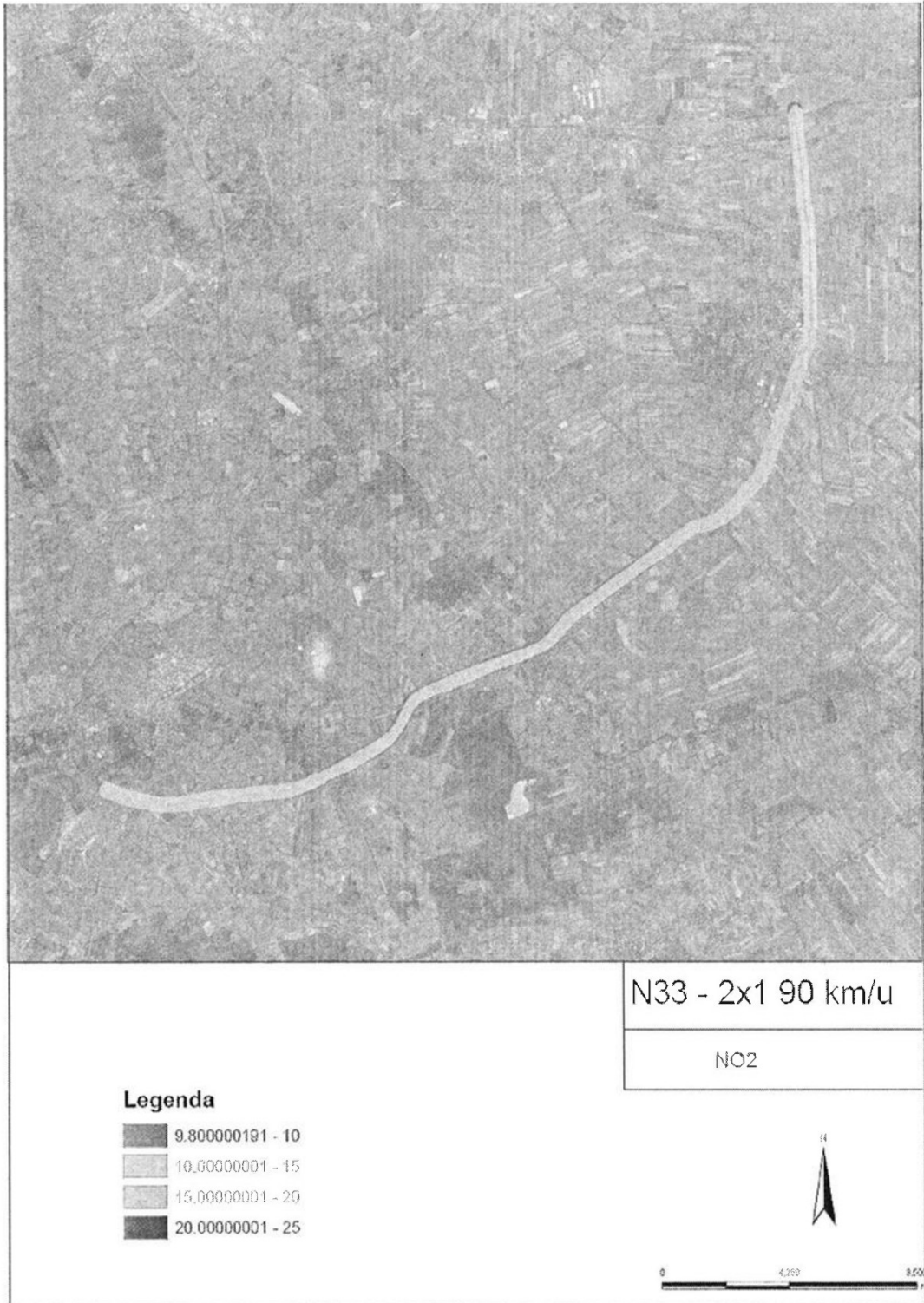
AGV·Movares

Bijlage 2. Geluidscontouren





Bijlage 3 Luchtkwaliteit









N33 - 2x2 100 km/u

NO2

Legenda

-  9.800000191 - 10
-  10.00000001 - 15
-  15.00000001 - 20
-  20.00000001 - 25





- 20.00000001 - 25
- 15.00000001 - 20
- 10.00000001 - 15
- 9.800000191 - 10

Legenda

N33 - 2x2 120 km/u
ZON



Bijlage 4 Regionale variant

Doelstellingen

In de Richtlijnen van het Bevoegd Gezag bij het OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek is sprake van een vergelijking van het Voorkeursalternatief autoweg 2x2 met een autoweg 2x1 en een autosnelweg 2x2. Vanuit de omgeving en de provincies is aangedrongen op aandacht voor een tussenoplossing, een alternatief waarin de N33 over de volle lengte zou moeten worden aangelegd als autosnelweg 2x2 met een afwijkend profiel, waarop verschillende maximum snelheden zouden moeten gelden¹¹. Deze variant is inmiddels door de opstellers tot in detail uitgewerkt, inclusief aansluitingen.

In deze bijlage wordt ingegaan op de voor dit stadium van planvorming relevante onderdelen van deze variant.

In de vergelijking waarvan in de Richtlijnen sprake is spelen uiteraard de doelstellingen achter de verdubbeling met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming en de belangrijke neven doelstelling met betrekking tot het onderliggend wegennet een doorslaggevende rol. De regionale variant is ontwikkeld om een veelheid aan redenen, waarbij niet altijd duidelijk is, in hoeverre deze aansluiten bij deze doelstellingen. Wanneer in het OTB/MER proces alsnog zou worden gekozen voor een uitwerking van onderdelen van deze variant, dan zou in het ontwerpproces nader moeten worden onderzocht in hoeverre deze breedten realiseerbaar zijn tegen de achtergrond van de doelstellingen uit de Starnotitie bij de verdubbeling van de N33.

Variant op autosnelweg 2x2

De regionale variant, bekend als de Variant [REDACTED], betreft een variant op een autosnelweg 2x2. De variant bestaat uit twee rijbanen met ieder twee rijstroken, een middenberm met geleiderail en een vluchtstrook met obstakelvrije zone. De variant is ontworpen op een maximum snelheid van 100 km per uur op het traject tussen Assen en de voet van de Hondsrug en van 120 km per uur tussen de voet van de Hondsrug en Zuidbroek.

In de Variant [REDACTED] is sprake van een groot aantal gedetailleerde voorstellen voor onderdelen (aansluitingen op A28, N34 en A7, aansluitingen op het onderliggend wegennet, viaducten, weglichaam), waarbij in sommige gevallen gekozen is voor een oplossing die door de auteur duurder wordt geacht, in andere gevallen gekozen is voor een goedkoper ingeschatte oplossing en waarbij in weer andere gevallen geheel eigen oplossingen worden gezocht (waaronder een ingraving over 1,7 kilometer ter hoogte van Gieten).

Profiel

Het profiel (de breedtematen) van de Variant [REDACTED] is wisselend en wijkt af van het standaardprofiel voor een autosnelweg 2x2. In principe is wel sprake van een standaardprofiel, maar op plaatsen waar dit in de variant niet haalbaar wordt geacht

¹¹ De zgn. 'Variant - [REDACTED]'. Over deze variant zijn op 2 april 2008 in de Tweede Kamer vragen van [REDACTED] (VVD) beantwoord door de Minister van Verkeer en Waterstaat (nr. 1899).

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

VERZONDEN - 9 OKT. 2008

Assen, 8 oktober 2008

Ons kenmerk 41/5.5/2008011382

Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]

Onderwerp: Keuzenota voorkeursalternatief verdubbeling N33

Geachte voorzitter/leden,

Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken rondom de verdubbeling van de N33. Het Platform N33 heeft onlangs de Keuzenota voorkeursalternatief vastgesteld. De Keuzenota voorkeursalternatief is geen formele stap in de procedure voor het ontwerp-Tracébesluit/Milieu-effectrapport (OTB/MER) maar in dit stadium opgesteld om de betrokken partijen, waaronder diverse klankbordgroepen te informeren bij de motivatie rond het voorkeursalternatief van de N33.

In de formele procedure rond de OTB/MER, wordt het voorkeursalternatief pas tegen het einde van de OTB/MER (medio 2009) in het OTB/MER ter visie gelegd. In het OTB/MER worden de analyse en de afweging tussen de drie alternatieven, zoals uitgewerkt in de Keuzenota voorkeursalternatief, opgenomen. Het gaat hierbij dus niet om de ontwerpen van de verschillende aansluitingen van de N33.

Inleiding

In 2006 is de wettelijke procedure, nodig voor verdubbeling van rijkswegen (een Tracé/MER-studie) gestart. Voor de verdubbeling van de N33 kan een zogenaamde verkorte OTB/MER gevolgd worden; dat wil zeggen dat er eerst een startnotitie ter inzage wordt gelegd, vervolgens het OTB/MER en Tracébesluit (TB).

In haar advies aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft de commissie voor de m.e.r. aangegeven dat in het OTB/MER-rapport een nadere motivatie zou moeten worden gegeven waarom de alternatieven autoweg 2x1 en autosnelweg 2x2 in de startnotitie zijn afgevalen. De Keuzenota voorkeursalternatief geeft een voorschot op deze analyse.



Keuzenota voorkeursalternatief

De keuzenota geeft een analyse van de verschillende ontwerpalternatieven voor de N33:

1. reconstructie tot een autoweg 2x1
2. verdubbeling tot een autoweg 2x2
3. uitbouw tot een autosnelweg 2x2

Elke variant gaat dus uit van gescheiden rijbanen. Daarnaast is op basis van regionale inbreng de variant J met een alternatieve inrichting van een autosnelweg 2x2 in de afweging betrokken.

De alternatieven zijn in de keuzenota vergeleken en beoordeeld op de volgende aspecten:

- probleemoplossend vermogen voor de bestaande knelpunten N33 veiligheid en doorstroming en voor bestaande knelpunten in het onderliggende wegennet
- relevante milieueffecten op hoofdlijnen
 - geluidhinder woonomgeving/natuur
 - luchtkwaliteit
 - ruimtebeslag
 - landschap
 - visuele hinder
 - ecologie
- economische betekenis
- kosten

Afweging

Het probleemoplossend vermogen van de autoweg 2x1 is onvoldoende. Met name de doorstromingsproblemen worden niet opgelost, waardoor, als gevolg van toenemende intensiteiten, de negatieve effecten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid op het onderliggend wegennet en in de omliggende dorpen zullen toenemen. Dat is een ongewenste ontwikkeling.

De beide alternatieven voor de verdubbeling van de N33 hebben voldoende probleemoplossend vermogen voor zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van het verkeer op de N33. De autosnelweg (maximum snelheid 120 km/uur) brengt meer nadelige milieueffecten met zich mee, terwijl de autoweg 2x2 minder bundelend vermogen heeft, waardoor de positieve effecten (afname verkeer) op het onderliggende wegennet geringer zijn dan bij de autosnelweg. Hoewel de autosnelweg 120 km/uur een beter bundelend vermogen heeft, is het effect ook weer niet zo sterk dat daarmee een structurele oplossing voor de knelpunten in het onderliggend wegennet wordt bereikt.

De investering voor een autosnelweg (120 km/uur, vluchtstroken) bedraagt indicatief € 170 - € 200 miljoen. Dat is bijna 25% hoger dan de investering voor een autoweg (100 km/uur, geen vluchtstroken), die indicatief € 140 -€ 160 miljoen bedraagt. Een extra investering voor een autosnelweg van € 30 – € 40 miljoen draagt niet substantieel bij aan een betere oplossing voor de N33 zelf en het onderliggend wegennet. Ook een relevant economisch effect in termen van arbeidsplaatsen, met enkele tientallen arbeidsplaatsen extra bij de autosnelweg, is beperkt.

J J
J J heeft het afgelopen jaar met grote regelmaat zijn visie op de verdubbeling van de N33 kenbaar gemaakt. Zo heeft hij onder andere zijn ideeën op verzoek van de Technische Adviesgroep N33 gepresenteerd aan een grote groep deskundigen die betrokken is bij de planvorming van de verdubbeling van de N33. Tijdens het opstellen van de Keuzenota is ook een beroep gedaan op J J. Hij is gevraagd zijn ideeën op schrift te stellen, zodat daar waar relevant, zijn ideeën in de afwegingen konden worden betrokken. In de Keuzenota is een bijlage specifiek gewijd aan de voorstellen van J J. Zijn opmerkingen betreffen echter vooral specifieke uitvoeringszaken van de N33 zelf, terwijl de uiteindelijke afweging een groter scala aan aspecten omvat. Hoewel de keuze voor een 2x2-strooks autoweg 100 km/uur niet zijn keuze is, zullen in het verdere planproces en de uitwerking in ontwerptekeningen zijn ideeën voortdurend op bruikbaarheid blijven worden getoetst. Vanzelfsprekend staat de projectorganisatie ook open voor opvattingen van anderen. Het houden van bijeenkomsten met klankbordgroepen in het gebied is hier een voorbeeld van.

Technische Adviesgroep

De Technische Adviesgroep N33 (TA N33) heeft op een aantal momenten concepten van de Keuzenota ontvangen. Gedurende het adviestraject van de TA heeft een aantal keren overleg plaatsgevonden met de projectmanager N33 van Rijkswaterstaat. Daarnaast heeft de TA haar zienswijze toegelicht tijdens een vergadering van het Platform N33. De Technische Adviesgroep N33 stemt in met de conclusies van de Keuzenota.

Conclusie

Het voorkeursalternatief, de autoweg 2x2, is het meest doelmatige alternatief. Daarom blijft dit alternatief het voorkeursalternatief dat in de verdere planstudie nader wordt uitgewerkt.


Tot slot

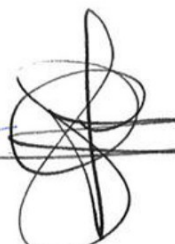
De Keuzenota voorkeursalternatief verdubbeling N33 kunt u via de website www.rijkswaterstaat.nl/n33 raadplegen. Hier zijn ook de startnotitie en de richtlijnen te downloaden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



secretaris
 

voorzitter

jk/coll.

Geachte leden van Provinciale Staten
7 okt 2008

Jullie hebben via bijgaand schrijven(copy), van de platform groep N 33, ontvangen.

Onderwerp : stand van zaken betreft de verdubbeling N 33

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2008012202
Ingek.:	15 OKT 2008
AFDELING	SG
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

Geachte dames en heren Leden der Provinciale Staten,

Ik wil op deze brief ingaan.

Jullie worden op het verkeerde been gezet betreft de inhoud van deze brief.

Er is een keuzenota opgesteld die bestaat uit 4 keuzes

Te weten :

1. 2 x 1
- * 2 2 x 2 (zonder vluchtstroken)
- 3 2 x 2 (met vluchtstroken) standaard RWS

Op pagina 2

- 4 voorstel (variant) met een compleet uit gewerkt plan [REDACTED] voor een .
2 x 2 met vluchtstroken qua geld gelijk aan voorstel 2(*).alla RWS

Vanaf het begin van dit project is RWS/PWS uitgegaan van het verkeersonderzoek opgesteld door de Grondmij&De Boer en Croon

Hier staat in, dat bij het maken van een 2 x 2 , 75% meer veiligheid dan op dit moment ontstaat,**dat lijkt me logisch !**

Bij een 2 x 2 met vluchtstrook wordt die veiligheid 93 % hoger dan op dit moment.

Het vookeursalternatief is geënt op dit rapport.

Zie alinea 3

RWS hanteert een X bedrag per strekkende km autoweg 2 x 2

RWS hanteert een 25% hoger bedrag voor een **standaard** strekkende km autoweg 2 x 2 met vluchtstroken.

RWS zegt automatisch een 2 x 2 is een 100 km weg

RWS zegt automatisch een 2 x 2 met vluchtstrook is 120 km weg.

De variant J is **NIET** de standaard RWS autoweg dus moet apart beoordeeld worden !

Hier staat voor het traject van de „voet Hondsrug-Assen ” b.v. 100 km en voet Hondsrug –Zuidbroek 120 km

Op pagina 2 vindt u waar de weg op beoordeeld dient te worden.

Onder alinea 1

Het probleemoplossend vermogen zal bij een 2 x 2 met vluchtstroken groter zijn dan bij 2 x 2 .

Probleem is dat de variant J niet in het rijtje van standaard oplossingen van RWS staat. Maar met mijn maatwerk de oplossing goed uitvoerbaar is.

Opmerkelijk verschil : de weg wordt veel veiliger

Onder **Afweging** alinea 2

Hier worden de beide 2 x 2 en 2 x 2 met vluchtstrook beoordeeld

Een 2 x 2 zou minder nadelige milieueffecten hebben dan 2 x 2 met vluchtstrook.

Daar zit geen verschil in bij dezelfde snelheid, daar is het van afhankelijk !

Onder alinea 3.

Hier worden de **standaard** strekkende kilometer prijzen van RWS gehanteerd

Die kun je niet met de [redacted] variant vergelijken

Op pagina 3.

De variant [redacted] gaat voor een 2 x 2 met vluchtstrook.

De weg Assen-Gieten 15 km lang, ligt er al 37 jaar gereed voor, extra kosten nihil.

De variant [redacted] is volledig uitgewerkt om met het aanwezige geld een 2 x 2 met vluchtstroken te realiseren en betere /goedkopere/duurdere (Veendam N 366) oplossingen voor knooppunten.

De Technische Adviesgroep.

De technische adviesgroep bestond voorheen uit [redacted] voor technische zaken. Bij uittrede verloor het woord technisch zijn waarde.

Er kwam en is geen vervanger voor in de plaats gekomen.

We hebben meerdere keren gevraagd om met RWS/PWS langs het project te gaan. Tot op heden is het nooit geschied..

De TA in naam van [redacted] heeft de platform groep 1 x toegesproken , omdat [redacted] verhinderd was.

Conclusie:

Door deze brief dreigen politici op het verkeerde been te worden gezet.

Er dient eerst een beslissing, door de politiek genomen te worden alvorens men (RWS) verder gaat met de procedures.(anders verloren tijd)

Opgesteld.

[redacted] [redacted] [redacted], [redacted]

06-[redacted] of 06-[redacted]

e-mail : [redacted]@planet.nl of [redacted]t@noord.amsterdam.nl

d.d. 9 oktober '08

Bijlage 4 Regionale variant

Doelstellingen

In de Richtlijnen van het Bevoegd Gezag bij het OTB/MER Verdubbeling N33 Assen - Veendam - Zuidbroek is sprake van een vergelijking van het Voorkeursalternatief autoweg 2x2 met een autoweg 2x1 en een autosnelweg 2x2. Vanuit de omgeving en de provincies is aangedrongen op aandacht voor een tussenoplossing, een alternatief waarin de N33 over de volle lengte zou moeten worden aangelegd als autosnelweg 2x2 met een afwijkend profiel, waarop verschillende maximum snelheden zouden moeten gelden¹¹. Deze variant is inmiddels door de opstellers tot in detail uitgewerkt, inclusief aansluitingen.

In deze bijlage wordt ingegaan op de voor dit stadium van planvorming relevante onderdelen van deze variant.

