

Nota zienswijzen ontwerp-inpassingsplan N366 Veendam - Nieuwe Pekela - Stadskanaal Maart 2016

Inleiding

Het ontwerp-inpassingsplan N366 Veendam - Nieuwe Pekela - Stadskanaal heeft met ingang van 19 november 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

In deze nota wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen en wordt aangegeven of deze zienswijzen al dan niet worden overgenomen.

Deze zienswijzennota bevat de volgende onderwerpen:

- Anonimisering van zienswijzen
- Overzicht ingekomen brieven met zienswijzen
- Ontvankelijkheid zienswijzen
- Reactie op de zienswijzen
- Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

1. Anonimisering

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In de zienswijzennota wordt hieraan voldaan door de personen die zienswijzen naar voren hebben gebracht niet bij naam te noemen, met uitzondering van gemachtigden, rechtspersonen en bestuursorganen. De brieven met zienswijzen worden niet aan de zienswijzennota gehecht. In het volgende overzicht wordt een onderscheid gemaakt tussen niet-geanonimiseerde zienswijzen en geanonimiseerde zienswijzen.

2. Ingekomen zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ingediend over het ontwerp-inpassingsplan:

1. Gemeente Stadskanaal
2. Gemeente Pekela
3. TenneT
4. Dorpenbeheerteam Ommelanderscompagnie - Ommelanderswijk - Zuidwending
5. Indiener 5
6. Indiener 6
7. Indiener 7
8. Indiener 8
9. Indiener 9
10. Indiener 10
11. Indiener 11 t/m 54 (bewoners Veenhofsweg, Poortmanswijk en Oud Alteveer)

3. Ontvankelijkheid

Zienswijzen dienen binnen de daarvoor gestelde termijn te zijn ingediend. De termijn liep van 19 november 2015 tot en met 30 december 2015.

Bij het beoordelen van de ontvankelijkheid wordt de 'verzendtheorie' gehanteerd. Dit betekent dat zienswijzen die binnen de gestelde termijn ter post zijn aangeboden, tijdig zijn ingediend.

Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en kunnen daarom in behandeling worden genomen.

4. Reactie op zienswijzen

1. Gemeente Stadskanaal

De gemeente Stadskanaal gaat in op reactie op de overlegreactie van de gemeente Stadskanaal die in het ontwerp-inpassingsplan is opgenomen. Hierin is aangegeven dat de provincie iedere 7 a 8 jaar onderhoud pleegt om de geluidsreducerende werking van het asfalt te borgen. Dit is een oplossing waarmee wordt voldaan de Wet geluidhinder.

De gemeente geeft desondanks de voorkeur aan geluidschermen, vanwege onder andere de leefbaarheid, privacy, minder lawaai van voertuigen, duurzaamheid en het feit dat omwonenden de voorkeur geven aan geluidschermen.

Volgens de gemeente is de geluidsreductie van geluidschermen minimaal gelijk aan de beginfase van geluidsreducerend asfalt met dien verstande dat geluidsreductie bij schermen structureel blijft. Langs de N366 zijn in het verleden op meerdere locaties al geluidschermen aangebracht. De gemeente stelt dat het effect van geluidsreducerend asfalt binnen 5 jaar teniet is gedaan. Ook zijn de onderhoudskosten en aanlegkosten van geluidsreducerend asfalt hoger en is de levensduur minder dan Steen Mastiek Asfalt.

De gemeente Stadskanaal verzoekt om het plaatsen van geluidschermen ter hoogte van de Veenhofsweg en de Poortmanswijk aan Alteveerzijde van de N366 en van Oud Alteveer tot de visvijver aan Pekelazijde van de N366. Bij voorkeur dient gebruik gemaakt te worden van een kokoscherm (kokowall).

Reactie:

Zie reactie onder 11.

