



N33MIDDEN

N33 Midden. Meer weg, meer waarde.

Verkenning Verdubbeling N33 Zuidbroek- Appingedam Nota van Antwoord Consultatiefase 2018

Datum	8 oktober 2018
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Noord-Nederland / provincie Groningen
Informatie	
Telefoon	
Fax	
Uitgevoerd door	Sweco Nederland B.V.
Opmaak	
Datum	8 oktober 2018
Status	D 2
Versienummer	
Auteur(s)	Robert Jan Jonker (Sweco)
Referentienummer	SWNL0232030
Sweco	
Gecontroleerd door	Ina de Lange (project N33 Zuidbroek-Appingedam)
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Bert van der Meulen (project N33 Zuidbroek-Appingedam)
Paraaf goedgekeurd	

Inhoud

1	Inleiding en procedure—5
1.1	Inleiding—5
1.2	Procedure—5
1.3	Binnengekomen zienswijzen—6
1.4	Leeswijzer—6
2	Veelgestelde vragen—7
2.1	Toelichting keuze voorkeursalternatief X1—7
2.2	Vervallen aansluiting Geerlandweg—7
2.3	Tracéligging bij Korengarst—8
2.4	Hoe kan ik de hoogte blijven en meedenken?—8
2.5	Ik verwacht schade door de verdubbeling van de N33, wat kan ik doen?—8
2.6	Ik ervaar/ verwacht geluidsoverlast, wat gaat het project daar aan doen?—9
3	Reacties op het voorgenomen voorkeursalternatief—10
4	Verklarende woordenlijst—71

1 Inleiding en procedure

1.1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord ten aanzien van de ingediende consultatiereacties aangaande de voorlopige vaststelling (eind januari 2018) van een voorkeursalternatief voor de N33 Zuidbroek-Appingedam. Deze nota is samengesteld door het Bestuurlijk Duo (Provincie Groningen en Rijkswaterstaat).

De consultatieronde is een informele inspraakronde. Dat wil zeggen dat de reacties geen formele zienswijzen zijn. Die fase volgt later. De Consultatieperiode is ingelast om het Bestuurlijk Duo en Provinciale Staten inzicht te geven in de mening van belanghebbenden ten aanzien van de keuze van het voorkeursalternatief en de issues die van belang zijn in de hierop volgende planuitwerkingsfase.

De consultatiereacties hebben onder meer betrekking op de onderbouwing van het gekozen voorkeursalternatief, bereikbaarheid, geluidhinder, waterhuishouding en nadeelcompensatie. Ook zijn diverse voorstellen gedaan voor ontwerp-aanpassingen voor specifieke situaties en geven veel mensen aan graag nader betrokken te zijn bij de verdere uitwerking.

Op 10 oktober 2018 heeft het Bestuurlijk Duo een definitieve keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Hierbij zijn de reacties uit de omgeving meegenomen. Op 19 december 2018 wordt het definitieve voorkeursalternatief voorgelegd aan Provinciale Staten van de provincie Groningen.

Rijkswaterstaat en de provincie Groningen geven in voorliggende Nota van Antwoord een reactie op de binnengekomen reacties. Bovendien geven zij aan hoe zij hiermee omgaan in de volgende fase van het project, de planuitwerkingsfase. Deze fase leidt tot een ontwerp-tracébesluit (OTB) en een bijbehorend milieueffectrapport (MER) op basis waarvan iedereen opnieuw kan reageren met het indienen van een zienswijze.

1.2 Procedure

De consultatieronde is gehouden tussen 16 februari en 16 maart 2018. Daarna is een voorlopig advies verschenen van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Op basis van dit advies is besloten om ter onderbouwing van de nut en noodzaak van het voornemen en de keuze van het voorkeursalternatief een Aanvulling op het Verkenningsrapport /MER eerste fase op te stellen. In de beantwoording van de consultatiereacties is waar relevant naar onderdelen van deze Aanvulling op het MER verwezen.

De Aanvulling op het MER en deze Nota van Antwoord zijn gepubliceerd bij de bestuurlijke vaststelling van het voorkeursalternatief op 10 oktober 2018.

De MER en het ontwerp-tracébesluit worden op een later moment ter inzage gelegd, waarbij het voor iedereen mogelijk is om een zienswijze in te dienen. Bij het daarop volgend tracébesluit is het voor belanghebbenden mogelijk een beroep in te stellen bij de Raad van State, mits zij ook een zienswijze hebben ingediend.

1.3 Binnengekomen zienswijzen

Tijdens de consultatieronde kon iedereen reageren op het voorkeursalternatief en het Verkenningsrapport. Op dinsdag 20 februari en op donderdag 22 februari jl. zijn er informatiebijeenkomsten geweest in Siddeburen en Appingedam. In totaal hebben we zo'n 250 belangstellenden in een goede sfeer mogen ontvangen. Er zijn goede vragen gesteld, ideeën geopperd en ook zorgen gedeeld.

Tijdens de termijn van de terinzagelegging van de het voorkeursalternatief en het Verkenningsrapport zijn 57 zienswijzen ontvangen. Hiervan zijn 8 ingediend via het digitale omgevingsloket. De ingediende reacties zijn in deze Nota van Antwoord geanonimiseerd en samengevat in afzonderlijke items. Per item is een antwoord opgenomen. De indieners van deze reacties krijgen een beantwoording met de gehele Nota van Antwoord en het nummer waaronder hun reactie is opgenomen en beantwoord.

Een aantal issues komt in meerdere reacties aan de orde. Deze zijn benoemd in het volgend hoofdstuk en per issue is een algemene reactie opgenomen. Deze issues zijn ook opgenomen bij de beantwoording van de afzonderlijke reacties in de antwoordtabel. Hierbij is dan incidenteel verwezen naar de algemene beantwoording.

1.4 Leeswijzer

De Nota van Antwoord is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 1 betreft de inleiding en geeft een overzicht van de procedure. In hoofdstuk 2 wordt op een aantal veelvoorkomende vragen een algemeen antwoord gegeven. In hoofdstuk 3 is een tabel opgenomen, waarin de individuele consultatiereacties zijn samengevat. Tot slot is een lijst met begrippen en afkortingen opgenomen.

2 Veel gestelde vragen

In de consultatiereacties komen een aantal issues regelmatig terug. Deze zijn hieronder benoemd en in algemene zin beantwoord. Bij de beantwoording in de tabel in hoofdstuk 3 is op een aantal punten verwezen naar deze algemene beantwoording.

2.1 Toelichting keuze voorkeursalternatief X1

In een aantal reacties zijn vraagtekens gezet bij de keuze van het voorkeursalternatief X1 vanwege de effecten op de verkeersafwikkeling in Appingedam (vooral de Farmsumerweg) en de bereikbaarheid van de bedrijven op Fivelpoort en de Woldweg. In een afzonderlijk project wordt samen met de belangrijkste stakeholders gekeken naar oplossingsrichtingen die op korte-, middel- en lange termijn kunnen bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid van Appingedam. De provincie Groningen ondersteunt de gemeente Appingedam bij dit onderzoek.

Met betrekking tot de ontsluiting van de bedrijventerreinen is een quick scan uitgevoerd. Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeursstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeursstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeersstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.

2.2 Vervallen aansluiting Geerlandweg

In een aantal reacties is zorg geuit over de bereikbaarheidseffecten van het laten vervallen van de aansluiting Geerlandweg, met name voor de recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden aan het Schildmeer en in Steendam. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijk, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting.

Het vervallen van de aansluiting Geerlandweg heeft mogelijk tot gevolg dat er sluipverkeer in Steendam ontstaat. Deze zorg nemen wij serieus. In de planuitwerkingsfase kijken wij met de gemeente en belanghebbenden nader naar de bereikbaarheid van dit gebied en de hier aanwezige voorzieningen.

2.3 Tracéligging bij Korengarst

In diverse reacties is ingegaan op de bestaande problematiek van de N33 langs Korengarst. De woningen staan op korte afstand van de weg en een geleiderail schermt de N33 af van de parallelweg. Omdat er geen ruimte is tussen de N33 en de parallelweg voor de huizen is er een probleem in de waterhuishouding en is er sprake van verblinding door tegemoet komend verkeer op de andere weg. Ook ervaren gebruikers van de parallelweg onveiligheid.

Vanuit het ontwerpuitgangspunt dat langs het tracé een obstakelvrije zone van tien meter wordt gehanteerd is, mede op basis van de consultatiereacties, in het voorkeursalternatief opgenomen dat de N33 ter hoogte van Korengarst ook wordt voorzien van een obstakelvrije zone van tien meter. Dit betekent dat de N33 ter hoogte van Korengarst opschuift naar het westen. De leefbaarheid bij Korengarst verbetert hiermee en er ontstaat ruimte om het waterhuishoudingsprobleem op te lossen.

De bewoners van Korengarst worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van de weg in hun directe woonomgeving.

2.4 Hoe kan ik de hoogte blijven en meedenken?

Het merendeel van de insprekers heeft aangegeven graag geïnformeerd te worden over de voortgang van het project. Belanghebbenden worden via diverse kanalen geïnformeerd over de ontwikkelingen van de planstudie. Wij hebben uw emailadres, mits bekend, opgenomen in de verzendlijst van de emailnieuwsbrief over de verdubbeling van de N33 Midden. Deze wordt tijdens de planstudiefase een aantal keren verzonden. U kunt de verdubbeling van de N33 ook volgen op Twitter via @N33Midden.

In de planuitwerkingsfase wordt een aantal (ontwerp-)bijeenkomsten georganiseerd op diverse onderwerpen. Direct belanghebbenden en mensen die hebben aangegeven hiervoor belangstelling te hebben worden hiervoor uitgenodigd. Deze bijeenkomsten worden voornamelijk gehouden in de periode oktober 2018 tot en met februari 2019.

Na vaststelling van het voorkeursalternatief wordt het ontwerp-tracébesluit uitgewerkt. Op het ontwerp-tracébesluit kunt u een zienswijze indienen. Dit wordt aangekondigd via een kennisgeving in de Staatscourant en in de regionale media. Naar verwachting is dit kort na de zomer van 2019.

2.5 Ik verwacht schade door de verdubbeling van de N33, wat kan ik doen?

Afhankelijk van de nog te maken keuzes, kan er sprake zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit schade lijdt of gaat ondervinden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen lasten behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister neemt een beslissing op een verzoek voor schadevergoeding niet eerder dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Op de website www.rws.nl/nadeelcompensatie vindt u meer informatie over dit onderwerp, waaronder de belangrijkste voorwaarden en aanvraagformulieren.

2.6 Ik ervaar/ verwacht geluidsoverlast, wat gaat het project daar aan doen?

Verkeer maakt geluid en dat kan zorgen voor geluidsoverlast. De overheid beschermt ons hiertegen en wil voorkomen dat geluidsoverlast onbeheerst kan groeien. In 2012 is daarom een nieuw hoofdstuk aan de Wet milieubeheer toegevoegd: hoofdstuk 11, Geluid. Hierin staat hoe Rijkswaterstaat bij het wijzigen, aanleggen en het dagelijks beheer van rijkswegen altijd in de gaten moet houden of het geluid binnen de wettelijk vastgestelde grenzen blijft.

De gevolgen voor de omgeving van de verdubbeling van de N33 op het gebied van geluid worden tijdens de planstudiefase gedetailleerd in beeld gebracht. In het ontwerp-tracébesluit worden nieuwe geluidsberekeningen gemaakt en getoetst aan de vastgestelde normen: de geluidproductieplafonds. Indien nodig worden geluidsreducerende maatregelen getroffen. U leest alles over geluid langs Rijkswegen op www.rws.nl/omgevingslawaa Hier kunt u onder andere de brochure downloaden.

Nadat de geluidsberekeningen zijn gemaakt organiseert het project een informatiebijeenkomst over de wijze waarop met geluid wordt omgegaan en hoe dit uitpakt voor de verschillende dorpen/huizenclusters/ afzonderlijke woningen langs het tracé. Naar verwachting zal deze bijeenkomst plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2019.

Reacties op het voorgenomen voorkeursalternatief

De binnengekomen reacties zijn samengevat onder een volgnummer beginnend met een p (binnengekomen bij de provincie) of beginnend met een i (binnengekomen bij Sweco via het Omgevingsloket). De indieners krijgen een bericht onder welke code hun reactie is samengevat en beantwoord.

Nr.	Vraag/issue:	Antwoord:
p1	Inspreker is het eens met voorkeursalternatief tracé X1 ondanks de voorkeur voor tracé X2.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
p2	Inspreker is een voorstander van het voorkeursalternatief en ziet kansen voor verschillende deelaspecten (veiligheid, duurzaamheid etc.).	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker vraagt aandacht voor het sluipverkeer op de Tolweg (provinciale en gemeentelijke wegen).	In de planuitwerkingsfase wordt de verkeersstructuur rond de aansluiting Woldweg nader bekeken. De verdeling van het verkeer tussen de Tolweg en het gedeelte van de huidige N33 langs Blokstad wordt hierin meegenomen. Bewoners en bedrijven worden in deze fase betrokken. In hoofdstuk 2 van dit document is ingegaan op het omgevingsproces in de volgende fase. In het onderzoek naar oplossingen voor de Farmsumerweg wordt naar de gehele verkeerssituatie in Appingedam gekeken. Ook binnen dat project komt de omgeving Blokstad aan de orde.
	Inspreker wijst op de zorgen van de gemeente Appingedam rond de aansluiting op de Woldweg.	Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnterviewd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeersstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker stelt dat de zorgen rond de aansluiting Woldweg en het sluipverkeer Tolweg opgelost kunnen worden door de juiste vormgeving.	Zie voorgaand antwoord.

	Inspreker vraagt aandacht voor het herstel van de waterhuishouding na het weghalen van de N33.	Bij het opstellen van het ontwerp-Tracébesluit (OTB) zal ook een waterhuishoudkundig plan voor de directe omgeving worden opgesteld. Dit gebeurt in afstemming met het Waterschap en betrokken landeigenaren. De situatie rond de huidige N33 wordt daarbij betrokken opdat hier een goede waterhuishoudkundige situatie ontstaat. Dit is mede afhankelijk van de invulling van de vrijkomende ruimte.
	Inspreker wil graag betrokken worden bij: • De verdere inrichting van het agrarisch landschap (nadat de huidige N33 is weggehaald); • De aansluiting van de Tolweg en Woldweg via Fivelpoort; • Verkeerskundige maatregelen bij de Tolweg; • (evt) Koppelwerkzaamheden; wat kan in het bestek worden meegenomen; afwaardering van sluiproutes etc.	Bewoners vanuit de directe omgeving van de aansluiting Woldweg worden betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp in deze omgeving. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken. U wordt uitgenodigd voor dergelijke bijeenkomsten.
p3	Inspreker is het eens met voorkeursalternatief X1 omdat de “grote” bocht wordt afgesneden.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker stelt voor het deel van de N33 dat komt te vervallen in te richten als een groenstrook voor weidevogels.	In de planuitwerkingsfase wordt de herinrichting van deze strook in overleg met belanghebbenden nader uitgewerkt. Uw suggestie wordt daarbij betrokken.
	Inspreker stelt voor om langs en in het midden van de verdubbelde N33 iepenbomen te planten, hetgeen een groene lint creëert en de CO2-uitstoot van het verkeer opneemt.	In de planuitwerkingsfase wordt in samenhang met de uitwerking van het ontwerp een landschapsplan opgesteld, op basis van de eerder opgestelde Inpassingsvisie. Uw suggestie wordt daarbij betrokken. Net als bij de inpassingsvisie wordt bij het opstellen van het landschapsplan ook de directe omgeving betrokken. Indien u hierin betrokken wilt worden kunt u in hoofdstuk 2 lezen hoe u zich hiervoor kunt aanmelden.
	Inspreker stelt voor een visitekaart te maken van de verdubbelde N33 voor de Eemsdelta.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt betrokken bij de het opstellen van het Landschapsplan. Zie verder het voorgaande antwoord.

	Inspreker stelt voor de verdubbeling van de N33 CO2-neutraal uit te voeren door waterstofgas te gebruiken als brandstof voor werkauto's.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt betrokken bij het opstellen van het realisatiecontract.
P4	Inspreker vraagt waar informatie gevonden kan worden over de verkeersstromen/verkeerssituatie in Siddeburen na de verdubbeling.	In de bijlagen 'Verkeer' en 'Verkeersveiligheid' van het rapport Verkenning/1e fase MER vindt u alles over de verkeersstromen en verkeersveiligheid. Indien u hierover vragen heeft kunt u contact opnemen met de projectorganisatie, zie www.N33midden.nl
P5	Inspreker is een voorstander van het voorkeursalternatief X1 voor de verdubbeling N33 en ziet kansen voor verschillende deelaspecten (milieueffecten, landbouweffecten, nieuwe te vormen ontsluitingen etc.)	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker geeft aan betrokken te willen blijven bij het ontwerp- Tracébesluit, het MER en het LER (landbouweffectrapport) .	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.
	Inspreker geeft aan een gesprek te willen over indelingen/ verkoop vrijkomende grond aangrenzend aan het eigen perceel na verwijdering van de huidige N33.	Met de inspreker wordt over deze vraag later in het proces contact opgenomen.
P6	Inspreker geeft aan ontevreden te zijn over het voorkeursalternatief X1 omdat de klaverbladoplossing op huidige hoogte ervoor zorgt dat de rotonde recht voor het eigen huis komt te liggen.	In de Verkenning is op hoofdlijnen gekeken naar de vormgeving van de aansluiting bij Siddeburen. In de nu volgende planuitwerkingsfase wordt de aansluiting verder geoptimaliseerd. Relevante elementen daarbij zijn doorstroming, verkeersveiligheid, ruimtebeslag, kosten en effecten. De direct omwonenden en eigenaren van betrokken percelen worden hierbij betrokken. De overige inhoudelijke issues die de inspreker aangeeft worden hierbij betrokken en in een persoonlijk overleg met hem besproken.