In de vergelijking waarvan in de Richtlijnen sprake is spelen uiteraard de doelstellingen achter de verdubbeling met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming en de belangrijke nevendoelelstelling met betrekking tot het onderliggend wegennet een doorslaggevende rol. De regionale variant is ontwikkeld om een veelheid aan redenen, waarbij niet altijd duidelijk is, in hoeverre deze aansluiten bij deze doelstellingen. Wanneer in het OTB/MER proces alsnog zou worden gekozen voor een uitwerking van onderdelen van deze variant, dan zou in het ontwerpproces nader moeten worden onderzocht in hoeverre deze breedten realiseerbaar zijn tegen de achtergrond van de doelstellingen uit de Starnotitie bij de verdubbeling van de N33.

Variante op autosnelweg 2x2

De regionale variant, bekend als de [redacted] betreft een variante op een autosnelweg 2x2. De variante bestaat uit twee rijbanen met ieder twee rijstroken, een middenberm met geleiderail en een vluchtstrook met obstakelvrije zone. De variante is ontworpen op een maximum snelheid van 100 km per uur op het traject tussen Assen en de voet van de Hondsrug en van 120 km per uur tussen de voet van de Hondsrug en Zuidbroek.

In de [redacted] is sprake van een groot aantal gedetailleerde voorstellen voor onderdelen (aansluitingen op A28, N34 en A7, aansluitingen op het onderliggend wegennet, viaducten, weglichaam), waarbij in sommige gevallen gekozen is voor een oplossing die door de auteur duurder wordt geacht, in andere gevallen gekozen is voor een goedkoper ingeschatte oplossing en waarbij in weer andere gevallen geheel eigen oplossingen worden gezocht (waaronder een ingraving over 1,7 kilometer ter hoogte van Gieten).

Profiel

Het profiel (de breedtematen) van de [redacted] is wisselend en wijkt af van het standaardprofiel voor een autosnelweg 2x2. In principe is wel sprake van een standaardprofiel, maar op plaatsen waar dit in de variante niet haalbaar wordt geacht

¹¹ De zgn. [redacted] Over deze variante zijn op 2 april 2008 in de Tweede Kamer vragen van de heer De Krom (VVD) beantwoord door de Minister van Verkeer en Waterstaat (nr. 1899).

Aan de leden van Provinciale Staten

Datum :
Briefnummer : 2008-53.477/40/A.7, VV
Zaaknummer : 131501
Behandeld door : [REDACTED] J
Telefoonnummer : (050) [REDACTED] J

Onderwerp : Stand van zaken verdubbeling N33

Geachte dames en heren,

Graag informeren wij u met deze brief over de stand van zaken rondom de verdubbeling van de N33. Het Platform N33 heeft onlangs de keuzenota voorkeursalternatief vastgesteld. De keuzenota voorkeursalternatief is geen formele stap in de procedure voor het Ontwerp Tracé Besluit/Milieu Effect Rapport (OTB/MER) maar in dit stadium opgesteld om de betrokken partijen, waaronder diverse klankbordgroepen te informeren over de motivatie rond het voorkeursalternatief van de N33.

In de formele procedure rond de OTB/MER wordt het voorkeursalternatief pas tegen het einde van de OTB/MER (medio 2009) ter visie gelegd. In het OTB/MER worden de analyse en de afweging tussen de drie alternatieven, zoals uitgewerkt in de keuzenota voorkeursalternatief, opgenomen. Het gaat hierbij dus niet om de uitwerkingen van de verschillende aansluitingen van de N33.

Inleiding

In 2006 is de wettelijke procedure, nodig voor verdubbeling van rijkswegen (een Tracé/MER-studie) gestart. Voor de verdubbeling van de N33 kan een zogenaamde verkorte OTB/MER gevolgd worden; dat wil zeggen dat er eerst een startnotitie ter inzage wordt gelegd, vervolgens het OTB/MER en tenslotte het Tracébesluit (TB).

In haar advies aan de ministers van V&W en VROM heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat in het OTB/MER een nadere motivatie moet worden gegeven waarom de alternatieven autoweg 2x1 en autosnelweg 2x2 in de startnotitie zijn afgefallen. De keuzenota voorkeursalternatief geeft een voorschot op deze analyse.

Keuzenota voorkeursalternatief

De keuzenota geeft een analyse van de verschillende ontwerpalternatieven voor de N33:

1. reconstructie tot een autoweg 2x1
2. verdubbeling tot een autoweg 2x2
3. uitbouw tot een autosnelweg 2x2.

Elke variant gaat dus uit van gescheiden rijbanen. Daarnaast is op basis van regionale inbreng de variant [redacted] met een alternatieve inrichting van een autosnelweg 2x2 in afweging betrokken.

De alternatieven zijn in de keuzenota vergeleken en beoordeeld op de volgende aspecten:

- probleemoplossend vermogen voor de bestaande knelpunten N33 veiligheid en doorstroming en voor bestaande knelpunten in het onderliggende wegennet
- relevante milieueffecten op hoofdlijnen
 - geluidhinder woonomgeving / natuur
 - luchtkwaliteit
 - ruimtebeslag
 - landschap
 - visuele hinder
 - ecologie
- economische betekenis
- kosten.

Afweging

1 Het probleemoplossend vermogen van de autoweg 2x1 is onvoldoende. Met name de doorstromingsproblemen worden niet opgelost, waardoor, als gevolg van toenemende intensiteiten, de negatieve effecten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid op het onderliggend wegennet en in de omliggende dorpen zullen toenemen. Dat is een ongewenst effect.

2 De beide alternatieven voor de verdubbeling van de N33 hebben voldoende probleemoplossend vermogen voor zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van het verkeer op de N33. De autosnelweg (max. snelheid 120 km/h) brengt meer nadelige milieueffecten met zich mee, terwijl de autoweg 2x2 minder bundelend vermogen heeft, waardoor de positieve effecten (afname verkeer) op het onderliggende wegennet geringer zijn dan bij de autosnelweg. Hoewel de autosnelweg 120 km/uur een beter bundelend vermogen heeft, is het effect ook weer niet zo sterk dat daarmee een structurele oplossing voor de knelpunten in het onderliggend wegennet wordt bereikt.

3 De investering voor een autosnelweg (120 km/uur, vluchtstroken) bedraagt indicatief € 170 – 200 miljoen. dat is bijna 25% hoger dan de investering voor een autoweg (100 km/uur, geen vluchtstroken), die indicatief € 140 – 160 miljoen bedraagt. Een extra investering voor een autosnelweg van € 30 – 40 miljoen draagt niet substantieel bij aan een betere oplossing voor de N33 zelf en voor het onderliggend wegennet. Ook een relevant economisch effect (enkele tientallen arbeidsplaatsen extra), is bij de autosnelweg beperkt.

[redacted] heeft het afgelopen jaar met grote regelmaat zijn visie op de verdubbeling van de N33 kenbaar gemaakt. Zo heeft hij onder andere zijn ideeën op verzoek van de Technische Adviesgroep N33 gepresenteerd aan een grote groep deskundigen die betrokken is bij de planvorming van de verdubbeling van de N33. Tijdens het opstellen van de keuzenota is ook een beroep gedaan op [redacted]. Hij is gevraagd zijn ideeën op schrift te stellen, zodat daar waar relevant, zijn ideeën in de afwegingen konden worden betrokken. In de keuzenota is een

bijlage specifiek gewijd aan de voorstellen van [redacted] [redacted]. Zijn opmerkingen betreffen echter vooral specifieke uitvoeringszaken van de N33 zelf, terwijl de uiteindelijke afweging een groter scala aan aspecten omvat. Hoewel de keuze voor een 2x2 strooks autoweg 100 km/uur niet zijn keuze is, zullen in het verdere planproces en de uitwerking in ontwerptekeningen zijn ideeën voortdurend op bruikbaarheid blijven worden getoetst. Vanzelfsprekend staat de projectorganisatie ook open voor opvattingen van anderen. Het houden van bijeenkomsten met klankbordgroepen in het gebied illustreert deze bereidheid.

Technische Adviesgroep

De Technische Adviesgroep N33 (TA N33) heeft op een aantal momenten concepten van de keuzenota ontvangen. Gedurende het adviestraject van de TA heeft een aantal keren overleg plaatsgevonden met de projectmanager N33 van Rijkswaterstaat. Daarnaast heeft de TA haar zienswijze toegelicht tijdens een vergadering van het Platform N33. De TA stemt in met de conclusies van de keuzenota.

Conclusie

Het voorkeursalternatief, de autoweg 2x2, is het meest doelmatige alternatief. Daarom blijft dit alternatief het voorkeursalternatief dat in de verdere planstudie nader wordt uitgewerkt.

Meer informatie

De keuzenota voorkeursalternatief verdubbeling N33 ligt ter inzage in de Statenkast of kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat (www.rijkswaterstaat.nl/n33).

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.

Aan:

[redacted] [redacted]
[redacted]
[redacted] [redacted]



Assen, 17 oktober 2008

Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]

Onderwerp: Ontvangstbevestiging brief

Geachte [redacted] [redacted]

Hierbij deel ik u mee dat de Statencommissie Omgevingsbeleid in kennis is gesteld van uw brief van 7 oktober 2008, bij ons binnengekomen op 15 oktober 2008, inzake de stand van zaken betreffende verdubbeling van de N33.

Uw brief is op de lijst met ingekomen stukken geplaatst voor de vergadering van de commissie Omgevingsbeleid op 26 november 2008 met het advies de brief te betrekken bij het agendapunt Keuzenota voorkeursalternatief N33.

Spoedig na de vergadering van de Commissie Omgevingsbeleid ontvangt u een antwoord op uw brief.

Voor vragen van procedurele en/of informatieve aard kunt u altijd contact opnemen met de statengriffie, telefoonnummer (0592) 36 [redacted]

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

[redacted signature block]

CC: [redacted] [redacted], voorzitter Statencommissie Omgevingsbeleid

Aan:

[redacted] [redacted]
[redacted]
[redacted] [redacted]



Assen, 2 december 2008

Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]

Onderwerp: Uw brief van 7 oktober 2008

Geachte [redacted] [redacted]

Hierbij deel ik u mee dat de Statencommissie Omgevingsbeleid in kennis is gesteld van uw brief van 7 oktober 2008, bij ons binnengekomen op 15 oktober 2008, inzake de stand van zaken betreffende verdubbeling van de N33.

Uw brief is op de lijst met ingekomen stukken geplaatst voor de vergadering van de commissie Omgevingsbeleid op 26 november 2008 en is betrokken bij het agendapunt Keuzenota voorkeursalternatief N33.

Voor meer informatie over het verslag van de vergadering kunt u terecht bij de Statengriffie, telefoonnummer (0592) 36 [redacted], of op de website van Provinciale Staten (www.drenthe.nl/provincialestaten).

Het verslag zal rond de 4e week van december 2008 op de site worden geplaatst.

Voor vragen van procedurele en/of informatieve aard kunt u altijd contact opnemen met de statengriffie, telefoonnummer (0592) 36 [redacted].

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend

[redacted signature block]

CC: [redacted] [redacted], voorzitter Statencommissie Omgevingsbeleid

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

SAMENVATTING TUSSENRAPPORTAGE

STUDIE CORRIDOR N33 1e fase: Assen - Rolde

Tekstgedeelte

STUURGROEP CORRIDOR N33, 1e fase Assen - Rolde

Assen, maart 1998

INLEIDING

In juni 1996 hebben provinciale staten van Drenthe het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe (PVVP) vastgesteld. Dit plan, dat in overleg met de Drentse gemeenten tot stand is gekomen, geeft de richting aan voor het verkeers- en vervoersbeleid en de gewenste wegenstructuur van Drenthe voor de komende jaren.

In het Activiteitenplan van het PVVP zijn de belangrijkste verkeers- en vervoersknelpunten in Drenthe nader beschreven. Voor Noord-Drenthe wordt de wegenstructuur in het gebied, dat globaal wordt omsloten door de N33, de A28 en de wegverbinding Assen-Loon-Anloo, als belangrijk knelpunt genoemd. Op kaart 1 is het betreffende gebied nader aangegeven. Om deze problematiek aan te pakken, heeft de provincie Drenthe in het voorjaar van 1997 het initiatief genomen voor een integrale studie naar de wegenstructuur in genoemd gebied. In deze studie met als titel "Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde", werkt de provincie nauw samen met de gemeenten Assen en Rolde (sinds 1 januari 1998 opgegaan in de gemeente Aa en Hunze) en Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland. Deze samenwerkingsgedachte is door alle participanten bekrachtigd door de ondertekening van een bestuursopdracht, waarin onder andere de doelstellingen, het tijdpad en de projectorganisatie van de studie nader zijn omschreven.

Hoofddoel van de studie is te komen tot een zodanige wegenstructuur, dat de bereikbaarheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden, maar ook de leefbaarheid voor de korte en lange termijn zo optimaal mogelijk zijn.

De uiteindelijke voorstellen zullen daarbij moeten sporen met de lange termijnvisie, zoals verwoord in de regiovisie Assen-Groningen, de Regionale Economische Ontwikkeling Noord-Nederland (REONN) en de uitkomsten van het rapport van de commissie Langman. Al deze visies hebben met elkaar gemeen dat ze een ruimtelijke-economische positieversterking van Noord-Nederland nastreven, met behoud en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden, die de regio kenmerken.

In de bestuursopdracht wordt de studie verdeeld in twee fasen:

1. Een rapportage betreffende de inventarisatie van de problematiek, het verwoorden van doelstellingen en een aantal mogelijke oplossingsrichtingen;
2. Een nota waarin de meest kansrijke en haalbare maatregelen nader zijn uitgewerkt.

De studie wordt afgerond met de gezamenlijke ondertekening van een convenant, waarin afspraken over de uit te voeren maatregelen worden gemaakt.

In de bestuursopdracht is ook de projectorganisatie beschreven. Een projectgroep, bestaande uit ambtelijk vertegenwoordigers van de betrokken overheden, voert de werkzaamheden uit en legt de tussentijdse resultaten voor aan een stuurgroep, waarin de 4 betrokken overheden bestuurlijk zijn vertegenwoordigd.

In deze samenvatting zijn de uitkomsten van fase 1 beschreven. De kaarten en diagrammen zijn apart bijgevoegd.

Door de stuurgroep is inmiddels een keuze gemaakt betreffende de oplossingsvarianten, die nader moeten worden onderzocht en uitgewerkt. Dit zal in fase 2 van de studie zijn vervolg krijgen.

Assen, maart 1998

1. BESCHRIJVING VAN DE KNELPUNTEN IN DE CORRIDOR

De problematiek van de wegenstructuur binnen het gebied van de corridor is niet nieuw. Al bijna twintig jaar wordt gezocht naar mogelijkheden om de hoeveelheid verkeer en de negatieve gevolgen ervan op diverse routes te verminderen. Er zijn dan ook reeds vele rapporten en onderzoeken beschikbaar, waarin de problemen en mogelijke oplossingen staan beschreven. De beperking van eerdere onderzoeken was echter vaak, dat ze veelal waren gericht op een oplossing van een deelprobleem met mogelijk negatieve gevolgen voor een ander gebied. Doel van deze studie daarentegen is om de knelpunten in een groter gebied integraal proberen op te lossen.

In deze studie zijn eerst de gesignaleerde en te verwachten problemen en de mogelijke oorzaken ervan in beeld gebracht. Deze zijn in dit hoofdstuk beschreven.

Het totale overzicht aan huidige en mogelijk toekomstige knelpunten is als volgt tot stand gekomen:

1. Een inventarisatie van de knelpunten zoals in het activiteitenplan en andere relevante plannen beschreven;
2. Een gesprek met een aantal vertegenwoordigers van enkele maatschappelijke organisaties;
3. Een analyse van de actuele ongevallen- en intensiteitsgegevens op een aantal relevante wegen, waarbij ook een aanvullend kentekenonderzoek is uitgevoerd;
4. Het in kaart brengen van de mogelijke gevolgen van toekomstige ontwikkelingen op de korte (plan Kloosterveen, uitbreiding industrieterreinen) en de lange (regiovisie Groningen-Assen, REONN) termijn.

1.1 KNELPUNTEN VANUIT EERDERE PLANNEN EN ONDERZOEKEN

In de afgelopen jaren zijn binnen het studiegebied diverse plannen ontwikkeld en onderzoeken uitgevoerd. Tabel 1 geeft hiervan een overzicht. In deze tabel zijn voorzover van toepassing ook de betrokken bureaus genoemd.

De knelpunten uit deze onderzoeken en rapportages zijn grotendeels in het Activiteitenprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) Drenthe opgenomen en in Tabel 2 beschreven. Op kaart 2 zijn de belangrijkste wegen bij name genoemd.

1.2 VISIE OP DE PROBLEMEN VANUIT EEN AANTAL MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES

Om een indruk te krijgen hoe vanuit de maatschappij tegen de problematiek wordt aangekeken heeft de projectgroep overleg gehad met een aantal maatschappelijke organisaties, te weten vertegenwoordigers van de Milieufederatie Drenthe, de ENFB, het Commercieel Centrum Assen (CCA), de Bond Heemschut en bewoners van Sluisdennen/Vredeveld in de wijk Assen-Oost. Tijdens het overleg kwamen de volgende knelpunten naar voren:

T.a.v. het autoverkeer:

- * Het ontbreken van een duidelijke hoofdwegenstructuur tot dusver in en rond Assen is de oorzaak van veel klachten.
- * De route Industrierweg/Overcingellaan wordt door alle aanwezigen als gevaarlijk ervaren. Ook vindt men het vele vrachtverkeer op deze route ongewenst. Over de overige genoemde problemen (drukke, oversteekbaarheid) wordt minder eenduidig gedacht. Naar de mening van de Milieufederatie zijn deze problemen vooral gerelateerd aan de normen die worden gesteld.

keer op deze weg ligt tussen de 30% en 40%.

In het kader van het Verkeersstructuurplan Assen zijn destijds de knelpunten voor de verkeersafwikkeling van het autoverkeer geïnventariseerd. Kaart 4 geeft hiervan een overzicht. Als deze kaart wordt vergeleken met kaart 3, dan blijken ze grotendeels overeen te komen.

Op kaart 4 is ook een aantal kruispunten als knelpunt aangegeven. Op deze punten heeft autoverkeer vanaf de zijweg problemen om over te steken, danwel de hoofdweg op te rijden.

Kaart 5 geeft een overzicht van de verkeersongevallen op een aantal belangrijke routes binnen de corridor. De cijfers hebben betrekking op de periode 1992 t/m 1996 (5 jaar). In deze periode werden in de gemeente Assen 778 verkeersslachtoffers geregistreerd en in Rolde 134 slachtoffers. Aangezien lang niet alle ongevallen en slachtoffers door de politie worden geregistreerd, geven de cijfers in feite slechts het topje van de 'ongevallenisberg' weer.

Voor de gemeente Rolde valt een aanzienlijke deel van de slachtoffers op de beide verbindingen tussen Assen en Rolde. Op de route via de N376 (Asserstraat) viel 23% van het totaal aantal slachtoffers binnen deze gemeente en op de N33 bijna 10%.

Wat betreft de gemeente Assen vielen relatief veel slachtoffers op het huidige rondwegennet, te weten 14% op de totale Europaweg en 9% op de route Industrieweg/Overcingellaan. 9% van alle verkeersslachtoffers in Assen viel op de wegen van de centrumring.