2. Gemeente Pekela

De gemeente realiseert zich dat het plan voldoet aan de wettelijke bepalingen van de Wet geluidhinder. Vanwege de voorkeur van omwonenden nabij Alteveer voor het plaatsen van geluidschermen, verzoekt de gemeente om in plaats van geluidsreducerend asfalt te kiezen voor een oplossing met geluidschermen. Dit vanwege onder andere de leefbaarheid, privacy, minder lawaai van voertuigen en duurzaamheid.

Volgens de gemeente is de geluidsreductie van geluidschermen minimaal gelijk aan de beginfase van geluidsreducerend asfalt met dien verstande dat geluidsreductie bij schermen structureel blijft. Langs de N366 zijn in het verleden op meerdere locaties al geluidschermen aangebracht. De gemeente stelt dat het effect van geluidsreducerend asfalt binnen 5 jaar teniet is gedaan. Ook zijn de onderhoudskosten en aanlegkosten van geluidsreducerend asfalt hoger en is de levensduur minder dan Steen Mastiek Asfalt.

De gemeente Pekela verzoekt om het plaatsen van geluidschermen ter hoogte van de Veenhofsweg en de Poortmanswijk aan Alteveerzijde van de N366 en van Oud Alteveer tot de visvijver aan Pekelazijde van de N366.

Reactie:

Zie reactie onder 11.

3. Tennet

Er bevinden zich enkele bovengrondse hoogspanningsverbindingen en een ondergrondse verbinding in het plangebied. De ondergrondse verbinding heeft consequenties voor de uitvoering van de verbreding van de N366. Voor de ondergrondse hoogspanningskabel is een reconstructie noodzakelijk die inmiddels is aangevraagd door de provincie. Mogelijk is ook een reconstructie van

een van de bovengrondse hoogspanningsverbindingen noodzakelijk. Momenteel is Tennet intern aan het uitzoeken of dit het geval is.

Tennet verzoekt om in de plantoelichting op te nemen dat de provincie in overleg is met Tennet over de mogelijkheden voor realisatie van de verbreding van de N366.

Reactie:

De plantoelichting zal conform dit verzoek van Tennet worden aangevuld. Na het indienen van de zienswijzen door Tennet hebben diverse besprekingen plaatsgevonden. Inmiddels heeft Tennet aangegeven dat geen sprake is van een reconstructie van de bovengrondse hoogspanningsverbinding.

4. Dorpenbeheerteam Ommelandercompagnie-Ommelanderwijk-Zuidwending landschappelijk

Het Dorpenbeheerteam trekt uit de tekst van het landschappelijk en verkeerskundig ontwerp (2012) de conclusie dat de bosschages die zijn aangelegd in de huidige binnenbermen en taluds van de op- en afrit ter hoogte van Ommelanderwijk en Zuidwending zullen verdwijnen.

Verder gaat het Dorpenbeheerteam in op de natuurcompensatie die als gevolg van dit project plaatsvindt binnen de EHS Westerwolde. Het Dorpenbeheerteam vindt deze gebiedscompensatie merkwaardig omdat compensatie op een afstand van 20 km van hun leefgebied plaatsvindt. Het Dorpenbeheerteam verzoekt om aansluiting te zoeken bij de natuurcompensatie die gepland is in de vierhoek N33/N366/Noorderkwartier (Ommelanderwijk) en Ommelanderwijk-West. Het Rijk heeft hier natuurcompensatie gepland naar aanleiding van de reconstructie van de N33. Het Dorpenbeheerteam pleit voor een aaneengesloten natuurcompensatiebos, nu het Rijk haar verplichting en eerdere toezeggingen niet heeft waargemaakt. Dit kan eveneens dienen ter versterking van de groene entree die bij Veendam wordt nagestreefd.