Inspreker geeft aan dat bij de oostelijke afrit naar Siddeburen (half klaverblad) de toegangsweg geblokkeerd wordt in de ontwerptekening, waardoor 3 km omgereden moet worden.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker vraagt zich af hoe het zit met de gracht voor het huis die vanaf de weg schoongemaakt moet kunnen worden.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker geeft aan graag een gesprek te hebben binnen de termijn van zienswijzen.	Met inspreker is inmiddels een nader gesprek gevoerd. Hierin zijn afspraken gemaakt over de verdere betrokkenheid van inspreker bij de planuitwerking voor deze locatie.
Inspreker geeft aan een rol te willen spelen bij het optimaliseren van de aansluiting.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker geeft aan dat, indien de aansluiting geblokkeerd wordt, een volwaardige brug over de Munikkesloot gemaakt moet worden (ook voor bietenwagens van max 60 ton).	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker geeft aan met de komst van een rotonde voor de woning hinder te (gaan) ondervinden van licht-inschijn, lawaai en afnemend uitzicht. Het wooncomfort neemt af.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker geeft aan dat de weg van de Gasunie, (ontsluiting naar het bos) niet meer op de kaart staat, terwijl deze verbinding noodzakelijk is voor de Gasunie alsmede voor de bedrijfsvoering van de inspreker.	Noodzakelijke verbindingen blijven gehandhaafd of worden door een aanpassing hersteld. In de planuitwerkingsfase wordt dit in afstemming met betrokkenen uitgewerkt.
Inspreker geeft aan dat de aanleg de drainage doorsnijdt en dat hiervoor een oplossing moet komen.	Indien de uitvoering van het project leidt tot schade aan agrarische voorzieningen zoals drainage van percelen wordt dit binnen het project hersteld.
Inspreker wijst op de noodzaak om nadere afspraken te maken over de aankoop van een bosstrook en land en de vervanging van betonplaten.	Aankoop van gronden en vervanging van aanwezige voorzieningen wordt afzonderlijk met inspreker besproken.

P7	Inspreker geeft aan ontevreden te zijn over voorkeursalternatief X1 omdat de Farmsumerweg overbelast raakt.	Met de keuze voor X1 verschuift de huidige de aansluiting N989/Woldweg. Volgens de prognose leidt dit tot extra drukte op de Farmsumerweg van ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Omdat dit probleem er nu ook al is, wordt door de provincie Groningen samen met de gemeente Appingedam gekeken naar de verkeerssituatie in Appingedam en specifiek naar verbeteringen voor de Farmsumerweg. Dit wordt buiten de scope van het project N33 Midden opgepakt.
	Inspreker pleit voor het onderzoeken van een alternatief waarbij geen extra verkeer over de Farmsumerweg rijdt.	In de Verkenning zijn alternatieven (A, D, G) onderzocht dat niet leiden tot een verkeerstoename op de Farmsumerweg of tot een verandering van de rijroutes naar Fivelpoort. Om andere redenen is niet voor deze alternatieven gekozen. Een heroverweging van de tracékeuze is daarom niet aan de orde.
P8	Inspreker geeft aan opgetogen te zijn dat het belang van de N33 als belangrijke verbinding onderkent wordt en dat werk gemaakt wordt van de verdubbeling.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker vindt het jammer dat de route niet doorgetrokken wordt naar de Eemshaven, Chemiepark Delfzijl en de omliggende bedrijvigheid wegens de economische waarde en de behoefte aan goede logistieke verbindingen.	Het verder verdubbelen van de N33 tot aan de Eemshaven is wel de ambitie van de provincie Groningen. Op dit moment is er echter nog geen opdracht voor gegeven.
	Inspreker geeft aan te begrijpen dat een verkorting van de route en lage kosten interessant zijn, maar ziet enkele gevaren betreffende de voorkeursvariant die tot hoge kosten kunnen leiden;	De kosten van de verschillende onderzochte tracés liggen alle binnen het budget en zijn niet doorslaggevend geweest bij de keuze. Mogelijke aanpassingen in de routing van het verkeer in Appingedam en daaruit voorkomende maatregelen worden onderzocht in een afzonderlijk project van de gemeente Appingedam en de provincie Groningen. Zie ook het volgende antwoord.
	Inspreker verwacht toenemende verkeerscongestie en ongelukken bij afrit Appingedam centrum/Farmsumerweg door hogere verkeersbelasting.	Met de keuze voor X1 verschuift de huidige de aansluiting N989/Woldweg. Volgens de prognose leidt dit tot extra drukte op de Farmsumerweg van ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Omdat dit probleem er nu ook al is, wordt door de provincie Groningen samen met de gemeente Appingedam gekeken naar de verkeerssituatie in Appingedam en specifiek naar verbeteringen voor de Farmsumerweg.

Inspreker verwacht dat het effect bij de afrit Appingedam centrum/Farmsumerweg verergerd wordt door navigatiesystemen die de afrit als voorkeursroute kiezen richting het centrum. De inspreker verwacht dat de afslag richting Woldweg hierdoor niet veel gekozen wordt door verkeersdeelnemers die onbekend zijn met de regio.	Zie voorgaand antwoord. Overigens heeft de overheid geen invloed op de werking van navigatiesystemen. Er wordt voorzien in duidelijk wegbewijzing
Inspreker is van mening dat een rotonde noodzakelijk is om vanaf de N33 de Farmsumerweg op te komen.	In combinatie met bovengenoemd onderzoek zal tijdens de planuitwerkingsfase nader onderzoek worden gedaan naar de vormgeving van deze aansluiting. Ook de langzame verkeerroutes langs deze aansluiting worden hierbij betrokken.
Inspreker verwacht dat de complete route richting woonwijk Tuikwerd onveilig wordt, doordat wandelaars en fietsers niet meer aan de kant van de afrit N33-Appingedam-centrum kunnen komen.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker pleit voor voldoende bereikbaarheid van industrieterreinen Fivelpoort en Woldweg vanwege de economische waarde, aantrekkelijkheid voor ondernemers, de waarde van het terrein en zichtlocatie.	Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeersstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
Inspreker vindt het opvallend dat de verdubbeling precies voor de brug ophoudt, met als gevolg dat het verkeer dat voor een dichte brug staat een negatieve invloed uitoefent op de luchtkwaliteit in het bewoonde gebied waar Delfzijl en Appingedam elkaar raken.	In het MER zal voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie de luchtkwaliteit worden berekend. Het gaat hierbij om fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2). De wettelijke grenswaarden mogen niet worden overschreden. In het plangebied blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden, nu en in de toekomst. Dit geldt ook tijdens brugopeningen wanneer een wachtrij voor de brug staat. Er is momenteel geen opdracht en geen budget om de brug te verhogen of te vervangen door een aquaduct. Het voorkeursalternatief houdt beide oplossingen voor de langere termijn nog open.

	Inspreker wil op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.
	Inspreker geeft aan het netjes te vinden als geluisterd wordt naar de inwoners van Appingedam.	Deze consultatieperiode is ingelast als informeel inspraakmoment, juist om goed te luisteren naar de bewoners van de regio. De opmerkingen worden betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief en bij de uitwerking van het voorkeursalternatief tot het ontwerp-tracébesluit.
	Inspreker vindt het laatste gedeelte van de voorgestelde alternatieven niet toekomstbestendig.	Alle alternatieven zorgen voor een grotere robuustheid en daarmee toekomstbestendigheid op trajectniveau ten opzichte van de situatie zonder wegverbreding. Dit komt vooral door de aanleg van een extra rijbaan, zodat in beide richtingen 2 rijstroken beschikbaar zijn waardoor in geval van calamiteit de weg (of rijrichting) minder snel geblokkeerd raakt en het verkeer (zij het met hinder) nog kan afwikkelen.
	Inspreker stelt een route voor ten westen van Appingedam, waarbij efficiënt bochten uit de weg worden gehaald en de weg aansluit aan het bestaande tracé bij Spijk. Een reeks dorpen tussen Appingedam en Spijk hebben hierdoor minder te maken met intensief verkeer.	Dank voor uw suggestie. Een route ten westen van Appingedam valt buiten de scope van het project.
P9	Inspreker is een voorstander van het voorkeursalternatief X1.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker pleit voor een ontlasting van de Farmsumerweg door het aanleggen van rotondes bij de aansluiting N360/N33 en het weglaten van rotondes bij de Farmsumerweg/N33	Uw suggesties worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de ontsluiting van Appingedam.
	Inspreker vraagt aandacht voor fietsers.	In de planuitwerkingsfase wordt nader gekeken naar de wenselijkheid van aanvullende fietsroutes en de verkeersveiligheid voor fietsers.
	Inspreker pleit voor een goede en veilige inpassing van het bestaande fietspad ter plaatse van het nieuwe knooppunt N33/N362/Holeweg.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker pleit voor het doortrekken van de Oude Heemweg vanaf Tjuchem in noordelijke richting als fietspad langs de boerderij Oude Heemweg 1 tot aan de Holeweg. Inspreker verwacht hierdoor een veel	Dank voor uw suggestie. In de planuitwerkingsfase worden suggesties voor fietsroutes in afstemming met betrokken grondeigenaren en de gemeente nader onderzocht. Uw suggestie wordt hierbij betrokken.

	kortere fietsverbinding tussen Tjuchem en Appingedam/Delfzijl wat gunstig is voor leerlingen, het fietstoerisme en de fietsveiligheid tussen Appingedam/Delfzijl en Tjuchem en omgeving. Inspreker pleit voor overleg met de betrokken gemeentebesturen en grondeigenaren. Inspreker ontvangt graag een reactie.	Er is een regelmatig overleg met gemeenten en grondeigenaren. In de planuitwerkingsfase wordt dit overleg voortgezet. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.
P10	Inspreker(s) maken zich ernstig zorgen over de afsluiting van de afslag Geerlandsweg en afslag Appingedam-Zuid Industrierrein.	Uw mening wordt op prijs gesteld. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijke, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting. De afslag Appingedam-Zuid Industrierrein wordt niet afgesloten maar wordt bereikbaar via de aansluiting Holeweg.
	Inspreker(s) dringen aan op heroverweging van het voorkeursalternatief na op de infoavond gehoord te hebben over ca. 400 auto per etmaal exclusief seizoensinvloeden (Geerlandsweg) en de verwachte verkeersstroom van de Damsterweg via Steendam naar Appingedam.	Het vervallen van de aansluiting Geerlandweg heeft mogelijk tot gevolg dat er sluipverkeer in Steendam ontstaat. Ook nemen wij de zorg van de omgeving, ondersteunt door de gemeente Midden-Groningen serieus daar waar het gaat om de gevolgen voor de recreatie rond het Schildmeer. Daarom gaan wij in de planuitwerkingsfase samen met de directe omgeving in gesprek om naar mogelijke oplossingen te kijken.
P11	Inspreker pleit voor een rotonde op de kruising bij de Oudeweg voor fietsers en schoolgaande kinderen tussen Wagenborgen en Siddeburen.	Door de aanpassing van de aansluiting Siddeburen wordt de situatie bij de Oudeweg veiliger voor fietsers. In de planuitwerkingsfase wordt nader bekeken of een rotonde op deze locatie bijdraagt aan de verkeersveiligheid.
P12	Inspreker wil een bijeenkomst voor de bewoners van Korengarst omtrent de waterafvoer, de geluidswand en de verbreding van de parallelweg voor landbouw- en vrachtverkeer.	De gevraagde bijeenkomst heeft inmiddels plaatsgevonden. In het Voorkeursalternatief is opgenomen dat de N33 ter hoogte van Korengarst ook wordt voorzien van een obstakelvrije zone van 10 m. Dit betekent dat de weg opschuift naar het westen. De leefbaarheid bij

		Korengarst wordt hiermee verbeterd en er ontstaat ruimte om het waterhuishoudingsprobleem op te lossen. De bewoners van Korengarst worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van de weg in hun directe woonomgeving. De verbreding van de parallelweg zelf valt buiten de scope van de N33. Dit verzoek is doorgegeven aan de gemeente Midden-Groningen.
	Inspreker geeft aan in de huidige situatie wateroverlast te ervaren en wil daarom een onderzoek naar de waterafvoer van de weg.	Het bestaande afwateringsprobleem nabij Korengarst wordt onderkent en zal in het ontwerp worden opgelost door het verleggen van de N33 ter hoogte van Korengarst
	Inspreker geeft aan dat het voorkeursalternatief X1 huiskavels kapot snijdt, met als gevolg het optreden van grondverlies.	Er wordt met alle betrokken landbouwbedrijven gesproken en er wordt een Landbouweffecten rapportage opgesteld waarin de gevolgen zowel op bedrijfs- als gebiedsniveau zichtbaar worden. In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina. vindt u informatie over grondverwerving en nadeelcompensatie.
	Inspreker geeft aan dat ter hoogte van Korengarst groene paaltjes op de vangrail zitten en dat deze bij het viaduct niet lang genoeg zijn.	Het probleem van de anti-verblindingschermen is onderkend, In de planuitwerkingsfase wordt onderzocht of de verschuiving van de weg hiervoor een afdoende oplossing biedt of dat er nog aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn.
P13	Inspreker verwacht geluid- en lichtoverlast, omdat een afrit van de N33 vlak achter de tuin (ongelijkvloers) komt te liggen.	De gevolgen van het project voor de omgeving van de N33 op het gebied van geluid worden tijdens de planstudiefase verder in beeld gebracht. Voor de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit worden geluidsberekeningen op adresniveau gemaakt ten behoeve van het voorkeursalternatief en wordt er getoetst aan de vastgestelde normen (de geluidsproductieplafonds). Indien nodig en doelmatig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. Er zal voor en in de omgeving een bijeenkomst over de methodiek van geluidmetingen worden georganiseerd. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord vindt u een nadere toelichting op het onderwerp geluidshinder. Met betrekking tot mogelijke lichtoverlast wordt deze situatie nader bekeken in de volgende ontwerpfase. Indien noodzakelijk zullen afschermende voorzieningen in het Landschapsplan worden opgenomen.
	Inspreker verwacht verminderd uitzicht	In het landschapsplan wordt nader ingegaan op de inpassing van de weg in de omgeving. Daarin komt ook aan de orde of er voorzieningen nodig zijn om de verstoring van het uitzicht te beperken. Effecten op het

		woon- en leefmilieu worden beschreven in het milieueffectrapport. Waar dit aan de orde is vallen ook effecten op het uitzicht onder de te beschrijven effecten op woon- en leefmilieu.
	Inspreker pleit voor een wal tussen huis en weg met groenblijvende struiken, bijvoorbeeld laurier of hulst, waardoor het licht niet in de slaapkamers schijnt, het geluid geabsorbeerd wordt en het uitzicht groen blijft.	In de planuitwerkingsfase wordt in samenhang met de uitwerking van het ontwerp een landschapsplan opgesteld, op basis van de eerder opgestelde Inpassingsvisie. Uw suggestie wordt daarbij betrokken.
P14	Inspreker verwacht dat de verkeersstromen gaan wijzigen, met als gevolg dat de toestroom naar de N33 vanuit Wagenborgen en Nieuwolda niet meer gericht zal zijn op de Oudeweg, maar de N387 gaat vervolgen.	Uw verwachting wordt bevestigd in de uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel. De wijzigingen leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de Oudeweg.
	Inspreker geeft aan dat op de Kruising Leentjerweg N387 de afgelopen jaren tientallen ongelukken zijn gebeurd en vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van de gebruikers.	De aanpassing van de aansluiting Siddeburen leidt tot veranderende verkeersintensiteiten bij de kruising N387-Leentjerweg. In de planuitwerkingsfase wordt nagegaan of voor de verkeersveiligheid aanvullende voorzieningen op het onderliggend wegennet noodzakelijk zijn.
	Inspreker verwacht dat het invoeren van snelheid remmende maatregelen, zoals een 60km zone doortrekken tot de rotonde, de kruising vriendelijker maakt voor “alle” overstekende verkeersdeelnemers.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt in het onderzoek naar de effecten op het onderliggend wegennet meegenomen.
	Inspreker verwacht door de wijziging van de verkeersstromen meer overlast te ervaren, met als gevolg dat het woongenot zal afnemen en het perceel een deel van zijn financiële waarde verliest.	Afhankelijk van de te maken keuzes, kan er sprake zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien u ten gevolge van dit besluit schade lijdt of gaat ondervinden, die redelijkerwijs niet of niet geheel tot uw lasten behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister neemt een beslissing op een verzoek voor schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord vindt u meer informatie over nadeelcompensatie.

	Inspreker geeft aan dat de inrit van het eigen perceel (Leentjerweg 7) parallel ligt aan de N387 nabij de kruising en dat dit bij het in- en uitrijden, mede door hoge snelheden van weggebruikers, tot gevaarlijke situaties leidt voor fietsers en wandelaars.	In afstemming met de wegbeheerder wordt gekeken naar een verbetering van de verkeersveiligheid op deze locatie.
	Inspreker pleit voor behoud van de huidige (doorlopende) Oostwoldjerweg.	Bij de uitwerking van de aansluiting Siddeburen wordt in afstemming met belanghebbenden gekeken naar de functie en ligging van de Oostwoldjerweg. Uitgangspunt daarbij is dat alle bestaande relaties behouden blijven en dat woningen/percelen op een goede manier ontsloten kunnen worden. In de nog op te stellen Landbouweffecten rapportage komt de bereikbaarheid van landbouwbedrijven aan de orde.
	Inspreker pleit voor een landschappelijke inpassing van de nieuwe aan te leggen rotondes (t.a.v. de oude Woldjerspoorlijn).	In de planuitwerkingsfase wordt in samenhang met de uitwerking van het ontwerp een landschapsplan opgesteld, op basis van de eerder opgestelde Inpassingsvisie. Uw suggestie wordt daarbij betrokken. Net als bij de inpassingsvisie wordt bij het opstellen van het landschapsplan ook de directe omgeving betrokken.
	Inspreker stelt voor de hoogten van de rotondes te verbloemen met een goede groenvisie	Zie het voorgaande antwoord
	Inspreker kon geen opmerkingen toevoegen via de internetsite van Sweco.	Dit probleem is afzonderlijk met inspreker kortgesloten.
	Inspreker blijft graag betrokken en op de hoogte van verdere ontwikkelingen.	U geeft aan betrokken te willen worden. Wanneer wij ontwerpbijsenkomsten organiseren, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P15	Inspreker verwacht dat met de verdubbeling van de N33 vanaf de A28 tot aan de A7 de verkeersveiligheid en de ontsluiting van de regio afdoende gewaarborgd is en dat daarom geen aanleiding of noodzaak bestaat om de verdubbeling conform het voorkeursalternatief X1 of een ander voorgesteld alternatief volledig door te trekken tot aan Appingedam en de Eemshaven.	De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking. Het project kent daarnaast ook een doelstelling t.a.v. het verhogen van de verkeersveiligheid.