1.3.2 Uitkomsten van aanvullend verkeersonderzoek

Via de periodieke verkeerstellingen wordt niet duidelijk hoe de verkeersrelaties op de wegen onderling zijn. Op 23 oktober 1997 heeft het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema daarom een kentekenonderzoek uitgevoerd met als doelen:

1. Een actueel beeld te krijgen in de herkomst/bestemming van het autoverkeer in de verkeersrelatie tussen Assen en het gebied ten zuiden en ten oosten van Rolde;
2. Inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen (de hoeveelheid doorgaand verkeer) door Rolde;
3. Inzicht te krijgen van de herkomst/bestemming van autoverkeer op de noord-zuidroute in Assen;
4. Het leveren van onderzoeksgegevens die een bijdrage kunnen leveren voor de keuze uit de verschillende oplossingsrichtingen.

Het onderzoek is gehouden tussen 15.00 en 18.00 uur. De resultaten geven daarmee een indruk van de verkeersbewegingen in de avondspits. Aangenomen mag worden dat dit beeld het spiegelbeeld is van de ochtendspits.

De opzet en het onderzoeksgebied is aangegeven op kaart 6.

De resultaten van dit onderzoek zijn vergeleken met een kentekenonderzoek dat in 1981 is uitgevoerd. De belangrijkste gegevens zijn in tabel 3 weergegeven.

De meeste plaatsen in het studiegebied zijn via het openbaar vervoer redelijk tot goed te bereiken. Zoals uit het Recreatief Mobiliteitsplan Noord en Midden Drenthe blijkt, is dat niet het geval voor het recreatiegebied rond de Drentse Aa.

Het stationsgebied Assen is voorzien van P&R-voorzieningen. De bereikbaarheid ervan is als gevolg van de verkeersdrukke op de Overcingellaan niet optimaal.

Het openbaar vervoer ondervindt vooral problemen t.a.v. de wachttijden bij VRI's en oprijproblemen bij drukke kruispunten. Als gevolg hiervan treedt dikwijls vertraging op ten aanzien van de lijnvoering.

Deze problemen doen zich onder andere voor op de Overcingellaan, waar het oprijden regelmatig tot vertragingen en soms tot ongevallen leidt. Een toenemend probleem is het aan de verkeerde kant rijden van fietsers, die voor op de Overcingellaan afslaande of van de zijweg oprijdende chauffeurs uit onverwachte richting komen.

1.4 MOGELIJKE KNELPUNTEN IN DE TOEKOMST (kaart 9)

Momenteel zijn en worden voor Noord-Nederland visies (Regiovisie Groningen-Assen, REONN, Commissie Langman) ontwikkeld, die ook gevolgen zullen hebben voor de verkeers- en vervoersstromen in het studiegebied van de corridor. De belangrijkste sporen hierin zijn voor dit gebied:

- * een economische ontwikkeling in het gebied rond 2 hoofdtransportassen: A7 (Groningen) en A37 (Meppel-Emmen);
- * versterking van de steden Groningen en Assen;
- * handhaving en verbetering van de kwaliteit van het landelijk gebied (landbouw en recreatie).

Als uitwerking van deze sporen zijn voor de omgeving van Assen de volgende ontwikkelingen voorzien:

- * veel aandacht voor landschappelijke en ecologische waarden en beheersing van de mobiliteit;
- * in eerste instantie een nieuwe woonwijk aan de westzijde van de stad en in een later stadium een uitbouw aan de noordzijde;
- * bedrijvigheid in de nabijheid van de A28 en het station (binnenstedelijke stationslocaties).

De geplande woningbouw en de bedrijventerreinen in het plan Kloosterveen zal gevolgen hebben voor de verkeersstromen aan de westzijde van de stad. De ontwikkeling van de bedrijventerreinen in het noordelijk deel van Assen zal eveneens leiden tot een zwaardere belasting van de wegen in dit gebied (Peelo, Europaweg Zuid).

Ook in Rolde zal de komende jaren gebouwd worden. Gezien de beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor de komende jaren zal dat vermoedelijk geen grote gevolgen hebben op de verkeersstromen in het studiegebied.

Mobiliteit

1. Het realiseren van een Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijn (HOV)
2. Het verhogen van de snelheid van de trein Zwolle-Assen-Groningen.
3. Het beperken van de groei van de automobiliteit (Assen max. 23%; Rolde max. 44%).
4. Een regulerend parkeerbeleid in de kern van Assen (centrum) en langs de randen (transferia).
5. Beperken van de hoeveelheid vrachtverkeer in de kernen Assen en Rolde en via de Overcingellaan in Assen.
6. Optimalisering van de fietsverbindingen en fietsvoorzieningen

Aangrijpingspunten zijn in het studiegebied:

- * het optimaliseren van het primaire en secundaire fietsnet (oversteken, onveiligheid, wachttijden);
- * het voorrang geven aan de fiets en het openbaar vervoer bij ontmoetingspunten met motorvoertuigen;
- * goede en (sociaal) veilige fietsverbindingen in het buitengebied (Rolde-Assen Noord; Assen-Oosterwolde, gebied Drentse Aa);
- * goede parkeervoorzieningen voor de fiets.

Gedragbeïnvloeding

1. Verbetering van het verkeersgedrag door communicatie, voorlichting en handhaving.
2. Vervoermanagement bij overheden en bedrijfsleven.

beschreven. De opstellers komen tot de conclusie dat een oplossing van de verkeersproblemen op de Overcingellaan zonder de aanleg van nieuwe wegverbindingen niet mogelijk is. Als oplossing voor de problemen worden vier alternatieven aangedragen:

- a1. De rondweg rond (zonder aansluiting op N33);
- a2. De rondweg rond en een leefbaar stationsgebied (zonder aansluiting op N33);
- b1. De ontknoping van Assen-zuid (rondweg rond met aansluiting op N33);
- b2. De ontknoping van Assen-zuid en een leefbaar stationsgebied (rondweg rond met aansluiting op N33).

Aan de hand van berekeningen voor de toekomst (2010) blijkt dat de alternatieven a1 en b1 slechts een gering oplossend vermogen hebben. Alles afwegend hebben de onderzoekers een lichte voorkeur voor alternatief a2.

De gemeenteraad van Assen heeft begin 1995 uitvoerig gediscussieerd over de gewenste hoofdwegenstructuur. Mede op grond van gerechtelijke uitspraken aan het eind van de jaren '60 over de aanleg van het ontbrekende deel van de rondweg, heeft de gemeenteraad besloten eerst de mogelijkheden via aanpassing van de bestaande infrastructuur in de omgeving van de route Overcingellaan-Industrieweg (de zogenaamde nul-plus variant) nader te onderzoeken.

3.1.3 Analyse 8 varianten op de route Overcingellaan-Industrieweg (1995)

In vervolg op het gemeenteraadsbesluit heeft bureau BGC acht oplossingsvarianten uitgewerkt en getoetst op verkeerskundige, economische, milieu, financiële en maatschappelijke consequenties. De gevolgen voor de hoeveelheid autoverkeer zijn modelmatig berekend.

Uit de varianten zijn naderhand 3 oplossingen geselecteerd, te weten:

- * het verkeersluw maken van de Groningerstraat (de referentievariant);
- * het optimaliseren van de noord-zuid route, door o.a. het verminderen van het aantal aansluitingen;
- * de Luikse variant, een ondertunneling van de Overcingellaan ter plaatse van het station.

Alleen de Luikse variant blijkt enige toekomstwaarde te bieden tot het jaar 2008. Gezien deze beperkte toekomstwaarde heeft de gemeenteraad in 1996 besloten de variant met het vierde kwadrant op dezelfde wijze als deze 8 varianten te laten onderzoeken. Naderhand is besloten dat deze doorrekening in het kader van deze studie plaats zal hebben.

3.1.4 Voorstellen vanuit het overleg met maatschappelijke organisaties en particulieren

In het overleg van de projectgroep met een aantal maatschappelijke organisaties, die in hoofdstuk 1 reeds bij name zijn genoemd, zijn door betrokkenen een aantal voorstellen gedaan. Ook vanuit particuliere hoek zijn mogelijkheden aangedragen. Samengevat zijn de volgende ideeën naar voren gebracht:

- a. De hoeveelheid (vracht)verkeer op de Overcingellaan/Industrieweg kan worden verminderd door dit verkeer vanaf/naar de A28/N33 meer via de afslag Assen (west) en Europaweg-west en -noord te sturen.
- b. De hoeveelheid (vracht)verkeer kan eveneens worden verminderd via het verplaatsen van industrieën die veel verkeer genereren naar de knooppunten van het hoofdwegennet.
- c. Bij oplossingen waarbij ingrepen in het landschap noodzakelijk zijn, is een zorgvuldige inpassing van belang. Via oplossingen met een verlaagde ligging of ondertunneling van de nieuwe verbinding kunnen de landschappelijke gevolgen van deze inpassing worden geminimaliseerd. Ook deze suggesties worden naderhand als deeloplossing in dit hoofdstuk meegenomen.

3.3.2 Verplaatsen industrieterrein Assen (D2)

Het uitgangspunt van deze variant is het aanpassen van de bestaande ruimtelijke ordening (zie kaart D2). Het gehele industrieterrein, globaal begrensd door spoorlijn, Industrieweg en Europaweg-Noord, danwel een logisch deel ervan, wordt verplaatst naar locaties buiten de Europaweg, met name naar Assen-zuid en Assen-noord. Gezien de noodzaak tot revitalisering van het oudste deel van het industrieterrein, het gebied tussen de Rolderhoofdweg, Industrieweg en Havenkade, biedt dit gedeelte wellicht de beste mogelijkheden. Hierbij kan worden gedacht aan het wijzigen van de bestemming naar woningbouw danwel kantoorlokaties, aansluitend aan de plannen voor het stationsgebied.

Voordelen van deze variant zijn:

- * minder zwaar vrachtverkeer op de binnenring van Assen en door Rolde;
- * mogelijkheden om een nieuwe woonwijk of kantorenlocatie te ontwikkelen op een gunstige plaats dicht bij het centrum en goed bereikbaar via het openbaar vervoer;
- * minder woon-werkverkeer op het onderliggende wegennet.

De belangrijkste nadelen zijn:

- * een zeer hoge investering om de benodigde bedrijfsverplaatsingen te kunnen realiseren;
- * een hoge investering om het industrieterrein geschikt te maken voor woningbouw;
- * de uitvoering kan alleen worden gerealiseerd als alle betrokkenen hieraan meewerken.

Deze variant heeft alleen maar een kans wanneer ze als een integraal plan voor de stedelijke ontwikkeling van Assen wordt gepresenteerd.

3.3.3 Ondertunneling van bestaande of nieuwe wegen (D3)

Deze oplossingsvariant is vanuit verschillende invalshoeken aangedragen.

Genoemde mogelijkheden zijn:

- * ondertunneling van de Overcingellaan ter plaatse van het stationsgebied, waardoor het station optimaal bereikbaar wordt voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer;
- * ondergrondse aanleg van de spoorlijn, waardoor op maaiveldhoogte ruimte vrijkomt voor andere verkeersdoeleinden;
- * een ondertunnelde of verdiepte aanleg van nieuwe verbindingen in een gebied van grote landschappelijke waarde.

Het gaat hier om een oplossing die verhoudingsgewijs zeer duur is. Met de toepassing ervan moet dan ook selectief worden omgegaan. De oplossing wordt, waar zinvol in de oplossingsalternatieven meegenomen.

3.3.4 Optimalisering Openbaar Vervoer en fietsvoorzieningen (D5)

Door een optimaal openbaar vervoer, dat wat betreft reistijd concurrerend is met de auto, kan (de groei van) het aantal autobewegingen worden teruggedrongen. Binnen het gebied van de corridor liggen er met name mogelijkheden voor:

- * de verbinding van de nieuwe woonwijk Kloosterveen en Groningen, waarbij de aanleg van en Transferium een extra impuls kan geven;
- * de verbinding tussen de woonwijken buiten de Europaweg en het centrum/station;
- * de verbinding Rolde-Assen centrum/station;
- * de verbinding Assen-buitengebied (overeenkomstig de voorstellen uit het Recreatief Mobiliteitsplan Noord- en Midden Drenthe).

3.4.1 HET PVVP-MODEL CONFORM 'DUURZAAM VEILIG' (O2)

Ten behoeve van de opstelling van het PVVP heeft de provincie overleg gevoerd met de gemeenten Assen en Rolde over de wegenstructuur in dit gebied. Dit heeft geresulteerd in een indeling van wegen zoals aangegeven op Kaart 1.

Het concept Duurzaam Veilig verdeelt de wegen in 3 categorieën, te weten:

- * wegen met een stroomfunctie;
- * wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie;
- * wegen in een verblijfsgebied.

Deze indeling geldt voor zowel de wegen binnen als buiten de bebouwde kom.

Vanuit deze indeling worden alleen de rijkswegen A28 en N33 als wegen met een stroomfunctie beschouwd. Voor deze wegen geldt een snelheidslimiet van 120 resp. 100 km/h.

Daarnaast zijn in het gebied een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen aangewezen. Dit zijn de wegen die het verkeer vanuit een gebied bijvoorbeeld via de kortste route naar een stroomweg leiden. Tot deze categorie kunnen in de huidige situatie in Assen onder meer gerekend worden: Europaweg, Overcingellaan, Industrieweg, wegvak Peelo, Balkenweg, De Haar en Graswijk. Voor deze wegen zal binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet gelden van 50 of 70 km/h en buiten de bebouwde kom een snelheid van 80 km/h.

Alle overige wegen, dus ook de route Asserstraat en de traverse door Rolde, worden in principe als verblijfsgebied beschouwd. Uitgangspunt van deze wegen is dat alle wegen gelijkwaardig zijn en dat binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km/h geldt en buiten de bebouwde kom een trajectnelheid van 60 km/h.

Duurzaam Veilig houdt verder in dat alle wegen na het toekennen van de functie conform de richtlijnen moeten worden ingericht. Dit betekent onder meer dat alle stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen als voorrangsweg moeten worden ingericht met een scheiding van het langzaam verkeer. Voor de inrichting betekent dit dat het aantal aansluitende wegen wordt geminimaliseerd en dat de overblijvende kruispunten duurzaam veilig (b.v. via een rotonde) moeten worden uitgevoerd. Verder moeten rijstroken, afhankelijk van de verkeersintensiteiten, zonodig worden verdubbeld.

Positieve aspecten

Er ontstaat een duidelijk herkenbare wegenstructuur en daardoor duidelijkheid betreffende het gewenste gedrag. Het autoverkeer concentreert zich binnen deze structuur op de stroom- en ontsluitingswegen, die door de inrichting zorgen voor een vlotte verkeersafwikkeling. Als gevolg van de indeling zal de verkeersveiligheid op de ontsluitingswegen en de wegen in de verblijfsgebieden toenemen. Dit geldt ook voor het leefbaarheidsaspect met name in de verblijfsgebieden. Via de duurzaam veilig inrichting kan ook de problematiek van de Asserstraat en het buitengebied worden verbeterd.

Het openbaar vervoer kan vlotter en veiliger doorstromen op de kruispunten en wegvakken van de gebiedsontsluitingswegen en wordt daardoor aantrekkelijker. Ook het fietsverkeer ondervindt minder barrières.

De gevolgen voor het milieu zijn deels positief (meer doorstroming; minder uitstoot) en deels negatief (auto's dichter langs de bebouwing; meer geluid).

Via deze oplossing wordt de toegankelijkheid van bestemmingen nabij de ontsluitingsstructuur en daarmee de economische aantrekkingskracht verbeterd. De problematiek in het centrum zal niet sterk verbeteren.

De oplossing heeft geen grote nadelige landschappelijke bezwaren.

3.4.3 HET PVVP-MODEL CONFORM 'DUURZAAM VEILIG' MET EENRICHTINGSVERKEER (O4)

Ook deze oplossing kan worden gezien als een variant op het PVVP-model. Uitgangspunt is dat de verkeersdruk op de Overcingellaan c.q. het stationsgebied wordt verminderd. In eerdere studies is dit vertaald naar verplaatsing van de verkeersstroom naar de Oosterparallelweg. Daarbij bleef het station voor bestemmingsverkeer bereikbaar. De effecten van die oplossing waren voor de verkeersafwikkeling echter nihil, terwijl de financiële consequenties bijzonder groot waren.

Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft het voordeel dat de intensiteit op de Overcingellaan ruwweg wordt gehalveerd. De Oosterparallelweg wordt daarentegen een gebiedsontsluitingsweg, weliswaar met eenrichtingsverkeer, maar met een relatief hoge intensiteit. De goede bereikbaarheid van het station kan worden gewaarborgd door de aanleg van voorzieningen aan weerszijden van het station.

Om een goede doorstroming van het verkeer te garanderen is het noodzakelijk ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen over het spoor, b.v. ter hoogte van de Pelikaanstraat en ten noorden van de Rolderhoofdweg. Voor een goede invulling/overgang zal extra ruimte moeten worden vrijgemaakt. Bovendien moet de bebouwing langs de Anemoonstraat, Rodeweg en Oosterparallelweg worden gesloopt om voldoende ruimte te creëren voor een nieuwe weg.

Positieve aspecten

Er ontstaat in principe een duidelijke hoofdwegenstructuur. Alleen ter plaatse van de Overcingellaan wordt deze structuur minder overzichtelijk door het scheiden van de rijbanen met in een heel brede 'middenberm' sterk verkeersaantrekkende bebouwing.

Omdat de verkeersdruk op de Overcingellaan over twee wegen gespreid worden kunnen de knelpunten van de oversteekbaarheid worden opgelost. Ook wordt de toegankelijkheid van bestemmingen nabij de ontsluitingsstructuur en daarmee de economische aantrekkingskracht verbeterd. De visie betreffende het stationsgebied kan eveneens voor een groot deel worden ingevuld. De problematiek van het centrum daarentegen wordt niet verbeterd.

Vanuit milieuoogpunt zijn de gevolgen deels positief (meer doorstroming, minder uitstoot) en deels negatief (auto's dicht langs de bebouwing, sanering van gebouwen).

Negatieve aspecten

De noodzakelijke verdubbeling van een aantal wegen en de ombouw van de Oosterparallelweg vereist een enorme investering aan ruimte. Daardoor ontstaan er minder mogelijkheden tot optimalisering van het openbaar vervoer en fietsverbindingen.

De oplossing zal enorme hoge kosten met zich meebrengen met als gevolg maatschappelijke weerstanden.

Voor het openbaar vervoer zullen met het oog op de bereikbaarheid specifieke maatregelen moeten worden genomen.

Conclusie

Verkeerskundig kan deze variant worden vertaald in een goede oplossing. Zwakke punten zijn het moeten slopen van veel woningen en gebouwen en de hoge kosten.

3.4.4 SECTORENINDELING ASSEN (O6)

In deze variant wordt Assen in 3 sectoren ingedeeld. Dit kan op twee wijzen worden ingevuld, namelijk:

Om bestemmingen in het buitengebied te bereiken zal vaak moeten worden omgedreden.

Conclusies

Een sectorenmodel biedt op zich goede mogelijkheden voor het sturen en beheersen van een vlotte en veilige afwikkeling en bevordering van de OV- en fietsmogelijkheden.