Reactie:

Het eerste deel van de zienswijze is overeenkomstig de inspraakreactie op het voorontwerp. Onze reactie is niet gewijzigd. Zie hiervoor hoofdstuk 8 van de plantoelichting. Aanvullend kan worden gezegd dat tussen Veendam en Nieuwe Pekela de meeste bomen niet worden gekapt, maar worden verplant. Compensatie van bomen/ bosschages die verloren gaan in dit gebied is hiermee minder relevant. Daarom is de keuze gemaakt om elders te compenseren. De groene entree van Veendam wordt vanuit het project Reconstructie Adriaan Tripweg begin 2016 nog versterkt door de aanplant van bomen langs de wegen. In overleg met reclamant willen wij wel de mogelijkheden bekijken om in de bomenrij op een beperkt aantal plaatsen onderbegroeiing aan te brengen. Zie voor een nadere invulling van dit aspect de laatste alinea van de reactie op indiener 11.

Onderzoek luchtkwaliteit en akoestisch onderzoek

Vanwege de toenemende verkeersintensiteit op de wegvakken N33-Zuidwending en Zuidwending-N367 zal niet alleen de geluidbelasting toenemen, maar ook de kwaliteit van de luchtkwaliteit navenant worden aangetast.

Wat de akoestische situatie betreft, wijst het Dorpenteam erop dat een aantal plekken (Kerkpad Noord, Zwaluwstraat, Noorderkwartier en zelfs ter hoogte van de basisschool De Ommewending) de gevelbelasting zal toenemen tot 60 dB(A).

Het Dorpenteam geeft aan dat de groeiende economie, het feit dat Veendam géén krimpgebied is én zich succesvol profileert als economische groeikern de voorspelde toename van de verkeersintensiteit veel eerder bereikt kan worden dan de prognoses laten zien.

Het Dorpenteam wijst erop dat reeds nu, na verdubbeling van de N33, er behoorlijk veel overlast is van vooral optrekkende vrachttransport/beroepsverkeer vanuit de richting Veendam.

Het Dorpenteam stelt voor om, aanvullend op de reeds geplande maatregelen, vanaf 250 m voor de onderdoorgang N366/Noorderkwartier tot aan de op- en afritten N366/Ommelanderwijk-Zuidwending, zuidelijk van het baanvak een geluidswerende wal of beschutting en geluidswerende

beplanting ter hoogte van de onderdoorgang te realiseren. Daarnaast wordt gesteld dat de weg tussen km 1.1 en 1.8 verlaagd moet worden aangelegd, zodat samen met de geluidsschermen, gekomen kan worden tot een acceptabel geluidsniveau.

Om ter plaatse van de fietstunnel een acceptabele geluidsbelasting te bereiken stelt het Dorpenteam voor om de weg te verlagen in combinatie met het plaatsen van een geluidsscherm. Deze zal langs de zuidzijde van de N366 vanaf circa 200 m voor de fietstunnel 'Noorderkwartier' tot de afrit Ommelanderswijk moeten worden geplaatst.

Reactie:

In de Actieplannen Wegverkeerslawaaï 1e en 2e tranche is bekeken op welke delen van provinciale wegen de geluidsbelasting op woningen in de omgeving van ene weg 62dB of hoger is. Indien dat het geval is wordt gekozen om geluidreducerend asfalt aan te leggen, omdat dit als meest doelmatig wordt beschouwd. De gehele omgeving wordt stiller door het toepassen van dit type asfalt. Dit is niet het geval indien wordt gekozen voor een verdiepte ligging of het plaatsen van geluidsschermen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat we met geluidreducerend asfalt en de overige voorzieningen die reeds aanwezig zijn, aan de vereisten voldoen. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie van indiener 11.

Tot slot vraagt het Dorpenbeheerteam aandacht voor de aansluiting met de N33. Contacten met het Rijk zijn op niets uitgelopen, daarom wordt er in deze zienswijze aandacht voor gevraagd. Het dorpenbeheerteam pleit ervoor om de aanpak van de N366 aan te grijpen om de verkeerssituatie bij de afslag Veendam N33-N366 te verbeteren. Er moet een voorziening worden getroffen zodat de ophoping van verkeer hier opgelost kan worden.