		In de Aanvulling op het MER is een nadere toelichting op de economische meerwaarde van de wegverbreding opgenomen.
	Inspreker is van mening dat het huidige ontwerp van de weg reeds volstaat om zowel het huidig als ook het toekomstig verkeersaanbod af te handelen.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker geeft aan dat middels enkele kleinere ingrepen, zoals de in ontwerpen G of D voorgestelde plaatselijke verdubbeling en een nader te overdenken fysieke rijbaan-scheiding op de rest van de route, de verkeersveiligheid en de doorstroming voldoende gewaarborgd kan worden.	Zoals inspreker stelt is de verkeersveiligheid ook te verbeteren met ongelijkvloerse kruisingen en een fysieke rijbaanscheiding. Daarmee wordt de beoogde regionale structuurverbetering echter niet gehaald. Zie ook de nadere toelichting in de Aanvulling op het MER.
	Inspreker verwacht dat de verdubbeling, net als de oorspronkelijke aanleg van de N33, behoorlijk ingrijpt op de directe omgeving.	De realisatie van nieuwe infrastructuur heeft een aanzienlijke impact op de directe omgeving. Het biedt echter ook ruimtelijke en landschappelijke kansen. Alle effecten worden in het MER en het LER in detail beschreven. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan effectbeperkende maatregelen. De inpassing in de directe omgeving wordt verder uitgewerkt in het Landschapsplan.
	Inspreker vindt het voorkeursalternatief X1 onvoldoende doordacht en constateert een onduidelijk beeld ten aanzien van het effect op de verkeersafhandeling rond Appingedam.	Met de keuze voor X1 verschuift de huidige aansluiting N989/Woldweg. Volgens de prognose leidt dit tot extra drukte op de Farmsumerweg van ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Omdat dit probleem er nu ook al is, wordt door de provincie Groningen samen met de gemeente Appingedam gekeken naar de verkeerssituatie in Appingedam en specifiek naar verbeteringen voor de Farmsumerweg. Dit wordt buiten de scope van het project N33 Midden opgepakt.
	Inspreker verwacht een afname van de verkeersveiligheid en doorstroming ter hoogte van de Farmsumerweg en sluiproute Delfzijlsterweg met de komst van de verdubbeling N33.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat de lokale verkeersafhandeling, zoals is medegedeeld bij de bijeenkomst in Appingedam, niet in de scope van de verdubbeling N33 is meegenomen.	Zie het voorgaande antwoord
	Inspreker geeft aan dat de verdubbeling van de N33 voor onzekerheid zorgt bij het eigen gezin en de	Het is onvermijdelijk dat er in de fase van planvorming en besluitvorming over dergelijke projecten een gevoel van onzekerheid ontstaat bij omwonenden. Immers, hun woonomgeving zal wel of niet veranderen,

	aanwonenden langs het N33 traject tussen Delfzijl en Appingedam. Inspreker verwacht dat de verdubbeling tot aan Appingedam leidt tot een vermindering van het woongenot van het eigen gezin.	en indien wel, is het nog onduidelijk wat er precies staat te gebeuren en wanneer. Rijk en provincie spannen zich in om deze periode zo kort mogelijk te laten duren. De intentie is om ook het laatste deel van de N33 te verbreden. Er is nog geen zicht op wanneer er besloten wordt om dit mogelijk te maken. Het is helaas onvermijdbaar dat bewoners langs dit tracé tot die tijd hierover in onzekerheid blijven. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord vindt u nadere informatie over nadeelcompensatie
P16	Inspreker is tevreden met de keuze voor voorkeursalternatief X1 Inspreker is tegen een knooppunt in Tjuchem, omdat dit zorgt voor een onnodige verkeerstoename over de Hoofdweg, een sluiproute creëert richting Woldbrug en afbreuk doet aan de mogelijkheid een brede ecologische zone te creëren. Inspreker wil graag weten wat met de oude N33 gebeurt en de talud. Inspreker wil graag direct betrokken worden bij de aanpak en planning rond de oude N33 en het talud. Inspreker wil graag input geven om tot een gebied te komen wat naadloos aansluit bij de wens tot een brede ecologische verbindingszone. Inspreker pleit voor inspraak van alle direct omwonenden van het project. Inspreker is geen voorstander van de geheel verhoogde aanleg van de X1 met een viaduct over de Hoofdweg, vanwege:	Uw mening wordt op prijs gesteld. In het voorkeursalternatief X1 is geen sprake van een knooppunt/aansluiting in Tjuchem. Er is op verzoek van de gemeente Midden-Groningen als alternatief voor de aansluiting Geerlandweg, de zgn. 'Aansluiting Tjuchem' onderzocht. Er is niet gekozen om een dergelijke aansluiting op de Hoofdweg in Tjuchem op te nemen in het voorkeursalternatief om redenen van woon- en leefmilieu in Tjuchem, landschap en kosten. Dit wordt in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt; mogelijke invullingen zijn landbouw, landschappelijke inpassing, energie of onderliggende infrastructuur. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijeenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd. Zie het voorgaande antwoord. U wordt uitgenodigd voor bijeenkomsten in het kader van de ontwikkeling van het Landschapsplan. Deze consultatieperiode is ingelast als informeel inspraakmoment, juist om goed te luisteren naar de bewoners van de regio. De opmerkingen worden betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief en bij de uitwerking van het voorkeursalternatief tot het ontwerp-tracébesluit. Voor deze ligging is gekozen omdat een verdiepte kruising van de Hoofdweg vanwege de bodemopbouw en de aanwezige ondergrondse infrastructuur onevenredig duur is. Tevens is het landschappelijk en voor de ontsluiting van percelen van belang dat de Hoofdweg op maaiveld kan blijven liggen.

	- Het verder dragen van geluid door de verhoogde aanleg van de X1-variant. - Bij het aanleggen van een viaduct over de X1 met een talud parallel aan de X1, i.p.v. over de Hoofdweg in Tjuchem, werkt dit talud als een soort geluidsscherm en de U-vormige vormgeving werkt tevens als snelheid vertragend obstakel in de Hoofdweg.	
	Inspreker heeft een voorkeur voor 0,5 meter boven het maaiveld, na het afwateringskanaal.	De hoogteligging boven maaiveld wordt in de planuitwerkingsfase nader onderzocht. Een belangrijke parameter hierbij is de stand van het grondwater.
	Inspreker verwacht dat de bereikbaarheid van Fivelpoort toeneemt.	De bereikbaarheid van Fivelpoort verbetert door de verbreding van de N33 vanaf knooppunt Zuidbroek. Door de verschuiving van de aansluiting zal de aanrij-afstand vanuit het zuiden voor een groot deel van Fivelpoort wat groter worden. Overall is er geen groot effect op de bereikbaarheid van Fivelpoort.
	Inspreker verwacht niet dat potentiële klanten het centrum van de stad en Overdiep gaan mijden door de X1-variant.	Er zijn inderdaad geen redenen om te verwachten dat er een dergelijk effect optreedt.
	Inspreker geeft aan dat verkeersdrukke op de Farmsumerweg niet veroorzaakt wordt door de aansluiting van de N33, maar door de versnippering van alle detailhandel en supermarkten van de Appingedam.	Het Bestuurlijk Duo heeft de provincie Groningen opdracht gegeven om de problematiek van de Farmsumerweg samen met de gemeente Appingedam nader te onderzoeken en oplossingen voor te stellen. Hiermee is dit thema uit de scope van het project gehaald.
	Inspreker vindt een viaduct over de N33 bij de Laskwerderweg overbodig.	Uw suggestie wordt in de planuitwerkingsfase nader onderzocht. Dit wordt afgestemd met de betrokken landeigenaren (in de Landbouweffectrapportage) en de gemeente.
	Inspreker denkt dat een eenvoudige landbouwweg ten oosten van het X1-tracé tussen de Hoofdweg en de Laskwerderweg volstaat.	Zie het voorgaande antwoord.
P17	Inspreker maakt zich zorgen over de voorkeur van het Bestuurlijk Duo die uitgaat naar de X1-tracé-variant.	Het tracé X1 is gekozen als voorkeursalternatief om redenen van verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de noordelijke regio. Ten opzichte van de variant A waarin het huidige tracé zou worden verdubbeld wordt

		de onlogische bocht uit de weg gehaald en wordt het agrarisch landschap ten zuiden van Appingedam in een vrijwel rechte lijn doorsneden.
	Inspreker geeft aan de ambities van het project N33 te onderschrijven.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker vindt dat bij het onderzoek naar het voorkeursalternatief de effecten van de varianten op het onderliggende wegennet van Appingedam meegewogen moeten worden; in het bijzonder de verkeerssituaties op de Farmsumerweg en de Woldweg.	De effecten op het onderliggend wegennet zijn globaal meegenomen in de Verkenning en worden in meer detail toegelicht in het MER. Dit vindt plaats in afstemming met de betrokken gemeenten. Met de keuze voor X1 vervalt de huidige route via de bestaande N33 tussen Tjuchem en Appingedam en daarmee de aansluiting N989/Woldweg. De Farmsumerweg wordt daardoor belangrijker voor de ontsluiting van Appingedam vanaf de N33. De verkeersintensiteit neemt daardoor ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal toe. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Er is namelijk ook nu al een probleem ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid langs deze weg. Dit probleem wordt niet veroorzaakt door de N33.
	Inspreker vindt dat het voorkeursalternatief niet mag leiden tot extra, tevens ongewenste verkeersbelasting op de Farmsumerweg.	Zie het voorgaande antwoord
	Inspreker vindt het handhaven van een directe ontsluiting van de N33 op de Woldweg essentieel voor een goede toegang tot het economisch en toeristisch belangrijke historische stadshart van Appingedam, de Woldweg en Fivelpoort. Inspreker vindt het van uitermate groot belang dat in elke variant een verleidelijke afslag naar Appingedam Woldweg/Overdiep en Fivelpoort blijft bestaan.	Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeersstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker verwacht dat, ten gevolge van de voorgenomen keuze, een verschuiving plaatsvindt waarbij het verkeer richting centrum (in plaats van de Woldweg) gebruik gaat maken van de (al overbelaste) Farmsumerweg en de Jan Bronsweg (aansluiting vanaf de N360).	Zie het voorgaande antwoord.

Inspreker vindt het van belang dat, voordat een definitief voorkeursalternatief wordt vastgesteld, het Bestuurlijk Duo in samenspraak met belanghebbenden de optimalisatiemogelijkheden van de X1-variant nader onderzoekt. In de zin dat de mogelijkheden verkend gaan worden of ook bij de X1-variant recht kan worden gedaan aan de vanuit Appingedam ingebrachte belangen en wensen.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker geeft aan dat een belangrijke ontwerpopgave het realiseren van een verleidelijke aansluiting van de N33 is met de Woldweg/Fivelpoort.	In de planuitwerkingsfase wordt de concrete vormgeving van de aansluiting en de bewegwijzering naar Woldweg/Fivelpoort nader uitgewerkt.
Inspreker vindt dat de verkeersproblematiek aan de zuidkant van het Eemskanaal moet worden opgelost; de Farmsumerweg moet gevrijwaard worden van extra verkeersbelasting.	Met de keuze voor X1 vervalt de huidige route via de bestaande N33 tussen Tjuchem en Appingedam, en daarmee de aansluiting N989/Woldweg. De Farmsumerweg wordt daardoor belangrijker voor de ontsluiting van Appingedam vanaf de N33. De verkeersintensiteit neemt daardoor ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal toe. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Er is namelijk ook nu al een probleem ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid langs deze weg. Dit probleem wordt niet veroorzaakt door de N33.
Inspreker vindt dat de verdubbeling van de N33 een bijdrage moet leveren aan regionaal economische structuurversterking, waaronder de economie in Appingedam.	De verdubbeling van de N33 heeft mede als doel om de regionaal economische ontwikkeling van de regio te stimuleren. Naast het Eemsdeltagebied betekent de verdubbeling ook stimulering van de economie in / rond Appingedam. In de Aanvulling op het MER is dit nader toegelicht.
Inspreker put hoop uit de toezeggingen van de gedeputeerde dat ruimte aanwezig is wat betreft de situering van het laatste tracé-deel, inclusief de aansluitingen.	Zie de voorgaande antwoorden over het nader onderzoek dat heeft plaatsgevonden naar varianten voor de aansluiting. Dit leidt niet tot een andere keuze van de locatie van de aansluiting voor Fivelpoort en de Woldweg.
Inspreker put hoop uit het initiatief van het Bestuurlijk Duo om de optimalisatiemogelijkheden van de X1-variant nader te onderzoeken.	Zie het voorgaande antwoord

	Inspreker blijft een voorkeur houden voor tracé-variant A, maar wil het in gang gezette traject ook een kans geven. Inspreker vindt het belangrijk dat inwoners, bedrijfsleven en raad in een interactief traject nauw bij het project betrokken worden en blijven.	Wij stellen deze constructieve houding op prijs. Deze consultatieperiode is ingelast als informeel inspraakmoment, juist om goed te luisteren naar de bewoners van de regio. De opmerkingen worden betrokken bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief en bij de uitwerking van het voorkeursalternatief tot het ontwerp-tracébesluit.
P18	Inspreker geeft aan dat drie percelen van op het eigen landbouwbedrijf aan de Holeweg 2 te Appingedam aan de zuidzijde worden doorsneden, wat als een belemmering werkt voor alle voorkomende en telkens terugkerende landbouwwerkzaamheden. Inspreker verzoekt te beoordelen of radius van 1500m zodanig kan worden aangepast dat de hoek van het eigen grootste perceel ongeschonden blijft. Inspreker stelt voor dat het tracé meer de lijn volgt van de Laskwerderweg - een kleinere radius van ca. 1200m en richting de Holeweg een recht stuk voor het knooppunt.	In de planuitwerkingsfase wordt in afstemming met betrokkene nader gekeken hoe de effecten van de doorsnijding van zijn percelen kan worden beperkt door een nadere inpassing van het ontwerp en de exacte locatie van de aansluiting Holeweg op de N33. Vanwege de ontwerpnormen en de noodzakelijke aansluiting is de speelruimte echter beperkt. Zie het voorgaande antwoord. Uw voorstel komt meer overeen met de variant X-2 uit de Verkenning. Nabij de Hoofdweg is deze minder wenselijk vanwege de kruisingen met de gasleidingen.
	Inspreker gaat ervan uit dat door nieuwe zienswijzen van de Gemeente Appingedam of overige aanwonenden geen onverwachte wijzingen gaan plaatsvinden betreffende het tracé, met als gevolg meer grondverlies en/of een belemmerende bedrijfsvoering.	Het nadere onderzoek naar aansluitmogelijkheden voor Fivelpoort en Woldweg heeft niet geleid tot een aanpassing van het voorkeuralternatief.
P19	Inspreker geeft aan dat het geplande halfklaverblad ten zuiden van Siddeburen van grote impact is op het eigen bedrijf.	De impact van de gekozen oplossing wordt erkend. Met betrokkene wordt het overleg aangegaan om deze impact zoveel mogelijk te beperken en waar nodig te compenseren.