Zwakke punten erin zijn: de rol van de A28 als verdeelweg, de bereikbaarheid van station, centrum en als gevolg daarvan wellicht een minder groot maatschappelijk en politiek draagvlak. Bij de uitvoering via éénrichtingsverkeer is de kans op sluipverkeer danwel overtreding van de regels in de rustige uren zonder meer te verwachten.

3.4.5 AANLEG VIERDE KWADRANT (O7)

Deze oplossing is in eerdere studies meerdere keren belicht. Uitgangspunt daarbij was enerzijds het oplossen van de verkeersoverlast van de Asserstraat in Rolde en anderzijds het creëren van een optimale hoofdwegenstructuur voor de toekomst in en rond Assen.

In de huidige situatie ontbreekt het laatste deel van de rondweg om Assen. In de praktijk betekent dit dat de route Europaweg-Zuid-Overcingellaan-Industrieweg als onderdeel van de rondweg wordt gebruikt. Op grond van de werkelijke verkeersintensiteiten heeft dit lange tijd zowel qua verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid naar behoren gefunctioneerd.

Door de autonome groei van het autoverkeer en de ontwikkeling van de woonwijk Marsdijk is de verkeersintensiteit sinds 1990 op een aantal wegen sterk toegenomen. Dit geldt met name voor het wegvak Peelo, Industrieweg, Fokkerstraat, Overcingellaan en Europaweg Zuid. Overeenkomstig de uitkomsten van het kentekenonderzoek moet daarbij worden opgemerkt, dat veel verkeer op deze route een herkomst/bestemming heeft in de invloedssfeer van deze route. De toename heeft tot gevolg dat zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid steeds meer problemen gaan geven. Daarnaast zijn de Overcingellaan en een deel van de Industrieweg niet ingericht volgens de eisen van een verkeersader.

De invulling van een vierde kwadrant kan in principe op twee manieren, te weten:

- a. het voltooiën van de rondweg zonder aansluiting op de N33;
- b. het voltooiën van de rondweg met aansluiting op de N33.

Bij de keuze voor deze variant dient bij het bepalen van het uiteindelijke tracé een zorgvuldige afweging plaats te hebben van alle aspecten die in dit gebied een rol spelen.

Om het lange afstandverkeer werkelijk gebruik van deze route te laten maken, moet in de route via de Overcingellaan een knip worden aangebracht, danwel moeten andere sturende maatregelen worden uitgevoerd.

Positieve aspecten

De rondweg kan volledig als verdeelweg functioneren; dat betekent dat doorgaand verkeer niet meer binnen de ring van de rondweg hoeft te zijn. De wegenstructuur kan en moet duidelijk herkenbaar worden ingericht en het gebied binnen de rondweg kan als verblijfsgebied worden ingericht.

De intensiteiten zullen op de knelpunten aanzienlijk dalen.

Als gevolg van lagere intensiteiten en de mogelijkheden voor herinrichting neemt de veiligheid toe. Ook het openbaar vervoer kan vlotter en veiliger doorstromen. Voor de fiets zijn er eveneens minder barrières en knelpunten.

In deze oplossing kan het stationsgebied optimaal worden ontwikkeld en wordt de bereikbaarheid aanzienlijk verbeterd.

Als gevolg van de doorstroming neemt de geluidsbelasting en de uitstoot af.

4. TENSLOTTE

In hoofdstuk 3 zijn de volgens de stuurgroep meest kansrijke oplossingsalternatieven en deelvarianten beschreven. Wat betreft de oplossingsvarianten zijn dit:

- O2: Het PVVP-model conform "Duurzaam Veilig".
- O3: Het PVVP-model aangevuld met een gedeeltelijke ondertunneling van de Overcingellaan.
- O4: Het PVVP-model aangevuld met éénrichtingsverkeer rond het station.
- O6: Een sectorindeling van de kern Assen.
- O7: Aanleg van het vierde kwadrant.

Betreffende de deelvarianten valt het volgende op te merken:

- D1: Aanpassing van de wegenstructuur Assen-zuid.
Deze variant past uitstekend in alle oplossingsvarianten. De verdubbeling van de N33 en een vloeiende aansluiting tussen de A28 en N33, alsmede de aanpassingen van de aansluitingen aan het onderliggende wegennet worden daarom als uitgangspunt in alle oplossingen meegenomen.
- D2: Verplaatsing industrieterrein
Ook deze variant is toepasbaar in bovenstaande oplossingsvarianten.
- D3: Ondertunneling van bestaande of nieuwe wegen
Dit is een dure oplossing waar selectief mee om moet worden gegaan. De variant past met name in de oplossingen O3, O4 en O7.
- D4: Optimalisering Openbaar Vervoer en Fietsvoorzieningen
Deze variant is uitgangspunt in alle oplossingsalternatieven.
- D5: Maatregelen Asserstraat
Ook deze variant wordt in alle oplossingen meegenomen.
- D6: Maatregelen wegen buitengebied
Deze variant wordt eveneens meegenomen in alle alternatieven.

Het is duidelijk dat het realiseren van een optimale wegenstructuur binnen het studiegebied de nodige financiële consequenties heeft. Evenals in de eerste fase van deze studie slechts globaal is gekeken naar de positieve en negatieve aspecten van de diverse oplossingen, is ook het financiële aspect slechts marginaal meegenomen.

In de volgende fase zal moeten blijken welke oplossingen de beste mogelijkheden bieden om de meest optimale wegenstructuur te realiseren. Bij de uitwerking hiervan zal een nauwkeuriger afweging moeten plaatshebben en zal ook het kostenplaatje en de wijze waarop de maatregelen kunnen worden gefinancierd, in beeld moeten worden gebracht.

STUDIE

CORRIDOR N33

1e fase: Assen - Rolde

Probleemverkenning

Doelstellingen

Oplossingsrichtingen

SAMENVATTING TUSSENRAPPORTAGE

Kaarten en afbeeldingen

SAMENVATTING TUSSENRAPPORTAGE

STUDIE CORRIDOR N33 1e fase: Assen - Rolde

Kaarten en afbeeldingen

STUURGROEP CORRIDOR N33, 1e fase Assen - Rolde

Assen, maart 1998

CORRIDORSTUDIE N33 overzichtskaart

kaart 1



Assen

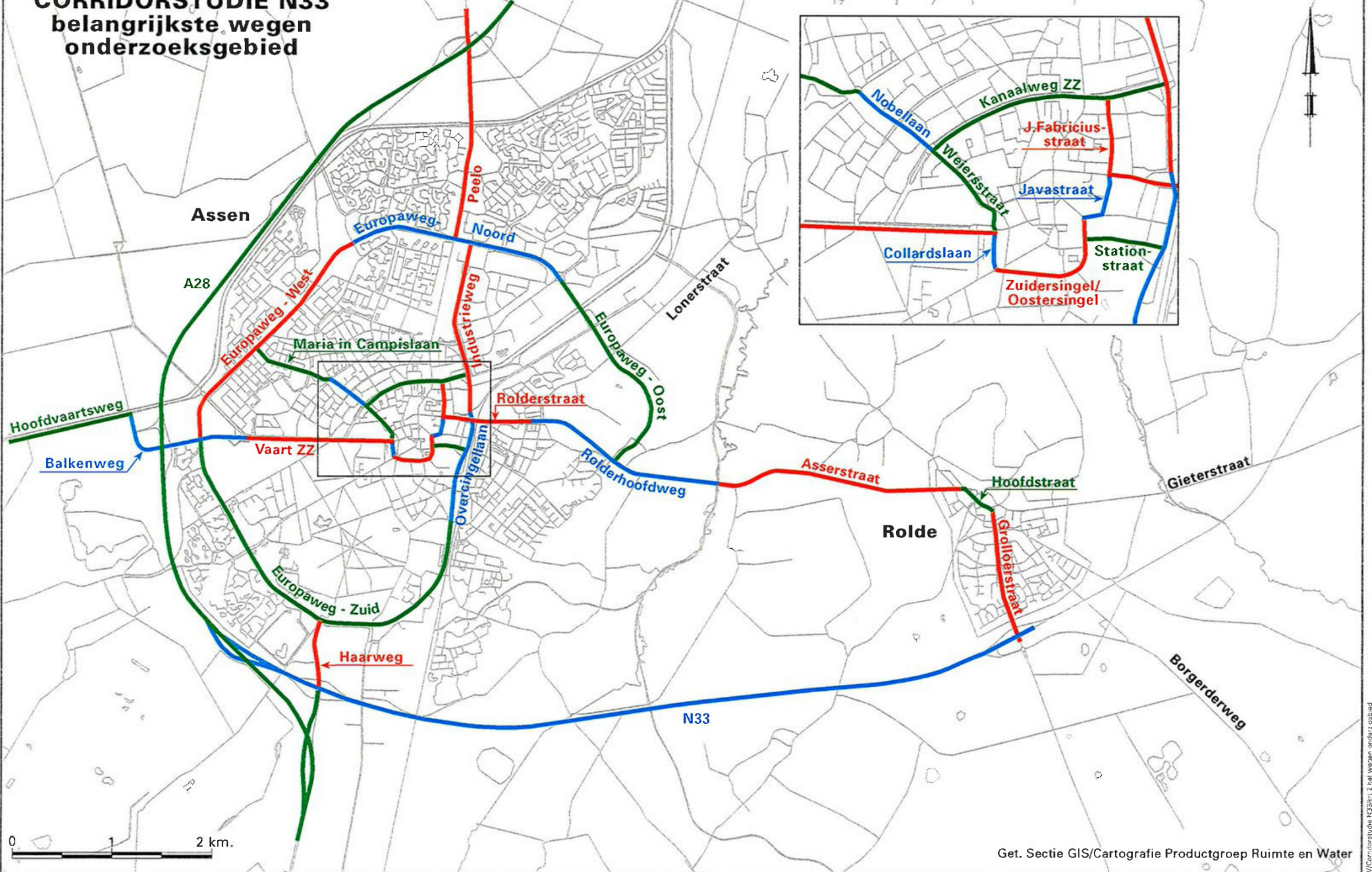
Rolde

- stroomwegen
- gebiedsontsluitingswegen
- ➔ geen doorgaande route
- ⋯ geprioriteerde wegvakken
- geprioriteerd gebied
- geprioriteerde kruispunten

0 2 km.

CORRIDORSTUDIE N33 belangrijkste wegen onderzoekgebied

kaart 2



CORRIDORSTUDIE N33
knelpunten
intensiteit/capaciteit

kaart 3

Assen

Rolde

-  verhouding intensiteit/capaciteit: 0,8 - 1,2
-  verhouding intensiteit/capaciteit: > 1,2

0 1 2 km.

Get. Sectie GIS/Cartografie Productgroep Ruimte en Water

CORRIDORSTUDIE N33 knelpunten verkeersafwikkeling

kaart 4



Assen

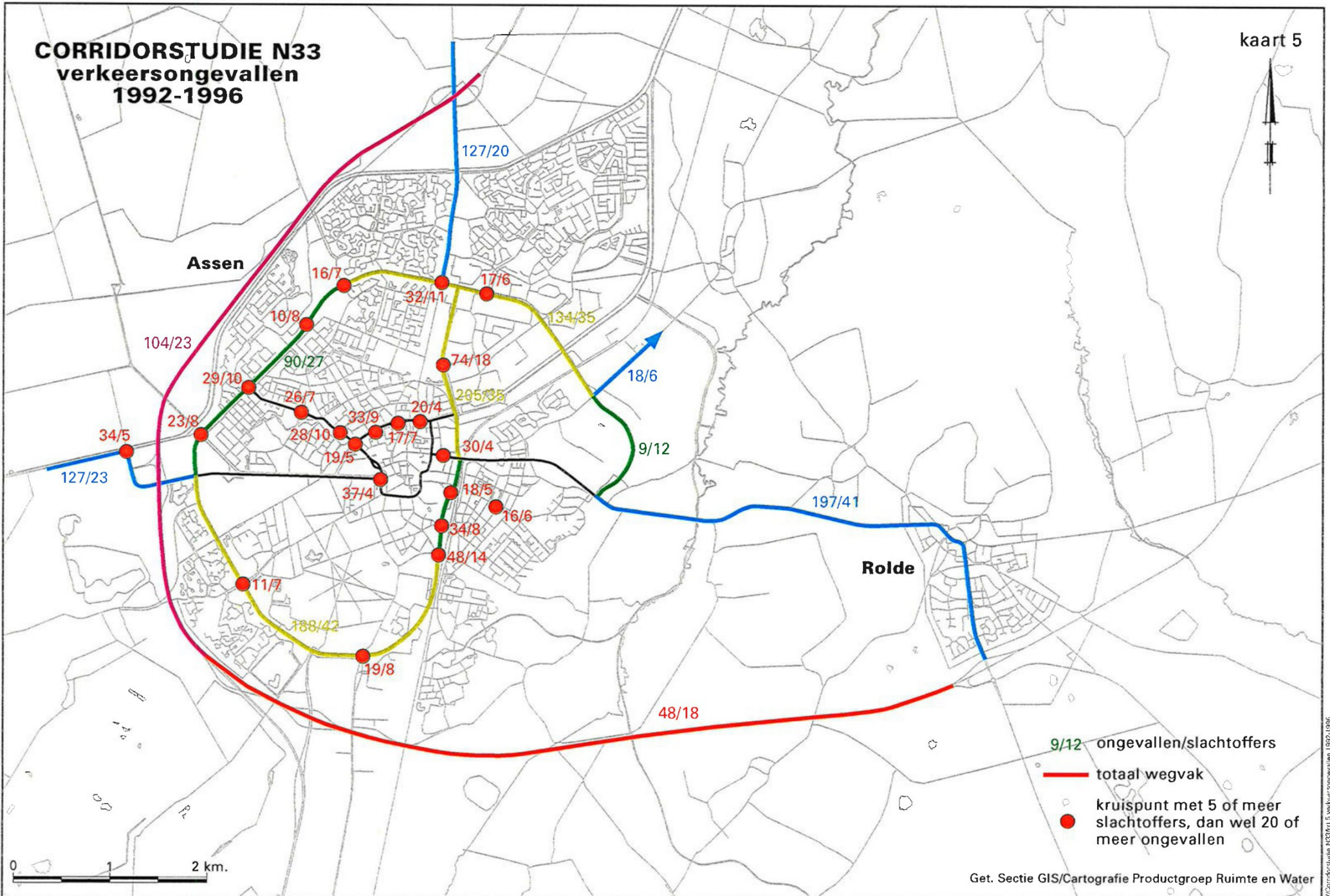
Rolde

-  wegvakken
-  kruispunten

0 1 2 km.