Reactie:

Dit deel van de zienswijze komt overeen met de ingediende inspraakreactie over het voorontwerp. Bij de beantwoording van de inspraak is over dit onderwerp gemeld dat in overleg tussen wegbeheerder (provincie) en de politie de actuele verkeerssituatie op de rotondes wordt gezien. Indien noodzakelijk zullen verkeer geleidende maatregelen worden getroffen. Dit geldt nog steeds. De monitoring vindt plaats. Indien gewenst en/of zullen maatregelen worden getroffen.

5. Indiener 5

Reclamant doet een aantal suggesties met betrekking tot het wegontwerp en landschappelijke inpassing. Deze suggesties leiden volgens reclamant tot een forse kostenbesparing.

Reactie:

De zienswijze van reclamant is gelijk aan de strekking van de ingediende inspraakreactie over het voorontwerp. Onze reactie op de suggesties is niet gewijzigd en conform hetgeen is geschreven in hoofdstuk 8 van de plantoelichting. Het inpassingsplan vormt de planologische uitwerking van de besluiten die Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten eerder hebben genomen. Op basis van de beschikbare (verkeers)gegevens ontbreken nut en noodzaak om de weg verder te verdubbelen dan waartoe de plannen in voorzien.

6. Indiener 6

Reclamant heeft een aantal opmerkingen over de verwerving van een gedeelte van hun grond ten behoeve van het inpassingsplan. De aankoop- en bestemmingsgrens, die oorspronkelijk aan de noordzijde van de nieuw te graven sloot lag, is nu in het midden van deze sloot geprojecteerd. Reclamant verzoekt om de aankoopgrens en bestemmingsgrens aan te passen zodat deze 50 cm uit de noordelijke insteek van de nieuw te graven sloot komt te liggen. Tevens dienen er voorzieningen te worden getroffen voor het beheer en onderhoud van de nieuw te graven watergang, zodat reclamant hiervan kan worden gevrijwaard.

Reactie:

Voor een goede planologische inpassing worden alle onderdelen van en naast de weg mogelijk gemaakt binnen een verkeersbestemming. Hieronder vallen ook sloten en agrarisch medegebruik. In het onderhavige geval is de plangrens gelegen ca. 1,0 meter uit de voor reclamant meest nabij gelegen insteek van de nieuw te graven watergang. Los van de plangrens zijn aankoopgrenzen vastgesteld. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd de huidige situatie, waarbij de eigendomsgrens in het hart van de watergang is gelegen. In beginsel rust op elke eigenaar ook de verplichting om zijn deel van de sloot te onderhouden. In dit geval is er dus ook een verplichting tot slootonderhoud voor reclamant. Hiermee ontstaat geen strijdigheid met artikel 15 van de Wegenwet. Lid 3 van dit artikel voorziet in deze situatie nu in beginsel reclamant het slootonderhoud zou moeten uitvoeren. Het slootonderhoud wordt uitgevoerd door de gemeente Veendam. De gemeente heeft aangegeven geen aanleiding te zien om af te wijken van het onderhoudsregime. In de gesprekken over de aankoop van de benodigde gronden is dit een onderwerp van bespreking. Voor een goede ruimtelijke inpassing is deze discussie niet van belang.

7. Indiener 7

Reclamanten uiten hun zorg over de toename van geluidsbelasting op hun gevel en de gevolgen voor hun privacy. Verder wordt gewezen op een aantal uitvoeringszaken.

Reclamanten verzoeken om de aankoopgrens/grens van het inpassingsplan zodanig aan te passen dat de wegberm met beplanting, het talud, de watergang en eventueel benodigde onderhoudsruimte voor de watergang volledig moet worden verworven voor het kunnen realiseren van het plan.

Daarnaast wordt verzocht om ter plaatse van het eigendom van reclamanten in de wegberm een bosschage, beplanting of geluidscherm aan te brengen. Indien de obstakelvrije zone minder dan 10 m bedraagt dient een afschermingsconstructie te worden aangebracht.