	Inspreker is voorstander van het alternatief verhoogde ligging N33 met smalle en verlaagde aansluiting van de N387. Inspreker wil graag dat gekeken wordt naar de mogelijkheid de gasleiding te verleggen, zodat het grondgebruik zoveel mogelijk beperkt blijft bij de eventuele komst van het halfklaverblad.	Uw mening wordt op prijs gesteld. Een aanpassing van de hoogteligging van de N33 en de N387 aan de zuidzijde van Siddeburen is binnen het beschikbare budget echter niet mogelijk. Het verleggen van een gasleiding is een kostbare ingreep. Binnen het projectbudget is er geen ruimte om de gasleiding te verleggen in het kader van de inpassing van deze aansluiting.
P20	Inspreker vindt dat bij de keuze voor het voorkeursalternatief X1 onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen voor de omwonenden in Tjuchem (geluidsoverlast en afnemend woongenot). Inspreker verzoekt het in heroverweging nemen van het voorkeursalternatief X1 en een keuze te maken voor het alternatief A of B. Inspreker verzoekt in het document “Onderbouwing keuze voorgenomen voorkeursalternatief verdubbeling N33 Midden” expliciet op te nemen dat geen draagvlakonderzoek is uitgevoerd onder alle bewoners van de kern Tjuchem. Inspreker verzoekt in het document “Onderbouwing keuze voorgenomen voorkeursalternatief verdubbeling N33 Midden” op te nemen dat de Werkgroep Tjuchem niet de bewoners van de kern Tjuchem vertegenwoordigt en dus ook geen mandaat heeft. Inspreker verzoekt in het document “Onderbouwing keuze voorgenomen voorkeursalternatief verdubbeling N33 Midden” op te nemen dat het voorgestelde X1-tracé de mening	Het woon- en leefmilieu in Tjuchem is één van de hoofdredenen geweest om bij de keuze tussen X1 en X2 te kiezen voor X1; dit tracé ligt verder van de bebouwing in Tjuchem. De keuze tussen X en A is vooral gebaseerd op ruimtelijke en landschappelijke overwegingen. Tracé X vormt de beste basis voor een snelle verbinding naar de Eemshaven in de toekomst. Zie het voorgaande antwoord. B is vooral afgefallen op basis van de impact op de landbouwstructuur (doorsnijding landschap). In de planuitwerkingsfase is met veel inwoners van Tjuchem gesproken, inclusief een voorlichtingsavond voor het gehele dorp. Er is geen afzonderlijk draagvlakonderzoek in Tjuchem uitgevoerd, maar dat is ook niet in andere plaatsen gedaan. Deze vrijwillige consultatieronde is te zien als een draagvlakonderzoek. Wij nemen kennis van uw mening; het betreffende document wordt hierop niet aangepast. Zie het voorgaande antwoord

vertegenwoordigt van de Werkgroep Tjuchem en dus niet van de bewoners van de kern Tjuchem.	
Inspreker vindt dat de verdubbeling van de N33 op grond van (lage) verkeersintensiteit geen toegevoegde waarde heeft, wat de besteding van overheidsgeld onrechtvaardig maakt.	De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking. Het project kent daarnaast ook een doelstelling t.a.v. het verhogen van de verkeersveiligheid. In de Aanvulling op het MER is nader ingegaan op nut en noodzaak van de verbreding.
Inspreker vindt dat het rapport aangevuld dient te worden met de meest recente ongevalscijfers, zodat een realistisch beeld ontstaat van de gevolgen van het instellen van de snelheidsbeperkende maatregelen.	De ongevallenstatistiek van de laatste jaren is onvolledig aangezien er geen centrale meldplicht voor ongevallen is. In de Verkenning is uitvoerig ingegaan op de effecten op de verkeersveiligheid. In het MER zal dit zo mogelijk op basis van recente cijfers worden geactualiseerd.
Inspreker denkt dat voor verbetering van de verkeersveiligheid in relatie tot de lage intensiteit, ook kan worden volstaan met het vervangen van de gelijkvloerse kruisingen op het hele traject Zuidbroek-Eemshaven door ongelijkvloerse kruisingen.	Uw mening wordt op prijs gesteld. De doelstelling van het project is echter breder dan een verkeerskundige. Zie hiervoor het voor-voorgaande antwoord.
Inspreker denkt dat de tijdswinst die genoemd wordt in het rapport tenietgedaan wordt door de snelheidsbeperkingen op de vervolgetrajecten richting Eemshaven en Delfzijl en de aanwezigheid van de brug over het Eemskanaal.	Zie het voorgaande antwoord. De belemmeringen die u noemt zijn ook in de huidige situatie aanwezig en leveren dus geen verdere beperkingen op na verbreding van de N33.
Inspreker concludeert dat de woningen in de kern Tjuchem niet als geluidsgevoelig object aangegeven	In het OTB zal een uitvoerig akoestisch onderzoek met een analyse van mitigerende maatregelen worden opgenomen en bij het ontwerp-tracébesluit komt een bijlage met de geluidsniveaus op elke afzonderlijke

zijn op de kaarten en de bijlage 1 met de invoergegevens van de rekenmodellen bij het rapport ontbreekt, vooralsnog geen rekening is gehouden met de woningen in Tjuchem die binnen het invloedsgebied van de genoemde alternatieven liggen. Inspreker verzoekt het akoestisch onderzoek opnieuw uit te voeren met inachtneming van de woningen in de kern Tjuchem, met als doel aan te tonen dat deze woningen ook daadwerkelijk in het onderzoek zijn opgenomen en/of aan te tonen dat deze nu reeds zijn meegenomen.	woning binnen de relevante geluidszone. Daarbij zal de toepassing van stiller asfalt ten opzichte van de huidige situatie leiden tot een verbetering van de geluidssituatie in de regio. In de referentiesituatie in het OTB wordt gerekend met een wegdek met de akoestische kwaliteiten van tenminste ZOAB, de standaard akoestische kwaliteit voor Rijkswegen. In de alternatieven wordt ook van dit type wegdek uitgegaan, tenzij vanuit het akoestisch onderzoek blijkt dat nadere bronmaatregelen noodzakelijk zijn.
Inspreker vindt dat de verdubbeling en verplaatsing van de N33 geen nadelige gevolgen mag hebben voor het geluidsniveau en verzoekt zo veel mogelijk geluid reducerende maatregelen bij de bron toe te passen om de toename van het geluidsniveau bij de eigen woning te mitigeren.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker vindt dat het toepassen van Tweelaags ZOAB, werkelijke geluidsafscherming door middel van – natuurlijke – geluidswanden of -wallen en het toepassen van diffractors serieus in overweging genomen moet worden en dat uitsluitend enig struikgewas, zoals nu op het talud aanwezig is, onvoldoende is.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker verzoekt in overweging te nemen om het weggedeelte Siddeburen-Geerlandweg/ Huisweesterbos aan de westkant te voorzien van opgaand struikgewas of een natuurlijke Geluidswal voor reductie van verkeersgeluid en	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen bij het opstellen van het landschapsplan.

	het uitzicht op het verkeer.	
	Inspreker pleit voor geluidswerende maatregelen bij de brug over het Afwateringskanaal.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vindt dat in voldoende financiële middelen dient te worden voorzien voor de omwonenden in het invloedsgebied ter compensatie van de toenemende geluidsoverlast.	Zie het voorgaande antwoord. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie.
	Inspreker verzoekt de landerijen in het gebied tussen Tjuchem, Hoofdweg, Afwateringskanaal en de N33 in te richten als ecologische bufferzone, inclusief wandelpaden.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen bij het opstellen van het landschapsplan.
	Inspreker doet de suggestie dat als de bestaande brug over het Afwateringskanaal komt te vervallen, deze blijft liggen en ingericht wordt als faunapassage met wandel- en fietspad.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen bij het opstellen van het landschapsplan.
	Inspreker wil bij de keuze voor variant X1, X2 of C financieel gecompenseerd worden voor derving van het woongenot en de waardedaling van de eigen woning.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie.
	Inspreker wil graag dat de onderdoorgang van de brug over het Afwateringskanaal aan de noordzijde gehandhaafd wordt en bij een nieuwe brug in een dergelijke onderdoorgang te voorzien.	In het voorkeursbesluit is een ecologische verbindingszone langs het Afwateringskanaal opgenomen. Bij de uitwerking van deze zone in het landschapsplan zal uw wens in het onderzoek worden meegenomen. Belanghebbenden worden bij de uitwerking betrokken.
P21	Inspreker tekent bezwaar aan tegen het voorkeursalternatief X1 inzake de verdubbeling N33 Midden vanwege doorsnijding van de huiskavel.	De impact van de gekozen oplossing wordt erkend. Met betrokkene wordt het overleg aangegaan om deze impact zoveel mogelijk te beperken en waar nodig te compenseren. Gezien de ontwerprichtlijnen en de noodzakelijke ruimte voor de aansluiting is de speelruimte echter beperkt.

P22	Inspreker geeft aan dat namens Blokstad al een zienswijze is ingediend die de keus voor tracé X1 omarmt, omdat op alle gebieden aan de gestelde doelstellingen voldaan wordt op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid regio, veiligheid toekomstgerichtheid, enz. Daarnaast biedt Tracé X1 een snelle en aantrekkelijke route naar de Woldweg en Fivelpoort.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker maakt zich zorgen over de opstelling van de raad van Appingedam die door het uitoefenen van politieke druk aanpassingen op het tracé X1 vraagt. De Raad van Appingedam blijft vasthouden aan haar voorkeur voor tracé A om het bestuurlijk DUO te bewegen een extra afslag op de N33 naar de Woldweg te maken. Inspreker geeft aan dat de bewoners van Blokstad gemerkt hebben dat de keren dat de gemeente Appingedam (raad en B&W) het onderwerp N33 bespreekt, haar keus voor - in eerste instantie tracé A- en nu een extra afslag, niet met feiten kan onderbouwen of anderszins kan rechtvaardigen. De gemeente baseert haar voorkeur eerder op aannames dan op feitelijkheden.	De Gemeenteraad van Appingedam heeft een eigen verantwoordelijkheid en staat volledig in haar recht als zij haar mening kenbaar maakt aan het bestuurlijk DUO en Provinciale Staten.
	Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de keuze van de Raad voor een extra afslag, omdat deze voorbij gaat aan het feit dat dit grote financiële consequenties zal hebben en ten koste zal gaan van andere aanpassingen, bijvoorbeeld ten behoeve van de problematiek rond de verkeersstromen in Appingedam. De afslag heeft een negatieve invloed op de landschappelijke waarde van de omgeving en	In het voorkeursalternatief is geen extra afslag richting Fivelpoort opgenomen. Op basis van het nader uitgevoerde onderzoek is besloten om het voorkeursalternatief niet aan te passen.

	negatieve consequenties voor de boerenbedrijven die de kavels niet meer kunnen optimaliseren.	
P23	Inspreker is van mening dat het huidige tracé vanaf de Geerlandweg beter kan blijven liggen om de problematiek van de bereikbaarheid van de Woldweg in Appingedam op te lossen.	Deze variant is onderzocht als één van de mogelijkheden om aan deze zorg tegemoet te komen. De conclusie is dat het probleemoplossend vermogen niet opweegt tegen de extra kosten (aanleg en onderhoud).
	Inspreker is tot de volgende oplossing gekomen; aan de oostzijde van de N33 wordt een weg getrokken naar de Oosterzandenweg en aan de westzijde een aparte afsplitsing die vlak voor de huidige brug over het Afwateringskanaal op het huidige tracé van de N33 richting Appingedam uitkomt, en een aparte aansluiting die naar de Geerlandweg leidt. Inspreker is uitgegaan van twee rotondes, één met vier en één met vijf wegen.	Dank voor uw creatieve suggestie. Kijkend naar het probleemoplossend vermogen en verhouding tot de (extra) kosten is uw suggestie verder niet uitgewerkt.
	Inspreker geeft aan dat op de betreffende bijeenkomst al is aangegeven dat het idee zou worden meegenomen, maar heeft toen als aansluitpunt de Dorpsweg naar Tjuchem aangewezen. Achteraf lijkt dat onhandig, omdat die ten noorden van het Afwateringskanaal komt te liggen.	Een aansluiting op de Dorpsweg in Tjuchem is in een quick scan onderzocht en beoordeeld als niet wenselijk op basis van de ruimtelijke impact, effecten op het woon- en leefmilieu in Tjuchem en de kosten.
	Inspreker verwacht dat serieus naar de zienswijze wordt gekeken.	Alle zienswijzen zijn serieus geanalyseerd en behandeld en meegewogen in de besluitvorming.
P24	Inspreker geeft aan dat de zienswijze alleen betrekking heeft op de aansluiting bij Siddeburen en geen zienswijze bevat op het voorgenomen besluit inzake het tracé vanaf Siddeburen richting Appingedam.	Dank voor uw toelichting.

	Inspreker kan uit de gepubliceerde stukken niet opmaken waarom is gekozen voor variant B en ontvangt graag een nadere onderbouwing waarop de keuze is gebaseerd, zodat hierop ook een zienswijze ingediend kan worden.	In de Verkenning zijn verschillende varianten voor de hoogteligging van de weg bij Siddeburen onderzocht. Er is bij de aansluiting Siddeburen gekozen voor de huidige hoogteligging en voor een half-klaverblad op basis van kosten en verkeerskundige overwegingen inclusief verkeersveiligheid.
	Inspreker geeft aan dat vanuit de bewonerssessie voortdurend is aangegeven dat een omkering (N33 hoog, N387 maaiveld) de voorkeur heeft, maar uiteindelijk is dit niet de keuze geworden, ondanks de positieve effecten.	In de bijeenkomsten zijn geen toezeggingen gedaan over de inhoud van het Voorkeursalternatief. De toezeggingen die zijn gedaan slaan op het meenemen van varianten of aspecten in het onderzoek. De hoogteligging van de N33 wordt bij Siddeburen niet aangepast vanwege de kosten hiervan in relatie tot de beperkte meerwaarde.
	Inspreker ontvangt graag een nadere toelichting op de volgende vragen: • Het rapport geeft aan (tabel S.9.) dat er geen aanvullende effecten zijn op de luchtkwaliteit, terwijl uit artikel 8.6. (pagina 129) weldegelijk een positief effect staat vermeld. • Het rapport geeft aan (tabel S.9.) dat er geen aanvullende effecten zijn op geluid, terwijl uit artikel 8.6. (pagina 129) weldegelijk een positief effect staat vermeld.	Geconstateerd is dat de samenvatting niet volledig consistent was met de laatste versie van de genoemde paragrafen. Inmiddels is dit hersteld. De effecten van het project op de luchtkwaliteit zijn zo klein dat deze geen invloed hebben op de besluitvorming.
	Inspreker spreekt een sterke voorkeur uit voor een hoge N33 en een lage N387 met daarin voor de individuele bewoners andere positieve effecten, maar als rode draad het herstel van het oude traject en meer uitzicht.	Uw mening wordt op prijs gesteld. Het omdraaien van de hoogteligging van de N33 en de N387 past echter niet binnen het budgettaire kader.
	Inspreker doet het verzoek om met een nadere onderbouwing te komen/heroverwegen van het voorkeursalternatief.	Zie de voorgaande antwoorden.

P25	Inspreker vindt dat windparken niet thuishoren in het open landschap.	Binnen het project N33 worden geen windparken aangelegd. Wel zal worden gekeken of er mogelijkheden zijn om in overhoeken duurzame energie op te wekken op basis van zon of wind.
	Inspreker vindt zonnepanelen op de kruising A7-N33 een goed idee.	Uw mening wordt op prijs gesteld. In de planuitwerkingsfase wordt nader gekeken naar mogelijke locaties voor zonnepanelen.
	Inspreker wijst op het idee om bij de kruising A7-N33 een landmark iconisch beeld Poort van het Oldambt te plaatsen.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen in de uitwerking van het landschapsplan.
	Inspreker heeft de voorkeur voor voorkeurstracé X1.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker geeft wel aan dat het tracé door een zeer waardevol open landschap gaat dat dezelfde waardering krijgt als het open landschap gedeelte zuid.	Uw mening over het landschap wordt gedeeld. Daarom zal de weg zorgvuldig landschappelijk worden ingepast. Het op te stellen landschapsplan wordt gebaseerd op de eerder met de omgeving opgestelde Inpassingsvisie en opnieuw wordt de omgeving daar bij betrokken.
	Inspreker geeft aan tegen de hoogteligging van 2.00 m. boven het maaiveld te zijn, waardoor het lijkt of een dijk door het landschap wordt gelegd.	De hoogteligging van de weg wordt nader uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Een belangrijk element hierin is de stand van het grondwater. De weg moet droog kunnen blijven liggen, ook in situaties met veel neerslag. Daarom ligt een weg in het algemeen boven maaiveld.
	Inspreker wil graag dat het viaduct over de N33 ter plaatse van de Laskwerderweg zo dun mogelijk gemaakt wordt.	In het kader van het landschapsplan worden ook uitgangspunten voor het ontwerp van nieuwe kunstwerken opgesteld. Uw suggestie wordt daarin betrokken.
	Inspreker wil geen beplanting op de taluds van het viaduct.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker wil graag dat op de kruising N33 en de Hoofdweg een zichtas gecreëerd wordt in noordoostelijke richting.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt onderzocht bij het opstellen van het landschapsplan.
	Inspreker wil graag dat de bestaande viaducten gehandhaafd worden.	De bestaande viaducten ten zuiden van Siddeburen blijven gehandhaafd. De bestaande viaducten ten noorden van het Afwateringskanaal verliezen op de huidige locatie hun functie en worden verwijderd.

	Inspreker gaat ervan uit dat de bestaande opgaande beplanting op de viaducten wordt verwijderd.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt onderzocht bij het opstellen van het landschapsplan.
	Inspreker wil graag dat de beplanting langs de N33 ter plaatse van de Pastorieweg en Scheemderweg verwijderd wordt om goed zicht te houden op het open landschap.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vindt dat landgoed Nieuw Tivoli overkomt als een zwaar donker bos langs de N33 en stelt voor om op twee plaatsen, ter hoogte van de bestaande sloten, doorkijken te maken van ca 50 m. breed.	Zie het voorgaande antwoord.
P26	Inspreker stelt dat te weinig is gedacht vanuit de veiligheid voor de bewoners en signaleert een aantal problemen in de huidige situatie.	In het Voorkeursalternatief is opgenomen dat de N33 ter hoogte van Korengarst ook wordt voorzien van een obstakelvrije zone van 10 m. Dit betekent dat de weg opschuift naar het westen. De leefbaarheid bij Korengarst wordt hiermee verbeterd en er ontstaat ruimte om het waterhuishoudingsprobleem op te lossen. De bewoners van Korengarst worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van de weg in hun directe woonomgeving.
	Inspreker denkt dat de aanleg van de N33 noord misschien wel een verdubbeling van de verkeersbewegingen geeft, wat van invloed is op de verkeersveiligheid.	De verbreding van de N33-noord is momenteel nog niet te voorzien. Het is niet waarschijnlijk dat deze tot een dergelijke verkeerstoename zal leiden. Dat zal te zijner tijd worden onderzocht als die aanleg aan de orde is. Dan wordt ook bekeken wat de effecten op het onderhavige deel van de N33 zijn en of er aanvullende maatregelen nodig zijn.
	Inspreker vraagt zich af of de afstand van 35m tussen de voorgevel en de N33 bij Korengarst 8 wettelijk is toegestaan. Opmerking: Tijdens het keukentafelgesprek is door bewoner aangegeven dat dit 50 m moet zijn.	Er is geen juridische belemmering voor een woning op een dergelijke afstand van een rijksweg. Maar door de voorgenomen verschuiving zal deze afstand groter worden.
	Inspreker denkt dat de verdubbeling van de N33 noord naar de Eemshaven voor een verdubbeling	De eventuele verbreding van de N33 tot aan de Eemshaven is nu niet aan de orde. Het gaat om de geluidbelasting ten gevolge van de verbreding van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam. In het MER en

van de verkeersbewegingen gaat zorgen met als gevolg toenemende geluidsoverlast voor Korengarst.	het ontwerp-tracébesluit (OTB) zal dit exact worden berekend, rekening houdend met eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen.
Inspreker signaleert wateroverlast in de huidige situatie.	Deze situatie is bekend en zal in het ontwerp-tracébesluit worden opgelost.
Inspreker verwacht dat, als de plannen voor een rondweg tussen de Pastorieweg en de Scheemderweg doorgaan, er veel meer sluipverkeer gaat zijn te Korengarst richting Siddeburen en Wagenborgen.	De wens voor een parallelweg tussen de Scheemderweg en de Pastorieweg komt voort uit de hinder die het landbouwverkeer in Noordbroek veroorzaakt. Het is geen rondweg met een grotere verkeersfunctie. Het al dan niet meenemen van deze weg in de uitvoering is de verantwoordelijkheid van de gemeente Midden-Groningen. Zij doen op dit moment onderzoek naar de nut- en noodzaak. Daarbij wordt ook gekeken naar de (verkeerskundige) effecten.
Inspreker stelt voor de N33 10 m te verplaatsen naar het westen, zodat een 10m brede veiligheidszone kan worden aangelegd inclusief een waterafvoerende sloot.	Uw voorstel is overgenomen, zie het eerste antwoord op uw bemerkingen.
Inspreker stelt voor de N33 40 cm lager te leggen in verband met veiligheid en water- en geluidsoverlast.	De hoogteligging van de weg wordt nader uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Een belangrijk element hierin is de stand van het grondwater. De weg moet droog liggen, ook in situaties met veel neerslag. Daarom ligt een weg vaak boven het maaiveld.
Inspreker stelt voor om aan beide einden van de Korengarst bosjes te plaatsen of de vangrail met lamellen te verlengen in verband met het elkaar verblinden van verkeer op de parallelweg en de N33.	Uw suggestie wordt meegenomen in het op te stellen Landschapsplan.
Inspreker stelt voor geluidverlagend asfalt op de N33 te plaatsen ter hoogte van Korengarst.	Op basis van het geluidsonderzoek in de planuitwerkingsfase wordt bepaald in welke mate geluidsarm asfalt op de N33 mogelijk en noodzakelijk is. Bij een te hoge geluidbelasting wordt eerst gekeken naar het effect van bronmaatregelen zoals stiller asfalt. Indien dit onvoldoende helpt worden geluidschermen geanalyseerd.
Inspreker stelt voor een praktijkmeting van het geluid te doen bij Korengarst bij een westenwind op ooghoogte.	Een meting van geluid heeft geen waarde voor de besluitvorming over noodzakelijke maatregelen. Binnen het project worden geen geluidsmetingen uitgevoerd. Tijdens het keukentafelgesprek is toegezegd dat we voor geïnteresseerden een bijeenkomst organiseren over hoe geluid wordt berekend en beoordeeld bij dergelijke projecten. Deze avond wordt gerealiseerd nadat de geluidberekeningen zijn uitgevoerd en voordat de rapportage definitief wordt vastgesteld.
Inspreker stelt voor de wateroverlast op de parallelweg aan te pakken door een sloot te graven	Door de wegverlegging ontstaat de ruimte om de waterhuishouding te verbeteren. In de planuitwerkingsfase wordt concreet uitgewerkt op welke wijze dit gebeurt.