CORRIDORSTUDIE N33 verkeersongevallen 1992-1996

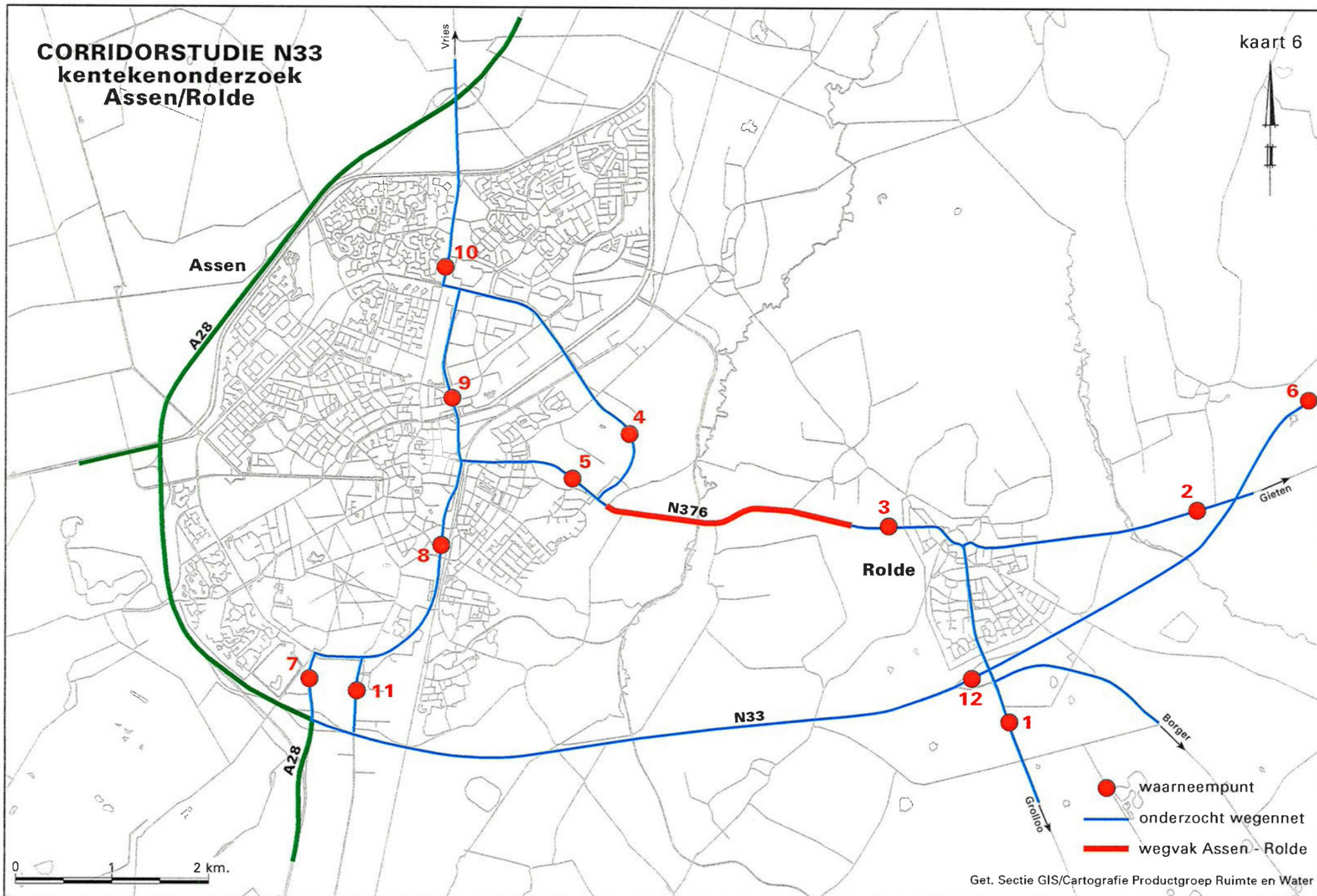
kaart 5



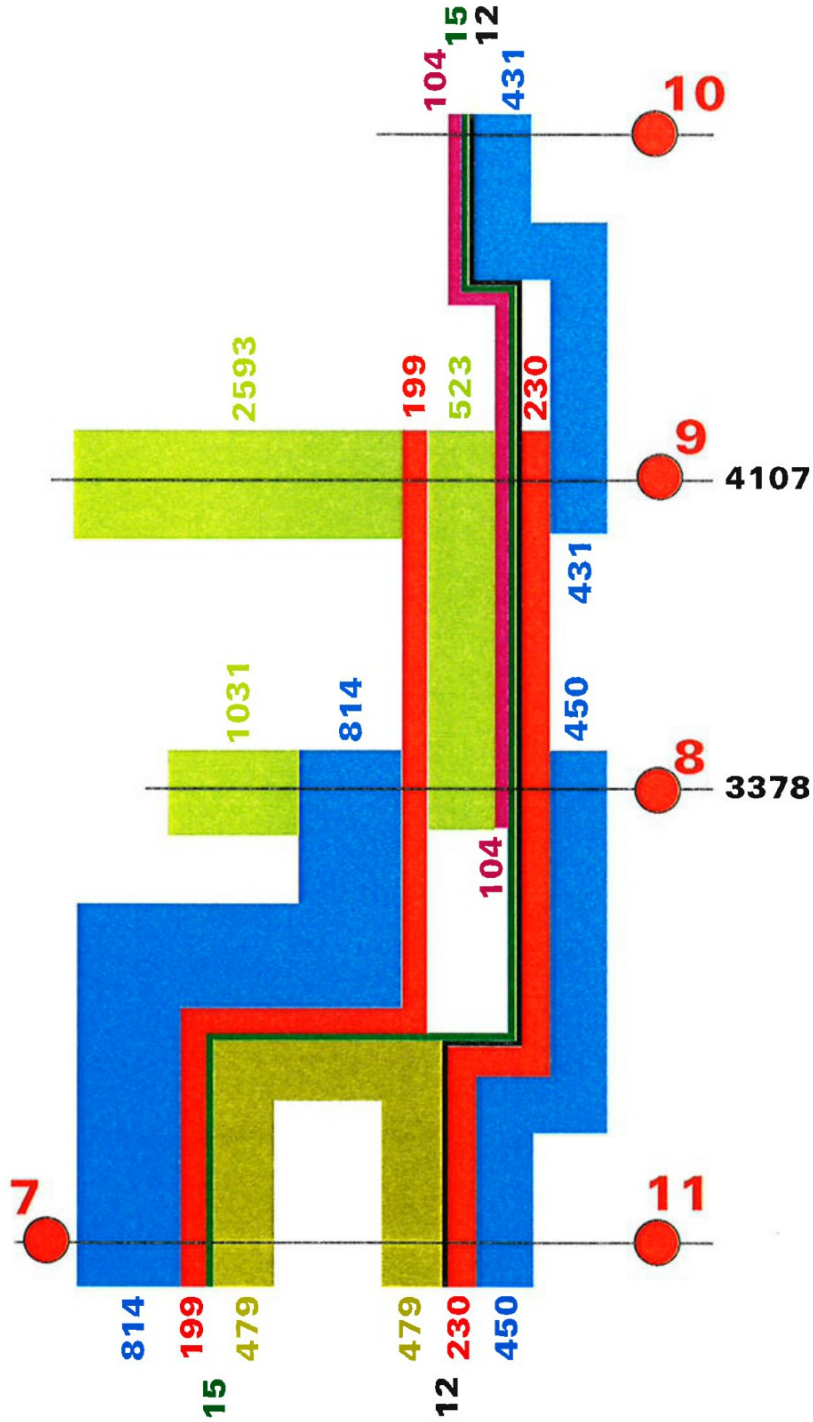
- 9/12 ongevallen/slachtoffers
- totaal wegvak
- kruispunt met 5 of meer slachtoffers, dan wel 20 of meer ongevallen

CORRIDORSTUDIE N33 kentekenonderzoek Assen/Rolde

kaart 6



CORRIDORSTUDIE N33
Manoeuvrediagram:
herkomst/bestemming
verkeer op Overcingellaan
en Industrieweg



CORRIDORSTUDIE N33 knelpunten fietsroutenet

kaart 7



Assen

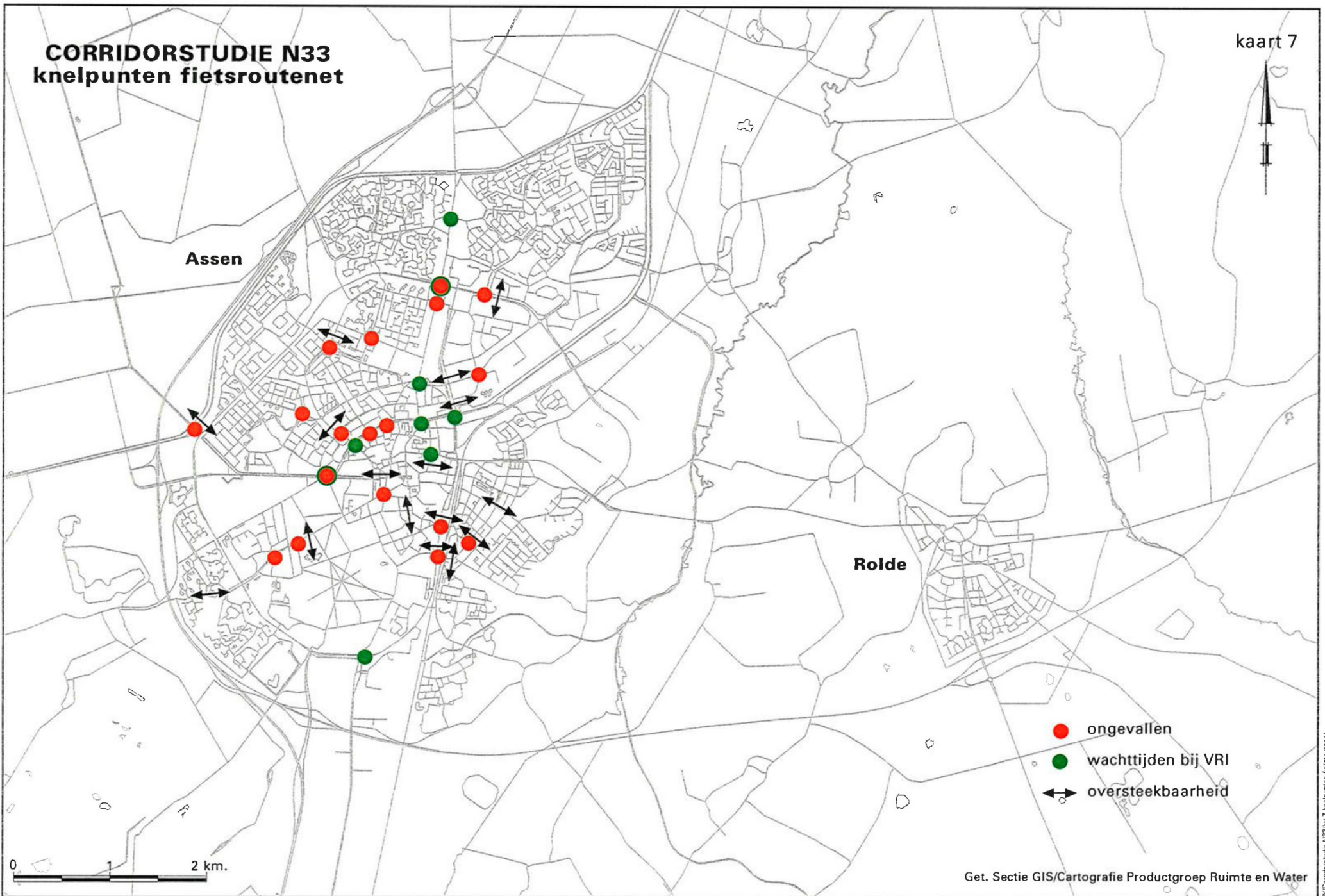
Rolde

-  ongevallen
-  wachttijden bij VRI
-  oversteekbaarheid

0 1 2 km.

Get. Sectie GIS/Cartografie Productgroep Ruimte en Water

W:\Corridorstudie N33\prj_7 knelpunten fietsroutenet



CORRIDORSTUDIE N33 knelpunten openbaar vervoer

kaart 8



Assen

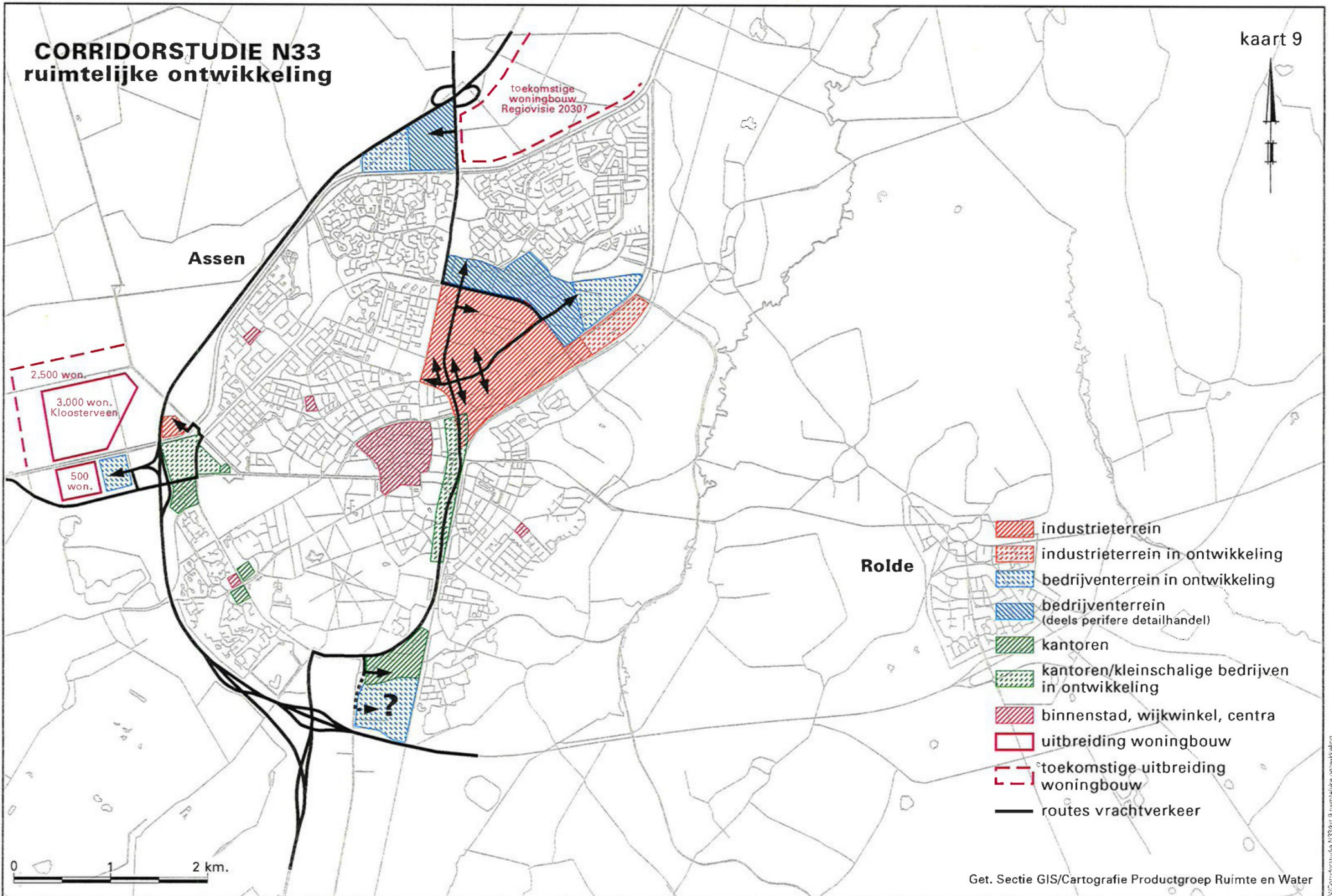
Rolde

- wachttijden
- afwikkeling/intensiteit

0 1 2 km.

CORRIDORSTUDIE N33 ruimtelijke ontwikkeling

kaart 9

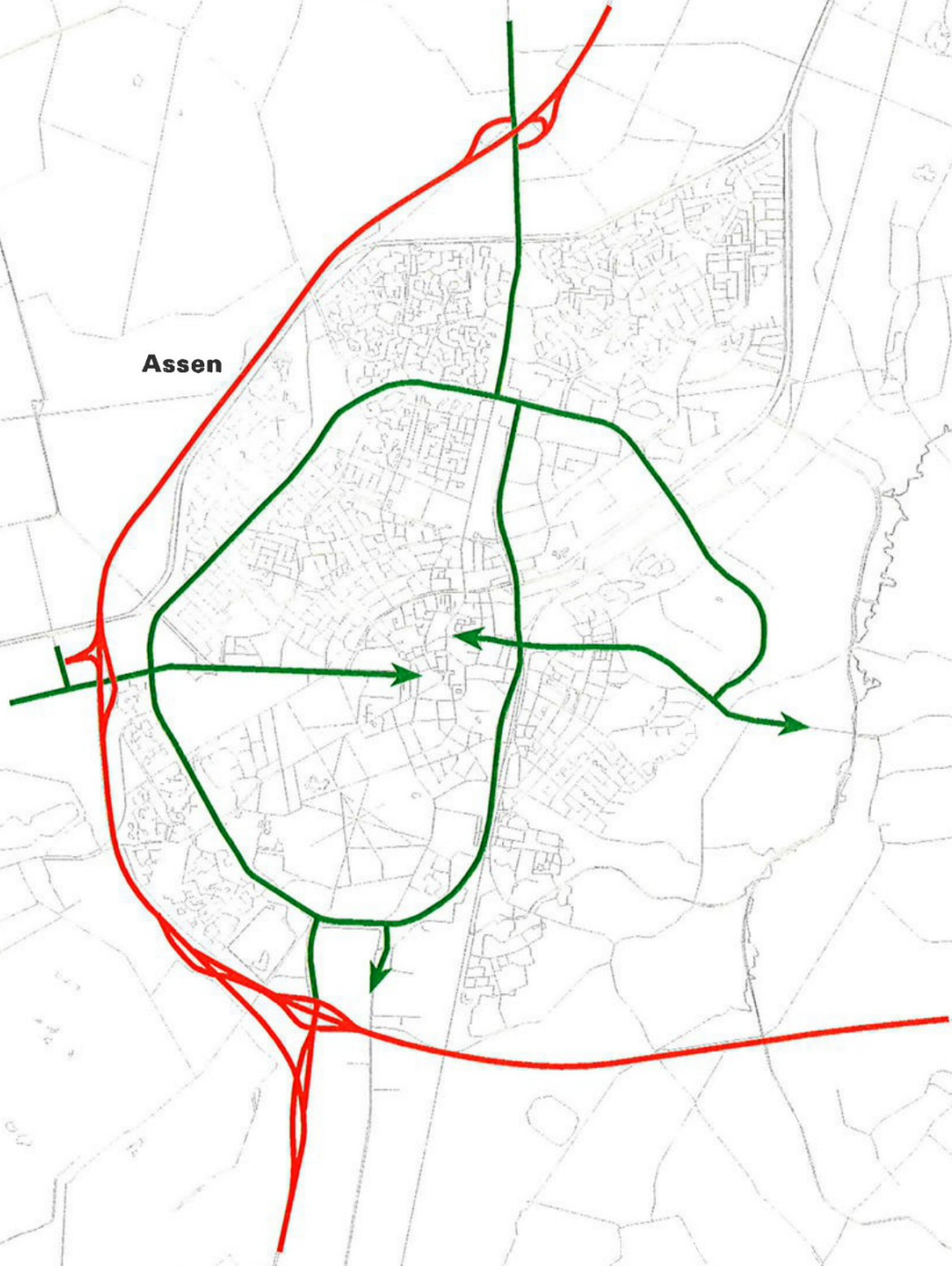


**CORRIDORSTUDIE N33
PVVP-model conform
Duurzaam veilig**

Variant 02



Assen



CORRIDORSTUDIE N33
variant 02 + ondertunneling

Variant 03



Assen

Ondertunneling
deel Overcingellaan

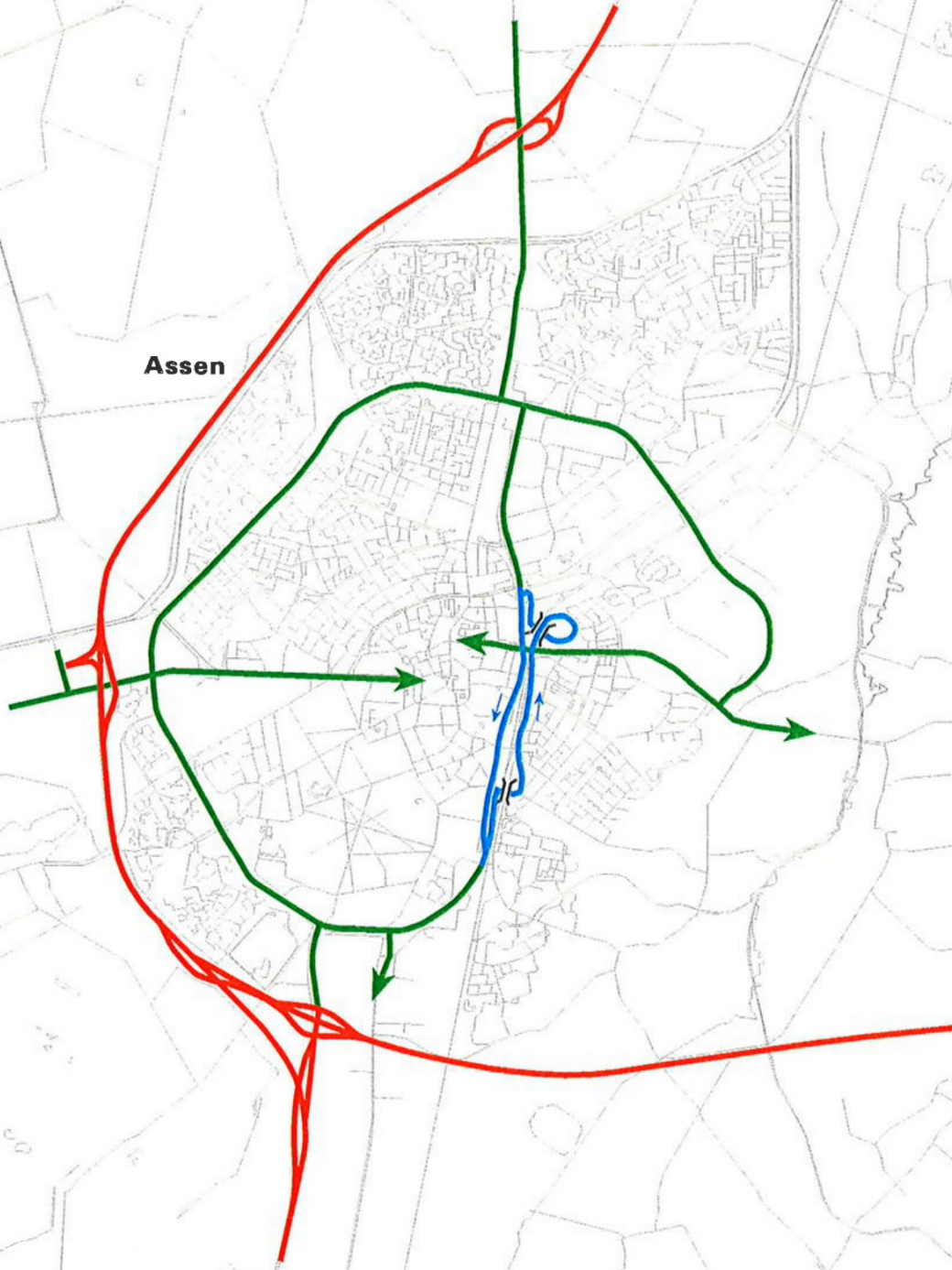
0 1 2 km.