Tot slot dienen voorzieningen te worden getroffen voor het beheer en onderhoud van de nieuwe watergang, zodat reclamant hiervan kan worden gevrijwaard.

Reactie

De zienswijze van reclamant is gelijk aan de ingediende inspraakreactie over het voorontwerp. Het betreffen voornamelijk uitvoeringszaken waarmee bij de aankoop van de benodigde grond van reclamant rekening zal worden gehouden. In het inpassingsplan is voorzien in voldoende ruimte voor onderhoud van de berm, watergang enzovoort vanaf de wegzijde. Er wordt onderzocht of tussen de bomen die op ca. 7 meter uit de weg worden geplant bosschages kunnen worden aangebracht om hiermee deels tegemoet te komen aan de wens van reclamant. Zie voor een nadere invulling van dit aspect de laatste alinea van de reactie onder indiener 11.

8. Indiener 8

Reclamant pleit ervoor om bij de afrit N33 vanuit Gieten/Wildervank bij de afslag naar de Pekela's een extra rijstrook te realiseren om de doorstroming te verbeteren.

Reactie:

Deze reactie komt overeen met ingediende inspraakreacties over het voorontwerp. Extra aansluitingen op de N33 zijn niet aan de orde. Wel bestaat begrip voor situaties zoals geschetst. In overleg tussen wegbeheerder (provincie) en de politie wordt de actuele verkeerssituatie op de rotondes gezien. De monitoring vindt plaats. Indien gewenst en/of zullen maatregelen worden getroffen.

9. Indiener 9

Opgemerkt wordt dat de grenzen van het inpassingsplan voor een deel over de grond van reclamant zijn getekend. De bestaande sloot is de grens van hun grond. Verzocht wordt de begrenzing aan te passen.

Als tweede wordt opgemerkt dat vanwege de nieuwe op- en afrit Nieuwe Pekela-Zuid er sprake is van een toename van de geluidsbelasting op het perceel Onstwedderweg 71 te Nieuwe Pekela. Reclamanten gaan ervan uit dat dit dan ook op hun perceel het geval zal zijn. Graag vernemen zij welke maatregelen worden genomen om de toename van de geluidsbelasting te voorkomen.

Reactie:

De ingediende zienswijze is gelijk aan de eerder ingediende inspraakreactie over het voorontwerp-inpassingsplan. De plangrens is naar aanleiding van het verzoek van reclamant in het ontwerp-inpassingsplan al aangepast. Voor het overige wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van de plantoelichting waarin gereageerd is op ingediende inspraakreacties (onder inspreker 1).

10. Indiener 10

Reclamanten verzoeken om op het gehele wegvak Veendam - Nieuwe Pekela geluidsreducerend asfalt toe te passen.

De bomen tussen de N366 en de Drieborgweg die verblinding van weggebruikers tegen gingen zijn gekapt ten tijde van de reconstructie van de N33. De overgebleven bomen zijn gesnoeid. Verzocht wordt om een afscherming te realiseren die de verblinding van weggebruikers tegengaat.

Bij de Drieborgtunnel is volgens reclamanten sprake van hinderlijke lichtflitsen van verkeer voor de bewoners van Noorderkwartier. Verzocht wordt om maatregelen te treffen om lichthinder in de woningen te voorkomen.

Reclamanten verzoeken om de bosschages bij de op- en afritten van de N366 naar Zuidwending en Ommelanderswijk zoveel mogelijk te sparen.

Sloten met een waterbergingsfunctie dienen volgens reclamanten een aansluiting te krijgen op het reguliere waterbeheersingssysteem. Tevens wordt verzocht om bij de aanpassing van de sloten de verontreiniging waar volgens reclamanten sprake van is ter hoogte van de op en afrit van de Zuidwendinger kant op te ruimen.