	tussen de N33 en de parallelweg met waterafvoer naar het oosten.	
	Inspreker stelt voor een strook grasbetonstenen aan te leggen naast de parallelweg aan de kant van de N33.	De Parallelweg valt onder het beheer van de gemeente Midden Groningen. Uw suggestie is aan de gemeente doorgegeven.
	Inspreker stelt voor meerdere passeerstroken aan te leggen langs de parallelweg aan de oostzijde.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor bebording te plaatsen zodat het verkeer vanaf de Korengarst voorrang heeft.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor de parallelweg breder te maken vanwege sluiptverkeer en de toename van zwaar landbouw- en vrachtverkeer.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker geeft aan te willen meedenken.	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerptractébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
	Inspreker geeft aan dat de keuze voor het voorkeursalternatief voldoet aan de destijds ingediende zienswijze (brief d.d. 23 mei 2016).	Uw mening wordt op prijs gesteld.
P27	Inspreker stelt voor het verhoogde gedeelte na het viaduct zo kort mogelijk te houden met bij de Hoofdweg een semi-verdiepte aanleg voor behoud van het karakter van het platteland.	De hoogteligging van de N33 bij de Hoofdweg wordt in de planuitwerkingsfase nader onderzocht . De aanwezige ondergrondse nutsvoorzieningen vormen een sterke beperking voor een (semi-) verdiepte ligging.

Inspreker stelt voor de randen van het viaduct weg te werken middels natuurgebieden.	In de planuitwerkingsfase wordt in samenhang met de uitwerking van het ontwerp een landschapsplan opgesteld, op basis van de eerder opgestelde Inpassingsvisie. Uw suggestie wordt daarbij betrokken. Net als bij de Inpassingsvisie wordt bij het opstellen van het Landschapsplan ook de directe omgeving betrokken.
Inspreker stelt voor extra geluidswerende maatregelen toe te passen.	De noodzaak van geluidbeperkende maatregelen is nog niet in detail onderzocht. Dit gebeurt in de planuitwerkingsfase. De conclusies worden gepresenteerd in het ontwerp-tracébesluit en het MER. In het algemeen geldt dat er geluidbeperkende maatregelen komen als: • er sprake is van veel huizen (geluidgevoelige bestemmingen) bij elkaar (woningcluster) • de geluidbelasting daar hoger is dan de grenswaarde uit de wet. In de planuitwerkingsfase wordt gedetailleerd geluidonderzoek uitgevoerd. Daarin wordt: - Onderzocht of de zogenoemde Geluidproductieplafonds (punten langs de weg met vastgestelde geluidproductie) worden overschreden; - Zo ja detailonderzoek uitgevoerd op woningniveau (geldt ook voor nieuwe tracés, daar zijn nog geen GPP's vastgesteld; - In geval van een te hoge geluidbelasting wordt een zogeheten doelmatigheidsonderzoek uitgevoerd om te kijken of geluidwerende maatregelen (scherm, wal, stil asfalt financieel doelmatig zijn (voldoende geluidreductie op voldoende woningen in verhouding tot de kosten van de maatregel op basis van een standaard berekeningswijze) Als geluidwerende maatregelen niet doelmatig zijn kan er een overschrijdingsbesluit worden vastgesteld. Dit kan gepaard gaan met onderzoek naar geluidsisolerende maatregelen die aan de woning zelf kunnen worden uitgevoerd.
Inspreker vindt dat het vervallen van de aansluiting op de Geerlandweg leidt tot het ontbreken van de koppelkans op aansluiting op de Oosterzandenweg waardoor uiteindelijk een interessantere woongelegenheid wordt verminderd. Inspreker denkt dat dit te compenseren valt door aanleg van snel internet door middel van een glasvezelkabel.	Dank voor uw suggestie. Zie het volgende antwoord betreffende de aansluiting Geerlandweg. Een eventuele realisatie van een glasvezelkabel wordt parallel aan de planuitwerkingsfase nader onderzocht.

Inspreker wijst op het verdwijnen van de directe aansluiting met het recreatiegebied Schildmeer.	Uw mening wordt op prijs gesteld. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijke, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting. Samen met de gemeente en direct omwonenden wordt in de volgende fase gekeken naar mogelijkheden om het Schildmeer op een andere wijze beter te ontsluiten.
Inspreker stelt voor om vanaf Siddeburen de wegen Huisweersterweg en Akkereindenweg te verbreden en geschikt te maken als doorgaande weg naar de Geerlandweg, Steendam en achterliggend recreatiegebied Schildmeer. Hierdoor vindt ontlasting plaats van de Oudeweg in Siddeburen en is tevens de NAMlocatie Siddeburen/Geerland te bereiken voor industriële activiteiten.	Uw suggestie nemen we mee in het overleg met de gemeente Midden Groningen en omgeving over eventueel noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet. Zie ook voorgaand antwoord.
Inspreker stelt voor de NAM mee te laten financieren in een "afslag Geerlandweg constructie".	Naast dat de Geerlandweg aansluiting niet binnen budget past, is ook de kosten- batenverhouding zeer negatief. Daar doet NAM cofinanciering niets aan af. Over de gevolgen van het afsluiten van de Geerlandweg voor ondernemers en het dorp Steendam en mogelijke andere oplossingsrichtingen, gaan wij in de volgende fase met betrokkenen in overleg.
Inspreker vraagt zich af waarom geen pogingen worden gedaan een aquaduct onder het Eemskanaal mee te nemen in het project.	Het beschikbare budget is ontoereikend om in deze fase een aquaduct onder het Eemskanaal in het project mee te nemen.
Inspreker geeft aan dat in het potje "vaarroute verbetering Lemmer – Delfzijl" nog budget aanwezig is, waarmee het aquaduct gerealiseerd kan worden en het tijdsverlies op de route aanzienlijk verminderd wordt in combinatie met de gekozen verkorte route van tracé X1	Er is vanuit de vaarweg gezien geen probleem bij de Eelwerderbrug en derhalve komt er vanuit het budget 'Vaarweg Lemmer-Delfzijl' geen geld beschikbaar voor het aanpassen van de situatie
Inspreker geeft aan dat door veranderende verkeersstromen onderzoek gedaan moet worden met de gemeenten Midden-Groningen Appingedam,	De effecten op het onderliggend wegennet zijn globaal meegenomen in de Verkenning en worden in meer detail toegelicht in het MER. Dit vindt plaats in afstemming met de betrokken gemeenten.

	Delfzijl en provincie Groningen naar het onderliggend wegennet (Dit geldt voor de Geerlandweg, Damsterweg, Groeveweg, Tolweg ,Woldweg , Fivelpoort , Farmsumerweg , Zwet en de N360)	
	Inspreker geeft aan dat de aanleg van rotondes op onderliggende kruisingen van de afritten van de N33 kunnen bijdragen aan veiligere situaties en een betere verkeersdoorstroming.	De aansluitingen op het onderliggend wegennet worden in de planuitwerkingsfase nader geanalyseerd en vastgesteld.
	Inspreker geeft aan dat de keuze voor variant X1 het mogelijk maakt een koppelkans te realiseren. Namelijk een toeristische (fiets)verbinding tussen de Laskwerderweg en de Holeweg	In de planuitwerkingsfase wordt nader gekeken naar de wenselijkheid van aanvullende en/of het verbeteren van fietsroutes. Uw suggestie wordt daarbij betrokken.
	Inspreker wil als werkgroep en informatiebron naar de bewoners van het dorp middels directe gesprekken met het projectteam op de hoogte gehouden worden van de vordering en inhoud van de plannen.	Het regelmatige contact met vertegenwoordigers van de werkgroep zal worden voortgezet. Daarnaast vinden afzonderlijke gesprekken plaats met direct belanghebbenden en gaan er opnieuw (ontwerp) sessies in de omgeving worden georganiseerd.
	Inspreker vindt dat keuzes duidelijk toegelicht moeten worden.	De gemaakte keuzes zijn duidelijk toegelicht en worden in het ontwerp-tracébesluit (OTB) nader onderbouwd.
	Inspreker heeft het vertrouwen dat de genoemde aspecten in belangrijke mate mee worden gewogen in de verdere keuzes van het project.	Wij danken u voor het uitgesproken vertrouwen.
	Inspreker verzoekt reactie te betrekken bij de definitieve besluitvorming.	Alle zienswijzen zijn serieus geanalyseerd en behandeld en meegewogen in de besluitvorming.
P28	Inspreker geeft aan dat het noordelijk tracé in variant X1 de huiskavel volledig doorsnijdt. Inspreker wenst behoud van zijn huiskavel.	In de planuitwerkingsfase wordt in afstemming met betrokkene nader gekeken hoe de effecten van de doorsnijding van zijn percelen kan worden beperkt door een nadere inpassing van het ontwerp en de exacte locatie van de aansluiting Holeweg op de N33. Vanwege de ontwerpnormen en de noodzakelijke aansluiting is de speelruimte echter beperkt.

	Inspreker geeft aan dat de doorsnijding van de huiskavel een nadelige invloed heeft op de bedrijfsvoering.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie. In de Landbouweffectrapportage wordt nader ingegaan op de doorsnijding van kavels en de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven. De belanghebbenden worden hierin betrokken.
	Inspreker verwacht dat als de ligging van de weg zuidelijker wat anders gepositioneerd wordt, de huiskavel minder doorsneden wordt.	In overleg met u wordt deze suggestie nader bekeken.
	Inspreker stelt voor bij percelen die toch al geraakt worden de weg meer westelijk te positioneren.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor de bocht wat meer west-oost te laten lopen in plaats van zuidwest-noordoost.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker maakt haar genoegdoening kenbaar ten aanzien van de eerder ingediende klanteisen.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
P29	Inspreker ziet graag de scope van het huidige traject verdubbeld en geeft aan dat met de keuze voor het tracé X1 en de verdubbeling die daaraan verbonden is, aan deze eis gehoor wordt gegeven.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker stelt dat voor de gemeente Delfzijl de aansluiting met de N387 bij Siddeburen en de aansluiting met de N362 van cruciaal belang zijn. Inspreker is tevreden dat deze aansluitingen meegenomen worden in de opwaardering.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker geeft aan dat de toekomstbestendigheid van het huidige project van essentieel belang is voor het verdere vervolg van de verdubbeling aangaande het noordelijke tracé richting Eemshaven. Investerings in het project mogen daarom niet leiden tot desinvesteringen voor de passage van het Eemskanaal en het verdere verloop van de verdubbeling richting het noorden.	Voorkeursalternatief X1 biedt de mogelijkheid om verkeersstromen meer te bundelen op de N33 en daarmee de N360 (Delfzijl – Groningen) te ontlasten. Dit zorgt voor een robuuste infrastructuur. De keuze van het voorkeursalternatief leidt net tot een beperking in de mogelijkheden om de verdubbeling tot aan de Eemshaven door te zetten, inclusief een verbeterde kruising met het Eemskanaal.

	Inspreker geeft aan dat het van essentieel belang is voor zowel de veiligheid als de bereikbaarheid dat rekening gehouden wordt met een adequate passage van het Eemskanaal, ongeacht of een aquaduct of verhoogde (verdubbelde) brug hiervoor de meest optimale oplossing is.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker geeft aan dat de reistijdwinst verloren gaat door een openstaande brug.	De verbreding van de N33 heeft geen invloed op de openingstijden van de brug. De openingstijden hebben daarom geen invloed op de reistijdwinst van de wegverbreding.
	Inspreker geeft aan dat door het verdubbelen van de N33 de afslag Steendam verdwijnt, wat gevolgen heeft voor het dorp Siddeburen, met name voor de toegangsweg door het dorp, de Oudeweg.	In de planuitwerkingsfase worden de gevolgen van deze afsluiting op het onderliggend wegennet nader met de betrokken gemeenten besproken. Met de gemeenten worden oplossingen voor eventuele problemen op het onderliggend wegennet voorbereid.
P30	Inspreker gaat ervan uit dat de verkeersbewegingen op de afslag Steendam, door het wegvallen van de afslag, zich verplaatsen naar de Oudeweg. Dit betekent voor de Oudeweg: ® grotere drukte ® moeilijk te passeren van noord naar zuid ® verkeersonveilig ® meer geluidsoverlast	In de planuitwerkingsfase worden de gevolgen van deze afsluiting op het onderliggend wegennet nader met de betrokken gemeenten besproken. Met de gemeenten worden oplossingen voor eventuele problemen op het onderliggend wegennet voorbereid.
	Inspreker is benieuwd wat de gemeente Siddeburen aan maatregelen gaat treffen om de veiligheid te waarborgen.	In de planuitwerkingsfase vindt nader overleg met de gemeenten plaats over de effecten van de verbreding op de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Zo nodig worden daarvoor maatregelen op het onderliggend wegennet getroffen.
	Inspreker stelt voor de aansluiting van de Geerlandweg beter bereik(d)baar te maken via een secundaire weg langs de snelweg.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen in het overleg met de gemeenten over eventueel noodzakelijke maatregelen op het onderliggend wegennet.
	Inspreker stelt voor om speciaal asfalt aan te leggen om geluidsoverlast te verminderen.	De noodzaak van geluidbeperkende maatregelen is nog niet in detail onderzocht. Dit gebeurt in de komende periode, voorafgaand aan het opstellen van het ontwerp-tracébesluit. In het algemeen geldt dat er geluidbeperkende maatregelen komen als:

		• er sprake is van veel huizen (geluidgevoelige bestemmingen) bij elkaar (woningcluster) • de geluidbelasting daar hoger is dan de grenswaarde uit de wet. In de planuitwerkingsfase wordt gedetailleerd geluidonderzoek uitgevoerd. Daarin wordt: • Onderzocht of de zogenoemde Geluidproductieplafonds (punten langs de weg met vastgestelde geluidproductie) worden overschreden • Zo ja detailonderzoek uitgevoerd op woningniveau (geldt ook voor nieuwe tracés, daar zijn nog geen GPP) • In geval van hoge geluidbelasting wordt zgn. doelmatigheidsonderzoek uitgevoerd, om te kijken of geluidwerende maatregelen (scherm, wal, stil asfalt) voorzieningen financieel doelmatig zijn (voldoende geluidreductie op voldoende woningen in verhouding met de kosten van de maatregel o.b.v. standaard berekeningswijze) Als geluidwerende maatregelen niet doelmatig zijn kan er een overschrijdingsbesluit worden vastgesteld, dat kan gepaard gaan met onderzoek naar geluid isolerende maatregelen die aan de woning zelf kunnen worden uitgevoerd.
	Inspreker geeft aan dat de Oudeweg als 30km zone aangemerkt kan worden.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen in het overleg met de gemeenten over eventueel noodzakelijke maatregelen op het onderliggend wegennet.
	Inspreker stelt voor de Oudeweg terug te brengen naar de oude situatie waarbij wegen van rechts voorrang hebben.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor dat de Oudeweg, naar voorbeeld van Hellum en Schildwolde, voorzien wordt van verkeersremmende maatregelen (bijv. door het aanbrengen van wegversmallingen).	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor om de wegversmallingen als zebrapad in te richten.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor de versmallingen te voorzien van voetgangersstoplichten.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker maakt zich zorgen over de voorkeursvariant X1 vanwege de bereikbaarheid van	De aansluiting van Fivelpoort op de N33 blijft in het voorkeursalternatief gehandhaafd door gebruik te maken van de huidige N33 vanaf de aansluiting met de N362. Bij de aansluiting van de N362 wordt de route

	bedrijventerrein Fivelpoort en het ontbreken van een duidelijke afslag.	naar Fivelpoort helder aangegeven. Het bedrijventerrein blijft goed zichtbaar voor iemand die vanuit het zuiden komt aanrijden.
P31	Inspreker verwacht dat het ontbreken van aansluitingen die goed, veilig en bereikbaar zijn voor vrachtverkeer een negatieve impact heeft op de bedrijfsvoering	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie. Overigens zullen alle aansluitingen op de N33 goed en veilig bereikbaar zijn.
	Inspreker vraagt om heroverweging van het voorkeursalternatief X1	In de Verkenning zijn alternatieven (A, D, G) onderzocht dat niet leiden tot een verkeerstoename op de Farmsumerweg of tot een verandering van de rijroutes naar Fivelpoort. Om andere redenen is niet voor deze alternatieven gekozen. Een heroverweging van de tracékeuze is daarom niet aan de orde.
	Inspreker heeft de voorkeur voor tracé A, waarbij de huidige afslag naar bedrijvenpark Fivelpoort behouden blijft.	De aansluiting van Fivelpoort op de N33 blijft in het voorkeursalternatief gehandhaafd door gebruik te maken van de huidige N33 vanaf de aansluiting met de N362. Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeerstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker ontvangt graag een reactie c.q. wil graag betrokken blijven en op de hoogte gehouden worden van de definitieve besluitvorming.	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerptracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop zullen op de website worden gepubliceerd.

		Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijeenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P32	Inspreker geeft de suggestie de aanleg van de verbreding tussen de Geerlandsweg en het nieuwe kunstwerk over het afwateringkanaal niet aan de westzijde maar aan de oostzijde te realiseren om beter te kunnen voldoen aan de gestelde doelen van de werkgroep N33. Inspreker geeft 3 realisatiemogelijkheden aan: - Lineaire aansluiting beginnend ter hoogte van de Geerlandsweg op het nieuw te bouwen - kunstwerk over het afwateringskanaal (schematische weergave zie bijlage 1). - Bestaand tracé volgen echter aan de westzijde (schematische weergave zie bijlage 2). De curve volgend van het nieuwe tracé ten noorden van het afwateringskanaal tot aan de huidige aansluiting op de Geerlandsweg. (schematische weergave zie bijlage 3).	De exacte ligging van de weg op deze locatie wordt in de planuitwerkingsfase uitgewerkt. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn de ligging van ondergrondse infrastructuur en de locatie van woningen. Uw suggesties worden hierin betrokken.
	Inspreker maakt zich zorgen over de bewoonbaarheid van de eigen woning en erf.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie. Er wordt een afspraak met u gemaakt om in een gesprek met u thuis nader in te kunnen gaan op de effecten voor de eigen woning en erf.
	Inspreker maakt zich zorgen over het geluidsniveau rond zijn eigen woning.	De gevolgen van het project voor de omgeving van de N33 op het gebied van geluid worden tijdens de planstudiefase in beeld gebracht. Voor de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit worden nieuwe geluidsberekeningen gemaakt ten behoeve van het voorkeursalternatief en wordt er getoetst aan de

		geluidsproductieplafonds van het geluidsregister. Indien nodig en doelmatig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen.
		In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord vindt u een nadere toelichting op het onderwerp geluidshinder
	Inspreker verwacht dat het toepassen van stil asfalt ontoereikend is.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker verwacht dat het weghalen van de natuurlijke geluidswal een negatief effect heeft op de geluidsintensiteit aan de Kooilaan.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker verwacht dat de beperkte ruimte die na aanleg van het voorkeustracé aanwezig zal zijn, het moeilijk maakt collectieve mitigerende maatregelen zoals een geluidswal / geluidmuur te realiseren.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker maakt zich zorgen over de fijnstofverspreiding rond zijn woning. Inspreker geeft aan dat het verwijderen van de huidige natuurlijke bosstrook een negatief effect heeft op de luchtverplaatsing en dus op de fijnstofverspreiding aan de Kooilaan.	In de planuitwerkingsfase vindt nader onderzoek plaats naar de luchtkwaliteit. De aanwezigheid van groen rond de weg heeft in de modelberekeningen geen invloed. Het is wel bekend dat bomen en struiken helpen om fijn stof af te vangen. In het op te stellen landschapsplan wordt geanalyseerd hoe we rond uw woning zoveel mogelijk groen in stand kunnen houden.
	Inspreker maakt zich zorgen over de privacy rond zijn woning	Tijdens het opstellen van het landschapsplan wordt met u gekeken naar de mogelijkheden om de zichtbaarheid van de woning vanaf de weg te beperken en daarmee uw privacy te beschermen.
	Inspreker maakt zich zorgen over de ecologische omgeving rond zijn woning	De effecten op de natuur worden nader onderzocht in het milieueffectrapport. Door de landschappelijke inpassing op basis van het landschapsplan ontstaan ook kansen voor nieuwe natuur.
	Inspreker maakt zich zorgen over de waarde van zijn woning en verkoopbaarheid als gevolg van de veranderde omstandigheden.	Afhankelijk van de te maken keuzes, kan er sprake zijn van planschade en/of nadelige effecten. Indien dit aan de orde is, is daarvoor een regeling van toepassing. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit besluit schade lijdt of gaat ondervinden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen lasten behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Een verzoek om schadevergoeding kan

		worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister neemt een beslissing op een verzoek voor schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie.
	Inspreker maakt kenbaar het vreemd te vinden dat geen contact is opgenomen, echter wel met andere bewoners uit het dorp.	Dit spijt ons. Er zijn open informatieavonden geweest waar iedereen zich kon melden. Er wordt met u contact opgenomen om uw wensen nader te bespreken.
P33	Inspreker benadrukt het belang van knooppunt Geerlandweg, enerzijds vanwege het regionale belang van deze aansluiting (toegankelijkheid recreatief-toeristisch gebied 't Roegwold/Schildmeer, tegengaan sluipverkeer/verkeersonveiligheid in Siddeburen en Steendam), anderzijds omdat upgradering van de aansluiting Geerlandweg ervoor zorgt dat de investering ter hoogte van Siddeburen kan worden verlaagd (compenserend effect).	Uw mening wordt op prijs gesteld. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijke, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting.
	Inspreker stelt voor om bij knooppunt Geerlandweg de weg door te trekken naar Ooster Zandenweg, waarmee aansluiting ontstaat voor Tjuchem, Meedhuizen e.v., alsmede richting Siddeburen, Wagenborgen e.v.	Uw suggestie gaat uit van het handhaven van de aansluiting Geerlandweg. Dat maakt geen deel uit van het voorkeursalternatief.
	Inspreker stelt voor om bij knooppunt Geerlandsweg vanaf Zuid, een afslag te creëren richting de Ooster Zandenweg / en Geerlandweg-Damsterweg richting 't Roegwold/Schildmeer/Steendam/Overschild/Hellum.	Zie het voorgaande antwoord.

	Inspreker stelt voor om bij knooppunt Geerlandweg vanaf Noord, een afslag te creëren richting Geerlandweg (ligt er al)	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker stelt voor om de oprit bij de Geerlandweg in zuidelijke richting te verbeteren	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker geeft aan dat de oversteek Geerlandweg richting Ooster Zandenweg een viaduct kan zijn of ondergronds.	Zie het voorgaande antwoord.
P34	Inspreker is ontevreden over voorkeursvariant X1 vanwege de bereikbaarheid van Bedrijvenpark Fivelpoort en het ontbreken van een goede afslag.	De aansluiting van Fivelpoort op de N33 blijft in het voorkeursalternatief gehandhaafd door gebruik te maken van de huidige N33 vanaf de aansluiting met de N362. Bij de aansluiting van de N362 wordt de route naar Fivelpoort helder aangegeven. Het bedrijventerrein blijft goed zichtbaar voor iemand die vanuit het zuiden komt aanrijden.
	Inspreker verwacht waardedaling van het bestaande vastgoed door de slechte bereikbaarheid	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie.
	Inspreker verwacht slechte bereikbaarheid voor leveranciers, opdrachtgevers en personeel. Inspreker verwacht bedrijfsschade van vele tonnen per jaar.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vraagt dringend heroverweging van voorkeursalternatief X1 en pleit voor variant A waarbij de huidige afslag blijft bestaan.	In de Verkenning zijn alternatieven (A, D, G) onderzocht dat niet leiden tot een verkeerstoename op de Farmsumerweg of tot een verandering van de rijroutes naar Fivelpoort. Om andere redenen is niet voor deze alternatieven gekozen. Een heroverweging van de tracékeuze is daarom niet aan de orde.
	Inspreker ontvangt graag reactie en wil betrokken en op de hoogte gehouden worden van de definitieve besluitvorming.	In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina . staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.
	Inspreker is tegen de voorkeursvariant X1	Het tracé X1 is gekozen als voorkeursalternatief om redenen van verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de noordelijke regio. Ten opzichte van de variant A waarin het huidige tracé zou worden verdubbeld wordt de onlogische bocht uit de weg gehaald en wordt het agrarisch landschap ten zuiden van Appingedam in een vrijwel rechte lijn doorsneden.

P35	Inspreker geeft aan dat zijn huiskavel doorsneden wordt door de weg, compleet met op- en afritten, wat voor een melkveebedrijf ongunstig is.	In de planuitwerkingsfase wordt in afstemming met betrokkene nader gekeken hoe de effecten van de doorsnijding van zijn percelen kan worden beperkt door een nadere inpassing van het ontwerp en de exacte locatie van de aansluiting Holeweg op de N33. Vanwege de ontwerpnormen en de noodzakelijke aansluiting is de speelruimte echter beperkt. Ook in het kader van de Landbouweffectrapportage wordt gekeken of de doorsnijding van kavels te beperken/optimaliseren is.
	Inspreker denkt niet dat de bekorting van het tracé met 1,8km voor minder CO2-uitstoot en fijnstof zorgt.	De beperking van de rijafstand voor een deel van het verkeer leidt tot minder emissies van CO2 en fijn stof. Dit is echter niet de hoofdreden voor de keuze van tracé X1. De hoofdreden is van ruimtelijke en landschappelijke aard.
	Inspreker verwacht dat de luchtkwaliteit van het eigen bedrijf door voorkeursvariant X1 erop achteruitgaat.	In het MER bij het OTB wordt voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie met en zonder project de luchtkwaliteit berekend. Het gaat hierbij om fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2). De wettelijke grenswaarden mogen niet worden overschreden. In het plangebied blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden, nu en in de toekomst.
	Inspreker verwacht dat voorkeursvariant X1 en de doorsnijding van het kavel nadelige gevolgen heeft voor het geluidsniveau van het bedrijf.	De gevolgen van het project voor de omgeving van de N33 op het gebied van geluid zijn en worden tijdens de Verkenning en de planstudiefase in beeld gebracht. Voor de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit worden nieuwe geluidsberekeningen gemaakt ten behoeve van het voorkeursalternatief en wordt er getoetst aan de geluidsproductieplafonds van het geluidsregister. Indien nodig en doelmatig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen.
		In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord vindt u een nadere toelichting op het onderwerp geluidshinder
	Inspreker verwacht dat de totale leefbaarheid rond de woning afneemt.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie. Er wordt met u een nadere afspraak gemaakt om de leefbaarheid rond uw woning te bespreken.
	Inspreker vraagt zich af waarom de N33 niet verdubbeld wordt, maar (gedeeltelijk) verlegd.	De N33 wordt wel degelijk verbreed naar 2x2 rijstroken. De verlegging in het noordelijk deel vindt plaats op basis van een afweging tussen de effecten van deze verlegging en de effecten van de verdubbeling van het bestaande tracé. Zie hiervoor de toelichting op de keuze van het voorkeursalternatief.
	Inspreker vraagt zich af wie belang heeft bij tracé X1.	Er is gekozen voor het voorkeursalternatief vanuit het belang voor de regio als geheel. Daarbij is het niet tegemoet te komen aan alle belangen van alle betrokkenen. Er is sprake van een bestuurlijke afweging.
P36	Inspreker is het niet eens met voorkeursvariant X1 vanwege Bedrijvenpark Fivelpoort.	Bij de aansluiting van de N362 wordt de route naar Fivelpoort helder aangegeven. Het bedrijventerrein blijft goed zichtbaar voor iemand die vanuit het zuiden komt aanrijden.

	Inspreker geeft aan dat bij de locatiekeuze bereikbaarheid en verkeersveiligheid belangrijke criteria waren; het is van cruciaal belang kort aan de N33 te liggen en dit is met voorkeursalternatief X1 niet het geval.	Zie het voorgaande antwoord. De verkeersveiligheid in de directe omgeving wordt verbeterd door het vervallen van de gelijkvloerse aansluiting op de N33.
	Inspreker vindt voorkeursalternatief X1 een onverantwoorde keuze gezien het grote aantal toekomstige verkeersbewegingen richting Fivelpoort.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vraagt dringend heroverweging van voorkeursalternatief X1 en pleit voor variant A waarbij de huidige afslag blijft bestaan.	In de Verkenning zijn alternatieven (A, D, G) onderzocht dat niet leiden tot een verkeerstoename op de Farmsumerweg of tot een verandering van de rijroutes naar Fivelpoort. Om andere redenen is niet voor deze alternatieven gekozen. Een heroverweging van de tracékeuze is daarom niet aan de orde.
	Inspreker ontvangt graag reactie en wil betrokken en op de hoogte gehouden worden van de definitieve besluitvorming.	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerptracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P37	Inspreker maakt zich zorgen om afslag Geerlandsweg nabij Siddeburen en de bereikbaarheid van het Schildmeer.	Uw mening wordt op prijs gesteld. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijke, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting. In samenwerking met de gemeente Midden-Groningen wordt de ontsluiting van het Schildmeer nader onderzocht. Indien u wenst kunt u in dit proces meedenken over mogelijke oplossingen. U krijgt hiervoor een uitnodiging.

	Inspreker wil als ondernemer goed bereikbaar blijven voor de bezoekers en geeft aan dat als dit afneemt (alleen nog bereikbaar via Siddeburen/Appingedam) het de omzet negatief influenceert. Inspreker heeft de voorkeur voor een afslag bij Tjuchem of op de bestaande plek bij de Geerlandsweg.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie. Zie verder het voorgaande antwoord. Een aansluiting op de Hoofdweg in Tjuchem is nader geanalyseerd en heeft geen voordelen boven een aansluiting Geerlandweg. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijke, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting.
P38	Inspreker vraagt zich af of het gekozen tracé consequenties heeft voor de bodemgesteldheid en of hier aan de voorkant voldoende rekening mee is gehouden (t.a.v. voormalige Woldmeer/Opwierdermeer).	De bodemgesteldheid in het gebied is in algemene zin bekend. De risico's van onvoldoende kennis van de bodemgesteldheid zijn meegenomen in de kostenraming. In de volgende fase vindt nader onderzoek plaats naar de bodemgesteldheid. Hiermee wordt de onzekerheid in de kostenraming beperkt.
	Inspreker wil een goede verbinding van de hoofdinfrastructuur met het recreatie- en natuurgebied - N33 < > Schildmeer.	De verbinding tussen de N33 en de recreatievoorzieningen bij het Schildmeer wordt in de planuitwerkingsfase nader besproken met de betrokken gemeenten.
	Inspreker stelt voor de OV-route door te trekken langs Steendam (vanaf buslus Siddeburen), waardoor het Schildmeergebied verbonden wordt met Groningen. Hierbij kan het busverkeer op de Oudeweg teruggebracht worden door gebruik in enkele richting. Inspreker stelt voor om de verkeer(druk) in de omliggende dorpen (o.a. Siddeburen, Steendam en waar van toepassing Tjuchem) niet (meer) te belasten of zelfs terug te brengen om de gewenste	Dank voor uw suggestie. Deze wordt doorgegeven aan de verantwoordelijken voor de regulering van het openbaar vervoer. De verbreding van de N33 leidt tot een verschuiving van verkeer van onderliggend wegennet naar de N33. Dit is conform uw voorstel. Hiermee ontstaat op het onderliggend wegennet ruimte om een eventuele groei vanuit de ontwikkeling van de ontwikkeling van recreatie langs het Schildmeer te faciliteren.

	groei van toerisme rond het Schildmeer te stimuleren.	
	Inspreker stelt een visuele herinrichting van dorpskernen voor, onder andere het versterken / optimaliseren 30 km zones door middel van b.v. belijning en artistieke objecten met thematische vormgeving (dorpssfeer / eigen identiteit).	Dank voor uw suggestie. De inrichting van de wegen door de dorpskernen is een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Uw suggestie hebben wij doorgegeven aan de gemeente Midden Groningen.
P39	Inspreker vraagt aandacht voor een goede uitvoering van de cultuurtechnische werken en verwijst daarbij naar specifieke normen en richtlijnen.	De voorstellen van inspreker worden betrokken bij het opstellen van het realisatiecontract.
	Inspreker vraagt aandacht voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van het platteland.	In de planuitwerkingsfase wordt met alle betrokkenlandeigenaren over de bereikbaarheid van hun percelen gesproken. In het op te stellen LER wordt dit in detail beschreven.
	Inspreker vraagt aandacht voor de drainage tijdens en na de realisatieperiode.	De voorstellen van inspreker worden betrokken bij het opstellen van het realisatiecontract.
	Inspreker stelt inhoudelijke vragen over de milieugebruiksruimte in relatie tot PAS.	Het project N33 Zuidbroek-Appingedam is als prioritair project opgenomen in de PAS. Het project leidt derhalve niet tot een beperking van de emissieruimte voor de landbouw.
	Inspreker pleit voor het versmallen van de obstakelvrije zone.	Vanuit veiligheidsoverwegingen wordt de obstakelvrije zone op locaties waar voldoende ruimte is niet versmald. Een smallere zone zou inderdaad leiden tot minder grondaankoop, maar leidt ook tot de noodzaak om langs het gehele tracé geleiderails te plaatsen. Dit is vanuit kosten en landschappelijke redenen niet wenselijk.
	Inspreker stelt vragen over de bermbreedte bij de bestaande afritten in het zuidelijk deel.	Het ruimtebeslag bij de aansluitingen wordt in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt.
	Inspreker pleit voor het opnemen van de parallelweg nabij Noordbroek in de LER	In de LER zal ook worden ingegaan op de effecten van de eventuele parallelweg.
	Inspreker vraagt aandacht voor bestaande boscontracten	De impact van het voornemen op bestaande boscontracten wordt met de eigenaren van bospercelen besproken.
	Inspreker stelt inhoudelijke vragen over de inpassing van de aansluiting bij Siddeburen.	De inpassing van de aansluiting bij Siddeburen wordt nader afgestemd met de betrokken grondeigenaren en omliggende bewoners. De door inspreker aangehaalde aandachtspunten worden daarbij betrokken.

	Inspreker vraagt aandacht voor de doorsnijding van huiskavels in het noordelijk tracédeel en de bereikbaarheid van individuele percelen.	De effecten op de kavels en de bereikbaarheid van percelen door de nieuwe doorsnijding worden beschreven in het MER en het LER.
	Inspreker vraagt of het tracé van de huidige N33 wordt teruggegeven aan de landbouw.	In de planuitwerkingsfase wordt de invulling van de vrijkomende ruimte nader onderzocht. Omzetten naar landbouwgrond is daarbij één van de mogelijkheden.
	Inspreker vraagt aandacht voor de routes van het landbouwverkeer.	In het LER zal specifiek aandacht worden besteed aan de routes van het landbouwverkeer. In de planuitwerkingsfase worden oplossingen voor mogelijke problemen hierin onderzocht.
	Inspreker vraagt of het mogelijk is om de aansluiting N33/N362 zo te verschuiven dat de impact op agrarische percelen kleiner wordt.	De suggestie van inspreker wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase en nader onderzocht.
P40	Inspreker verzoekt de reactie te betrekken bij de definitieve besluitvorming.	Alle zienswijzen zijn serieus geanalyseerd en behandeld en meegewogen in de besluitvorming.
	Inspreker geeft aan dat het noordelijk tracé in variant X1 de kavel ter grootte van 1.87.80 hectare volledig doorsnijdt (350 strekkende meter). Als de N33 op de wijze zoals voorgesteld in variant X1 wordt uitgevoerd, ontstaat een versnippering en verkleining van het eigendom van de kerk.	In de planuitwerkingsfase wordt in afstemming met betrokkene nader gekeken hoe de effecten van de doorsnijding van zijn percelen kan worden beperkt door een nadere inpassing van het ontwerp en de exacte locatie van de aansluiting Holeweg op de N33. Vanwege de ontwerpnormen en de noodzakelijke aansluiting is de speelruimte echter beperkt.
	Inspreker geeft aan dat in dit soort processen doorgaans meteen geschermd wordt met de opmerking dat de eigenaar volledig schadeloos gesteld zal worden en wenst behoud en vergroting van zijn kavel aan één stuk.	Zie het voorgaande antwoord. Behoud en vergroting van uw kavel kan niet voorafgaand aan de planuitwerkingsfase worden toegezegd. Er zal ook afstemming met andere belanghebbenden plaats moeten vinden.
	Inspreker geeft aan dat het verlies aan oppervlakte niet wenselijk is en nadelig voor de belangen van de kerk.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vraagt om een goed alternatief	Een heroverweging van de tracékeuze is niet aan de orde. In elk alternatief is het noodzakelijk om gronden van particulieren te verwerven.

P41	Inspreker geeft aan dat het dorp Noordbroek op dit moment veel hinder ondervindt van landbouwverkeer, wat bij elkaar leidt tot onaanvaardbare situaties, zowel voor de leefbaarheid als voor de veiligheid.	De door u geschetste situatie is bekend. Deze wordt niet veroorzaakt door de aanwezigheid van de N33 en niet versterkt door de verbreding van de N33. Het is derhalve primair een zaak voor de gemeente. Uw opmerking hebben wij doorgegeven aan de gemeente Midden Groningen.
	Inspreker stelt voor om de bestaande parallelweg tussen de Pastorieweg en Scheemderweg door te trekken.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt momenteel besproken met de gemeente Midden Groningen. De gemeente is aan zet als het gaat om het doen van onderzoek naar het probleem en goede oplossingen voor het probleem en het eventueel realiseren van deze verbinding. Het project N33Midden kan daar op verzoek van de gemeente in faciliteren. Er kan bijvoorbeeld onderzocht worden welke voordelen er voor- en tijdens de aanleg van de N33 Midden behaald kunnen worden door de projecten te koppelen.
	Inspreker geeft aan een voorstander te zijn van de verdubbeling omdat dit de ontwikkeling van het gebied stimuleert.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker blijft als DARwerkgroep N33 graag betrokken.	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerp-tracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P42	Inspreker verzoekt de reactie te betrekken bij de definitieve besluitvorming.	Alle zienswijzen zijn serieus geanalyseerd en behandeld en meegewogen in de besluitvorming.
	Inspreker geeft aan dat het noordelijk tracé in variant X1 de kavel ter grootte van 17.34.35 hectare volledig doorsnijdt (350 strekkende meter). Als de N33 op de wijze zoals voorgesteld in variant X1	In de planuitwerkingsfase wordt in afstemming met betrokkene nader gekeken hoe de effecten van de doorsnijding van zijn percelen kan worden beperkt door een nadere inpassing van het ontwerp en de exacte locatie van de aansluiting Holeweg op de N33. Vanwege de ontwerpnormen en de noodzakelijke aansluiting is de speelruimte echter beperkt.

	wordt uitgevoerd, ontstaat een versnippering en verkleining van het eigendom van inspreker.	
	Inspreker geeft aan dat in dit soort processen doorgaans meteen geschermd wordt met de opmerking dat de eigenaar volledig schadeloos gesteld zal worden en wenst behoud en vergroting van zijn kavel aan één stuk.	Zie het voorgaande antwoord. Behoud en vergroting van uw kavel kan niet voorafgaand aan de planuitwerkingsfase worden toegezegd. Er moet ook afstemming met andere belanghebbenden plaats vinden.
	Inspreker geeft aan dat het verlies aan oppervlakte niet wenselijk is en nadelig voor de belangen van de kerk.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vraagt om een goed alternatief	Een heroverweging van de tracékeuze is niet aan de orde. In elk alternatief is het noodzakelijk om gronden van particulieren te verwerven.
P43	Inspreker onderschrijft de plannen van de verdubbeling van de N33 Midden.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker vindt dat het project zo goed en duurzaam mogelijk ingebed moet worden, evenals dat koppelkansen benut moeten worden die bijdragen aan een versterking van de leefbaarheid.	Het project kent een ambitieuze doelstelling op het gebied van duurzaamheid. Daarbij is het project faciliterend naar koppelkansen. Het realiseren van koppelkansen is afhankelijk van de bereidheid van de primair belanghebbenden om hierin te investeren.
	Inspreker is tevreden met de keuze voor alternatief X1 als tracévariant, omdat deze variant tot stand is gekomen op basis van overleg met direct belanghebbenden, zoals de inwoners van Tjuchem.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker geeft aan dat de lengte van het viaduct voldoende overspanning heeft om in de toekomst ook de ecologische verbindingszone tussen de	In de planuitwerkingsfase wordt in samenhang met de uitwerking van het ontwerp een landschapsplan opgesteld, op basis van de eerder opgestelde Inpassingsvisie. Uw suggestie wordt daarbij betrokken. Net als bij de inpassingsvisie wordt bij het opstellen van het landschapsplan ook de directe omgeving betrokken.

	natuurgebieden Roegwold en Hondhalstermeer te realiseren.	
	Inspreker adviseert om in deze overspanning ook rekening te houden met voldoende doorvaarhoogte voor recreatievaart, gebaseerd op de verwachte bodemdalingseffecten. Een toereikende doorvaarhoogte is van belang om de ambitie van een aantal Oost-Groninger gemeenten in de benen te houden om het vaarcircuit in Oost-Groningen te verstevigen.	Dank voor uw suggestie. De problematiek van de bodemdaling is bekend. De eventuele gevolgen worden meegenomen in de planuitwerkingsfase.
	Inspreker pleit voor behoud van de aansluiting Geerlandweg nabij Steendam. Inspreker vindt de aansluiting Geerlandweg zeer belangrijk in verband met de bereikbaarheid van het achterliggend gebied. Afsluiting van de Geerlandweg betekent volgens inspreker een regelrechte beperking van (het ontwikkelingsperspectief van) de toeristisch-recreatieve bedrijvigheid aan de zuid-oostoever van het Schildmeer; een verslechtering van de bereikbaarheid van de dorpen Steendam en Tjuchem; een verslechtering van de bereikbaarheid van natuurgebied Roegwold en een ongewenste extra belasting van het wegennet in Siddeburen.	Uw mening wordt op prijs gesteld. De Geerlandweg wordt afgesloten omdat het handhaven van de aansluiting betekent dat deze ongelijkvloers moet worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Een ongelijkvloerse aansluiting op deze locatie is ruimtelijke, landschappelijk en gezien de kosten een te forse oplossing voor deze locatie en voor het kleine aantal auto's dat gebruik maakt van de aansluiting. Inmiddels is met uw gemeente een proces gestart om nader te kijken naar het gebruik van het onderliggend wegennet en de bereikbaarheid van het Schildmeer.
	Inspreker vindt het belangrijk dat het klaverbladmodel een passende detaillering krijgt. Aandacht gaat uit naar de oostelijke parallelle verbinding naar het lintdeel Oudeweg in relatie tot de voorkomende bebouwing, langzamere verkeersbewegingen alsook de planvorming voor bedrijventerrein Kalverkampen II. Maar onder	De vormgeving van de aansluiting van de N387 op de N33 wordt in de planuitwerkingsfase nader afgestemd in samenspraak met belanghebbenden. Ook uw gemeente wordt hierin betrokken.

	andere ook naar de westelijke toe- en afrit in relatie tot het lintdeel Eideweg.	
	Inspreker wil graag betrokken worden bij de detaillering en inpassing van het halfklaverblad, de toevoerwegen en de aansluitingen in- en nabij Siddeburen.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker waardeert inzet tot dialoog met aanwonenden Korengarst met betrekking tot de verwachte hinder op het gebied van afwatering, licht, geluid en verkeersveiligheid.	Uw mening wordt op prijs gesteld
	Inspreker geeft aan dat oplossingen voor de verwachte hinder (afwatering, licht, geluid en verkeersveiligheid) bij Korengarst liggen in mitigerende maatregelen, maar ook in de vorm van een as-verspringing. Inspreker prefereert het laatste, omdat mitigerende maatregelen kunnen leiden tot een aantasting van het heersende autowegpanorama.	In het Voorkeursalternatief is opgenomen dat de N33 ter hoogte van Korengarst ook wordt voorzien van een obstakelvrije zone van 10 m. Dit betekent dat de weg opschuift naar het westen. De leefbaarheid bij Korengarst wordt hiermee verbeterd en er ontstaat ruimte om het waterhuishoudingsprobleem op te lossen. De bewoners van Korengarst worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van de weg in hun directe woonomgeving.
	Inspreker waardeert het als de koppelkans om de Korengarst als parallelweg langs de N33 verder door te trekken en daarmee de Pastorieweg met de Scheemderweg te verbinden modelmatig wordt meegenomen in de Landbouw Effect Rapportage N33 Midden.	Dank voor uw waardering.
	Inspreker vindt dat het wegontwerp van de N33 gebaseerd moet zijn op de heersende lagere referentiekwaliteit van het geluidsneutrale DAB. Die lagere referentiekwaliteit zou dan ook de basis voor eventueel benodigde mitigerende maatregelen moeten zijn.	De referentie van het geluidsonderzoek wordt bepaald door wettelijke randvoorwaarden. Dit zal voor de meerderheid van de omwonenden leiden tot een verbetering van de geluidskwaliteit. Bij het ontwerp-tracébesluit wordt dit op woningniveau inzichtelijk gemaakt.

	Inspreker draagt graag een steentje bij aan de verdere detaillering en realisatie van de plannen.	Uw bijdrage in de verdere planuitwerking wordt op prijs gesteld.
	Inspreker wil graag meedenken en nauw betrokken blijven bij de voorbereiding van de plannen.	Zie het voorgaande antwoord.
P44	Inspreker is ontevreden over voorkeursvariant X1 vanwege de bereikbaarheid van Bedrijvenpark Fivelpoort. Het eigen bedrijf, maar ook de nabij gelegen Fivelpoortkade aan het Eemskanaal, zijn gebaat bij een goede, veilige en korte ontsluiting op de N33.	De aansluiting van Fivelpoort op de N33 blijft in het voorkeursalternatief gehandhaafd door gebruik te maken van de huidige N33 vanaf de aansluiting met de N362. Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeersstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker vreest dat de verkeerstroom bij een slechte aansluiting via andere wegen gaat lopen wat voor overlast gaat zorgen in de directe omgeving.	Voor verkeer vanuit het noorden blijft de bereikbaarheid van Fivelpoort over dezelfde route als in de huidige situatie lopen. Voor verkeer vanuit het zuiden is de route via de nieuwe en de oude N33 een directe route. Het is niet waarschijnlijk dat verkeer naar Fivelpoort over andere routes gaat sluipen.
	Inspreker vraagt om heroverweging van het voorkeursalternatief	Een heroverweging van de tracékeuze is niet aan de orde.
	Inspreker ontvangt graag een reactie en wil op de hoogte gehouden worden.	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerp-tracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd.

		Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsluitingen, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P45	Inspreker maakt zich grote zorgen over de gekozen voorkeursvariant XI vanwege het ontbreken van een duidelijke en uitnodigende afslag naar Appingedam en bedrijventerrein Fivelpoort.	Voor verkeer vanuit het noorden blijft de bereikbaarheid van Fivelpoort over dezelfde route als in de huidige situatie lopen. Voor verkeer vanuit het zuiden is de route via de nieuwe en de oude N33 een directe route. Met de vormgeving van de aansluiting en met heldere bebording zal er een duidelijke afslag naar Fivelpoort ontstaan.
	Inspreker pleit voor een duidelijke en uitnodigende afslag naar Appingedam en bedrijventerrein Fivelpoort, die zo kort mogelijk is vanaf de N33 en waarbij aansluitingen veilig en goed bereikbaar zijn voor vrachtverkeer.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vond de voorbereiding en inzet van de projectorganisatie bij de werksessie voor optimalisatie van de variant ondermaats.	Wij betreuren uw opinie over de werksessie. Na de werksessie zijn de mogelijkheden uitgewerkt in een quick scan. Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeursstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeursstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeerstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker heeft de voorkeur voor variant A, vanwege de huidige afslag in de bestaande route Appingedam Woldweg/Overdiep en Fivelpoort.	Uw mening wordt op prijs gesteld. In een integrale afweging is tot een andere voorkeur gekomen.
	Inspreker geeft aan dat als de afslag komt te vervallen, ook een belangrijke aanrijroute richting het Centrum van Appingedam vervalt. Dit resulteert in	Met de keuze voor X1 vervalt de huidige route via de bestaande N33 tussen Tjuchem en Appingedam, en daarmee de aansluiting N989/Woldweg. De Farmsumerweg wordt daardoor belangrijker voor de ontsluiting van Appingedam vanaf de N33. De verkeersintensiteit neemt daardoor ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal

	extra druk op het huidige bestemmingsverkeer richting Appingedam via de Farmsumerweg.	toe. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Er is namelijk ook nu al een probleem ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid langs deze weg. Dit probleem wordt niet veroorzaakt door de N33.
	Inspreker pleit voor heroverweging van voorkeursalternatief X1.	Heroverweging van de keuze voor X1 is momenteel niet aan de orde.
	Inspreker pleit, mits voorkeurstracé A onhaalbaar is, het aan te leggen klaverblad nabij de aansluiting Holeweg (N362) te verleggen in zuidelijke richting met daarbij een verleidelijke afslag naar Fivelpoort en Appingedam Woldweg. Hiervoor is gewenst dat de ingang van Fivelpoort verplaatst wordt in de richting van het midden/oosten van het terrein om zo een efficiëntere toegang te creëren. Daarnaast zijn toevoegingen als bewegwijzering en reclamemasten voor het Bedrijvenpark nodig.	Een verlegging van de aansluiting naar het zuiden is om landschappelijke redenen zeer ongewenst. Bovendien leidt dit tot een vermindering van de bereikbaarheid van Delfzijl/Oosterhorn via de Holeweg, wat als een ongewenst effect wordt gezien.
	Het kan niet de bedoeling zijn dat een verdubbeling van de N33 gaat leiden tot verslechtering van de bereikbaarheid van Appingedam, Fivelpoort en toegang tot de Eemsdelta.	De keuze voor variant X1 leidt niet tot een afname van de bereikbaarheid van Appingedam, Fivelpoort en de toegang tot de Eemshaven.
	Inspreker geeft aan te allen tijde bereid te zijn voor nader overleg	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerp-tracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P46	Inspreker maakt zich grote zorgen over de gekozen voorkeursvariant XI vanwege het ontbreken van een	Voor verkeer vanuit het noorden blijft de bereikbaarheid van Fivelpoort over dezelfde route als in de huidige situatie lopen. Voor verkeer vanuit het zuiden is de route via de nieuwe en de oude N33 een directe route.

	duidelijke en uitnodigende afslag naar Appingedam en bedrijventerrein Fivelpoort.	Met de vormgeving van de aansluiting en met heldere bebording ontstaat er een duidelijke afslag naar Fivelpoort.
	Inspreker pleit voor een duidelijke en uitnodigende afslag naar Appingedam en bedrijventerrein Fivelpoort, die zo kort mogelijk is vanaf de N33 en waarbij aansluitingen veilig en goed bereikbaar zijn voor vrachtverkeer.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker maakt zich zorgen over de daling van de waarde van het bestaand vastgoed en de beschikbare kavels.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is nader ingegaan op nadeelcompensatie.
	Inspreker vond de voorbereiding en inzet van de projectorganisatie bij de werksessie voor optimalisatie van de variant ondermaats en het uiteindelijke resultaat teleurstellend.	Wij betreuren uw opinie over de werksessie. Na de werksessie zijn de mogelijkheden uitgewerkt in een quick scan. Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeerstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker heeft de voorkeur voor variant A, vanwege de huidige afslag in de bestaande route Appingedam Woldweg/Overdiep en Fivelpoort.	Wij begrijpen uw voorkeur. In een integrale afweging zijn wij tot een andere voorkeur gekomen.
	Inspreker geeft aan dat als de afslag komt te vervallen, ook een belangrijke aanrijroute richting het Centrum van Appingedam vervalt. Dit resulteert in extra druk op het huidige bestemmingsverkeer richting Appingedam via de Farmsumerweg.	Met de keuze voor X1 vervalt de huidige route via de bestaande N33 tussen Tjuchem en Appingedam, en daarmee de aansluiting N989/Woldweg. De Farmsumerweg wordt daardoor belangrijker voor de ontsluiting van Appingedam vanaf de N33. De verkeersintensiteit neemt daardoor ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal toe. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Er is namelijk ook nu al een probleem ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid langs deze weg. Dit probleem wordt niet veroorzaakt door de N33.

	Inspreker pleit voor heroverweging van voorkeursalternatief X1.	Heroverweging van de keuze voor X1 is momenteel niet aan de orde.
	Inspreker pleit, mits voorkeustracé A onhaalbaar is, het aan te leggen klaverblad nabij de aansluiting Holeweg (N362) te verleggen in zuidelijke richting met daarbij een verleidelijke afslag naar Fivelpoort en Appingedam Woldweg. Hiervoor is gewenst dat de ingang van Fivelpoort verplaatst wordt in de richting van het midden/oosten van het terrein om zo een efficiëntere toegang te creëren. Daarnaast zijn toevoegingen als bewegwijzering en reclamemasten voor het Bedrijvenpark nodig.	Een verlegging van de aansluiting naar het zuiden is om landschappelijke redenen zeer ongewenst. Bovendien leidt dit tot een vermindering van de bereikbaarheid van Delfzijl/Oosterhorn via de Holeweg, wat als een ongewenst effect wordt gezien.
	Het kan niet de bedoeling zijn dat een verdubbeling van de N33 gaat leiden tot verslechtering van de bereikbaarheid van Appingedam, Fivelpoort en toegang tot de Eemsdelta.	De keuze voor variant X1 leidt niet tot een afname van de bereikbaarheid van Appingedam, Fivelpoort en de toegang tot de Eemshaven.
	Inspreker geeft aan te allen tijde bereid te zijn voor nader overleg	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerp-tracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P47	Inspreker is tegen voorkeursvariant X1 vanwege de bereikbaarheid van de winkels en de leefbaarheid van de binnenstad in Appingedam.	Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer,

		bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeerstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken. In een afzonderlijk project onderzoeken provincie en gemeente Appingedam de bereikbaarheid van Appingedam, waaronder de binnenstad.
	Inspreker pleit voor een duidelijke en uitnodigende afslag naar Appingedam en bedrijventerrein Fivelpoort, die zo kort mogelijk is vanaf de N33 en waarbij aansluitingen veilig en goed bereikbaar zijn voor vrachtverkeer	Voor verkeer vanuit het noorden blijft de bereikbaarheid van Fivelpoort over dezelfde route als in de huidige situatie lopen. Voor verkeer vanuit het zuiden is de route via de nieuwe en de oude N33 een directe route. Met de vormgeving van de aansluiting en met heldere bebording zal er een duidelijke afslag naar Fivelpoort ontstaan.
	Inspreker vond de voorbereiding en inzet van de projectorganisatie om te komen tot een oplossing bij de werksessie voor optimalisatie van de variant ondermaats en het uiteindelijke resultaat teleurstellend.	Wij betreuren uw opinie. Na de werksessie zijn de mogelijkheden uitgewerkt in een quick scan. Er is samen met bedrijven (OKA), Groningen Seaports en de gemeenten Appingedam en Delfzijl geïnventariseerd welke varianten voor een (verbeterde) aansluiting bij de Woldweg mogelijk zijn. In een quick scan zijn deze vijf varianten onderzocht. De conclusie is dat alle varianten om de aansluiting bij Appingedam te verplaatsen en/of aan te passen, ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben. Tegelijkertijd hebben ze weinig meerwaarde qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) en raken ze de uitgangspunten van het voorkeurstracé. Het Bestuurlijk Duo heeft derhalve besloten het voorgenomen voorkeurstracé te handhaven. Dit betekent dat in de planuitwerkingsfase de verkeerstructuur rond de aansluiting Woldweg in relatie tot het onderzoek naar de verkeerssituatie Appingedam nader wordt bekeken. Bewoners en bedrijven worden in dit proces betrokken.
	Inspreker heeft de voorkeur voor variant A, vanwege de huidige afslag in de bestaande route Appingedam Woldweg/Overdiep en Fivelpoort.	Wij begrijpen uw voorkeur. In een integrale afweging zijn wij tot een andere voorkeur gekomen.
	Inspreker geeft aan dat als de afslag komt te vervallen, ook een belangrijke aanrijroute richting het Centrum van Appingedam vervalt. Dit resulteert in	Met de keuze voor X1 vervalt de huidige route via de bestaande N33 tussen Tjuchem en Appingedam, en daarmee de aansluiting N989/Woldweg. De Farmsumerweg wordt daardoor belangrijker voor de ontsluiting van Appingedam vanaf de N33. De verkeersintensiteit neemt daardoor ca. 1800 motorvoertuigen/etmaal toe. De gemeente is met de provincie overeengekomen dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden over de

	extra druk op het huidige bestemmingsverkeer richting Appingedam via de Farmsumerweg.	verkeersafwikkeling over de Farmsumerweg. Er is namelijk ook nu al een probleem ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid langs deze weg. Dit probleem wordt niet veroorzaakt door de N33.
	Inspreker pleit voor heroverweging van voorkeursalternatief X1.	Heroverweging van de keuze voor X1 is momenteel niet aan de orde.
	Inspreker pleit, mits voorkeurstracé A onhaalbaar is, het aan te leggen klaverblad nabij de aansluiting Holeweg (N362) te verleggen in zuidelijke richting met daarbij een verleidelijke afslag naar Fivelpoort en Appingedam Woldweg. Hiervoor is gewenst dat de ingang van Fivelpoort verplaatst wordt in de richting van het midden/oosten van het terrein om zo een efficiëntere toegang te creëren. Daarnaast zijn toevoegingen als bewegwijzering en reclamemasten voor het Bedrijvenpark nodig.	Een verlegging van de aansluiting naar het zuiden is om landschappelijke redenen zeer ongewenst. Bovendien leidt dit tot een vermindering van de bereikbaarheid van Delfzijl/Oosterhorn via de Holeweg, wat als een ongewenst effect wordt gezien.
	Het kan niet de bedoeling zijn dat een verdubbeling van de N33 gaat leiden tot verslechtering van de bereikbaarheid van Appingedam, Fivelpoort en toegang tot de Eemsdelta.	De keuze voor variant X1 leidt niet tot een afname van de bereikbaarheid van Appingedam, Fivelpoort en de toegang tot de Eemshaven.
	Inspreker ontvangt graag reactie.	In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina . staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken.
P48	Inspreker stemt in met voorkeursalternatief X1.	Uw mening wordt op prijs gesteld.
	Inspreker pleit voor afritten aan de zuidkant van de Hoofdweg Tjuchem, dit ter ontsluiting en bereikbaarheid van vooral Steendam, maar ook voor Tjuchem. Hiermee wordt Het dorp Siddeburen aanzienlijk ontlast.	Een aansluiting van de N33 op de Hoofdweg in Tjuchem is nader onderzocht. Hieruit blijkt dat deze vanuit oogpunt van kosten, landschap en verkeer geen meerwaarde heeft ten opzichte van de onderzochte aansluiting Geerlandweg. Een aansluiting op de Hoofdweg wordt derhalve niet nader overwogen.
	Inspreker geeft aan te allen tijde bereid te zijn voor nader overleg	Belanghebbenden en belangstellenden worden op meerdere manieren op de hoogte gehouden van het vervolg van de Verkenning (ontwerptracébesluit). Via de e-mail, nieuwsbrief, website, Twitter, advertenties

		in de lokale kranten en informatieavonden wordt u geïnformeerd. Tevens worden er bijeenkomsten georganiseerd, waarin ideeën en oplossingen actief kunnen worden ingebracht om tot het best haalbare alternatief te komen. De ingediende zienswijzen en de reactie daarop worden op de website gepubliceerd. Wanneer u een direct belang heeft en heeft aangegeven betrokken te willen zijn bij ontwerpbijsenkomsten, wordt u hiervoor uitgenodigd.
P49	Inspreker is tegen alternatief X1 wanneer er geen maatregelen worden genomen om de nu al te drukke Farmsumerweg nog drukker wordt.	De huidige en toekomstige problematiek op de Farmsumerweg wordt buiten het project en in gezamenlijkheid met gemeente Appingedam beoordeeld en gezocht naar oplossingsrichtingen.

	Zienswijzen Omgevingsloket	
Nr.	Vraag/issue:	Antwoord:
i1	Inspreker stelt dat de milieucompensatie zoals toegepast bij de bouw op korte-termijn overstijgt wordt door CO2-uitstoot/fijnstof van het verkeer ten gevolge van de aanleg van een langere route.	Het verschil in rij-afstand tussen X2 en X1 is zeer beperkt en niet doorslaggevend in de keuze tussen deze varianten. Deze keuze is gebaseerd op de inpassing in de structuur van het landschap en de effecten van de tracés op de omgeving, waaronder het leefmilieu in Tjuchem.
	Inspreker heeft voorkeur voor tracé x2 in plaats van x1.	Zie het voorgaande antwoord.
i2	Inspreker pleit voor een duurzame/ecologische bufferzone die aansluit bij het dorpsbos (inclusief wandelpaden) ter compensatie van de bomen en struiken die gekapt moeten worden als gevolg van het project. Dit zorgt ook voor extra geluidsreductie en het opvangen van fijnstof.	Dank voor uw suggestie. Deze wordt meegenomen bij het opstellen van het landschapsplan.
	Inspreker pleit voor samenwerking met de reeds bestaande Werkgroep Kooilaand.	De Werkgroep Kooiland zal worden betrokken bij de opstelling van het landschapsplan.
i3	Inspreker verwacht dat het verkeer dat nu via de Woldweg naar het centrum van Appingedam rijdt, met variant X1 via de Farmsumerweg gaat rijden waardoor deze overbelast raakt.	De lokale verkeersafhandeling in Appingedam wordt parallel aan de planuitwerkingsfase nader onderzocht. Er is sprake van een bestaand probleem op de Farmsumerweg dat niet ontstaat door de verlegging en verbreding van de N33. Besluitvorming hierover vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over de N33.
	Inspreker verwacht dat de verkeersveiligheid van de Farmsumerweg afneemt door overstekende fietsers en voetgangers t.g.v. de verdubbeling van de N33.	Zie het voorgaande antwoord

Inspreker verwacht slecht een beperkte verbetering van de bereikbaarheid van de Eemshaven door het verdubbelen van de vrijwel filevrije N33.	De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking. Het project kent daarnaast ook een doelstelling t.a.v. het verhogen van de verkeersveiligheid.
Inspreker vindt de verdubbeling van de N33 een prestigeproject (= geldverspilling) van de provincie Groningen en vraagt zich af of het Tracébesluit stand houdt bij de RvS.	Zie het voorgaande antwoord
Inspreker geeft aan dat het huidige drukke verkeer op de Farmsumerweg de voorkeursgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder overschrijdt. Inspreker vraagt zich af waarom niet is onderzocht wat de impact is van het extra verkeer op de Farmsumerweg op het wegverkeerslawaaï en of nog voldaan wordt aan de grenswaarde van 63 dB(A).	De lokale verkeersafhandeling in Appingedam wordt parallel aan de planuitwerkingsfase nader onderzocht. Er is sprake van een bestaand probleem op de Farmsumerweg dat niet ontstaat door de verlegging en verbreding van de N33. Besluitvorming hierover vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over de N33. De aspecten geluid en luchtkwaliteit worden in deze besluitvorming betrokken.
Inspreker vindt dat de effecten (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid) van variant X1 op de directe omgeving niet goed zijn onderzocht.	In de Verkenning zijn de effecten van alle varianten onderzocht op een niveau dat voldoende is om de varianten te vergelijken. In de planuitwerkingsfase worden de effecten op de genoemde aspecten in meer detail onderzocht.
Inspreker vindt dat de effecten (wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit, gezondheid)	Zie het voorgaande antwoord.

bewoners) van variant X1 op de Farmsumerweg niet goed onderzocht zijn.	
Inspreker gelooft niet dat het effect op het geheel van de onderliggende wegen neutraal is.	Zie het voorgaande antwoord.
Inspreker vindt dat de effecten van een project op verschillende locaties niet tegen elkaar weggestreept mogen worden; het toenemende verkeer op de Farmsumerweg kan niet gecompenseerd worden met de afnemende hoeveelheid verkeer op de Woldweg.	In de beoordeling voor een aspect/criterium worden effecten op verschillende locaties samen genomen. Ze worden niet tegen elkaar weggestreept; de afzonderlijke lokale effecten blijven zichtbaar en leiden waar nodig tot maatregelen die eventuele negatieve effecten beperken.
Inspreker geeft aan dat geen draagvlak onder de bewoners van de Farmsumerweg is voor variant X1 en dat een petitie is ondertekend.	Wij hebben de petitie in ontvangst genomen. De petitie is beschouwd als een consultatiereactie. Deze is opgenomen als P49.
Inspreker vraagt zicht af hoe het mogelijk is dat het aanleggen van een compleet nieuwe weg net zoveel kost als het verdubbelen van een weg en ontvangt van Rijkswaterstaat graag de onderbouwing van deze berekening.	Het verschil in kosten tussen A en X1 is kleiner dan wellicht wordt verondersteld omdat ook in variant A door de aanpassing van boogstralen over een groot deel een nieuwe weg noodzakelijk is.
Inspreker denkt niet dat de beoogde tijdswinst door het verdubbelen van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam bedrijven over de streep gaat trekken om zich bij Eemshaven te vestigen, vanwege een tekort aan geschoolde werknemers in NO-Groningen.	De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking.
Inspreker denkt dat een aantal lantaarnpalen langs de huidige N33 afdoende is om de verkeersveiligheid te waarborgen.	Alleen het verbeteren van de wegverlichting is onvoldoende om een duurzaam veilige inrichting van de N33 te krijgen. Ongelijkvloerse kruisingen en gescheiden rijbanen zijn hiervoor noodzakelijk.

i4	Inspreker wordt graag meegenomen in het definitieve ontwerp, behoud van groen (huisweesterbos) en mogelijke nieuwe aanplant naast het nieuw traject en op de plaats van het oude traject mits deze komt te vervallen.	Direct betrokkenen en omwonenden worden uitgenodigd voor ontwerpbijeenkomsten in het kader van de verdere uitwerking van het wegontwerp en het landschapsplan. In de paragraaf 'veel gestelde vragen' op pagina . staat beschreven hoe u op de hoogte wordt gehouden en hoe u kunt meedenken
i5	Inspreker verwacht dat, door het afsluiten van de afrit naar industrieterrein Fivelpoort, veel verkeer over de Farmsumerweg gaat rijden waardoor deze overbelast raakt.	De afrit naar Fivelpoort wordt niet afgesloten. Deze wordt in de toekomstige situatie alleen anders aangereden, via de aansluiting Holeweg. Op de Farmsumerweg is momenteel al sprake van knelpunten ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid. In een afzonderlijk project wordt door gemeente en provincie aan oplossingen hiervoor gewerkt.
i6	Inspreker mist een goede onderbouwing en/of duidelijke motivatie voor de verdubbeling van de N33.	De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie en de regio/gemeenten willen de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. De haven van Delfzijl en de Eemshaven bieden daartoe veel kansen. Zij herbergen, samen met de stad Groningen, een concentratie van economische topsectoren. Voor de Eemsdelta als geheel is van belang dat nieuwe bedrijven zich in dit gebied blijven vestigen. Een van de factoren daarbij is een goede bereikbaarheid via een robuuste infrastructuur. Daarmee is een goede bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking.
	Inspreker vindt de verdubbeling een prestigeobject.	Zie het voorgaande antwoord.
	Inspreker vindt dat de verkeersveiligheid van de Farmsumerweg door de verdubbeling afneemt.	Op de Farmsumerweg is momenteel al sprake van knelpunten ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid. In een afzonderlijk project wordt door gemeente en provincie aan oplossingen hiervoor gewerkt.
i7	Inspreker vraagt nogmaals aandacht voor reactie d.d. 15-05-2017 11:07	In de planuitwerkingsfase wordt in afstemming met u en andere omwonenden de inpassing van de aansluiting N33/N387 inclusief de rotondes nader uitgewerkt.
	Inspreker vindt dat de rotonde te dicht bij de bebouwing/bewoning komt te staan.	Zie het voorgaande antwoord.

4 Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een auto(snel)weg aansluit op het onderliggend wegennet.
Akoestisch onderzoek	Onderzoek/berekening van de geluidsbelasting in de omgeving van het plan ten gevolge van de aangevraagde activiteiten.
Fijn stof	Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte en chemische samenstelling.
Geluidproductieplafonds	De maximaal toegestane waarde van de geluidsproductie op een referentiepunt
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem, lucht of geluid dat minimaal moet worden bereikt of gehandhaafd.
Kunstwerk	Een viaduct of brug die deel uitmaakt van de infrastructuur.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
Onderliggend wegennet (OWN)	Alle wegen in Nederland die niet tot het hoofdwegennet behoren. Deze wegen zijn in beheer bij andere wegbeheerders dan Rijkswaterstaat.
Ontwerp-tracébesluit (OTB)	Voorstel voor het tracébesluit.
Referentiesituatie	De situatie waarin de weg blijft zoals hij is en er niets extra's mee gebeurt en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer. De begrenzing ervan is een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.
Robuustheid	Het vermogen van een netwerk om verstoringen op te kunnen vangen; denk hierbij aan de beschikbaarheid van alternatieve routes voor het geval calamiteiten op het wegennet ontstaan.
Tracébesluit (TB)	Besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu tot aanpassing of nieuwbouw van een weg of spoorlijn.
Verkeersintensiteit	De hoeveelheid verkeer op een snelweg. Deze wordt vaak berekend met verkeersmodellen die voor een toekomstjaar een inschatting van de hoeveelheid verkeer kunnen geven.