CORRIDORSTUDIE N33
variant 02 met eenrichtings-
verkeer rond het stationgebied

Variant 04



Assen



0 1 2 km.

CORRIDORSTUDIE N33 sectormodel

Variant 06

Opm: sectorgrenzen te realiseren door
barrières of eenrichtingsverkeer



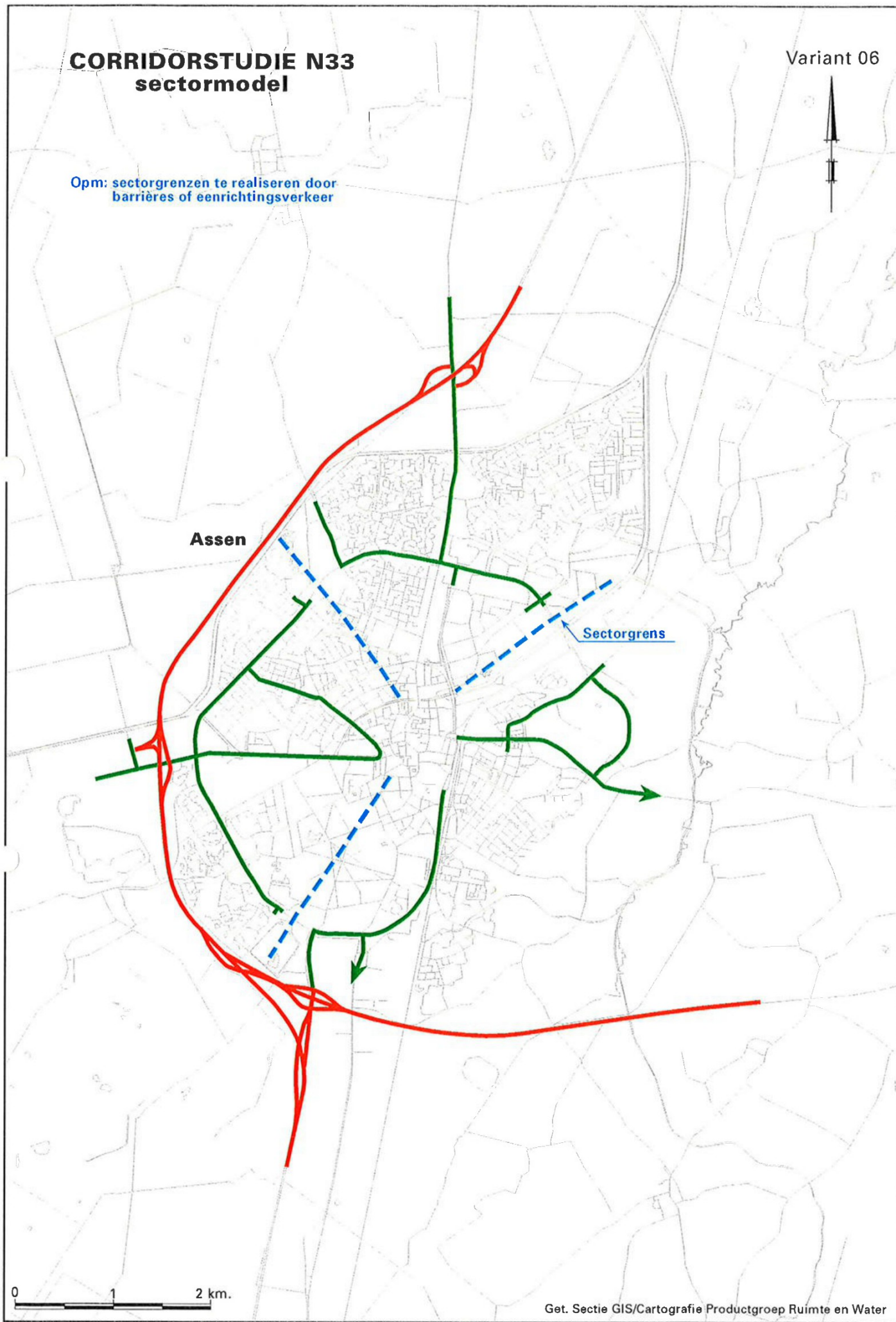
Assen

Sectorgrens

0 1 2 km.

Get. Sectie GIS/Cartografie Productgroep Ruimte en Water

W:\Corridorstudie N33\Variant 06

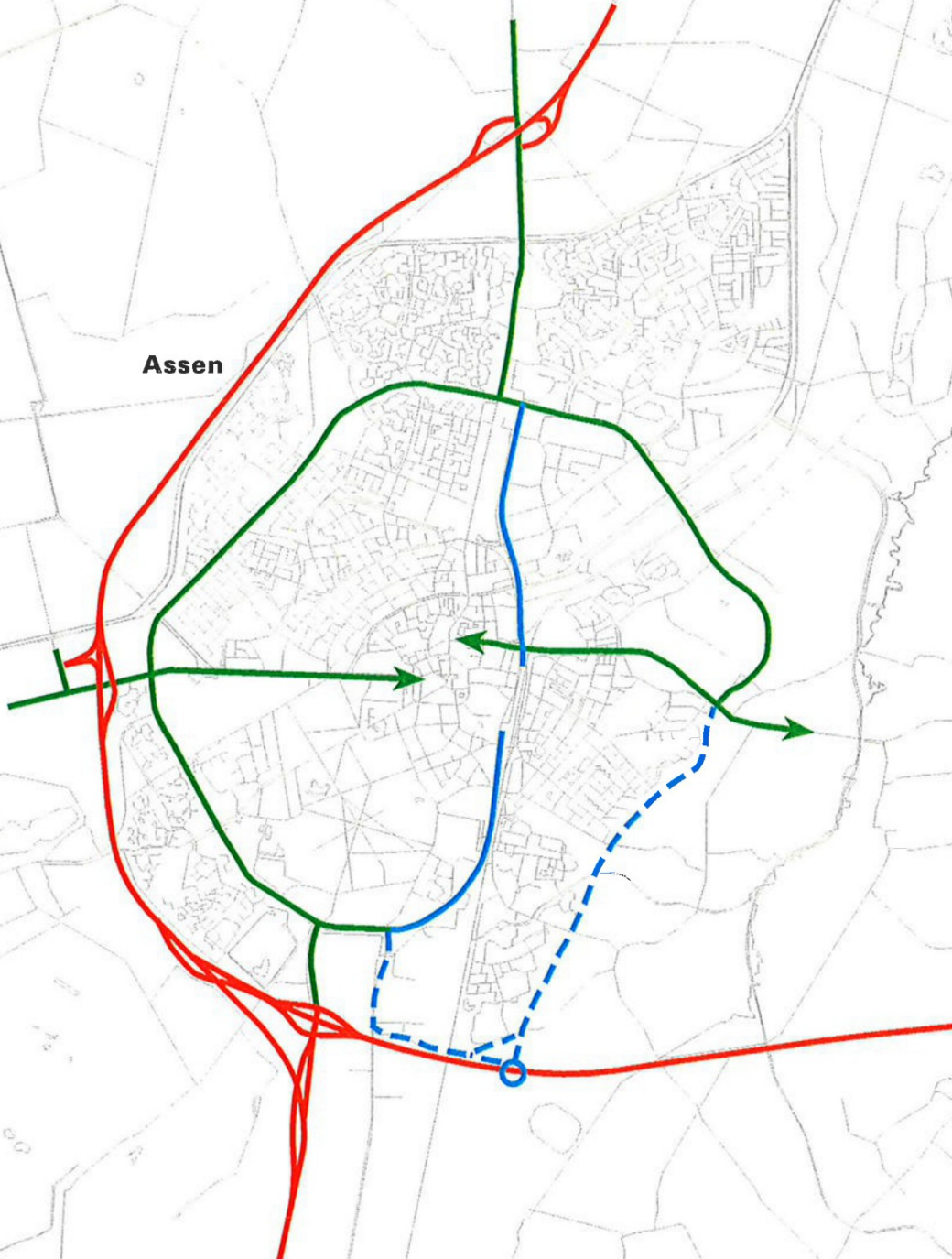


**CORRIDORSTUDIE N33
aanleg 4^e kwadrant
(mogelijk tracé met/zonder aansluiting N33)**

Variant 07



Assen



0 1 2 km.

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Raadscommissie
Verkeer en Vervoer van Aa en Hunze
Postbus 93
9460 AB GIETEN

VERZONDEN 8 APR. 1998

Assen, 7 april 1998
Ons kenmerk 10/7.5/9802102
Behandeld door [redacted] [redacted] [redacted]
Onderwerp: Tussenrapportage studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

De afgelopen periode bent u een aantal malen geïnformeerd over de voortgang van bovengenoemde studie. Daarnaast heeft de stuurgroep op 10 maart jl. een informatiebijeenkomst belegd, waarvoor alle leden van provinciale staten en betrokken gemeenteraden waren uitgenodigd. Een aantal van u is hierbij aanwezig geweest.

Hierbij treft u ter kennisname een samenvatting aan van de tussenrapportage, waarin de bevindingen van fase 1 van de studie zijn verwoord. Het volledige tussenrapport ligt op de voor uw organisatie gebruikelijke wijze ter inzage.

Zoals reeds tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven, streeft de stuurgroep ernaar de volledige studie rond de zomervakantie af te ronden. Het eindresultaat zal vervolgens aan uw commissie ter beoordeling en besluitvorming worden voorgelegd.

Hoogachtend,
gedeputeerde staten van Drenthe,

Th. Fledderus, griffier

Bijlage(n):
tk/coll. id

A.L. ter Beek, voorzitter



Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Raadscommissie
Financiën, Onderwijs, Verkeer en Vervoer
van Assen
Postbus 30018
9400 RA ASSEN

VERZONDEN 8 APR. 1998

Assen, 7 april 1998

Ons kenmerk 10/7.5/9802102

Behandeld door [redacted] (0592) [redacted]

Onderwerp: Tussenrapportage studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

De afgelopen periode bent u een aantal malen geïnformeerd over de voortgang van bovengenoemde studie. Daarnaast heeft de stuurgroep op 10 maart jl. een informatiebijeenkomst belegd, waarvoor alle leden van provinciale staten en betrokken gemeenteraden waren uitgenodigd. Een aantal van u is hierbij aanwezig geweest.

Hierbij treft u ter kennisname een samenvatting aan van de tussenrapportage, waarin de bevindingen van fase 1 van de studie zijn verwoord. Het volledige tussenrapport ligt op de voor uw organisatie gebruikelijke wijze ter inzage.

Zoals reeds tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven, streeft de stuurgroep ernaar de volledige studie rond de zomervakantie af te ronden. Het eindresultaat zal vervolgens aan uw commissie ter beoordeling en besluitvorming worden voorgelegd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

Th. Fledderus, griffier

Bijlage(n):
tk/coll. id

A.L. ter Beek, voorzitter



Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Statencommissie
voor Ruimte, Groen, Verkeer en
Waterstaat

I-stuk

VERZONDEN 9 APR. 1998

Assen, 7 april 1998

Ons kenmerk 10/7.5/9802102

Behandeld door

J

J

J

Onderwerp: Tussenrapportage studie Corridor N33, 1e fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

De afgelopen periode bent u een aantal malen geïnformeerd over de voortgang van bovengenoemde studie. Daarnaast heeft de stuurgroep op 10 maart jl. een informatiebijeenkomst belegd, waarvoor alle leden van provinciale staten en betrokken gemeenteraden waren uitgenodigd. Een aantal van u is hierbij aanwezig geweest.

Hierbij treft u ter kennisname een samenvatting aan van de tussenrapportage, waarin de bevindingen van fase 1 van de studie zijn verwoord. Het volledige tussenrapport ligt op de gebruikelijke wijze ter inzage.

Zoals reeds tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven, streeft de stuurgroep ernaar de volledige studie rond de zomervakantie af te ronden. Het eindresultaat zal vervolgens aan uw commissie ter beoordeling en besluitvorming worden voorgelegd.

Hoogachtend,
gedeputeerde staten van Drenthe,

Th. Fledderus, griffier

Bijlage(n):
tk/coll. *id*

A.L. ter Beek, voorzitter



Provinciehuis
Westerbrin J
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:

- de Raadscommissie Welzijn c.a.
van de gemeente Assen
t.a.v. J J
- de Raadscommissie Verkeer en Vervoer
van de gemeente Aa en Hunze
t.a.v. de Bestuursstaf

VERZONDEN 12 AUG. 1998

Assen, 12 augustus 1998

Ons kenmerk 9809159

Behandeld door J J (0592) J

Onderwerp: Informatie voortgang studie Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissie,

Op 10 maart 1998 is de tussenrapportage van genoemde studie gepresenteerd aan de leden van provinciale staten en de gemeenteraden van Assen en Aa en Hunze. Tijdens de bijeenkomst is door de leden van de stuurgroep duidelijk gemaakt dat de uiteindelijk gekozen oplossingen door alle betrokken instanties moeten worden gedragen.

De tussenrapportage is daarna ter kennisneming aan de Statencommissie Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat en de Raadscommissies Verkeer en Vervoer toegevoerd.

In deze brief wordt nader ingegaan op de stand van zaken tot medio juli en wordt inzicht gegeven in het verdere verloop van de studie.

Wijziging samenstelling projectgroep

Vanuit de gemeente Assen is de inbreng binnen de projectgroep vanaf april versterkt door de toetreding van J J, die werkzaam is bij Bügel Hajema. Vanuit deze hoedanigheid is J J nauw betrokken bij diverse ontwikkelingen binnen Assen op het gebied van de ruimtelijke ordening.

Nadere uitwerking oplossingsalternatieven uit de tussenrapportage

In de tussenrapportage is aangegeven dat de volgende oplossingsalternatieven de moeite van het nader uitwerken waard zijn:

O2: het PVVP-model conform Duurzaam Veilig

O3: het model genoemd onder O2, aangevuld met een ondertunneling van de Overcingellaan

O4: het model genoemd onder O2, aangevuld met eenrichtingsverkeer rond het station

O6: een sectorenmodel van Assen

O7: aanleg van het vierde kwadrant, met al dan niet een aansluiting op de N33

Binnen deze alternatieven zijn enkele surplusvarianten denkbaar, te weten:

- D1: aanpassing van de wegenstructuur Assen-Zuid
- D2: verplaatsing van (een deel van) het industrieterrein
- D3: ondertunneling van bestaande of nieuwe wegen
- D5: optimalisering van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen
- D6: maatregelen op de Asserstraat
- D7: maatregelen op de wegen in het buitengebied

De projectgroep heeft in de afgelopen periode de alternatieven en varianten nogmaals, maar nu gedetailleerder, tegen het licht gehouden. Hierbij bleek dat de mogelijke uitvoering van enkele alternatieven of varianten nu reeds wordt geblokkeerd door vastgesteld of voorgenomen beleid, een gebrek aan fysieke ruimte of de onmogelijkheid om de aangegeven oplossing een praktische vertaalslag te geven. Van een aantal andere oplossingen zijn de grenzen, dan wel de mogelijkheden, explicieter vastgesteld. Hierna wordt op de resultaten van deze verdiepingsslag, voorzover ze tot andere inzichten hebben geleid dan in de tussenrapportage is weergegeven, nader ingegaan.

O6: Sectorindeling

De projectgroep heeft geen kans gezien tot een zodanige sectorindeling te komen dat de in de tussenrapportage genoemde nadelen kunnen worden gepareerd. Deze oplossing wordt dan ook niet verder meegenomen. Wel zal nog worden bekeken hoe de uitgangspunten van deze oplossing, zonder dat in de Europaweg hoeft te worden geknipt, kunnen worden gerealiseerd. Hierbij valt te denken aan de mogelijkheden om de uitgangspunten in andere oplossingsalternatieven te integreren (bijvoorbeeld sturing van de routing van het vrachtverkeer naar het huidige industrieterrein). Ook zijn de uitgangspunten van de sectorindeling goed bruikbaar bij de uitwerking van Duurzaam Veilig in de nog nader te bepalen verblijfsgebieden.

D1: Herinrichting wegenstructuur Assen-Zuid

Een optimale aansluiting van de N33 (in de toekomst A33) op de A28 is vanuit meerdere invalshoeken van groot belang. Het is eveneens zeer belangrijk dat de kern Assen met achterland (met name de omgeving van het TT-circuit) een goede aansluiting heeft op genoemde wegen.

Binnen de projectgroep en ook intern bij Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland is inmiddels over een mogelijke invulling hiervan gesproken.

Rijkswaterstaat zal nader bekijken welke oplossingen, rekening houdend met de hiervoor geldende richtlijnen, het best aan de gestelde doelen beantwoorden.

D2: Verplaatsen (bedrijven op) industrieterrein

Ten aanzien van deze mogelijkheid bleek een kennishiaat binnen de projectgroep te bestaan wat betreft de mogelijkheden om (een deel van) de bedrijven op het huidige industrieterrein te verplaatsen en bouwactiviteiten op bestaande locaties, waarvoor inmiddels vergunning was afgegeven.

Zo zijn ter plaatse van het industrieterrein ten zuiden van het Havenkanaal inmiddels nieuwe projecten in uitvoering. Een grootschalige uitvoering van het idee is derhalve moeilijk realiseerbaar. Op korte termijn verdraagt woningbouw op deze plaats zich bovendien niet met de plannen die in Kloosterveen zijn voorzien.

Daarnaast blijkt dat het huidige aanbod van bedrijventerreinen in Assen beperkt is. Op dit moment wordt zowel in de Regiovisie Assen-Groningen 2030 als in het Provinciaal omgevingsplan (POP) Drenthe op instigatie van de gemeente Assen

aangegeven waar realisatie van een bedrijventerrein gewenst is. De vestiging van een logistiek centrum in Assen-Zuid is een van de opties in samenhang met de ontwikkeling van de toekomstige wegenstructuur A28/A33. Het beleid van de gemeente Assen is erop gericht om bedrijven die veel vrachtverkeer aantrekken te stimuleren zich nabij de rijkswegen c.q. invalswegen te vestigen.

D6: Oplossingen Asserstraat

De gemeente Rolde heeft destijds aangegeven dat de Asserstraat als erftoegangsweg moet worden aangewezen, die tevens een functie heeft voor het autoverkeer tussen Assen en Rolde. Het aantal motorvoertuigen zou in de toekomst moeten worden teruggedrongen tot maximaal 6.000 per etmaal.

Zoals uit het kentekenonderzoek is gebleken, heeft een aanzienlijk deel van het doorgaande autoverkeer op de Asserstraat een relatie met Gieten. In ander verband wordt momenteel een studie uitgevoerd over de plaats van de toekomstige aansluiting van de kern Gieten op de N34. Een andere aansluiting op de N34 zal waarschijnlijk leiden tot minder sluipverkeer via de Gieterstraat en daarmee ook tot minder verkeer op de Asserstraat. De onderlinge samenhang tussen beide studies moet in het verdere traject van deze studie dan ook worden meegenomen.

Vervolgonderzoek

Om inzicht te krijgen in het oplossend vermogen van diverse oplossingsvarianten is modelmatig onderzoek nodig. Gezien de specialistische aard van een dergelijk onderzoek heeft de stuurgroep besloten daarvoor een bureau in te huren.