Tot slot verzoeken reclamanten om maatregelen te treffen die verkeersslachtoffers onder dieren moeten voorkomen.

Reactie:

De plannen voor de verdubbeling van het wegvak Veendam-Nieuwe Pekela zijn getoetst aan de Wet Geluidhinder. In de toetsing zijn de maatregelen die voortvloeien uit de Actieplannen Wegverkeerslawaaai 1e en 2e tranche meegenomen. In deze actieplannen zijn keuzes gemaakt voor de toepassing van geluidsreducerend asfalt op (delen van) provinciale wegen waarbij de geluidsbelasting op woningen in de omgeving 62dB of hoger is. Niet op het gehele door reclamant aangeduide gedeelte van de N366 is hiervan sprake. De delen die niet uit de Actieplannen blijken, worden niet voorzien van geluidsreducerend asfalt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor alle relevante woningen bij Zuidwending het geluidsniveau afneemt. Er is dus geen noodzaak, óók niet op grond van wettelijke normen, om bovenop de al aangekondigde maatregelen en begrenzingen, maatregelen te treffen en het gehele wegvak te voorzien van geluidreducerend asfalt.

Er zijn niet eerder klachten binnen gekomen over verblinding vanaf de N366 op de naastgelegen parallelweg. Dit geldt eveneens voor bewoners van het Noorderkwartier. Wij zullen niet direct overgaan tot het treffen van maatregelen. Indien er echter bij de provincie of gemeente vaker klachten binnen komen zullen wij kijken of en welke maatregelen getroffen kunnen worden.

De bomen/ bosschages in de oksels bij de aansluitingen op de N366 blijven zoveel als mogelijk behouden. Er dienen wel enkele werkzaamheden plaats te vinden waardoor bomen/ bosschages verdwijnen, bijvoorbeeld voor watercompensatie, maar wat behouden kan blijven zal niet worden gekapt. De sloten worden bij dit deel vergroot, waardoor ruimte ontstaat voor waterberging. De sloten worden aangesloten de overige sloten en daarmee het waterbeheerssysteem. Het waterschap Hunze en Aa's toetst dit ook en ziet hier op toe. De provincie heeft hiervoor een watervergunning

aangevraagd. In het geval bij de werkzaamheden verontreiniging wordt aangetroffen zal dit worden verwijderd volgens de geldende voorschriften.

Verkeersslachtoffers onder dieren hebben al enkele jaren onze aandacht. De provincie is al geruime tijd in overleg met de Wildbeheereenheden (WBE's) over onder andere de ongevallen. De WBE's registeren de ongevallen, zodat op basis hiervan maatregelen getroffen kunnen worden. In het Landschappelijk en verkeerskundig ontwerp is hiermee rekening gehouden met wild/ dieren. Daarnaast volgt uit de wisselwerking tussen de wegbeheerder en de WBE's dat binnenkort proeven worden gedaan met de toepassing van Duftzaun op bepaalde plaatsen in de berm van de N366. Dit is een schuim door de Duitse ADAC en jachtverenigingen wordt toegepast langs Duitse wegen. Het schuim heeft een onaangename geur voor dieren.

11. Indiener 11 t/m 54

De bewoners van de Veenhofsweg, Poortmanswijk en Oud Alteveer pleiten voor het plaatsen van geluidschermen in plaats van gebruik te maken van geluidreducerend asfalt.

Volgens de bewoners is het effect van geluidreducerend asfalt binnen 2 tot 3 jaar teniet gedaan.

Door zandstormen zal het geluidreducerend asfalt eerder dichtslippen. De aanleg- en onderhoudskosten zijn hoger dan bij Steen Mastiek Asfalt.

Om geluidhinder, veiligheids- en gezondheidsrisico's en waardedaling van huizen te beperken en de leefbaarheid te verbeteren, verzoeken reclamanten om het plaatsen van geluidschermen ter hoogte van het kruispunt Alteveer en einde bocht Veenhofsweg (gemeente Stadskanaal) en ter hoogte van kruispunt Alteveer tot de visvijver (gemeente Pekela). Zij spreken een voorkeur uit voor een kokosscherm (kokowall). Reclamanten stellen voor de kostenbesparing die wordt bereikt door geen geluidreducerend asfalt toe te passen te gebruiken voor het plaatsen van geluidschermen.

Reactie:

In de Actieplannen Wegverkeerslawaaï is de keuze gemaakt voor geluidsreducerend asfalt aangezien hiermee een bronmaatregel wordt genomen; de hele omgeving wordt hierdoor stiller. De provincie is voornemens om conform het Actieplan Wegverkeerslawaaï asfalttype "SMA-NL 8G+" aan te brengen op delen van de N366. Dit geoptimaliseerde SMA van de provincie Gelderland is momenteel nog volop in ontwikkeling. Het levert een geluidsreductie van ca. 3,4 dB. Doelstelling van dit product is een redelijke geluidsreductie zonder afbreuk te doen aan de levensduur. Het mengsel heeft een holle ruimte van ca 9% waardoor het niet schoon gehouden hoeft worden. De levensduur is naar verwachting 12 tot 15 jaar bij gebruik op een 80-km weg. In het onderhoudsbudget van de afdeling Beheer en Onderhoud wordt echter rekening gehouden met een civieltechnische levensduur van 8 jaar, waarna vervanging plaatsvindt. De geluidsreductie waarmee rekening wordt gehouden is de gemiddelde geluidsreductie over de levensduur. Het is dus niet zo dat alleen direct na het aanbrengen van de deklaag de reductie wordt gehaald en het daarna alleen maar slechter wordt. Met het onderhoudsregime wordt de gemiddelde geluidsreductie over de levensduur gewaarborgd.

Het vervangen van geluidsreducerend asfalt door geluidsschermen is om een aantal redenen niet wenselijk. Allereerst is de door reclamanten aangegeven geluidsreductie twijfelachtig. De geluidswinst die met een scherm wordt gerealiseerd hoeft niet groter te zijn als met geluidsreducerend asfalt. Een geluidsscherm met een hoogte van ca. 1,2 meter boven de kant van het asfalt is noodzakelijk om eenzelfde reductie te halen als met geluidsreducerend asfalt. Voor een dergelijk scherm worden de aanlegkosten geraamd op ruim € 1 miljoen euro, inclusief een noodzakelijk te plaatsen geleiderail. Deze geleiderail is noodzakelijk omdat anders niet de gewenste obstakelvrije berm gerealiseerd wordt. De meerkosten van een scherm van 3,00 meter hoog zullen vele malen hoger uitvallen.

Een geluidsscherm is eveneens niet wenselijk omdat weerkaatsing zal optreden, waardoor een nadelige invloed kan ontstaan op bebouwing aan de overzijde van de N366. Hier zullen dan eveneens

maatregelen getroffen dienen te worden door schermen te plaatsen. Een geluidsscherm biedt weliswaar reductie direct achter het scherm, maar door de werking van het geluid middels geluidsgolven over het scherm is het effect over grotere afstand veel minder dan de bewoners verwachten. Direct achter de gewenste schermen staan echter weinig huizen. Geluidsschermen zijn ook in planologisch opzicht niet wenselijk. Een geluidsscherm met een hoogte van 3,0 meter over grote lengte heeft een stedelijke uitstraling, en is niet passend in de landelijke omgeving van de dorpse bebouwing van Alteveer en de lintbebouwingen gelegen nabij de N366. Dat effect wordt nog versterkt wanneer dit aan beide zijden zou worden toegepast.

Op 17 september 2013 hebben Gedeputeerde Staten het Actieplan Wegverkeerslawaaï 2^e tranche vastgesteld. Uit het actieplan volgt dat bij Alteveer sprake is van een drietal saneringswoningen. De gemeente Stadskanaal heeft deze woningen aan de Poortmanswijk te Alteveer aangemeld bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï. In 2012 heeft tussen de gemeente Stadskanaal en de provincie Groningen een overleg plaatsgevonden of er mogelijkheden zijn om voor deze woningen het geluidniveau naar beneden te brengen op grond van bron- en/of overdracht maatregelen. Dit sluit aan bij de aanpak in het Actieplan. Voor het Actieplan worden alleen bronmaatregelen, in de vorm van geluidreducerend asfalt beschouwd, omdat deze het meest doelmatig zijn (hiermee wordt de hele omgeving stiller). De gemeente Stadskanaal heeft haar taak afgerond. De drie woningen te Alteveer zijn inmiddels gesaneerd in opdracht van de gemeente, waarbij voor de provincie nog de verplichting geldt om geluidsreducerend asfalt aan te brengen tussen hectometerpaal 9,9 en 10,5.

De zienswijze van de reclamanten staan niet op zichzelf. Ook zienswijzen van andere reclamanten tegen het inpassingsplan zien toe op het aanleggen van geluidsreducerend asfalt, het vervangen door geluidsschermen of het treffen van extra maatregelen zoals een verdiepte ligging. De huidige plannen van de N366 voldoen aan de wettelijke vereisten. De provincie heeft de verplichting om bij de drie saneringswoningen van de gemeente Stadskanaal geluidsreducerend asfalt aan te leggen. Het geluidsreducerend asfalt biedt voldoende geluidsreductie gedurende de onderhoudstermijn. In toekomstig onderhoud wordt voorzien in het onderhoudsfonds van de afdeling BO, waardoor de reductie ook in de toekomst blijft. De meerkosten van geluidsreducerend asfalt zijn bij de aanleg verwaarloosbaar ten opzichte van regulier asfalt. Als op het gehele deel van de N366 het geluidsreducerend asfalt wordt vervangen (ca. 4,1 kilometer) door geluidsschermen van 1,5 meter hoog zijn de meerkosten bij aanleg geraamd op € 2 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met het plaatsen van een scherm, indien nodig het maken van een afwateringsgoot en een geleiderail. De onderhoudskosten van een scherm zijn weliswaar lager, maar het extra onderhoud aan de afwateringsgoot en het niet of lastiger machinaal kunnen onderhouden van de bermen door de geleiderail zorgt voor extra kosten. Als in dit geval wordt afgeweken van de Actieplannen Wegverkeerslawaaï schept dat ook precedënten voor soortgelijke situaties bij andere wegen.

Reclamanten geven aan dat geluidsschermen ook andere voordelen biedt, bijvoorbeeld het ontnemen van het zicht op de woningen, privacy en leefbaarheid. Het landschappelijke plan biedt ruimte om deels tegemoet te komen aan de bezwaren van de bewoners door bosschages aan te planten tussen de bomenrij ter hoogte van de huiskavels, waardoor het zicht aan de huizen en tuinen wordt ontnomen. Deze bosschages moeten wel passen in het verkeerskundige ontwerp, dat uitgaat van obstakelvrije bermen van ca. 7,00 meter breed, de bomenrij en het naastgelegen maaipad. De obstakelvrije berm biedt ruimte voor struikgewas en bomen, voor zover de stamdiameter maximaal 0,08 meter is. Door de aan te planten bosschages/ het struikgewas goed te beheren en onderhouden kan aan de voorwaarden voor obstakelvrij worden voldaan. Op dit punt kunnen wij de reclamanten tegemoet komen. Hierover zal nader overleg met reclamanten plaatsvinden.

5. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

De zienswijze van Tennet wordt overgenomen. Dit betekent dat in paragraaf 5.12 van de plandoelichting wordt toegevoegd dat de provincie in overleg is met Tennet over de mogelijkheden voor realisatie van de verbreding van de N366.

De overige zienswijzen geven geen aanleiding voor aanpassing van het inpassingsplan.