Tijdens dit onderzoek wordt gebruikgemaakt van het verkeersmodel van Assen, dat destijds (1991) ten behoeve van het opstellen van milieurapportages is ontwikkeld. Dit moet worden aangepast naar de situatie van dit moment en voor het hele gebied. Daarom moeten ook de wegenstructuur en de sociaal-economische gegevens van het gebied rond Rolde hierin worden ingevoerd. Het Asser model wordt vervolgens gekoppeld aan het verkeersmodel voor Noord-Nederland, zodat voor het totale gebied een betrouwbaar beeld ontstaat wat betreft de ontwikkeling van de mobiliteit.

Als eerste stap worden de volgende (basis)varianten doorgerekend.

- a. Een nulvariant, die uitgaat van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het jaar 2010 en een mobiliteitsscenario 0 (onbeperkte groei). Met deze variant wordt in feite het meest ongunstige beeld voor genoemd jaar weergegeven.
- b. Een doorkijk van de nulvariant voor het jaar 2030.
- c. Een referentievariant, die uitgaat van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het jaar 2010 en een mobiliteitsscenario 3 (maximale groei van 23% ten aanzien van 1986 volgens het Verkeersstructuurplan Assen (1994)).

Vervolgens zal variant O2 van de tussenrapportage worden doorgerekend, waarbij wordt uitgegaan van een grof dan wel fijnmazig hoofdwegensysteem.

Genoemde varianten worden geanalyseerd wat betreft de gevolgen voor de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid van routes voor fietsers/voetgangers en de consequenties voor het openbaar vervoer.

Aan de hand van de resultaten van genoemde doorrekeningen zal worden bepaald welke oplossings- en (deel)varianten uit de tussenrapportage zinvol zijn om door te rekenen.

De stuurgroep heeft besloten dat in elk geval de verkeerskundige gevolgen van

een eventuele realisering van varianten O4 (eenrichtingsverkeer op de Overcingellaan) en O7 (het vierde kwadrant) in beeld moeten worden gebracht. Met name over het wel of niet laten doorrekenen van O7 is uitvoerig gesproken. De nieuwe gemeenteraad van Assen heeft inmiddels in het bestuursprogramma vastgelegd dat het vierde kwadrant niet zal worden aangelegd. De meerderheid van de stuurgroep vindt het echter wenselijk deze variant wel door te rekenen conform de uitgangspunten van de bestuursopdracht. In deze fase is naar hun mening een vergelijkbare verkeerskundige toetsing gewenst, waarna varianten onderbouwd kunnen worden afgewezen.

Uit het onderzoek zal duidelijk worden welke oplossings- en deelvarianten de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen het gebied het best zullen garanderen.

Het vervolg

In eerdere voortgangsbrieven werd de verwachting uitgesproken dat de studie rond dan wel na de vakantieperiode afgerond zou zijn. Mede als gevolg van het feit dat de verdiepingsslag van de in de tussenrapportage beschreven oplossingen meer tijd kostte dan verwacht en de resultaten hiervan voor een doorrekening, zoals hiervoor beschreven, van groot belang waren, kan deze planning niet worden gehaald.

Cruciaal binnen het tijdpad is verder de uitvoering en oplevering van het modelonderzoek. Rekening houdend met de uitvoering van maximaal vijf netwerkvarianten is de realisering van een concepteindrapport in de loop van oktober mogelijk.

De stuurgroep streeft derhalve naar behandeling van het eindrapport in januari 1999. Vooruitlopend op deze behandeling zullen de resultaten van het onderzoek aan de commissies worden voorgelegd.

In afwachting daarvan stel ik u voor deze informatie voor kennisgeving aan te nemen.

Hoogachtend,



S.B. Swierstra,
voorzitter Stuurgroep Corridor N33,
eerste fase Assen-Rolde

sn/coll. 

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
de leden van de Statencommissie voor
Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat

VERZONDEN 13 AUG. 1998

Assen, 12 augustus 1998

Ons kenmerk 9809159

Behandeld door

Onderwerp: Informatie voortgang studie Corridor N33, eerste fase Assen-Rolde

Geachte commissieleden,

Op 10 maart 1998 is de tussenrapportage van genoemde studie gepresenteerd aan de leden van provinciale staten en de gemeenteraden van Assen en Aa en Hunze. Tijdens de bijeenkomst is door de leden van de stuurgroep duidelijk gemaakt dat de uiteindelijk gekozen oplossingen door alle betrokken instanties moeten worden gedragen.

De tussenrapportage is daarna ter kennisneming aan de Statencommissie Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat en de Raadscommissies Verkeer en Vervoer toegestuurd.

In deze brief wordt nader ingegaan op de stand van zaken tot medio juli en wordt inzicht gegeven in het verdere verloop van de studie.

Wijziging samenstelling projectgroep

Vanuit de gemeente Assen is de inbreng binnen de projectgroep vanaf april versterkt door de toetreding van [redacted], die werkzaam is bij Bügel Hajema. Vanuit deze hoedanigheid is [redacted] nauw betrokken bij diverse ontwikkelingen binnen Assen op het gebied van de ruimtelijke ordening.

Nadere uitwerking oplossingsalternatieven uit de tussenrapportage

In de tussenrapportage is aangegeven dat de volgende oplossingsalternatieven de moeite van het nader uitwerken waard zijn:

O2: het PVVP-model conform Duurzaam Veilig

O3: het model genoemd onder O2, aangevuld met een ondertunneling van de Overcingellaan

O4: het model genoemd onder O2, aangevuld met eenrichtingsverkeer rond het station

O6: een sectorenmodel van Assen

O7: aanleg van het vierde kwadrant, met al dan niet een aansluiting op de N33



Binnen deze alternatieven zijn enkele surplusvarianten denkbaar, te weten:

- D1: aanpassing van de wegenstructuur Assen-Zuid
- D2: verplaatsing van (een deel van) het industrieterrein
- D3: ondertunneling van bestaande of nieuwe wegen
- D5: optimalisering van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen
- D6: maatregelen op de Asserstraat
- D7: maatregelen op de wegen in het buitengebied

De projectgroep heeft in de afgelopen periode de alternatieven en varianten nogmaals, maar nu gedetailleerder, tegen het licht gehouden. Hierbij bleek dat de mogelijke uitvoering van enkele alternatieven of varianten nu reeds wordt geblokkeerd door vastgesteld of voorgenomen beleid, een gebrek aan fysieke ruimte of de onmogelijkheid om de aangegeven oplossing een praktische vertaalslag te geven. Van een aantal andere oplossingen zijn de grenzen, dan wel de mogelijkheden, explicieter vastgesteld. Hierna wordt op de resultaten van deze verdiepingsslag, voorzover ze tot andere inzichten hebben geleid dan in de tussenrapportage is weergegeven, nader ingegaan.

O6: Sectorindeling

De projectgroep heeft geen kans gezien tot een zodanige sectorindeling te komen dat de in de tussenrapportage genoemde nadelen kunnen worden gepareerd. Deze oplossing wordt dan ook niet verder meegenomen. Wel zal nog worden bekeken hoe de uitgangspunten van deze oplossing, zonder dat in de Europaweg hoeft te worden geknipt, kunnen worden gerealiseerd. Hierbij valt te denken aan de mogelijkheden om de uitgangspunten in andere oplossingsalternatieven te integreren (bijvoorbeeld sturing van de routing van het vrachtverkeer naar het huidige industrieterrein). Ook zijn de uitgangspunten van de sectorindeling goed bruikbaar bij de uitwerking van Duurzaam Veilig in de nog nader te bepalen verblijfsgebieden.

D1: Herinrichting wegenstructuur Assen-Zuid

Een optimale aansluiting van de N33 (in de toekomst A33) op de A28 is vanuit meerdere invalshoeken van groot belang. Het is eveneens zeer belangrijk dat de kern Assen met achterland (met name de omgeving van het TT-circuit) een goede aansluiting heeft op genoemde wegen.

Binnen de projectgroep en ook intern bij Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland is inmiddels over een mogelijke invulling hiervan gesproken.

Rijkswaterstaat zal nader bekijken welke oplossingen, rekening houdend met de hiervoor geldende richtlijnen, het best aan de gestelde doelen beantwoorden.

D2: Verplaatsen (bedrijven op) industrieterrein

Ten aanzien van deze mogelijkheid bleek een kennishiaat binnen de projectgroep te bestaan wat betreft de mogelijkheden om (een deel van) de bedrijven op het huidige industrieterrein te verplaatsen en bouwactiviteiten op bestaande locaties, waarvoor inmiddels vergunning was afgegeven.

Zo zijn ter plaatse van het industrieterrein ten zuiden van het Havenkanaal inmiddels nieuwe projecten in uitvoering. Een grootschalige uitvoering van het idee is derhalve moeilijk realiseerbaar. Op korte termijn verdraagt woningbouw op deze plaats zich bovendien niet met de plannen die in Kloosterveen zijn voorzien.

Daarnaast blijkt dat het huidige aanbod van bedrijventerreinen in Assen beperkt is. Op dit moment wordt zowel in de Regiovisie Assen-Groningen 2030 als in het Provinciaal omgevingsplan (POP) Drenthe op instigatie van de gemeente Assen

aangegeven waar realisatie van een bedrijventerrein gewenst is. De vestiging van een logistiek centrum in Assen-Zuid is een van de opties in samenhang met de ontwikkeling van de toekomstige wegenstructuur A28/A33.

Het beleid van de gemeente Assen is erop gericht om bedrijven die veel vrachtverkeer aantrekken te stimuleren zich nabij de rijkswegen c.q. invalswegen te vestigen.

D6: Oplossingen Asserstraat

De gemeente Rolde heeft destijds aangegeven dat de Asserstraat als erftoegangsweg moet worden aangewezen, die tevens een functie heeft voor het autoverkeer tussen Assen en Rolde. Het aantal motorvoertuigen zou in de toekomst moeten worden teruggedrongen tot maximaal 6.000 per etmaal.

Zoals uit het kentekenonderzoek is gebleken, heeft een aanzienlijk deel van het doorgaande autoverkeer op de Asserstraat een relatie met Gieten. In ander verband wordt momenteel een studie uitgevoerd over de plaats van de toekomstige aansluiting van de kern Gieten op de N34. Een andere aansluiting op de N34 zal waarschijnlijk leiden tot minder sluipverkeer via de Gieterstraat en daarmee ook tot minder verkeer op de Asserstraat. De onderlinge samenhang tussen beide studies moet in het verdere traject van deze studie dan ook worden meegenomen.

Vervolgonderzoek

Om inzicht te krijgen in het oplossend vermogen van diverse oplossingsvarianten is modelmatig onderzoek nodig. Gezien de specialistische aard van een dergelijk onderzoek heeft de stuurgroep besloten daarvoor een bureau in te huren.

Tijdens dit onderzoek wordt gebruikgemaakt van het verkeersmodel van Assen, dat destijds (1991) ten behoeve van het opstellen van milieurapportages is ontwikkeld. Dit moet worden aangepast naar de situatie van dit moment en voor het hele gebied. Daarom moeten ook de wegenstructuur en de sociaal-economische gegevens van het gebied rond Rolde hierin worden ingevoerd. Het Asser model wordt vervolgens gekoppeld aan het verkeersmodel voor Noord-Nederland, zodat voor het totale gebied een betrouwbaar beeld ontstaat wat betreft de ontwikkeling van de mobiliteit.

Als eerste stap worden de volgende (basis)varianten doorgerekend.

- a. Een nulvariant, die uitgaat van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het jaar 2010 en een mobiliteitsscenario 0 (onbepaalde groei). Met deze variant wordt in feite het meest ongunstige beeld voor genoemd jaar weergegeven.
- b. Een doorkijk van de nulvariant voor het jaar 2030.
- c. Een referentievariant, die uitgaat van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het jaar 2010 en een mobiliteitsscenario 3 (maximale groei van 23% ten aanzien van 1986 volgens het Verkeersstructuurplan Assen (1994)).

Vervolgens zal variant O2 van de tussenrapportage worden doorgerekend, waarbij wordt uitgegaan van een grof dan wel fijnmazig hoofdwegensysteem.

Genoemde varianten worden geanalyseerd wat betreft de gevolgen voor de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid van routes voor fietsers/voetgangers en de consequenties voor het openbaar vervoer.

Aan de hand van de resultaten van genoemde doorrekeningen zal worden bepaald welke oplossings- en (deel)varianten uit de tussenrapportage zinvol zijn om door te rekenen.

De stuurgroep heeft besloten dat in elk geval de verkeerskundige gevolgen van

een eventuele realisering van varianten O4 (eenrichtingsverkeer op de Overcingellaan) en O7 (het vierde kwadrant) in beeld moeten worden gebracht. Met name over het wel of niet laten doorrekenen van O7 is uitvoerig gesproken. De nieuwe gemeenteraad van Assen heeft inmiddels in het bestuursprogramma vastgelegd dat het vierde kwadrant niet zal worden aangelegd. De meerderheid van de stuurgroep vindt het echter wenselijk deze variant wel door te rekenen conform de uitgangspunten van de bestuursopdracht. In deze fase is naar hun mening een vergelijkbare verkeerskundige toetsing gewenst, waarna varianten onderbouwd kunnen worden afgewezen.

Uit het onderzoek zal duidelijk worden welke oplossings- en deelvarianten de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen het gebied het best zullen garanderen.

Het vervolg

In eerdere voortgangsbrieven werd de verwachting uitgesproken dat de studie rond dan wel na de vakantieperiode afgerond zou zijn. Mede als gevolg van het feit dat de verdiepingsslag van de in de tussenrapportage beschreven oplossingen meer tijd kostte dan verwacht en de resultaten hiervan voor een doorrekening, zoals hiervoor beschreven, van groot belang waren, kan deze planning niet worden gehaald.


Cruciaal binnen het tijdpad is verder de uitvoering en oplevering van het modelonderzoek. Rekening houdend met de uitvoering van maximaal vijf netwerkvarianten is de realisering van een concepteindrapport in de loop van oktober mogelijk.


De stuurgroep streeft derhalve naar behandeling van het eindrapport in januari 1999. Vooruitlopend op deze behandeling zullen de resultaten van het onderzoek aan de commissies worden voorgelegd.

In afwachting daarvan stel ik u voor deze informatie voor kennisgeving aan te nemen.

Hoogachtend,



 J.B. Swierstra,
voorzitter Stuurgroep Corridor N33,
eerste fase Assen-Rolde

sn/coll. 

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Aan:
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie N33 Assen - Zuidbroek
Postbus 30316
2500 GH Den Haag



Assen, 30 januari 2007
Ons kenmerk 2007001291
Behandeld door [redacted] (0592) [redacted]
Uw kenmerk DGP/WV/u.06.02764
Onderwerp: Startnotitie N33 Assen - Zuidbroek

Geachte heer / mevrouw,

De statencommissie Omgevingsbeleid van de provincie Drenthe heeft op 17 januari 2007 de startnotitie N33 alsmede de notitie van de Milieufederatie Drenthe inzake deze startnotitie besproken. In onze brief van 21 december 2006 hebben wij u hierover bericht.

Nagenoeg alle fracties kunnen instemmen met de verdubbeling van de N33 tot een autoweg 2x2. Ook zijn de fracties in grote lijnen akkoord met de inhoud van de startnotitie al zijn door een aantal fracties aandachtspunten aangehaald voor de verdere uitwerking van de tracé/m.e.r.-procedure.

De provincie Drenthe zal deze aandachtspunten als mede initiatiefnemer ambtelijk inbrengen in de vervolprocedure bij het opstellen van het OTB/MER rapport.





Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

ontvangstbevestiging ja/nee

College van Gedeputeerde Staten
in de provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No.: 2007002479
Ingek.: 26 FEB 2007
AFDELING VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Contactpersoon

[Redacted]

Datum

21 februari 2007

Ons kenmerk

DNN 2007/709

Onderwerp

Nadere afspraken aanpak N33 Assen-Zuidbroek

Doorkiesnummer

127

Bijlage(n)

2

Uw kenmerk

-

Geacht College,

Het project verdubbeling N33, Assen-Zuidbroek is voor het Rijk gestart met een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 februari 2006 aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. In de brief is o.a. aangegeven de projectscope op hoofdlijnen, de kostenraming en het budget met budgetverdeling voor de verdubbeling tot autoweg 2x2 tussen het Rijk en de regio.

Inmiddels is voortvarend gestart met de planstudie. De provincies Groningen en Drenthe zijn samen met Rijkswaterstaat mede-initiatiefnemers van de Mer-studie. Eind vorig jaar is de Startnotitie verschenen als eerste formele stap in de wettelijke procedure. Aan het begin van de verdere samenwerking bij dit project is het goed de brief van 8 februari 2006 nader te concretiseren of verder uit te werken.

In een gezamenlijke bespreking op 19 januari 2007 tussen de heren Swierstra en Musschenga en ondergetekende zijn onderstaande afspraken gemaakt. In deze brief worden deze afspraken mijnerzijds schriftelijk bevestigd. Aan uw colleges het verzoek deze afspraken eveneens schriftelijk te bevestigen. Vervolgens zullen de wederzijds bevestigde afspraken formeel moeten worden vastgelegd in een onzerzijds door de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat of de Minister van Verkeer en Waterstaat te ondertekenen bestuurlijke overeenkomst (convenant). Ik neem daartoe het initiatief.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Postadres: Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden

Bezoekadres: Middelzeehuys, Zuidersingel 3, Leeuwarden

Telefoon (058) 234 43 44

Fax (058) 234 41 23

E-mail [Redacted]@dnn.rws.minvenw.nl

Internet www.rijkswaterstaat.nl



Uitgangspunten:

- Het project verdubbeling N33 is een gezamenlijk project van Rijkswaterstaat, de provincie Groningen en de provincie Drenthe met gedeelde verantwoordelijkheid voor realisatie van de scope en de planning.
- De provincies Groningen en Drenthe staan gezamenlijk garant voor de regionale bijdrage van 50 miljoen euro.
- De totale kosten van de beoogde scope zijn geraamd op € 152 mln. (incl. BTW). Het realisatiebudget is voorsnog € 140 mln. Er is nog een tekort van € 12 mln., waarvoor de regio zich maximaal zal inspannen de beoogde scope te realiseren.

Planstudie

- De planstudie voor de verdubbeling van de N33 zal worden doorlopen volgens de verkorte Tracé/mer procedure.
- Voor de planstudie met de daarbij behorende Tracé/mer procedure is Rijkswaterstaat de eerste initiatiefnemer en de trekker en zijn de provincie Groningen en de provincie Drenthe mede-initiatiefnemer.
- De kosten van de planstudie worden gedragen door Rijkswaterstaat.
- De planstudiekosten komen niet ten laste van het realisatiebudget van 140 miljoen euro.
- De kosten met betrekking tot inzet van eigen personeel en apparaatskosten van zowel Rijk als de provincies Groningen en Drenthe voor de planstudie komen geheel voor iedere partij afzonderlijk. Eventuele onderzoeken, ontwerpen, berekeningen e.d. voor de planstudie die de provincies op verzoek van het Rijk laten uitvoeren, komen ten laste van het Rijk
- Het streven is de planstudie zo snel mogelijk af te ronden met een vastgesteld Tracébesluit. Er wordt in deze periode nog nadrukkelijk gezocht naar versnellingsmogelijkheden van deze procedure door bijvoorbeeld vervaechting van de tracé/mer procedure en de aanbestedingprocedure van de uitvoering.

Meerkosten

- Meerkosten buiten de scope van het project volgend uit de wens(en) van een betrokken partij moet door die partij ook worden gedragen.
- Eventuele meerkosten binnen de huidige scope (zie bijlage brief 8 februari 2006) is een gezamenlijk probleem dat vraagt om een gezamenlijke oplossing. In voorkomende gevallen zal het Platform N33 hiervoor voorstellen formuleren (zie ook hieronder).

Prijsindex

- De regionale bijdrage is niet geïndexeerd, de rijksbijdrage via de MIT-systematiek wel.
- Zonder een vorm van indexering van de regionale bijdrage ontstaat een situatie waar bij de uiteindelijke uitvoering minder geld beschikbaar is waardoor de scope onder druk komt te staan. Dit is ongewenst.



- Omdat in tegenstelling tot het rijk de provincies geen instrument hebben om automatisch de prijsindex mee te laten lopen met de toegezegde bijdrage van 50 miljoen euro, werken de provincies, gelet op de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor realisering van de scope van het project, de mogelijkheid uit een voorziening te maken waarbij in ieder geval voor het provinciale deel via fondsvorming rente kan worden toegevoegd aan het project., zodat minimaal de jaarlijkse inflatie gecompenseerd wordt.

Planning

- De uitvoering zal starten nadat het Tracébesluit is genomen.
- Indien de start van het project om welke reden dan ook ernstig vertraagt gaat Rijk en provincies - gegeven de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor realisering - nader bepalen hoe te handelen.

Nader bestuurlijk overleg

- Er is een Platform N33, met daarin vertegenwoordigd de provincie Groningen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat en de gemeenten Assen, Aa en Hunze, Veendam, Menterwolde alsmede een vertegenwoordiger van de Veenkoloniën.
- De voorzitter van het platform N33 is een vertegenwoordiger van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen of Drenthe.
- Het Platform heeft een ambtelijke voorbereidingsgroep met eenzelfde vertegenwoordiging van organisaties als in het Platform.

Bij deze brief zijn als bijlage gevoegd de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 8 februari 2006 en het verslag van de bespreking op 19 januari tussen RWS Noord-Nederland en de beide provincies.

Graag ontvang ik van uw college op korte termijn een schriftelijke bevestiging van bovenstaande afspraken, opdat ik vervolgens kan overgaan tot het laten opstellen van genoemd convenant.

Hoogachtend,

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR

ir. 





Deelnemers

Dhr. Musschenga (gedeputeerde provincie Groningen), Dhr. Swierstra (gedeputeerde provincie Drenthe), [redacted] (HID RWS Noord-Nederland), [redacted] (Directeur VI RWS Noord-Nederland)

Afschrift aan

Ambtelijke ondersteuning: [redacted] (prov.Groningen), [redacted] (provincie Drenthe), [redacted] (RWS Noord-Nederland)

Verslag van
Overleg concept overeenkomst N33

Nummer

Datum verslag
19 januari 2007

Opgemaakt door
[redacted]

Datum bespreking
19 januari 2007

Doorkiesnummer
127

Bijlage(n)
-

Aanleiding:

Het project verdubbeling N33, Assen-Zuidbroek is gestart met een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 8 februari 2006 aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over de N33. In de brief is o.a aangegeven de projectscope op hoofdlijnen, de kostenraming en het budget met budgetverdeling tussen het Rijk en de regio.

Aan het begin van de samenwerking bij dit project is het goed een aantal afspraken uit de brief nader te concretiseren of verder uit te werken.

In het ambtelijke overleg is hiermee een eind gekomen, maar er is een aantal verschillen van inzicht. Geconcludeerd is dat het goed is deze punten op bestuurlijk niveau door te spreken.

Indexering:

De regionale bijdrage is niet geïndexeerd, de rijksbijdrage via de MIT systematiek wel. Alle aanwezigen zijn het eens met het uitgangspunt dat de verdubbeling N33 een gezamenlijk project is met gedeelde verantwoordelijk voor realisatie van de scope en de planning. Zonder een vorm van indexering, zal er bij de uitvoering minder geld beschikbaar zijn, waardoor de scope onder druk komt te staan. Dit is ongewenst. De provincies hebben echter i.t.t. het rijk geen instrument om automatisch de prijsindex mee te laten lopen met de toegezegde bijdrage van 50 mln.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Postadres: Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden
Bezoekadres: Middelzeehuys, Zuidersingel 3, Leeuwarden

Telefoon (058) 234 43 44

Fax (058) 234 41 23

E-mail [redacted]@dnn.rws.minvenw.nl

Internet www.rijkswaterstaat.nl

Gezamenlijk wordt geconcludeerd dat een mogelijkheid zou kunnen zijn dat de provincies een voorziening maken waarbij via fondsvorming rente kan worden toegevoegd aan het project. Dit zal nog nader moeten worden uitgewerkt

Meerkosten

Overeenstemming bestaat over dat meerkosten volgend uit wens van een partij door die partij ook moet worden gedragen. "De vervuiler betaalt". Meerkosten binnen de huidige scope als gevolg van b.v. misramingen is een gezamenlijk probleem dat vraagt om een gezamenlijk oplossing. Het is goed gedurende de looptijd van het project een aantal momenten in te bouwen wanneer op bestuurlijk niveau gekeken wordt naar de stand van zaken en dan eventueel nadere afspraken te maken over de dan ontstane situatie.

Uitlopen in uitvoeringsperiode.

Ook hier is iedereen het over eens dat eenzelfde lijn dient te worden gevolgd als bij meerkosten, dus procesafspraken eventueel gevolgd door nader overleg.

Ontbindende voorwaarde buiten rechter om.

Hierover hoeven niet verdere afspraken te worden gemaakt, omdat de brief van de minister over de financiering duidelijk genoeg is. Ook de opvolger van de huidige ministers is gehouden aan deze financiering afspraak.

Verder afspraken

Geconstateerd wordt dat een brief van de HID RWS Noord-Nederland aan de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe met daarin een aantal uitgewerkte afspraken conform hierboven geformuleerd, voldoende is om het project N33 te kunnen aansturen en de samenwerking tussen de beide provincies en RWS succesvol te laten zijn. Afsproken is dat deze brief dan vervolgens (instemmend) wordt beantwoord, zodat het proces netjes is afgehecht voor nieuwe minister en colleges van GS.

Vanwege naderend afscheid van dhr Musschenga en Dhr. Swierstra als gedeputeerden moet deze brief zo snel mogelijk worden opgesteld en verzonden.



Aan
Samenwerkingsverband Noord-Nederland
Het Dagelijks Bestuur
Postbus 239
9700 AE GRONINGEN

Contactpersoon

J [redacted] J

Datum

8 februari 2006

Ons kenmerk

DGP/WV/u.06.00257

Onderwerp

Bevestiging afspraken N33 Assen-Zuidbroek

Doorkiesnummer

070-3519612

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geacht bestuur,

Ik ben zeer verheugd, dat wij er gezamenlijk in geslaagd zijn om te komen tot de afspraak de N33 van Assen tot Zuidbroek te verdubbelen. Deze verdubbeling dient onze beider belangen. Ons gezamenlijk belang is een veilige N33 en voor de regio geeft dit daarnaast een goede mogelijkheid voor verbetering van de regionale bereikbaarheid en ontwikkelingsmogelijkheden voor onder andere het veenkoloniale gebied. Dat dit voor de regio belangrijk is, blijkt uit uw aanzienlijke bijdrage.

Bij deze wil ik u middels deze brief de laatste afspraken, welke wij medio december 2005 hebben gemaakt, bevestigen.

De beoogde scope bestaat hieruit, dat de N33 zal worden verdubbeld tot 2x2 autoweg, met middenberm zonder vluchtstrook, het knooppunt Zuidbroek wordt uitgevoerd als een volledig klaverblad en het knooppunt Assen-zuid als een halfklaverblad met lusverbinding N33/A28 (nadere details zie de bijlage). De totale kosten van de beoogde scope worden geraamd op € 152 miljoen (incl. BTW).

Een bedrag van € 50 miljoen is beschikbaar naar aanleiding van de motie [redacted] J Met de regiobijdrage van € 50 miljoen en € 17 miljoen uit het V&W budget voor groot onderhoud is een bedrag van € 117 miljoen beschikbaar. Afgelopen december is door mij een extra bijdrage van € 23 miljoen toegezegd, zodat totaal een budget beschikbaar is van € 140 miljoen. Het taakstellend rijksbudget is gemaximeerd op € 90 miljoen. Daarbij is afgesproken dat de regio zich maximaal zal inspannen de beoogde scope (met een investeringsniveau van € 152 mln.) te realiseren. Verder is afgesproken eventuele

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - [redacted] J

Fax : 070 - 351 6007



meevallers, bijvoorbeeld indien gebruik wordt gemaakt van een PPS constructie, gebruikt kunnen worden voor de financiering van het project. Mocht dit uiteindelijk resulteren in een lager benodigd bedrag dan het beschikbare budget zullen de bijdragen naar evenredigheid verminderd worden.

Mocht ondanks deze afspraken en inspanning van de regio onverhoopt toch uitgegaan moeten worden van uitvoering van de sobere scope van het project (passend bij een investeringsniveau van € 135 mln. zie bijlage), zullen de regio- en rijksbijdrage evenredig (in verhouding van de door beide partijen toegezegde bijdrage (incl. de inspanningsverplichting van de regio)) neerwaarts worden aangepast.

Op korte termijn zal ik vaststellen hoe we van start gaan in het kader van de verkorte Tracé/m.e.r. procedure. Gezien het voortraject mag verwacht worden dat we in de procedure tijdwinst kunnen behalen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

AFSCHRIFT

BIJLAGE

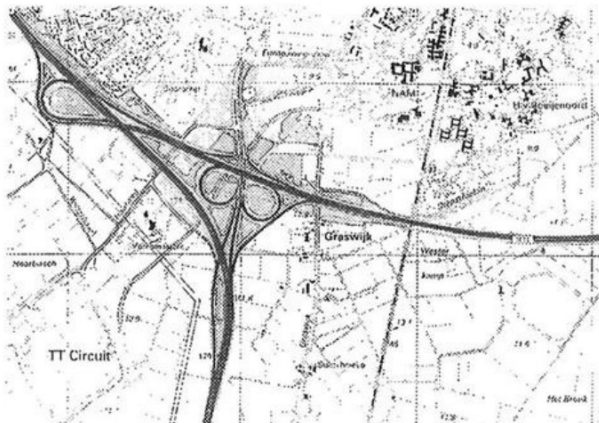
Beoogde scope

Wegvakken N33

Rijbanen	2 x 2 autoweg, zonder vluchtstroken
rijbaanbreedte:	8.30 m
middenberm breedte:	2.20 m
obstakelvrije ruimte	2x 6.60 m
profielbreedte	33 m.
bestaande rijbaan:	overlaging 5 cm ZOAB
onderliggend wegennet	voor aansluiting noodzakelijke maatregelen
Winschoterdiep:	2 ^e beweegbare brug
Spoor naar Nieuweschans	verlenging spoorviaduct
kunswerkbreedte	2x 12.25 m

Knooppunten N33:

Knooppunt Zuidbroek:	klaverblad
Knooppunt Gieten:	Velperbroekse oplossing: inpassing in de nieuwbouw . is reeds in procedure
Knooppunt Assen - zuid :	halfklaverblad met lusverbinding N33/A28:



Sobere scope:

Wegvakken :

conform de beoogde scope

Knooppunten:

Knooppunt Assen- zuid:	¾ klaverblad
Knooppunt Gieten:	conform de scope
Knooppunt Zuidbroek:	de zg. Leeksteroplossing: 2 rotondes op de N33, met zuidelijk 2 bypasses en in noordoost kwadrant een kwart klaverblad aansluiting.

Aan:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. [redacted] J [redacted] J
Postbus 2301
8901 JH LEEUWARDEN



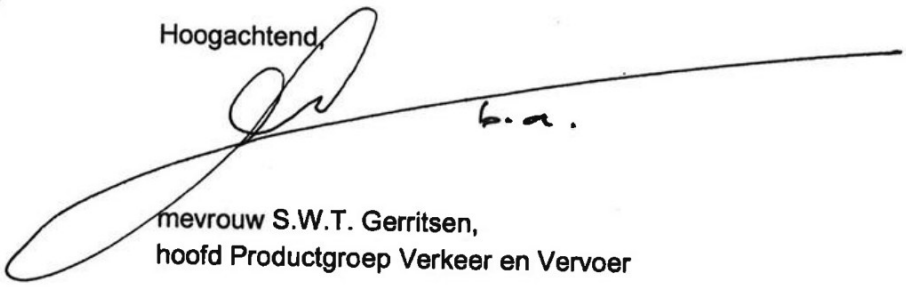
Assen, 26 februari 2007
Ons kenmerk VV/2007002479
Onderwerp: Ontvangstbevestiging

Geachte [redacted] J [redacted] J

Hierbij bevestig ik de ontvangst van uw brief d.d. 21 februari 2007 met als onderwerp nadere afspraken aanpak N33 Assen-Zuidbroek. Binnen acht weken na verzending van deze brief, zal uw brief worden afgehandeld door [redacted] J [redacted] J van de Productgroep Verkeer en Vervoer, telefoonnummer (0592) 365614.

Voor nadere informatie betreffende dit onderwerp kunt u eveneens contact opnemen met [redacted] J [redacted] J.

Hoogachtend,


b.a.

mevrouw S.W.T. Gerritsen,
hoofd Productgroep Verkeer en Vervoer

ph/coll.



Agendapunt voor de vergadering van gedeputeerde staten van Drenthe

Algemene gegevens	
Status	n.v.t.
Opsteller	[redacted] J [redacted] J
Product-/stafgroep	Productgroep Verkeer en Vervoer
Toestel	[redacted] J
Datum	maandag 19 maart 2007

Afgestemd met	Afwijkende mening
1.	ja / nee
2.	ja / nee
3.	ja / nee
Uiterste behandeldatum in GS: Toelichting:	

Archivering	
Datum:	Registratienummer:
27-3-07	nr. 6.1/2007002479
	nr.
	nr.

Portefeuillehouder	
S.B. Swierstra	
Parafen	
Verantwoordelijk manager S.W.T. Gerritsen	
Akkoord:	Bespreken:
	
Directeur-secretaris:	
	

Communicatie	
Openbaar:	nee
Persbericht:	nee
Bekendmaking:	Niet van toepassing
OR-aangelegenheid:	nee

Onderwerp

Nadere afspraken verdubbeling N33

Advies

1. De gelijkkluidende brief van de provincies Drenthe en Groningen aan Rijkswaterstaat Noord-Nederland vaststellen waarin de nadere afspraken t.a.v. de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek worden bevestigd

Beslissing GS



Inleiding

Bij het bereiken van een akkoord over de verdubbeling van de N33 is op hoofdlijnen een aantal afspraken gemaakt. In een bestuurlijk overleg zijn de afspraken verder uitgewerkt en vervolgens door Rijkswaterstaat Noord-Nederland vastgelegd in bijgevoegde brief (kenmerk DNN 2007/709). Belangrijke afspraken zijn die betreffende de indexering van de budgetten en de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het realiseren van het project. In afwijking van de afspraken in het overleg stelt Rijkswaterstaat Noord-Nederland voor om de afspraken vast te leggen in een bestuurlijke overeenkomst (convenant). In het bestuurlijk platform N33 d.d. 16 maart 2007 is hierover gezegd dat dit op termijn wel kan plaatsvinden. Hierbij wordt gedacht aan het moment dat de planvorming in vergevorderd stadium is, zodat ook afspraken over de uitvoeringsfase gemaakt kunnen worden.

In 2006 is al een poging gedaan door Rijkswaterstaat om de afspraken vast te leggen in een overeenkomst. Die poging liep echter vast omdat op een aantal punten geen overeenstemming tussen het rijk en de provincies Drenthe en Groningen bereikt kon worden. Dit had mede te maken met het feit dat er nog vrijwel niets bekend is over de uitvoeringsfase. Daarnaast waren de door het rijk voorgestelde indexering, alsmede het feit dat het rijk alle (onvoorziene) meerkosten eenzijdig bij de regio neerlegde, lastige punten. Over deze twee punten is inmiddels een bestuurlijke overeenstemming bereikt. Tenslotte was ook het artikel uit de overeenkomst waarmee "al dan niet door gewijzigde beleidsinzichten" het contract eenzijdig d.m.v. een briefje ontbonden kon worden, voor de provincies een punt van discussie.

Advies

1. De gelijklopende brief van de provincies Drenthe en Groningen aan Rijkswaterstaat Noord-Nederland vaststellen waarin de nadere afspraken t.a.v. de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek worden bevestigd.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Vastleggen van de afspraken uit het bestuurlijk overleg d.d. 19 januari 2007 tussen de gedeputeerden S.B. Swierstra (Drenthe) en T. Musschenga (Groningen) over de aanpak van de verdubbeling N33 tussen Assen en Zuidbroek.

Argumenten

Juridisch vastleggen en archivering van de afspraken

Uitvoering

Tijdsplanning

****VERPLICHT ITEM****Dubbelklik *hier* om paragraaf financiën in te vullen

Financiën

Totale kosten	€
Inkomsten van derden	€
Lasten voor de provincie	€

Europese aspecten

Vraag 1: Werpt het voorgenomen besluit mogelijkwijs belemmeringen op aan het vrij verkeer?

Nee

Vraag 2: Bevat het voorgenomen besluit elementen die opgevat zouden kunnen worden als het verlenen van 'staatssteun'?

Nee

Vraag 3: Bevat het voorgenomen besluit een opdracht aan een derde waarop van toepassing zou kunnen zijn een Aanbestedingslijn?

Nee

Monitoring en evaluatie

Niet van toepassing

Extern betrokkenen

De provincie Groningen

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Communicatie

Niet van toepassing

<< Tekst Openbare Besluitenlijst >>

Verzenden

Bijlagen

Meekopiëren

1. brief Rijkswaterstaat: Nadere afspraken N33 Assen-Zuidbroek
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

ja
ja / nee
ja / nee
ja / nee
ja / nee

Risico's

—

Aan:
Rijkswaterstaat Noord-Nederland
t.a.v. [redacted] [redacted]
Postbus 2301
8901 JH LEEUWARDEN



VERZONDEN 03 APR. 2007

Assen, 3 april 2007
Ons kenmerk 13/6.1/2007002479
Behandeld door [redacted] [redacted] (0592) 36 [redacted]
Uw kenmerk DNN 2007/709
Onderwerp: Nadere afspraken aanpak N33 Assen-Zuidbroek

Geachte [redacted] [redacted]

In antwoord op uw bovengenoemde schrijven delen wij u mee dat wij kunnen instemmen met de in de brief verwoorde afspraken met betrekking tot de aanpak van de verdubbeling van de N33. Voor wat betreft de uitwerking van de afspraken in een bestuurlijke overeenkomst (convenant) stellen wij voor dit uit te voeren op het moment dat de planvorming in een vergevorderd stadium is, zodat ook de afspraken tussen het Rijk en de provincies Groningen en Drenthe over de uitvoeringsfase van de N33 kunnen worden vastgelegd.

Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

aw/colh



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen