

**PROVINCIAAL INPASSINGSPLAN N366
VEENDAM-NIEUWE PEKELA-STADKANAAL**



Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

**PROVINCIAAL INPASSINGSPLAN N366 VEENDAM-
NIEUWE PEKELA-STADSKANAAL**

CODE 149812 / 20-04-2016

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 1	
1. 1. “N366 Veilig”: Vaart met veiligheid	1
1. 2. Ligging plangebied	1
1. 3. Waarom een Provinciaal Inpassingsplan?	2
1. 4. Crisis- en herstelwet	3
1. 5. Vervanging huidige planologische regelingen	3
1. 6. Leeswijzer	4
2. BELEIDSKADER 6	
2. 1. Rijksbeleid	6
2. 2. Provinciaal beleid	6
2. 3. Gemeentelijk planologisch beleid	12
3. TRACEVASTSTELLING 13	
3. 1. Totstandkoming project N366 Veilig	13
3. 2. Realisatiebesluit Provinciale Staten	14
4. PLANUITGANGSPUNTEN 16	
4. 1. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp	16
4. 2. Uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing	26
5. EFFECTEN OP DE OMGEVING EN RANDVOORWAARDEN 32	
5. 1. Algemeen	32
5. 2. Landschappelijke effecten	32
5. 3. Landbouw	33
5. 4. Ecologie	33
5. 5. Archeologie en cultuurhistorie	38
5. 6. Water	42
5. 7. Bodem	46
5. 8. Geluid	47
5. 9. Ruimtelijke kwaliteit	51
5. 10. Luchtkwaliteit	52
5. 11. Externe veiligheid	52
5. 12. Kabels en leidingen	57
5. 13. Duisternis en stilte	57
5. 14. MER-beoordeling	58

6. JURIDISCHE REGELING	60
6. 1. Algemeen	60
6. 2. Opzet in bestemmingen	60
6. 3. Toelichting op de bestemmingen	60
7. UITVOERBAARHEID	64
7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	64
7. 2. Economische uitvoerbaarheid	64
8. INSPRAAK EN OVERLEG	66

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Landschappelijk en Verkeerskundig Ontwerp N366, Provincie Groningen, januari 2012.
<u>Bijlage 2</u>	Ecologische beoordeling reconstructie N366 traject Veendam en Stadskanaal, A& W rapport 1902, Altenburg & Wymenga, Feanwâlden, 16-05-2013
<u>Bijlage 3</u>	Aanvullend ecologisch onderzoek reconstructie N366 traject Veendam en Stadskanaal, A& W rapport 2120, Altenburg & Wymenga, Feanwâlden, 12-08-2014
<u>Bijlage 4</u>	Akoestisch onderzoek wijzigingen N366 (Veendam-Alteveer) en aansluitende wegen, Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV, rapport 5001/NAA/hw/fw/4, Assen, 28-10-2015
<u>Bijlage 5</u>	Externe veiligheid en verdubbeling/verbreding N366, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, Groningen 09-04-2015
<u>Bijlage 6</u>	Onderzoek luchtkwaliteit N366 (Veendam-Stadskanaal) en aansluitende wegen, Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV, rapport 5001/NAA/je/fw/2, Assen, 28-10-2015
<u>Bijlage 7</u>	Historisch onderzoek ten behoeve van bodemonderzoek in het kader van verdubbeling en verbreding N366 Veendam-Stadskanaal, Van Lotringen Milieu Advies, Assen, 01-10-2014
<u>Bijlage 8</u>	Resultaten m.e.r.-beoordeling
<u>Bijlage 9</u>	Bureauonderzoek Herinrichting N366 Veendam-Pekela-Stadskanaal, Archeodienst BV, Rapport 581, Zevenaar, 23-02-2015
<u>Bijlage 10</u>	Inventariserend veldonderzoek, verkennend en karterende fase Herinrichting N366 tussen Veendam-Pekela, locatie A, Archeodienst BV Zevenaar, Rapport 756, 16-10-2015

1. INLEIDING

1. 1. “N366 Veilig”: Vaart met veiligheid

De provincie Groningen is vanaf 2007 bezig met het veiliger maken van de N366. De N366 is een belangrijke verbinding die het zuidoosten van de provincie Groningen ontsluit en verder verbinding legt met Drenthe en Duitsland. Op de weg gebeur(d)en relatief veel ernstige ongelukken, reden om enkele jaren geleden het project “N366 Veilig” in gang te zetten. Dit project verloopt via drie sporen:

- aanpassingen aan de weg, zoals het aanbrengen van ongelijkvloerse kruisingen;
- het geven van educatie en verstrekken van voorlichting aan de weggebruikers, zoals het uitbrengen van nieuwsbrieven over hoe veilig te rijden;
- het zorgen voor verkeershandhaving in overleg met de Regiopolitie.

In het project “N366 Veilig” werkt de provincie Groningen samen met de gemeenten Veendam, Pekela, Stadskanaal en Vlagtwedde. Doelstelling is onder meer om na realisatie van de maatregelen het aantal ongevallen met circa 50% terug te dringen.



Gelet op de grote omvang van het project wordt van een fasegewijze uitvoering uitgegaan. De eerste fasen van het project zijn inmiddels gerealiseerd in de vorm van een

aantal ongelijkvloerse kruisingen, alsmede door de weg te verbreden en te voorzien van een groene middenstreep. Zo zijn in 2007 de kruisingen Alteveer (N365) en Nautilusweg bij Stadskanaal (N374) ongelijkvloers gemaakt.

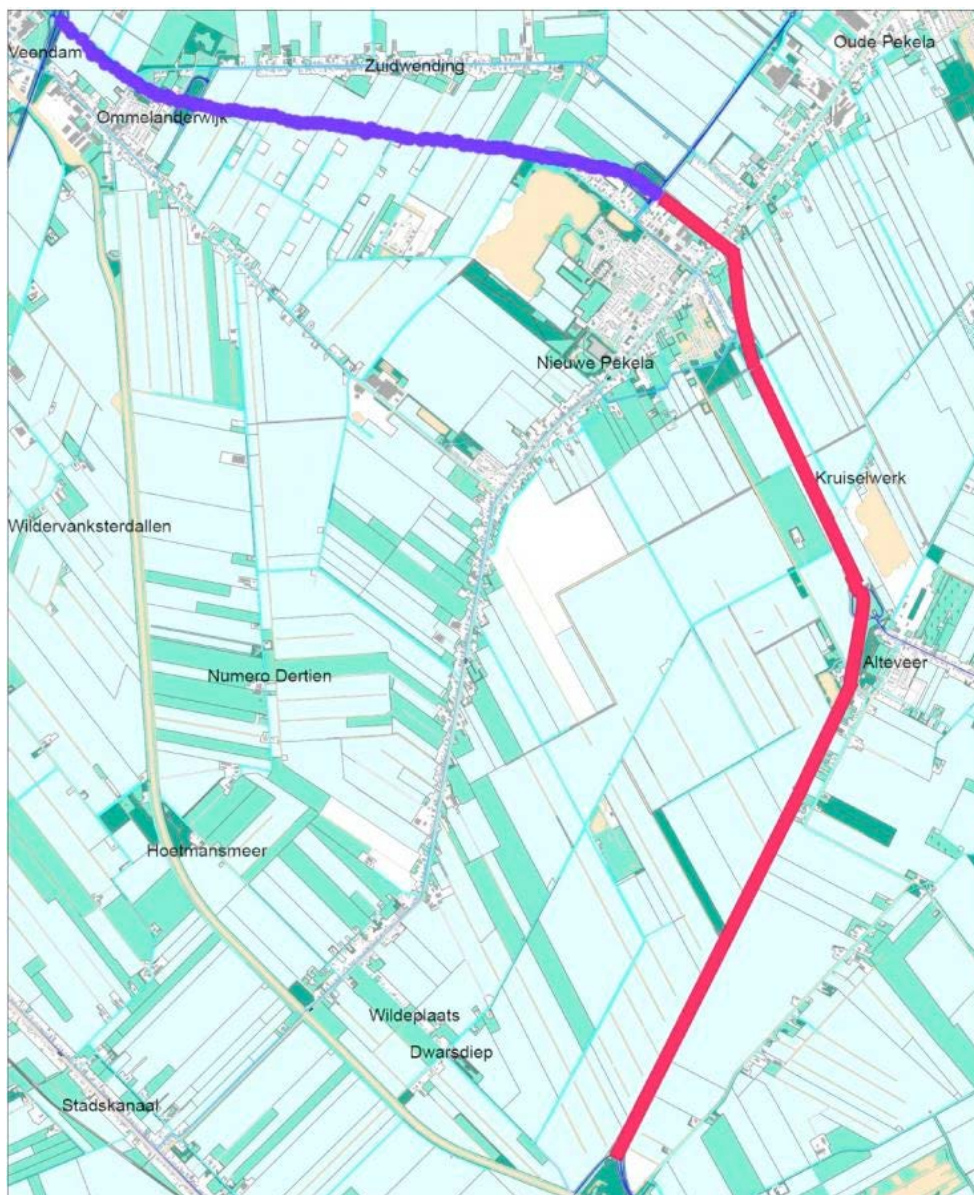
Verder zijn in 2011 de werkzaamheden aan de kruisingen aan de Van Boekerenweg bij Stadskanaal (N378) en de kruising Onstwedderweg (N974) afgerond. Daarnaast is inmiddels een groot deel van de weg tussen Stadskanaal en Ter Apel verbreed van 7,50 m naar 8,60 m.

In 2014 is de nieuwe aansluiting van de Nulweg gereed gekomen en zijn de voorbereidingen voor de nieuwe, ongelijkvloerse kruising van de Westerstraat bij Ter Apel gestart.

Hebben de tot dusver uitgevoerde werkzaamheden met name betrekking op delen van de N366 in de gemeenten Vlagtwedde en Stadskanaal, dit Provinciaal Inpassingsplan (PIP) richt zich op het deel tussen Veendam-Nieuwe Pekela-Stadskanaal.

1. 2. Ligging plangebied

Het plangebied is op onderstaande overzichtskaart (figuur 1) weergegeven. Het project in dit inpassingsplan betreft de verdubbeling van de N366 tussen Veendam en Nieuwe Pekela en de verbreding van de weg tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal. Hierbij staat het paars aangeduide tracé voor de verdubbeling en het rode voor de verbreding van de N366.



Figuur 1. Plangebied met deelgebieden (bron: Startnotitie Provincie Groningen, 2014).

1. 3. Waarom een Provinciaal Inpassingsplan?

Gelet op het provinciale belang, zoals aangegeven in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* en het op 25 september 2013 genomen realisatiebesluit, is voor de planologische inbedding gekozen voor een “inpassingsplan” (een provinciaal bestemmingsplan, zoals de *Wet ruimtelijke ordening-2008* dat mogelijk maakt).

Een provinciaal inpassingsplan is in het bijzonder gewenst vanwege het grote maatschappelijke belang van het project en het gemeentegrensoverschrijdende karakter ervan (het project ligt in meerdere gemeenten).

Tevens geeft het provinciaal inpassingsplan goede mogelijkheden om tot een goede eenheid in de landschappelijke inpassing over het hele traject te komen.

Aan zo'n provinciaal inpassingsplan (hierna: PIP) stelt de *Wet ruimtelijke ordening* dezelfde eisen als aan een bestemmingsplan. De provincie heeft een initiatief nemende rol, maar stemt de planinhoud nauw af met de gemeenten Veendam, Pekela en Stadskanaal op wiens grondgebied het inpassingsplan betrekking heeft. In de verschillende fasen van de planvorming vindt overleg met de gemeenten plaats.

Op ambtelijk niveau heeft met de gemeenten Veendam, Pekela en Stadskanaal al afstemming plaatsgehad over de te volgen ruimtelijke procedure. Hieruit is naar voren gekomen dat de gemeenten instemmen met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan. Ook zijn de drie gemeenten ambtelijk bij de planvoorbereiding van het provinciaal inpassingsplan betrokken.

Verder zijn de gemeenteraden tijdens een bijeenkomst op 11 juni 2015 over het inpassingsplan geïnformeerd.

Verder zijn de gemeenten ook betrokken in het vooroverleg volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Lees daarover verder in hoofdstuk 8.

Ten slotte worden de gemeenten waar aan de orde ook bij de verdere planuitvoering betrokken.

In figuur 2 is de ligging van het plangebied in relatie tot het grondgebied van de drie betrokken gemeenten weergegeven.

1. 4. Crisis- en herstelwet

Dit inpassingsplan valt onder het bereik van de *Crisis- en herstelwet*. Deze wet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructurele projecten als bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis. Het gaat er hierbij met name om dat de procedure van een plan sneller kan worden afgerond, waarmee in dit geval ook vlotter met de aanleg van de wegverbetering kan worden gestart.

1. 5. Vervanging huidige planologische regelingen

Dit inpassingsplan vervangt na het van kracht worden enkele, veelal beperkte delen van de navolgende planologische regelingen:

Gemeente Veendam

Bestemmingsplan Buitengebied Veendam, partiële herziening Uitbreiding Aardgasbuffer Zuidwending (vastgesteld 2011-02-28)

Beheersverordening Buitengebied Veendam (vastgesteld 17-06-2013)

Bestemmingsplan Ommelanderswijk (onherroepelijk 17-02-2010)

Bestemmingsplan verlegging gasleiding N33 (vastgesteld 09-07-2012)

Gemeente Pekela

Beheersverordening Buitengebied Pekela (vastgesteld 2013-07-02)

Bestemmingsplan Onstwedde, Alteveer en Mussel (onherroepelijk 05-04-2012)

Bestemmingsplan De Linten (vastgesteld 09-04-2014)

Bestemmingsplan Nieuwe Pekela (onherroepelijk 05-04-2009)

Gemeente Stadskanaal

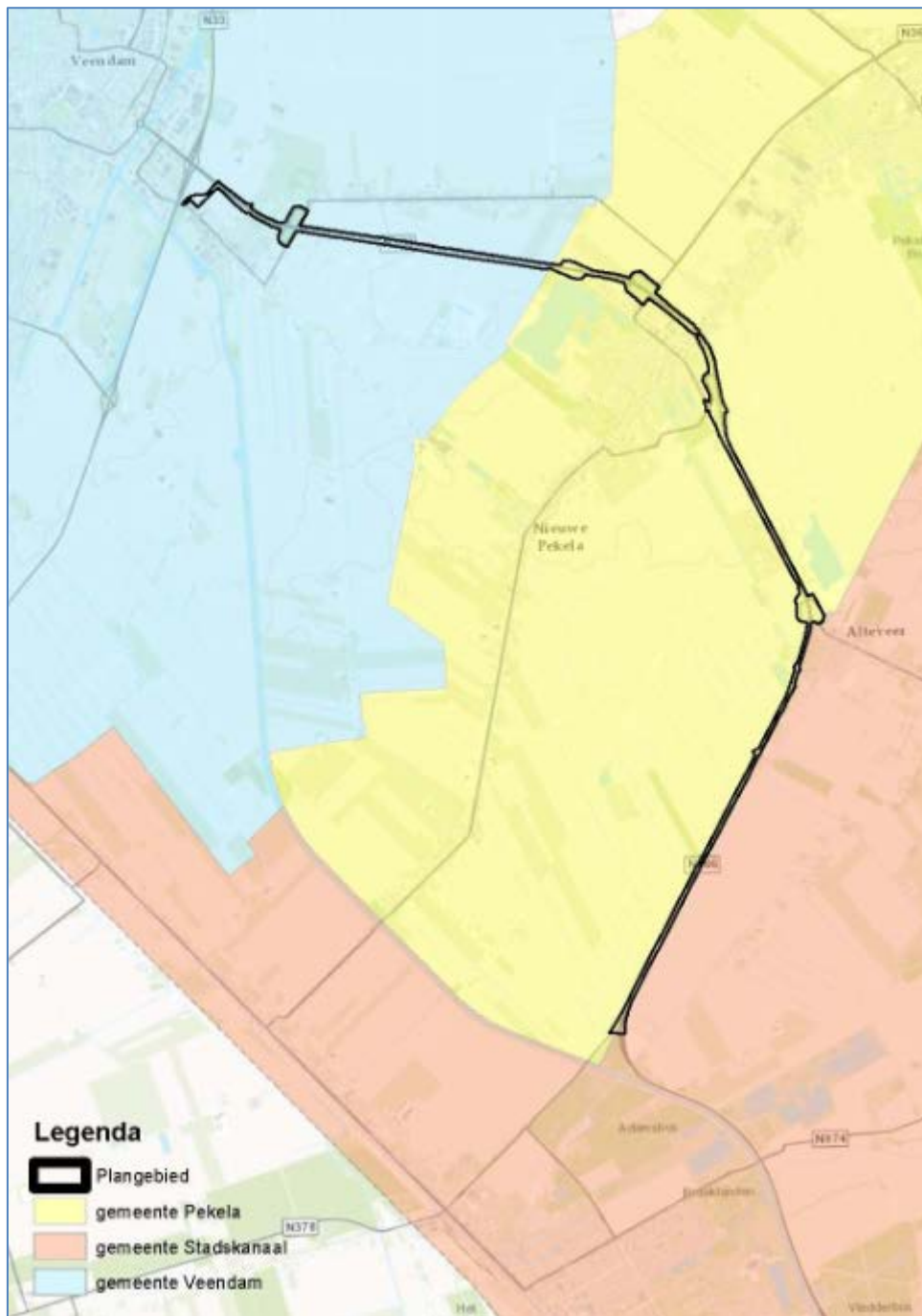
Bestemmingsplan Landelijk Gebied (vastgesteld 23-03-2006)

Voor het buitengebied van Veendam en Pekela is verder een bestemmingsplan Buitengebied in voorbereiding.

1. 6. Leeswijzer

De toelichting op dit inpassingsplan bevat na deze inleiding (hoofdstuk 1) de volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst dat relevant is voor het plan. Daarbij wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.
- In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de tracévaststelling van de N366.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de visie die aan het plangebied ten grondslag ligt, zowel in verkeerskundige als in landschappelijke zin.
- Onderwerp van hoofdstuk 5 zijn de omgevingsaspecten waaraan het inpassingsplan is getoetst.
- Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op de gebruikte bestemmingen.
- In hoofdstuk 7 wordt de uitvoerbaarheid van het plan toegelicht. Dit is opgesplitst in maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid.
- Hoofdstuk 8 geeft in de vorm van een reactienota een weergave van de ingekomen overleg- en inspraakreacties en de reactie van de provincie daarop.



Figuur 2. Ligging plangebied en grondgebied gemeenten.

2. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op dit inpassingsplan.

2. 1. Rijksbeleid

Wat betreft het rijksbeleid kan gewezen worden op de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In de *Nota Mobiliteit* is het verkeers- en vervoersbeleid op rijksniveau beschreven. Het kabinet wil de mobiliteitsgroei zó accommoderen, dat betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Veiligheid, duurzaamheid en omgevingskwaliteit moeten zo weinig mogelijk lijden onder toename van mobiliteit. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk.

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (2012) wordt de rijkstaak over de ruimtelijke ordening beperkt tot zaken van nationaal belang. Daarbij vervangt deze structuurvisie de eerdere Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie ligt het accent op zaken van nationaal belang, zoals landelijke hoofdwegen. De met dit inpassingsplan mogelijk gemaakte wegverbeteringen vallen daar niet onder.

2. 2. Provinciaal beleid

2.2.1. Provinciaal Omgevingsplan

Het provinciaal ruimtelijk beleid is verwoord in het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen* (POP) dat opgesteld is voor de periode 2009-2015, met een doorkijk naar 2020. Er is in het POP rekening gehouden met de wegverdubbeling/wegverbreding.

2.2.2. Omgevingsverordening Groningen

Naast het POP is heeft de provincie Groningen sinds 17 juni 2009 de beschikking over een vastgestelde *Omgevingsverordening*. Het POP bevat de doelstellingen van het provinciale beleid. Voor de realisering van die doelstellingen zijn instrumenten nodig. De Omgevingsverordening is één van die instrumenten. De regels uit de Omgevingsverordening sluiten nauw aan bij het POP. De verordening kan dan ook niet gelezen worden zonder raadpleging daarvan: het POP geeft de artikelen van de Omgevingsverordening hun betekenis en reikwijdte. De Omgevingsverordening is sinds de vaststelling in 2009 diverse keren (gedeeltelijk) gewijzigd. In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen, waarmee in dit provinciaal inpassingsplan rekening moet worden gehouden. Het gaat daarbij om de volgende onderwerpen.

Reserveringszones infrastructuur

In de Omgevingsverordening zijn de beoogde verkeersmaatregelen met betrekking tot de N366 meegenomen. De Omgevingsverordening kent aan het gebied voor de verdubbeling van de N366 tussen Veendam en Pekela de aanduiding “ge-reserveerd tracé wegverbinding” toe; zie figuur 3.

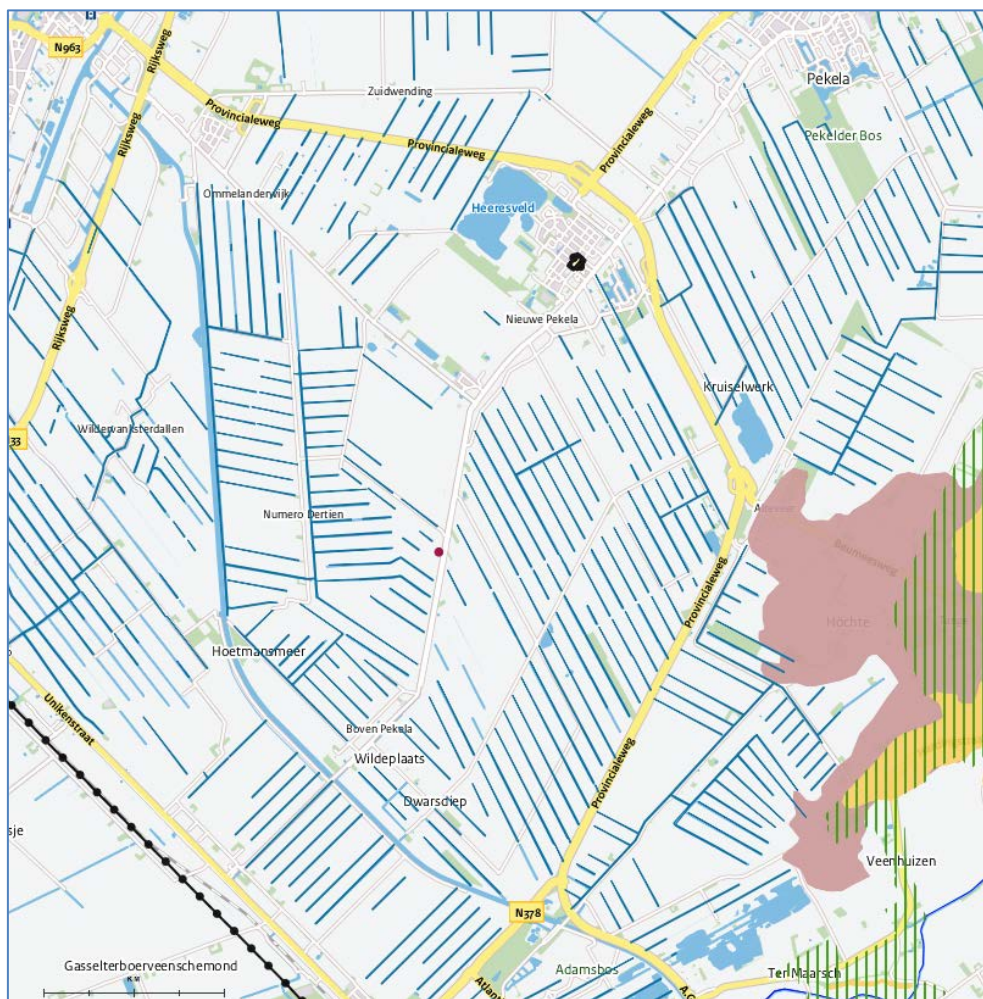


Figuur 3. Fragment kaart 3 Omgevingsverordening, kaart 5c., Infrastructuur

De provincie zegt over dergelijke reserveringszones:

“ Een bestemmingsplan voorziet niet in de bouw of aanleg van nieuwe gebouwen, bouwwerken en gebruik van gronden die afbreuk doen of kunnen doen aan de mogelijkheid om wegen, spoorwegen en leidingen aan te leggen in de bijlage 11, kaart 5c, aangegeven reserveringszones of zoekgebieden voor wegen, spoorwegen en leidingen”.

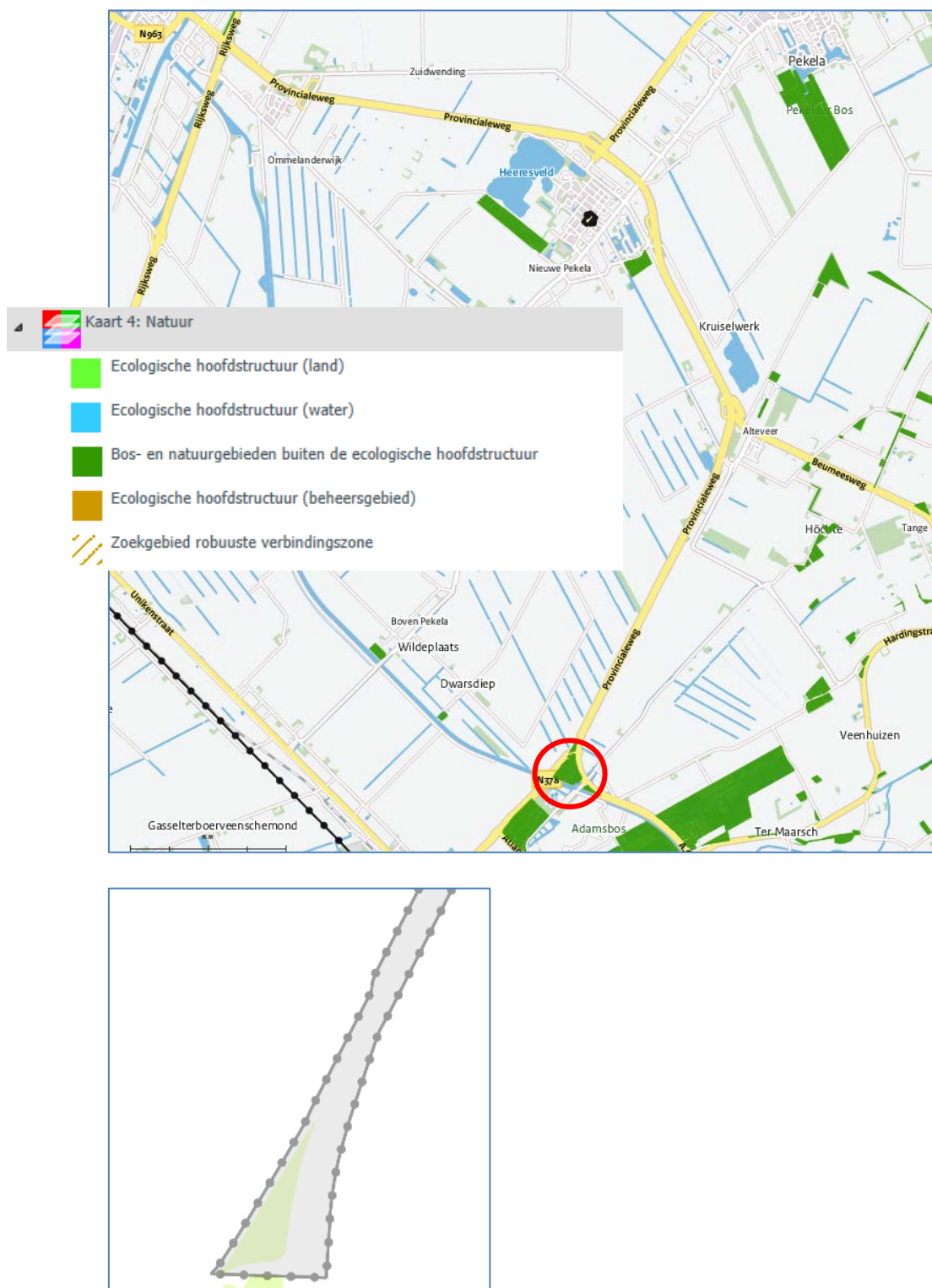
Op grond van artikel 4.17 van de Omgevingsverordening dient verder rekening te worden gehouden met de reserveringsstrook voor een ethyleenleiding.



Figuur 6. Fragment Omgevingsverordening, kaart 6a Landschapswaarden

Bos- en natuurgebieden buiten EHS

Ter hoogte van Stadskanaal zijn enkele bosgronden die zijn aangeplant tussen de N366 en de afslag met de N378 (van Boekerenweg) aangeduid als 'bos- en natuurgebieden buiten de EHS'. Zie ook figuur 7. In de Omgevingsverordening is een beschermende regeling opgenomen voor deze gebieden. Het betreffende gebied zal dan ook bestemd worden conform het huidige gebruik (Bos).



Figuur 7. Fragment kaart 4 Omgevingsverordening, Natuur; ingezoomd op aansluiting Stadskanaal

2.2.3. Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport

Het provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur en transport (afgekort: MIT) vormt een concretisering van het Provinciaal Omgevingsplan en het collegeprogramma op het gebied van infrastructuur. In het programma is rekening gehouden met de verdubbeling van de N366 tussen Veendam en Pekela en de verbreding voor het deel tussen Pekela en Stadskanaal, alsmede met de aanpassingen in de wegenstructuur.

2.2.4. Omgevingsvisie 2016-2020

Op dit moment is de Omgevingsvisie 2016-2020 in voorbereiding. De Omgevingsvisie bevat de lange termijnvisie over milieu, verkeer en vervoer, ruimte en water. De Omgevingsvisie wordt de opvolger van het Provinciaal Omgevingsplan. In de in voorbereiding zijnde omgevingsvisie wordt gewezen op de maatregelen aan het provinciaal wegennet (waaronder die aan de N366) ten behoeve van een betere doorstroming en/of de verkeersveiligheid.

2. 3. Gemeentelijk planologisch beleid

De gemeenten Veendam en Pekela werken samen aan de voorbereidingen voor een nieuw bestemmingsplan Buitengebied. Qua begrenzing zal het PIP in deze plannen worden ingepast.

Thans geldt voor het buitengebied nog een beheersverordening die beide gemeenten hebben vastgesteld en waarin met name de bestaande situatie is geregeld. Daarnaast gelden voor delen van het tracé nog afzonderlijke bestemmingsplannen, waarin delen van de N366 conform de aanwezige situatie zijn opgenomen.

3. TRACEVASTSTELLING

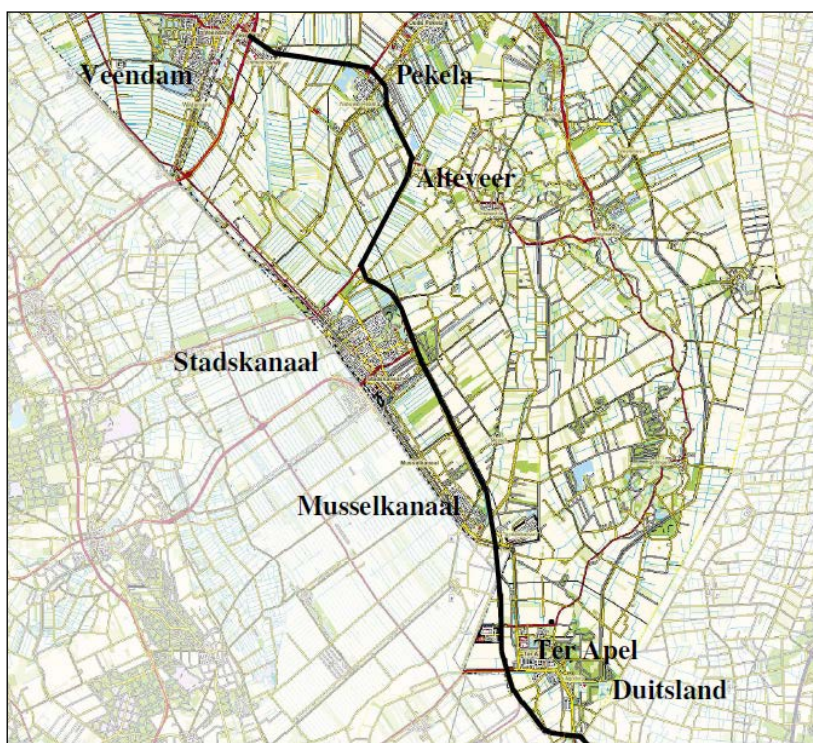
3. 1. Totstandkoming project N366 Veilig

Huidige situatie

De N366/N391, de route tussen Veendam-Pekela-Stadskanaal-Ter Apel-Emmen, is de centrale ontsluiting van het veenkoloniale gebied van Oost-Groningen en Drenthe. De functie van de weg is die van een stroomweg (autoweg).

Opwaardering noodzakelijk

Gelet op de functie enerzijds en het wegbeeld met aansluitingen anderzijds, is in 2004 een studie naar het eindbeeld van de weg uitgevoerd¹. Daarin is geconstateerd, dat opwaardering noodzakelijk is. In dat eindbeeld fungeert de N366 als hoogwaardige stroomweg. Daarbij is de weg verbreed naar 8,60 m en zijn de aansluitingen op het onderlinge wegennet ongelijkvloers uitgevoerd. Onderstaande figuur 8 geeft een overzicht van het tracé.



Figuur 8. Overzicht tracé N366 (provincie Groningen, 2012)

Ontwikkelingen

In 2007 is gestart met het project N366 Veilig. De grootste knelpunten op het vlak van de verkeersveiligheid zijn als eerste aangepakt.

Gelet op de grote omvang van het project vindt de uitvoering fasegewijs plaats.

¹ Eindbeeld N366,N391 en rondweg Emmen, Een verbinding met toekomstwaarde, provincies Drenthe en Groningen, DHV Ruimte en Mobiliteit BV, Groningen, juli 2004.

De eerste fasen van het project zijn inmiddels gerealiseerd in de vorm van een aantal ongelijkvloerse kruisingen, alsmede door de weg te verbreden en te voorzien van een groene middenstreep.

Eerder uitgevoerde fasen in het project zijn:

- ongelijkvloers maken kruisingen Alteveer (N365) en Nautilusweg bij Stadskanaal (N374);
- verbetering kruisingen aan de Van Boekerenweg bij Stadskanaal (N378) en de kruising Onstwedderweg (N974);
- verbreding van een groot deel van de weg tussen Stadskanaal en Ter Apel van 7,50 m naar 8,60 m;
- realiseren ongelijkvloerse kruising Nulweg bij Ter Apel;
- start voorbereiding nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Westerstraat bij Ter Apel met twee verbindingswegen naar de Westerstraat.

3. 2. Realisatiebesluit Provinciale Staten

Op 25 september 2013 hebben Provinciale Staten middels een realisatiebesluit ingestemd met de realisering van de volgende projecten:

- Wegverdubbeling Veendam-Pekela;
- Reconstructie wegvak Pekela-Ter Apel

Deze zijn in de navolgende figuur 9 weergegeven. Opgemerkt wordt dat de verbeteringswerkzaamheden tussen Stadskanaal en Ter Apel eerder door de gemeenten Stadskanaal en Vlagtwedde planologisch zijn geregeld.

In het realisatiebesluit sluiten Provinciale Staten aan bij het eindbeeld van de route van de N366 op basis van de eerder genoemde studie uit 2004. Het eindbeeld van de N366 gaat uit van een hoogwaardige stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en met een verdubbeling van het wegvak Veendam-Pekela.

De provincie Groningen gaat uit van een integraal routeontwerp, waarbij de weg verkeerskundig en landschappelijk evenwichtig wordt ingepast. De wijze waarop dat is uitgewerkt komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

4. PLANUITGANGSPUNTEN

4. 1. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp

4.1.1. Algemene uitgangspunten

De N366 heeft de functie van een “stroomweg B” (= autoweg). De maximum snelheid op de weg wordt 100 km/u. De tracékeuze, namelijk direct aansluitend op het bestaande tracé, beperkt zoveel mogelijk de aankoop van landbouwgronden en ontziet het landschap.

Het project van de N366 krijgt een totale lengte van circa 13,5 km. Daarvan betreft circa 5,5 km de verdubbeling tussen Veendam en Nieuwe Pekela en ruim 8 km verbreding van de N366 tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal.

De wijze waarop de nieuwe weg wordt aangelegd, past in de gedachtegang rond het duurzaam veilig-beleid, zoals dat landelijk – en ook in de provincie Groningen – is geïntroduceerd. Een belangrijk uitgangspunt achter dit beleid is rekening te houden met en in te spelen op het gedrag van de verkeersgebruiker. Dat gedrag wordt mede bepaald door de inrichting van de weg. Die inrichting moet bijdragen aan het zogenaamde zelfverklarende karakter van de weg. Voor het verkeersgedrag en dus de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Het aan de weggebruiker aanbieden van een beperkt aantal goed herkenbare verschijningsvormen van de weg verbetert dit verwachtingspatroon. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wegbreedtes en de toe te passen markeringen.

Deze uitgangspunten zijn leidend geweest bij het ontwerp.

Een *Duurzaam veilig wegennet* kent drie wegcategorieën, een indeling die ook binnen de provincie Groningen wordt gebruikt en in het Provinciaal Omgevingsplan is aangehouden:

- Stroomwegen A: autosnelwegen.
- Stroomwegen B: autowegen.
- Regionale gebiedsontsluitingswegen A.
- Regionale gebiedsontsluitingswegen B.
- Erftoegangswegen.

De N366 is een stroomweg B conform het POP 2009-2015.

4.1.2. Uitgangspunten verdubbeling wegvak Veendam- Nieuwe Pekela

- De N366 wordt tussen Veendam en Nieuwe Pekela verdubbeld. De verdubbeling vindt plaats aan de zuidkant van de huidige weg.
De noodzaak om op dit tracé te besluiten tot een verdubbeling van de weg heeft te maken met het verkeersaanbod en de situatie aangaande de verkeersonveiligheid. Op de huidige weg is een werkdagemaal intensiteit van circa 18.000-20.000 motorvoertuigen per etmaal geconstateerd en daarmee is

dit wegvak het op één na drukste wegvak van het provinciale wegennet. De provincie verwacht dat de intensiteit nog verder zal toenemen.

- Ten aanzien van de tracékeuze van de verdubbeling is reeds in het Provinciaal omgevingsplan 2009-2015 een tracéreservering opgenomen.

In de studies naar het eindbeeld van de N366 is de keuze gedaan voor een verdubbeling aan de zuidzijde. Bij de tracékeuze voor de zuidzijde heeft in het bijzonder de aanwezigheid van een hogedrukgasleiding aan de noordzijde meegespeeld. Verplaatsing van die leiding zou hoge kosten met zich mee brengen. Deze situatie vormt een belangrijke aanleiding om de verdubbeling aan de zuidzijde te realiseren. Daarnaast zijn er landschappelijk en landbouwkundig geen wezenlijke belemmeringen voor een tracé aan de zuidzijde.

- Vanwege anderzijds het maatschappelijk belang van de verbetering van de N366 en het relatief beperkte ruimtebeslag is door Provinciale Staten een realisatiebesluit genomen.

4.1.3. Uitgangspunten verbreding wegvak Nieuwe Pekela-Stadskanaal

- De N366 tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal wordt verbreed, waarbij voor het deel tussen Nieuwe Pekela en Alteveer de verbreding van de weggedeelten aan weerszijden van de huidige rijbaan plaatsvindt. Tussen Alteveer en Stadskanaal wordt de weg aan de zijde van Nieuwe Pekela verbreed/ uitgebouwd. Deze verbreding vindt hier dus vooral aan de westzijde plaats. Bij de Van Boekerenweg te Stadskanaal wordt vervolgens aangesloten op de al gerealiseerde reconstructie van het aansluitpunt met de N378.
- Voor het gedeelte Nieuwe Pekela-Alteveer zal ook de parallelweg worden gelegd.
De reconstructie van de aansluiting Pekela-Zuid - de enige aansluiting die nog niet volgens het eindbeeld is uitgevoerd - valt binnen dit deel.
- Van het totale wegvak van de N366 van Pekela tot Ter Apel zijn de werkzaamheden op grondgebied van Stadskanaal en Vlagtwedde gerealiseerd, dan wel in uitvoering. Het wegvak Nieuwe Pekela-Stadskanaal is de ontbrekende schakel die nog verbreed moet worden.

4.1.4. Uitgangspunten begrenzing PIP

Ten aanzien van de begrenzing van het PIP is met het volgende rekening gehouden:

- Het verkeerskundig ontwerp voor de weg is de onderlegger voor de planbegrenzing. Alle bij het project behorende gronden worden in het PIP meegenomen, dus inclusief bijbehorende kunstwerken en bermstroken en verhardingen, ruimte voor landschapsmaatregelen en bermsloten (met voor zover aan de orde: voorzien maaipaden).
- Het gebied wordt aan de zijde van Veendam begrensd door het *Tracébesluit* voor de N33, zoals dat op 4 mei 2012 is vastgesteld. Aan de zijde van Stadskanaal is voor een logische plangrens de aansluiting op de N378 (de Van Boekerenweg) meegenomen. Het PIP ligt daarmee op grondgebied van Veendam,

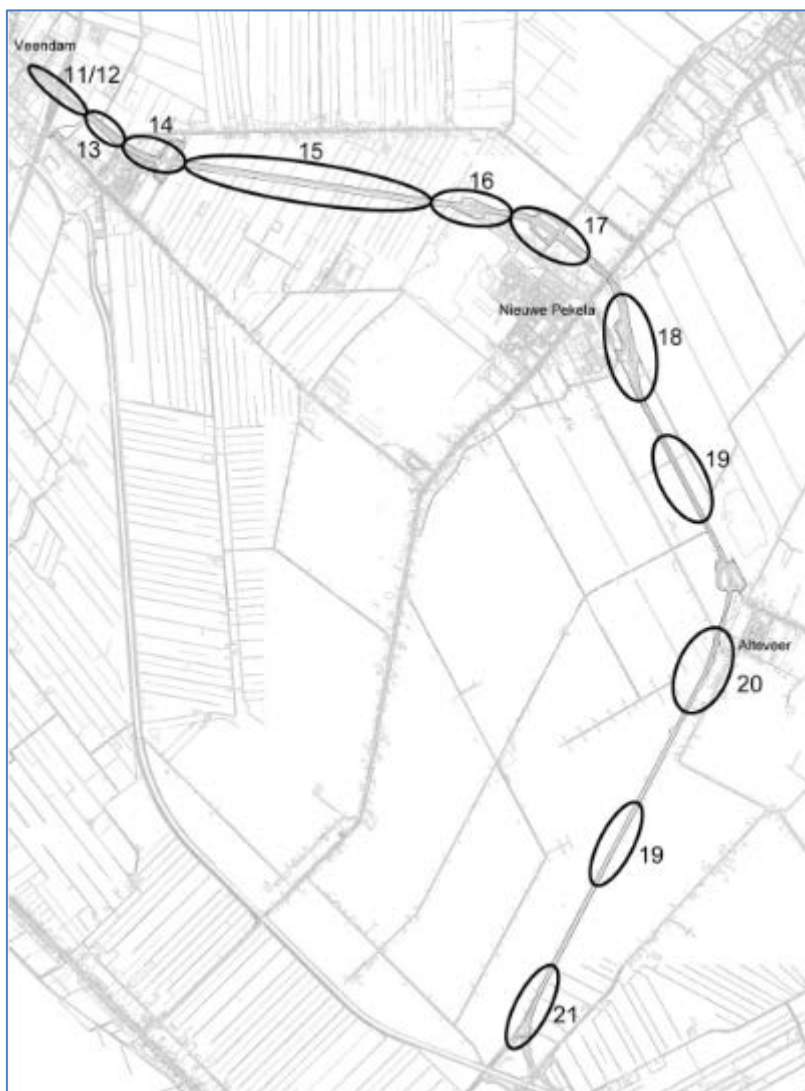
Pekela en Stadskanaal (dit laatste met name vanwege een regeling van de aanwezige hoofdwatgang en een logische verbinding op de aanwezige aansluiting op de N378).

- Binnen de plangrens wordt tussen Veendam- Nieuwe Pekela-Alteveer-Stadskanaal voorzien in een integrale regeling voor N366. Aansluitpunten bij/op de weg zijn meegenomen. Een aantal daarvan is gerealiseerd en wordt overeenkomstig de aanwezige situatie meegenomen, die bij Pekela-Zuid wordt nog aangelegd en is conform het beoogde ontwerp in het PIP geregeld.
- Binnen de ruime verkeersbestemming wordt de indeling niet exact vastgelegd. Hoewel het ontwerp is uitgekristalliseerd, is het niet gewenst de verkeerbestemming tot in detail uit te werken/vast te leggen. Wel worden profielen opgenomen voor onderscheiden wegvakken om ruimtelijk inzicht te geven in de beoogde wegindeling. Het aantal rijstroken wordt in de planregels bepaald vanwege de afstemming op de Wet geluidhinder.
- Ter wille van de flexibiliteit is ter weerszijden van de verkeersbestemming, gevormd door de uiterste profielgrens, een extra strook van 0,5 m mee bestemd (tenzij, zoals in Alteveer en Nieuwe Pekela er sprake is van een gemeenschappelijke grens met individuele percelen). Binnen de aldus gegeven verkeersbestemming is een uitmeet- en flexibiliteitsbepaling toegevoegd. Deze maakt het mogelijk om van de situering van het ontwerp bij de uitvoering enigszins afwijken en wel tot maximaal 1 m omhoog dan wel omlaag en 2 m naar weerszijden. Motieven hiervoor zijn de wenselijkheid voor enige flexibele invulling die bij een nadere technische uitwerking kan blijken. Ook kan dit gewenst zijn vanwege situaties waarbij een innovatieve en/of kostenbesparende uitvoeringswijze gewenst is.

4.1.5. Uitwerking wegenstructuur op onderdelen

Over de verschillende onderdelen en wegaansluitingen kan meer in het bijzonder het volgende worden opgemerkt.

Daarbij is eerst hieronder in een overzichtstekening globaal aangegeven op welke weggedeelten de figuren betrekking hebben.



Vanuit Veendam richting Nieuwe Pekela en verder gaat het om de volgende projectonderdelen.

Het project sluit bij Veendam aan op de gereconstrueerde N33 en de rotonde aan de oostzijde van de nieuwe N33. Voor de recent gerealiseerde verdubbeling van N33 is een Tracébesluit genomen. Een planologische regeling voor dit deel vindt binnen de bestemmingsplannen van de gemeente Veendam plaats.

Het nieuwe tracé van de N33 is indicatief in figuur 10 aangegeven. De (nieuwe) rotonde aan de oostzijde hiervan is ingetekend; het plangebied van het inpasingsplan sluit vanaf de oostelijke rotonde aan op de recent gerealiseerde nieuwe aansluiting op de N33.

Op een recente luchtfoto in figuur 11 is aangegeven hoe de werkzaamheden aan de N33 hier hun beslag hebben gekregen.



Figuur 10. Aansluiting projectgebieden N33 - N366



Figuur 11. Nieuwe aansluiting op N33 naar situatie 2014

- De aansluiting bij de Ommelandervijk is een bestaande aansluiting die conform de aanwezige situatie wordt bestemd. Hier worden de kernen Ommelandervijk (zuidzijde) en Zuidwending (noordzijde) verbonden met het externe wegennet.



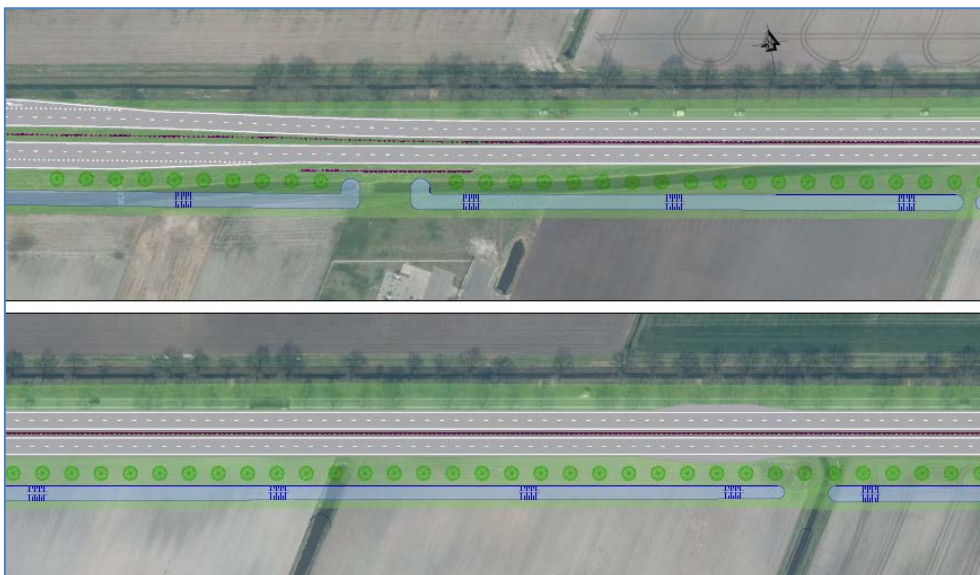
Figuur 12. Principe verdubbeling N366- Veendam-Pekela oostelijk vanaf N33

- Vervolgens wordt de aansluiting met de Tonckelweg bereikt, waarbij onderstaande figuur tevens de groen- en waterstructuur rond deze op- en afritten weergeeft.



Figuur 13. Principe verdubbeling N366- Veendam-Pekela met aansluiting Ommelandervijk/Zuidwending

- Richting Nieuwe Pekela vindt de verdubbeling plaats aan de zuidkant van de huidige weg. Dit nieuwe wegtracé bestaat uit een rijbaan van twee rijstroken met een breedte van 8,25 m ieder en met bermstroken (ieder circa 7,00 m) en aangrenzend groen en afwatering. Het principe daarvan is in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 14. Principe verdubbeling N366- Veendam-Nieuwe Pekela

- Bij de entree van Nieuwe Pekela is een bestaand tankstation ingepast. Daarbij dient tevens rekening te worden gehouden met de milieuzones vanwege de LPG-opslag en -verkoop.



Figuur 15. Pekela, omgeving tankstation

- Ter hoogte van Nieuwe Pekela sluit de N367 aan op de N366. De N367 is een gebiedsontsluitingsweg A, die vanaf de A7 via Blijham en Oude Pekela bij Nieuwe Pekela aansluit op N366. Deze aansluiting is al aanwezig en wordt overeenkomstig de bestaande situatie in het inpassingsplan meegenomen.



Figuur 16. Nieuwe Pekela, aansluiting N366- N367

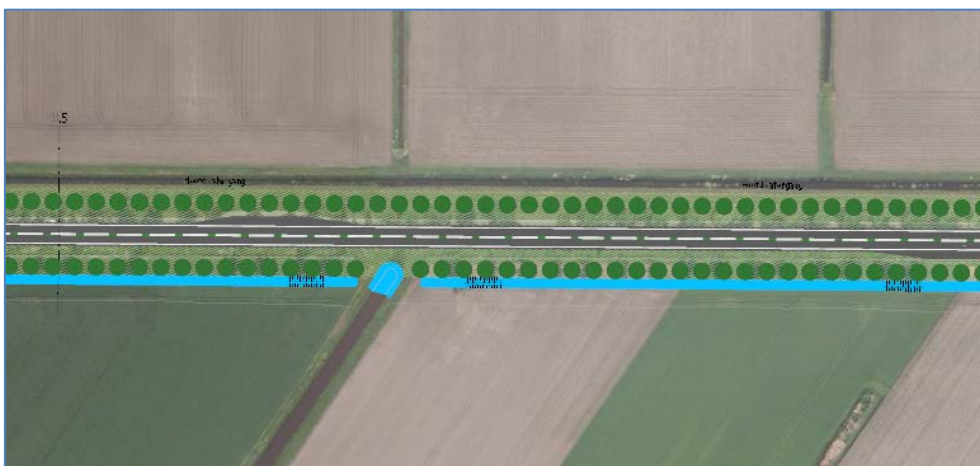
- De aansluiting Pekela-Zuid is op dit moment vormgegeven door middel van een zogenaamde enkele pookaansluiting. Er is hier veel kruisend verkeer aanwezig wat leidt tot verkeersonveilige situaties. In het eindbeeld moet ook deze situatie tot een ongelijkvloerse kruising leiden. In de gekozen variant wordt thans uitgegaan van de aanleg van een zogenaamde 'halve Haarlemmermeer-variant'². Daarbij wordt aan de noordkant van de huidige kruising een nieuwe op- en afrit naar en van de N366 aangelegd. Ook aan de zuidzijde legt de provincie een rotonde aan, die voor aansluiting op de bestaande op- en afrit op de N366 zorgt. Dit wordt in onderstaande figuur 17 weergegeven.

² In zo'n verkeersoplossing liggen de toe- en afritten in het verlengde van de rijrichting van de autoweg.



Figuur 17. Aansluiting Pekela-Zuid

- Tussen Nieuwe Pekela en Alteveer wordt de bestaande weg verbreed. Het principe voor de verbreding is in onderstaand fragment weergegeven.

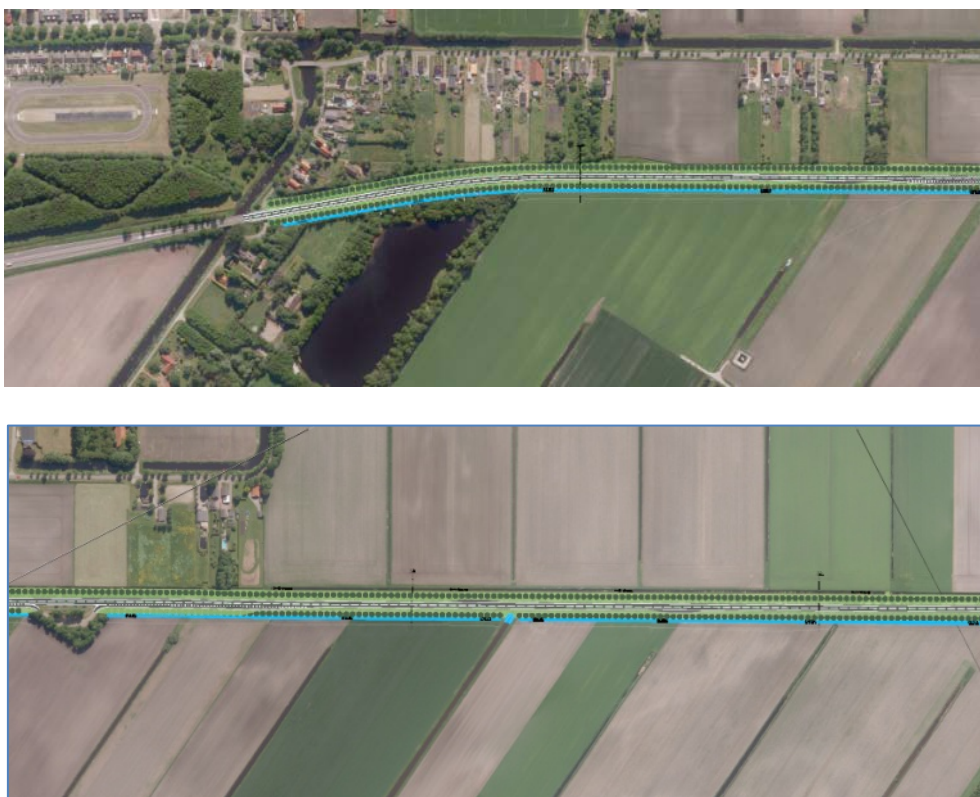


Figuur 18. Principe verbreding N366- Pekela-Alteveer-Stadskanaal

Bij Alteveer krijgt de N365, die vanaf Vlagtwedde-Onstwedde loopt, aansluiting op de N366. Verder wordt in het plangebied bij Alteveer aangesloten op de bestaande perceelgrenzen. De N366 tussen Nieuwe Pekela-Alteveer-Stadskanaal wordt verbreed.

De verbreding tussen Nieuwe Pekela en Alteveer vindt aan weerszijden van de huidige rijbaan plaats en tussen Alteveer en Stadskanaal voornamelijk aan de westzijde.

Onderstaande fragmenten geven een weergave.



Figuur 19. Wegverbreding nabij Alteveer en tussen Alteveer-Stadskanaal

- Bij de Van Boekerenweg te Stadskanaal wordt vervolgens aangesloten op de hier al gerealiseerde reconstructie van het aansluitpunt van de N378. Langs de weg wordt - naast landschapsmaatregelen - tevens voorzien in een brede afwateringssloot.



Figuur 20. Aansluiting Van Boekerenweg Stadskanaal

4. 2. Uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing

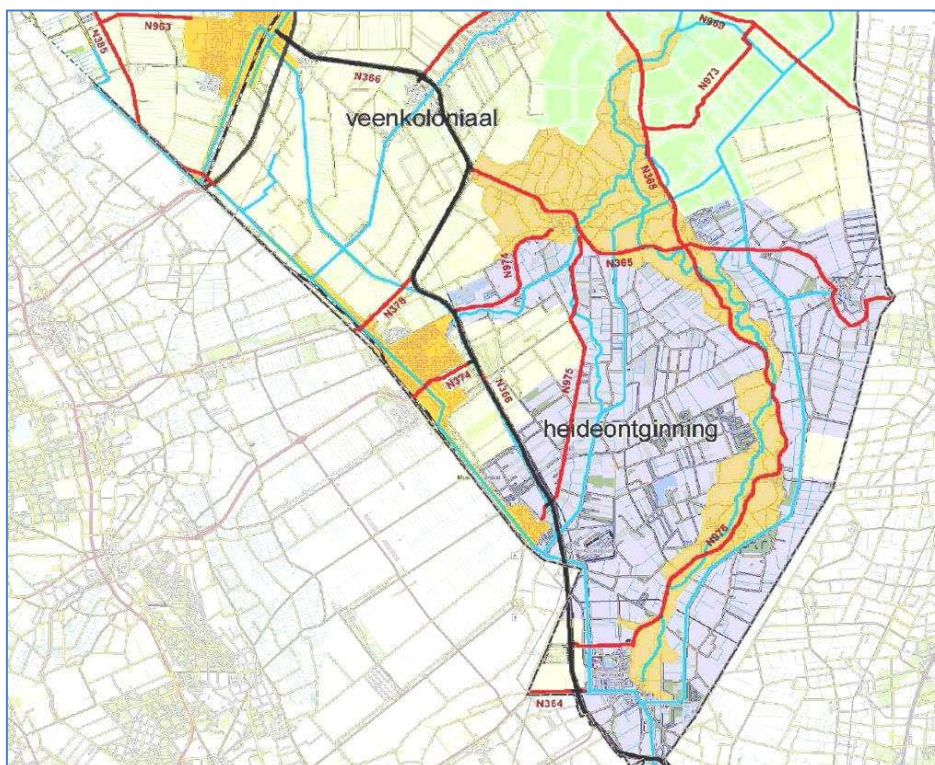
4.2.1. Visie landschappelijke inpassing

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2015* wijst op het belang van een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Daarbij zet de provincie in op een integraal ontwerp, dat wil zeggen veilig, duurzaam en passend in het landschap. Om deze intenties inhoud te geven, is een visie opgesteld: *Landschappelijk en Verkeerskundig Ontwerp N366* (provincie Groningen, januari 2012). Daarin is een algemene visie opgenomen en wordt ingegaan op een aantal deelprojecten. In bijlage 1 bij deze toelichting is de landschapsvisie opgenomen. Hieronder volgt een samenvatting en is aangegeven hoe de planologische vertaling in dit inpassingsplan plaatsvindt.

▪ *aanwezige situatie*

Eerst geeft de landschapsvisie een analyse van het landschap. Daarin wordt aangegeven dat het noordelijk gedeelte van de weg overwegend in een veenkoloniaal landschap is gelegen, terwijl zuidelijk sprake is van een heideontginningslandschap, afgewisseld met kleinere stukken veenkoloniaal gebied.

Structuurbepalend in het veenkoloniale landschap zijn de (grootschalige) openheid, het regelmatige en het rechte wegenpatroon, de aanwezige wijken en kanalen, het regelmatige en grootschalige verkavelingspatroon, het gebruik (vanouds) als akkerbouwgebied en de regelmatige situering van de boerderijen.



Figuur 21. *Landschapstypen plangebied (Bron: Landschappelijk en verkeerskundig ontwerp, 2012).*

Kenmerkend voor de wegen in het veenkoloniale gebied is dat zij begeleid worden door bomen. De tegenstelling van een besloten weg en een open gebied daar om heen, wordt daarmee versterkt. In onderstaande figuren is het plangebied weer-gegeven binnen het bepalende landschapspatroon van wijken en kanalen.



Figuur 22. Ligging plangebied binnen kenmerkend wijken- en kanalenpatroon

Het heideontginningslandschap is kleinschaliger, heeft een minder strak (verkavelings)patroon; de beplanting laat dat zien door structuren haaks op de weg.

▪ *landschappelijke uitgangspunten voor de weg*

In de landschapsvisie wordt als algemeen uitgangspunt gehanteerd het versterken van de aanwezige landschapstypen, wat voor de openheid van de veenkoloniën betekent het geborgen karakter van een door bomen omsloten weg. Het heideontginningsgebied wordt versterkt door juist geen bomen te plaatsen. Het plangebied van dit PIP ligt in hoofdzaak in het veenkoloniale landschap.

Het gebied Westerwolde grenst aan de oostzijde aan de N366. Het gaat hierbij om een kort gedeelte van circa 500 m dat ter plaatse van de kern Alteveer aan Westerwolde grenst. Dit heeft echter geen invloed op het (beoogde) wegbeeld.

In het landschapsplan is een globaal landschappelijk ontwerp voor de N366 opgenomen, die in onderstaande figuur is opgenomen. Zie verder bijlage 1 voor achtergrondinformatie.



Figuur 23. Fragment Landschapsplan 2012

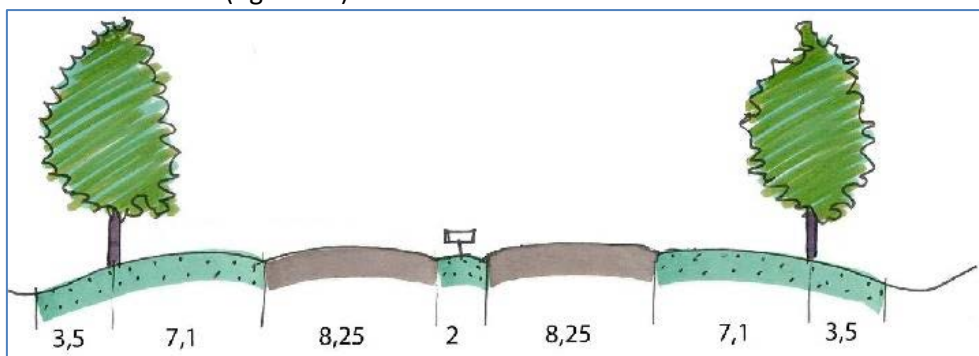
De provincie wil in beginsel beperkt tot geen beplanting toepassen bij kruisingen, op- en afritten en viaducten. Echter, in situaties waar de weg een bewoond lint kruist, blijven bestaande bosschages gehandhaafd of worden deze teruggeplant. Taluds houden daarmee een groen karakter.

▪ *vertaling landschappelijke uitgangspunten plangebied*

Uitgangspunten wegvak verdubbeling:

Overeenkomstig het rapport Landschappelijk en Verkeerskundig ontwerp N366 wordt in het ontwerp uitgegaan van de plaatsing van de bomen in de bermen op ruime afstand van de weg zelf. Daarbij is het vanuit veiligheidsoverwegingen gewenst om bomen niet te dicht op de weg te plaatsen. Richtlijnen voor deze afstanden, gezien vanuit veiligheid voor een 100 km/u weg (als de N366), zijn onlangs aangescherpt. Er is thans uitgegaan de bomen te plaatsen op 7,10 m uit de weg.

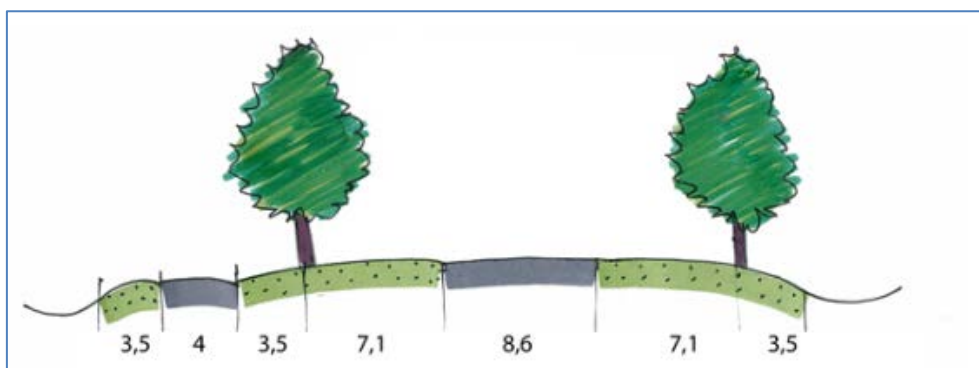
Gezien de tracékeuze (verdubbeling aan de zuidkant) is ervoor gekozen om de bomenrij aan de noordkant te laten staan en van daaruit het profiel naar het zuiden uit te breiden (figuur 24).



Figuur 24. *Veenkoloniaal landschap: doorlopende bomenrijen aan weerszijden van de dubbelbaans weg Veendam-Pekela*

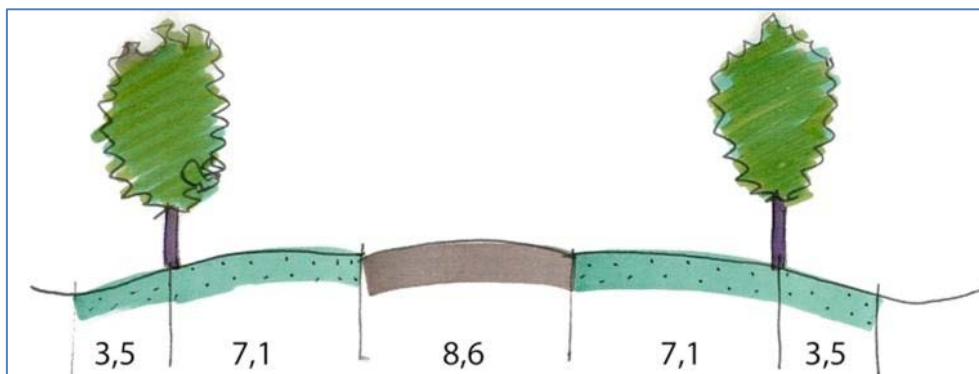
Uitgangspunten wegvak verbreding:

Overeenkomstig het rapport Landschappelijk en Verkeerskundig ontwerp N366 wordt uitgegaan van de plaatsing van de bomen in de bermen op ruime afstand van de weg zelf. Gebleken is dat het overgrote deel van de bomen niet verplaatsbaar is. Daarvoor wordt voorzien in nieuwe aanplant. Bij de nieuwe aansluiting Pekela-Zuid zullen de bestaande groenvoorzieningen/boschages gehandhaafd, dan wel versterkt worden.



Figuur 25. *Veenkoloniaal landschap: doorlopende bomenrijen aan weerszijden van de weg Nieuwe Pekela - Alteveer*

In het deel van Nieuwe Pekela tot Stadskanaal wordt de weg verbreed tot de nieuwe norm voor de breedte: 8,60 m. De verbreding van de weg tussen Nieuwe Pekela en Alteveer vindt aan beide zijden plaats. Zie het profiel in figuur 25. De verbreding van het gedeelte Alteveer-Stadskanaal vindt voornamelijk plaats aan de westzijde.



Figuur 26. Veenkoloniaal landschap: doorlopende bomenrijen aan weerszijden van de weg Alteveer-Stadskanaal

Nadere toelichting uitgangspunten boombeplanting

a. Wegvak Veendam- Nieuwe Pekela

Geconstateerd is dat de bomen, die niet gehandhaafd kunnen worden (zuidzijde), voor het overgrote deel prima zijn te verplaatsen. Het zijn bomen van circa 40 á 50 jaar oud. De provincie is al in 2013 begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Inclusief de nieuwe aanplant aan de zuidzijde, maar dan in een breder profiel, houdt de weg zijn uitstraling.

b. Wegvak Nieuwe Pekela-Alteveer

Geconstateerd is dat de bomen allemaal ongeveer even oud zijn. Wel komen er tussen de oudere bomen ook jongere exemplaren voor. De bomen die geschikt zijn om te verplanten, worden overgebracht naar het weggedeelte Veendam-Nieuwe Pekela, derhalve binnen hetzelfde projectgebied. Er is daarbij echter gebleken dat een groot aantal niet geschikt is voor herplant. Dat komt vooral omdat deze bomen nu gedeeltelijk in het talud van de sloot staan. Bovendien speelt mee dat door de beperkte ruimte tussen de N366 en huidige parallelweg de meeste bomen hier ook niet geschikt zijn voor herplant. Ze hebben namelijk door de ontstane situatie geen optimale groeimogelijkheden gekend. Meer specifiek geldt voor het realiseren van de ongelijkvloerse aansluiting Pekela-Zuid dat hier veel bosschages moeten worden verwijderd, maar dat na realisatie er weer zoveel mogelijk herplant plaatsvindt.

c. Wegvak Alteveer-Stadskanaal

De bomen tussen Alteveer en Stadskanaal (veelal iepen) zijn circa 30 jaar oud. Deze bomen zijn in slechte conditie. Gelet op de geringe overlevingskans na herplant, is de keuze gemaakt om hier twee nieuwe rijen, afwisselende boomsoorten te planten aan weerszijden van de N366.

Bomen

Langs de N366 tussen Veendam - Stadskanaal staan op momenteel circa 1330 bomen, hiervan kunnen er circa 276 blijven staan. De overige bomen staan in de, toekomstige, obstakel vrije zone van de weg en zijn vooraf onderzocht door een bomendeskundige en worden al enkele jaren gemonitord.

Uitgangspunt is verplanten, waarbij de bomen op geschiktheid hiervoor onderzocht zijn (bijv. goede conditie en groeiplaats, fijne wortelstructuur, goede kroonstructuur en geen beschadigingen). Er moet, drie jaar na verplanting een gerede kans op overleven zijn. Op dit moment blijkt dat er in totaal circa 132 bomen verplant kunnen worden, dit betekent derhalve dat er circa 922 bomen worden gekapt.

Deze te kappen bomen zijn onder te verdelen in circa 377 bomen met schade (10%), te groot (10%) en slechte (wortel)groei (80%). Dit wordt veroorzaakt door dat de bomen o.a. te dicht langs de weg staan, bovenop te verleggen kabels en leidingen staan of in sloot/talud staan.

Op het weggedeelte Alteveer - Stadskanaal staan 545 iepen, deze zijn niet te verplanten omdat ze in een verminderde conditie verkeren of een onregelmatige kroonstructuur hebben. Veel van de iepen hebben tevens grote snoeiwonden met vruchtlichamen van de iepenzwam op het blootliggende kernhout.

Compensatie voor de te kappen bomen en bosschages vindt plaats in het EHS-deelproject Ellersinghuizerveld te Westerwolde.

5. EFFECTEN OP DE OMGEVING EN RANDVOORWAARDEN

Naast het feit dat de ontwikkelingen in het plangebied binnen het overheidsbeleid tot stand moet komen, moet ook rekening gehouden worden met de aanwezige functies in en rond het gebied. Het uitgangspunt voor het inpassingsplan is dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden, die voortvloeien uit de omgevingsaspecten, beschreven.

5. 1. Algemeen

Uit de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving vloeit een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke ordening voort. In dit hoofdstuk worden deze omgevingsaspecten en de betekenis voor dit inpassingsplan beschreven. Zo komen de milieuaspecten aan bod (geluid, luchtkwaliteit, bodem) en verder de aspecten water, ecologie, cultuurhistorie, archeologie en externe veiligheid. Daarnaast dient vanuit de *Omgevingsverordening Groningen 2009* (en het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013*) met een aantal zaken rekening te worden gehouden. Dit betreft voornamelijk de aspecten landschap en cultuurhistorie³. Deze aspecten zijn eerder in hoofdstuk 3 verwoord.

5. 2. Landschappelijke effecten

Toetsingskader en beleid

In de Omgevingsverordening van de provincie bestaat veel aandacht voor het behoud van de landschappelijke kernkarakteristieken.

Binnen de opgestelde landschapsvisie (*Landschappelijk en Verkeerskundig ontwerp N366*, provincie Groningen, 2012) is rekening gehouden met de kenmerken de landschapswaarden. De wijze waarop deze in het project zijn vertaald, is in hoofdstuk 4 weergegeven. In planologische zin biedt dit PIP de ruimte voor uitvoering van de landschapsmaatregelen zoals in de visie opgenomen.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Uit de formele toetsing aan de provinciale Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.2.) is gebleken dat het plan uitvoerbaar is. Daarnaast is bij het planontwerp nagegaan in hoeverre via de uitvoering van het PIP de herkenbaarheid van het landschap kan worden vergroot. Zie hoofdstuk 4 waarin de wegprofielen van de te nemen uitvoeringsmaatregelen zijn opgenomen. Geconstateerd kan worden dat met deze maatregelen een optimale inpassing wordt bereikt.

Wat betreft de uitvoering verwacht de provincie dat het project met zich mee brengt dat een aantal bomen en een aantal bosschages moet worden verwijderd. In hoofdstuk 4.2. is daar uitgewerkt op ingegaan. Herplant wordt voor het grootste deel langs de – nieuwe – N366 voorzien overeenkomstig het hiervoor genoemde landschapsplan. Voor zover dat niet mogelijk is, vindt aanvullend compensatie plaats in de EHS Westerwolde, meer in het bijzonder in het deelgebied Ellersinghuizerveld en Ter Wupping.

³

Aan het aspect 'cultuurhistorie' dient zowel wettelijk (op grond van het *Bro*), als beleidsmatig (op grond van de Omgevingsverordening) rekening te worden gehouden.

Deze gronden liggen in het bestemmingsplan Buitengebied Vlagtwedde (vastgesteld september 2009). Op onderdelen is daarvan een partiële herziening in voorbereiding (vaststelling oktober 2015).

Samenvattend: het PIP is voor dit onderdeel uitvoerbaar, gelet op de randvoorwaarden van het landschapsplan en uitgaande van realisering van compensatie.

5. 3. Landbouw

Toetsingskader en beleid

Het plangebied loopt merendeels door/langs landbouwgronden. In het POP hebben deze de functie “landbouw”. De (grondgebonden) landbouw staat in deze gebieden voorop. In de bestemmingsplannen buitengebied voor de gemeenten wordt daar ook ruimte voor geboden.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Inherent aan het ontwerp is een bundeling van de nieuwe infrastructuur aan de bestaande weg in de vorm van verdubbeling en verbreding. Het ruimtebeslag op agrarische en overige gronden is daarmee beperkt en daarmee ook de doorsnijding van agrarische percelen. Ook liggen er geen agrarische bouwpercelen binnen het plangebied. Wél zal ten behoeve van de planuitvoering aankoop van een aantal gronden noodzakelijk zijn. De provincie heeft als doel de voor planrealisering benodigde gronden in beginsel in overleg en na minnelijke schikking te verwerven. In het kader van de grondverwerving worden eigenaren volledig schadeloos gesteld (dit gebeurt op basis van een taxatie). Met de betreffende agrariërs en overige grondeigenaren in het gebied wordt daarover overlegd. Tot het moment van verwerving van de gronden kan de agrarische bedrijfsvoering hier op reguliere wijze worden voortgezet. De N366 is vanuit de aard van de verbinding niet geschikt voor een gebruik voor landbouwverkeer. Landbouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van parallelwegen. Aanwezige parallelwegen schuiven mee op. De afwikkeling van het landbouwverkeer verandert niet door realisering van het project.

Samenvattend: het PIP is voor het onderdeel ‘landbouw’ uitvoerbaar, waarbij de provincie inzet op verwerving in overleg en na minnelijke schikking.

5. 4. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

5.4.1. Gebiedsbescherming

** Toetsingskader en beleid*

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*. Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden

tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) – sinds 2014 *Natuurnetwerk Nederland* genoemd. Beleid hiervoor is opgenomen in het POP 2009-2015 en op onderdelen bijgesteld in de *Herijking EHS*, als opgenomen in de herziening van de Omgevingsverordening (door Provinciale Staten vastgesteld 24 september 2014).



Figuur 27. Kaart EHS / Natuurnetwerk, Herijking 2014 met legenda

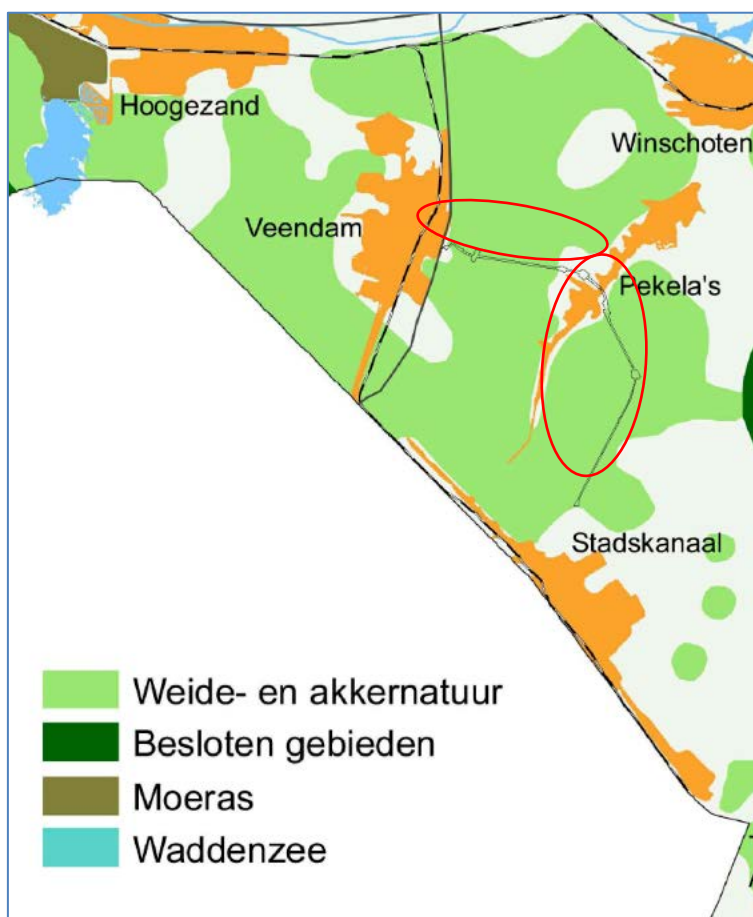
▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied komen geen gebieden voor die vallen onder de *Natuurbeschermingswet*, noch gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur. Dit blijkt ook uit het gehouden ecologisch onderzoek.

Bij de Herijking van de EHS (2014) aangaande de gebiedsbescherming is die situatie niet veranderd.

Voor een klein bosgebiedje bij Stadskanaal dat onder de aanduiding “overig bos en natuurgebied” valt, blijft instandhouding uitgangspunt. Het betreffende bosgebiedje is met de bestemming bestemming ‘Bos’ in de planregels beschermd. Voor zover langs de weg gelegen, is versterking van de laanbeplanting uitgangspunt.

Daarnaast is van belang in te gaan op de gebiedsbescherming buiten de EHS. Zo geeft het POP aan, dat er ook buiten de EHS vele gebieden zijn met kenmerkende en belangrijke natuurwaarden, waaronder landbouwgronden. In figuur 28 zijn globaal de gebieden aangegeven waar deze natuurwaarden in de omgeving van het plangebied specifiek aandacht verdienen.



Figuur 28. Fragment POP (figuur 3-3), kaart Natuurwaarden met globale ligging plangebied

Het plangebied kruist op een aantal locaties gebieden die aangeduid zijn als weide- en akkernatuur. Meer in het bijzonder gaat het om de betekenis van de aan de weg grenzende gronden voor akkervogels.

Zo liggen tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal aan weersijden van de weg zogenaamde akkervogelkerngebieden. Daar worden (met subsidie van de provincie) biotoop-verbeterende maatregelen voor akkervogels gestimuleerd.

Op grond van het POP Groningen 2009-2015 moet ook gekeken worden of er mogelijk schade wordt toegebracht aan de betekenis van aangrenzende gebieden voor akkervogels en zo ja, welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen moeten worden.

Omdat het met dit PIP gaat om de reconstructie van een bestaand tracé zullen eventuele effecten op akkervogels beperkt zijn. Om optredende effecten niettemin zoveel mogelijk te beperken, wordt als mitigerende maatregel uitgegaan van de aanleg van brede bermen, afgewerkt met voedselarme zandgrond om deze vervolgens op natuurvriendelijke wijze te beheren. Daardoor ontstaan kruidenrijke bermen die ook voor akkervogels als voedselgebied kunnen dienen. Daarnaast bieden deze bermen ook kansen voor de in het ecologisch onderzoek (zie onder 5.4.2.) genoemde beschermde plantensoorten (Steenanjer, Brede wespenorchis).

5.4.2. Soortbescherming

* *Toetsingskader en beleid*

Ten aanzien van de soortbescherming is met de inwerkingtreding van de Flora- en faunawet (2002) in een bescherming voorzien van dieren- en plantensoorten. Voor soorten die vermeld staan op bijlage IV van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode-Lijst soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

Een groot aantal van nature in Nederland thuishorende beschermde planten en dieren wordt met de wet beschermd. Datzelfde geldt voor een groot aantal uitheemse plantensoorten. De wet wil schadelijke handelingen ten aanzien van de beschermde dieren en planten verbieden.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Door middel van ecologisch onderzoek⁴ is de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht. Uit het ecologisch onderzoek komt naar voren dat op een aantal locaties beschermde soorten worden verwacht. Daarom wordt aanvullend onderzoek noodzakelijk geacht naar:

- de middelzwaar beschermde Steenanjer en Rietorchis
- de jaarrond beschermde nestplaatsen van vogels;
- verblijfplaatsen van vleermuizen;
- vliegroutes van vleermuizen.

Hierop volgend is een aanvullend ecologisch onderzoek opgesteld⁵. De conclusies van het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

⁴ Ecologische beoordeling reconstructie N366 traject Veendam en Stadskanaal; A&W-rapport 1902, Altenburg & Wymenga, ecologisch onderzoek, Feanwâlden, 16-05-2013).

⁵ Aanvullend ecologisch onderzoek reconstructie N366 traject Veendam en Stadskanaal; A&W-rapport 1939, Altenburg & Wymenga, ecologisch onderzoek, Feanwâlden, 12-08-2014.

Beschermde planten:

In het plangebied zijn de licht beschermde Zwanenbloem en Brede wespenorchis aangetroffen. (De beschermde soorten Rietorchis en Steenanjier zijn niet waargenomen).

De planten worden mogelijk door de werkzaamheden aangetast. Voor licht beschermde plantensoorten geldt een vrijstelling van enkele verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij projecten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. De beoogde herinrichting van de weg veroorzaakt om deze reden geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van de Zwanenbloem en Brede wespenorchis. In het kader van de zorgplicht wordt wel geadviseerd om de planten te verplaatsen.

Op en langs het tracé komen geen middelzwaar en zwaar beschermde plantensoorten voor (categorie 2 en 3 van de Flora- en faunawet). De beoogde herinrichting veroorzaakt daarom geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van deze soorten. Er zijn ook geen plantensoorten van de Rode lijst aangetroffen.

Vleermuizen:

De eiken langs het traject kruising Tonckelweg-Nieuwe Pekela-West bevatten geen verblijfplaatsen van vleermuizen. Indien in het kader van de reconstructie deze bomenrij wordt verwijderd, zijn er ten aanzien van verblijfplaatsen van vleermuizen geen knelpunten met de Flora- en faunawet.

De bomenrij langs het traject Nieuwe Pekela - Alteveer wordt niet gebruikt als vliegroute door vleermuizen. Ook is de bomenrij niet van groot belang als foeragegebied. Het verwijderen van de bomenrij in het kader van de reconstructie leidt daarom, voor wat betreft vliegroutes en foeragegebied van vleermuizen, niet tot een knelpunt met de Flora- en faunawet.

Jaarrond beschermde nesten

Op een aantal locaties zijn jaarrond beschermde nesten van Buizerd en Sperwer aangetroffen. Door de werkzaamheden gaat een deel van deze nesten verloren. In dat geval is er een knelpunt met de Flora- en faunawet en dient een ontheffing volgens de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

De conclusies van het ecologisch onderzoek leiden ertoe, dat voor beschermde nesten van Buizerd en Sperwer een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk is.

De provincie heeft daarvoor een ontheffingsprocedure gevolgd. De ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet is verleend bij besluit van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland d.d. 16 november 2015.

Meer specifiek aangaande het ecologisch aspect geldt voor het project dat een aantal maatregelen wordt meegenomen om ongelukken met dieren te beperken. Overstekende reeën blijken met name een risico te zijn.

Na overleg met de plaatselijke *Wildbeheer Eenheden* zal de provincie een aantal maatregelen in het project meenemen:

- Aanleg van aangepaste beplanting.
- Aanleg wildreflectoren / plaatselijk gecombineerd met zogenaamd 'duftzaun'.

Samenvattend is het PIP op het aspect ecologie met inachtneming van een aantal maatregelen uitvoerbaar.

Voor enkele, in het onderzoek genoemde soorten is een ontheffingsprocedure volgens de Flora- en faunawet gevolgd. De ontheffing is verleend bij besluit van 16 november 2015.

Verder worden vanuit ecologie maatregelen in de uitvoering genomen met betrekking tot de breedte van bermen en het bermbeheer.

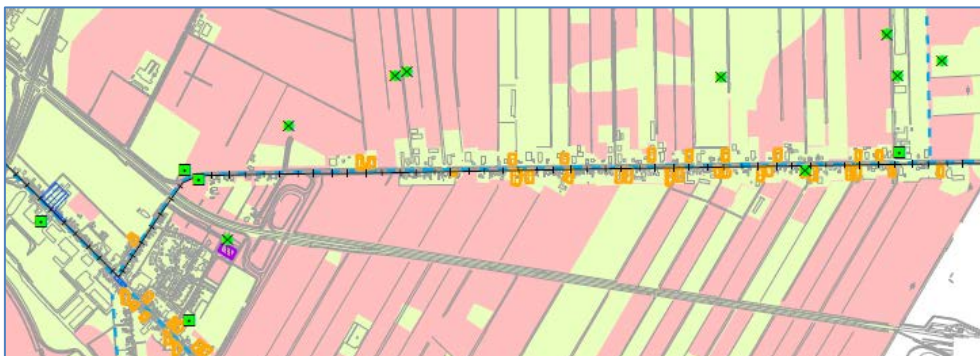
5. 5. Archeologie en cultuurhistorie

* Toetsingskader en beleid

De rol van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening is de laatste jaren sterk toegenomen. Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen. Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt. Cultuurhistorie is daarmee een sturend onderdeel geworden in de ruimtelijke ordening.

Wat het aspect 'archeologie' betreft is enige jaren geleden de Monumentenwet gewijzigd als gevolg van het Verdrag van Malta. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). De archeologische waarden zijn in eerste instantie in beeld gebracht op de AMK (*Archeologische monumentenkaart* in de provincie Groningen, Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, 2001). Verder hebben de gemeenten in het plangebied eigen archeologiebeleid vastgesteld.

De gemeente Veendam heeft recent een nieuwe cultuurhistorische en archeologische beleidsnota en beleidskaart opgesteld (op 22-09-2014 door de raad vastgesteld⁶).



⁶

Nota Archeologie en Cultuurhistorie Gemeente Veendam, Stichting Libau Groningen, Groningen, 22-09-2014.

Figuur 29. Fragment Beleidskaart Archeologie en Cultuurhistorie Veendam, 2014

Verder heeft de gemeente Pekela de *Nota Archeologiebeleid gemeente Pekela* bij besluit van 5 juni 2012 vastgesteld ⁷. In onderstaande figuren zijn fragmenten opgenomen.



Figuur 30. Fragment Nota Archeologiebeleid Pekela 2012, plangebied Noord

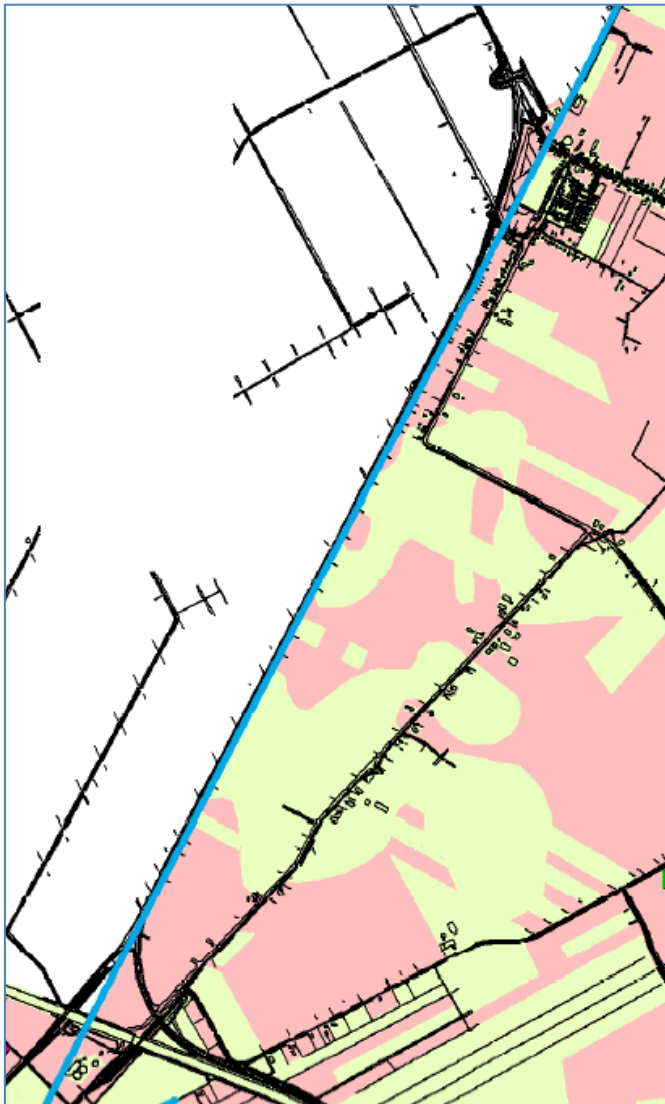
⁷

Nota archeologiebeleid en Erfgoedverordening gemeente Pekela, Stichting Li bau, Groningen, 03-2012.



Figuur 31. Fragment Nota Archeologiebeleid Pekela, 2012 (plangebied Zuid)

Voor wat betreft de gemeente Stadskanaal, overigens maar met een beperkt deel in dit inpassingsplan meegenomen, is in de navolgende figuur een fragment van de archeologische beleidskaart (april 2012) opgenomen.



Figuur 32. Fragment Archeologische beleidskaart, Stadskanaal, 2012

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Cultuurhistorische waarden in en nabij het plangebied hebben in het bijzonder te maken met de landschappelijke ontstaansgeschiedenis. Deze zijn voor de provincie als geheel in beeld gebracht op kaart 6a van de Omgevingsverordening. Zie eerder in hoofdstuk 2. Deze landschapswaarden worden met het project niet aangetast.

Op basis van de archeologische beleidskaart voor Veendam, Pekela en Stadskanaal blijkt voor het eigenlijke plangebied niet de aanwezigheid van archeologische monumenten of van andere AMK-terreinen. Wel is sprake van een aantal gronden die met een hoge verwachtingswaarde zijn aangeduid (wra-3).

In deze archeologische onderzoeksgebieden, waarvoor de beleidskaarten eenzelfde regeling aangeven (onderzoeksplicht > 200 m²), is nader onderzoek nodig.

De provincie heeft als vervolg hierop een archeologisch bureauonderzoek laten doen met daarin het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting⁸. Geconstateerd wordt dat ter plaatse van de hogere dekzandruggen, daar waar (deels) een intacte podzolbodem aanwezig is, intacte archeologische vindplaatsen kunnen worden aangetroffen. In de lagere delen van het landschap worden geen bewoningsresten verwacht, al kan een losse vondst niet worden uitgesloten. Uit het bureauonderzoek valt verder op te maken dat de kans op verstoringen klein is op plaatsen waar weinig hoeft te worden ontgraven. Op die plaatsen is de bodem naar alle waarschijnlijkheid al verstoord bij de aanleg van de weg. Op de plaatsen waar bij de verdubbeling extra rijstroken, bermen en sloten worden aangelegd, alsmede op plaatsen waar bij de aanleg van de weg ontgravingen plaatsvinden, kan mogelijk sprake zijn van locaties met een hoge verwachtingswaarde.

Verder is aanvullend archeologisch onderzoek gedaan (Bijlage 10), waaruit geen archeologische vondsten zijn gebleken en geen reden wordt gezien voor nader onderzoek.

Samenvattend wordt opgemerkt, dat de provincie op grond van eerder bureauonderzoek aanvullend archeologisch onderzoek heeft laten doen; daaruit zijn geen archeologische vondsten gebleken..

5. 6. Water

* Toetsingskader en beleid

De watertoets vormt een onderdeel van de startovereenkomst *Waterbeleid in de 21^e eeuw*, een gezamenlijk stuk van de VNG, de provincies, het Rijk en de Unie van Waterschappen. In het kader daarvan dient in de totstandkoming van ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met de belangen van het water. Er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging. Daarnaast zijn de kwaliteitsaspecten van belang.

Wat betreft het wettelijk kader het volgende.

De *Wet op de waterhuishouding* geeft aan dat de provincie een waterhuishoudingsplan vast dient te stellen waarin de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid zijn opgenomen. De provincie heeft dat in het POP verwerkt. Waterschappen hebben op grond van de *Wet op de waterhuishouding* een belangrijke taak met betrekking tot het waterbeheer. De *Wet op de Waterhuishouding* is met ingang van 22 december 2009 door de *Waterwet* vervangen.

Wat betreft het beleidskader bevat het *POP Groningen 2009-2015* het actuele provinciale beleid met een functietoekenning aan het grond- en oppervlaktewater.

⁸ Bureauonderzoek Herinrichting N366 Veendam-Pekela-Stadskanaal, Archeodienst BV, Rapport 581, Zevenaar, 23-02-2015.

Op de functiekaart 'water' heeft het gebied rond de nieuwe N366 de gebruiksfunctie 'landbouw'. Deze typering is gebaseerd op de aanwezige situatie. Voor de functies zijn kwaliteitsnormen vastgesteld.

** Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Toetsing van het inpassingsplan aan het waterbeleid is onder te verdelen in de thema's waterkwantiteit en waterkwaliteit.

Waterkwantiteit:

In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie is er de noodzaak om de mogelijkheden voor waterberging in de waterhuishoudkundige systemen te vergroten. Onderstaand is een berekening gegeven van de toe- en afname van de verharde oppervlaktes en van het water. Vanwege de verdubbeling Veendam-Pekela moet er 4481 m² aan extra waterberging gerealiseerd worden. Door de verbreding op het deel Pekela-Stadskanaal is er een overschot, doordat er meer water bijkomt dan er wordt gedempt (1208 m²). Hieronder is dat uitgewerkt.

Plandeel: Veendam- Pekela

Berekening waterberging	
Nieuw verhard oppervlak	97.619 m ²
Bestaand verhard oppervlak	60.637 m ²
saldo toename verharding:	36.982 m² (toename)
daarvan te compenseren, 10% vuistregel	3.698 m ²
nieuwe wateroppervlak	19.832 m ²
te dempen wateroppervlak	20.615 m ²
saldo afname	783 m² (afname)
extra te creëren berging	4.481 m² (te compenseren)

Plandeel: Pekela-Stadskanaal

Berekening waterberging	
Nieuw verhard oppervlak	73.957 m ²
Bestaand verhard oppervlak	58.628 m ²
saldo toename verharding:	15.329 m² (toename)
daarvan te compenseren, 10% vuistregel	1.532 m ²
nieuwe wateroppervlak	36.727 m ²
te dempen wateroppervlak	33.986 m ²
saldo	2.741 m² (toename)
overschot aan berging	1.208 m²

Per saldo moet een tekort van 4.481 m² worden gecompenseerd. (Het overschot aan berging voor het plandeel Pekela-Stadskanaal betreft een hoger gelegen

plandeel en kan niet op de te compenseren oppervlakte in mindering worden gebracht).

Uit vooroverleg met het beherende waterschap Hunze en Aa's is gebleken dat - als binnen het eigenlijke plangebied niet voldoende compensatie mogelijk is - de noodzakelijke compensatie primair binnen het peilgebied moet worden opgevangen en anders in een lager gelegen peilgebied. Gelet op de situatie in het plangebied wordt de benodigde watercompensatie eerst op drie locaties gezocht:

- bij de Tonckelweg, aan de westzijde van het plangebied (zie ook figuur 33);



Figuur 33. Ruimte voor waterberging Tonckelweg

- bij de aansluiting met de N367 te Nieuwe Pekela;



Figuur 34. Locaties watercompensatie Pekela

- nabij het tankstation te Oude Pekela.



Figuur 35. Locaties watercompensatie Pekela nabij tankstation

Hierover heeft overleg met het waterschap Hunze en Aa's plaatsgevonden. Gebleken is dat de benodigde compensatie binnen het projectgebied kan worden gerealiseerd. Ook in het kader van het formele overleg is het waterschap betrokken bij het inpassingsplan. Zie hiervoor hoofdstuk 8.

Waterkwaliteit:

Volgens de *Kaderrichtlijn Water* (KRW) moet er gebruik worden gemaakt van inrichtingsmaatregelen die zo min mogelijk afbreuk doen aan de kwaliteit van het oppervlaktewater (slibfilters, infiltratiebermen, olieafscinders). Ook kan op een ecologische wijze een verslechtering van de waterkwaliteit worden tegengegaan.

Voor het gehele tracé geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater. Ten behoeve van het kwaliteitsaspect wordt voorzien in de aanleg van brede bermen. Met de aanleg van dergelijke brede bermzones wordt beoogd:

- rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater te voorkomen en afwatering naar de bermen met bermsloten te laten plaatsvinden;
- vóórzuivering van het afstromende wegwater te laten plaatsvinden;
- opvang in verband met strooizout (waartoe de beoogde bermbreedte van ± 7 m kan voorzien).

Het waterschap heeft in zijn reactie (hoofdstuk 8) gewezen op de aanwezigheid van een aantal locaties waar sprake is van een (verdenking van) bodemverontreiniging. Bij de eventuele sanering zijn maatregelen nodig om te voorkomen dat de waterkwaliteit negatief wordt beïnvloed.

Samenvattend kan worden gesteld dat in het wegontwerp rekening is gehouden met wateropvang, met name in de vorm van bermsloten. Om aan de benodigde watercompensatie te voldoen heeft overleg met het waterschap Hunze en Aa's plaatsgevonden. Gebleken is dat compensatie binnen de plangrenzen kan worden gerealiseerd. Verder wordt bij de uitvoering rekening gehouden met maatregelen voor behoud van een goede waterkwaliteit.

Gelet op vorenstaande is het PIP op dit punt uitvoerbaar

5. 7. Bodem

* *Toetsingskader en beleid*

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik.

Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem dienen in het kader van de *Wet bodembescherming* bij ruimtelijke plannen en projecten te worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

In verband met mogelijke bodemverontreiniging heeft de provincie in en direct nabij het gebied waar de werkzaamheden aan de N366 worden voorzien, een historisch bodemonderzoek in verband met mogelijke bodemverontreinigingen laten uitvoeren ⁹ (Bijlage 7).

Uit het historisch onderzoek zijn circa 20 locaties naar voren gekomen waar sprake is van een (verdenking van) bodemverontreiniging. Een gedeelte van de locaties betreft gedempte wijken.

Daarnaast zijn buiten het onderzoeksgebied twee locaties geïdentificeerd van waaruit de grondwaterkwaliteit in het onderscheiden werkgebied negatief beïnvloed kan worden; het betreft een vermelding van een voormalige brandstoffenhandel en een van een sterke zinkverontreiniging in grondwater.

De Omgevingsdienst Groningen tekent hierbij aan dat een goede vertaling van de historische bodemgegevens in een onderzoeksprotocol voor een verkennend en nader bodemonderzoek gewenst is. Dit mede met het oog op de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Buiten de hiervoor genoemde verdachte locaties worden in het werkgebied van de N366 op basis van de beschikbare informatie geen verontreinigingen van betekenis verwacht (verontreinigingen boven de zogenaamde tussenwaarde: een waarde die een kritische waarde van verontreiniging aangeeft). De betreffende gedempte wijken en potentieel verdachte locaties zijn nader onderzocht. Met de resultaten ervan kan worden bepaald of er sprake is van noodzakelijk nader onderzoek, dan wel of er eventueel sanerende maatregelen moeten worden getroffen.

Verder heeft de provincie Groningen in zijn beleid "Van last naar lust" aangegeven, zoveel mogelijk te streven naar een gesloten grondbalans en naar hergebruik van grondstromen.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Het inpassingsplan voorziet niet in 'gevoelige' bestemmingen.

Wel vindt er grondverzet plaats en komt er grond vrij. Grondwerken bij dit project dienen in het kader van het *Besluit bodemkwaliteit* bij de gemeente (als bevoegd gezag) te worden gemeld. Deze toetst of het grondverzet in overeenstemming is

⁹ Historisch onderzoek ten behoeve van bodemonderzoek in het kader van verdubbeling en verbreding N366 Veendam-Stadskanaal, Van Lotringen Milieu Advies, Assen, 01-10-2014.

met de bodemfunctiekaart en de ontvangende bodemkwaliteit niet verslechtert (na toepassing).

In dit verband beschikken de gemeenten Pekela en Veendam over een gebiedsgericht beleid voor de hele gemeente. Daarin wordt een verantwoord gebruik van grond als bodem gestimuleerd. Voor de gemeenten Pekela en Veendam geldt dat het tracé van de N366 als zone is aangemerkt, waar grond van de klasse 'industrie' mag worden toegepast. Op de toepassingskaart staat het tracé van de N366 aangemerkt als maatwerk, wat inhoudt dat onder voorwaarden ook grond van buiten het beheergebied mag worden toegepast. De toepassing behoeft instemming van de betrokken gemeenten.

In het uitvoeringsstadium van het PIP zal hiermee rekening worden gehouden.

Inmiddels heeft nader onderzoek ter plaatse van de gedempte wijken plaatsgevonden (Nader bodemonderzoek N366 traject Veendam-Stadskanaal, Arcadis, 2015). Van de nu onderzochte wijken zijn er bij enkele wijken (licht) verhoogde concentraties naar voren gekomen. Uit de voorlopige conclusies blijkt dat (met uitzondering van een tweetal dammen die indicatief zijn beoordeeld als niet toepasbaar) alle grond valt onder de zogenaamde 'indicatieve' kwaliteitsklasse industrie, wonen of achtergrondwaarde. De grond die vrijkomt bij de graafwerkzaamheden, kan binnen het werkgebied worden toegepast.

Samenvattend wordt opgemerkt, dat bij de planuitwerking wordt nagegaan in hoeverre de vrijkomende grond binnen de projectgrenzen kan worden gebruikt, zoals voor de afwerking van en voor noodzakelijke ophogingswerkzaamheden.

Dit in het licht van het gehouden onderzoek waaruit naar voren is gekomen dat vrijkomende gronden binnen het werkgebied kan worden toegepast.

Er wordt vanuit gegaan dat het PIP op dit punt uitvoerbaar is.

5. 8. Geluid

▪ Toetsingskader en beleid

Op grond van de Wet geluidhinder, zoals die per 1/1/2007 geldt, hebben alle wegen een wettelijke geluidzone, met uitzondering van woonerven en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Uitgangspunt binnen een zone is de geluidbelasting op een aanvaardbaar niveau te houden. Voor dat aanvaardbare niveau geeft de wet normen. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB.

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag - in de meeste gevallen de gemeente - hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen. Bij de aanleg of wijziging van een verkeersweg dient de wegaanlegger (in dit geval de provincie) het wettelijk kader voor wegverkeerslawaaï in acht te nemen. Voor niet-rijkswegen – als de voorliggende – geldt de Wet geluidhinder als wettelijk kader. De Wet geluidhinder richt zich op zogenaamde zoneringsplichtige wegen.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Ten behoeve van het project is akoestisch onderzoek verricht¹⁰. In het akoestisch onderzoek (Bijlage 4) zijn de geluidsbelastingen op geluidgevoelige functies onderzocht ter plaatse van de te reconstrueren delen van de wegen in de situaties van 2015 en 2027.

In het akoestisch onderzoek is de aansluiting op de N33 buiten beschouwing gelaten, omdat deze al deel uitmaakt van het project van de verdubbeling van de N33. De aansluitingen op de N367 (bij Nieuwe Pekela), op de N365 (bij Alteveer) en op de N378, de N365 en de N378 blijven ongewijzigd, met dien verstande dat alle op- en afritten wel in het akoestisch onderzoek zijn opgenomen en als zodanig onderdeel van de N366 maken.

De op- en afritten van de N33 zijn voor de primaire beoordeling van de te reconstrueren wegen niet in het akoestisch onderzoek beoordeeld, omdat deze deel uitmaken van de N33 en niet van de N366. Voor de N33 (overigens buiten het plangebied gelegen) geldt, dat de gehanteerde verkeersgegevens uit het Tracébesluit zijn verdisconteerd in de geluidsproductieplafonds voor deze N33. Indien deze ter hoogte van de op- en afritten van de N33 dreigen te worden overschreden, is het Rijk verplicht hier geluidsbeperkende maatregelen te treffen. Verder blijkt dat invloed van de opwaardering van de N366 op de (bovenliggende) N33 beperkt is, waardoor er geen relevante toename van de geluidsbelasting op de (verdere) omgeving ontstaat. Voor aansluitende wegen en wegvakken die zelf niet fysiek worden gewijzigd, wordt de 'uitstraling van de reconstructie' beoordeeld zoals in het akoestisch onderzoek omschreven (bijlage 4, hoofdstuk 2.10).

De aansluiting bij Nieuwe Pekela-Zuid wordt wel gewijzigd.

In het akoestisch onderzoek is de geluidssituatie op de omgeving onderzocht, waarbij de geluidbelasting op woningen en scholen ter hoogte van de te reconstrueren delen van de wegen in 2015 (uitgangsjaar) en 2027 (10 jaar na aanleg) zijn berekend. In het akoestisch onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- voor de benodigde ruimte voor de extra rijstroken tussen Veendam en Zuidwending moet de weg Zuidwending in noordelijke richting worden verlegd. Omdat in de directe omgeving van de weg Zuidwending geen woningen zijn gelegen, is deze weg in het akoestisch onderzoek niet beoordeeld.
- op het industrieterrein *Holland Marsch* in Nieuwe Pekela is een negental (bedrijfs)woningen gelegen, waarvoor zonder extra maatregelen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien aan de westzijde extra geluidsreducerend asfalt wordt toegepast (tot circa 4,8 km) zal het reconstructie-effect teniet worden gedaan. Aanleg van dit type asfalt is uitgangspunt, zie hierna in figuur 36.
- voor de overige woningen is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien het geluidsreducerend asfalt ter hoogte van Nieuwe Pekela in westelijke richting wordt verlengd, brengt de Wet geluidhinder geen

¹⁰ Akoestisch onderzoek wijzigingen N366 (Veendam-Alteveer) en aansluitende wegen, Noorderlijk Akoestisch Adviesbureau BV, Assen, kenmerk 5001/NAA/hw/fw/4, 28-10-15.

verplichtingen voor de wegaanlegger met zich mee. Ook hier wordt in geluidsreducerend asfalt voorzien (figuur 36).

In verband met deze conclusies wordt erop gewezen dat de provincie op basis van het Actieplan Wegverkeerslawaaï voorziet in de aanleg van geluidsreducerend asfalt. De tracés waar dit wordt voorzien, worden hieronder beschreven.

In het *Actieplan Wegverkeerslawaaï* geven provincies voor drukke provinciale wegen (> 6 miljoen motorvoertuigen/jaar) daarin aan welke maatregelen worden genomen voor vermindering van de geluidbelasting.

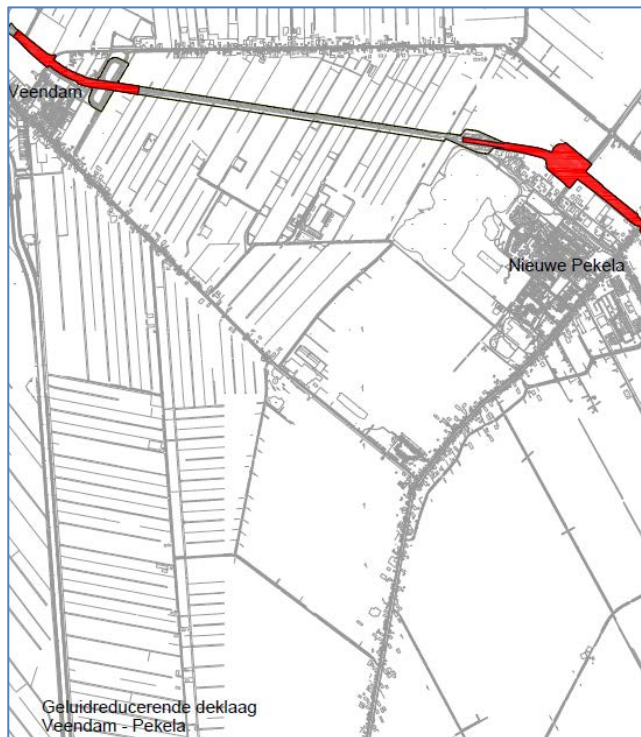
Daarvoor is eerder (in 2007) al een geluidbelastingkaart vastgesteld en in 2008 een actieplan¹¹. De N366 tussen Veendam-Stadskanaal hoort tot deze meest drukke provinciale wegen.

Op basis daarvan is in het Actieplan een aantal maatregelen opgenomen:

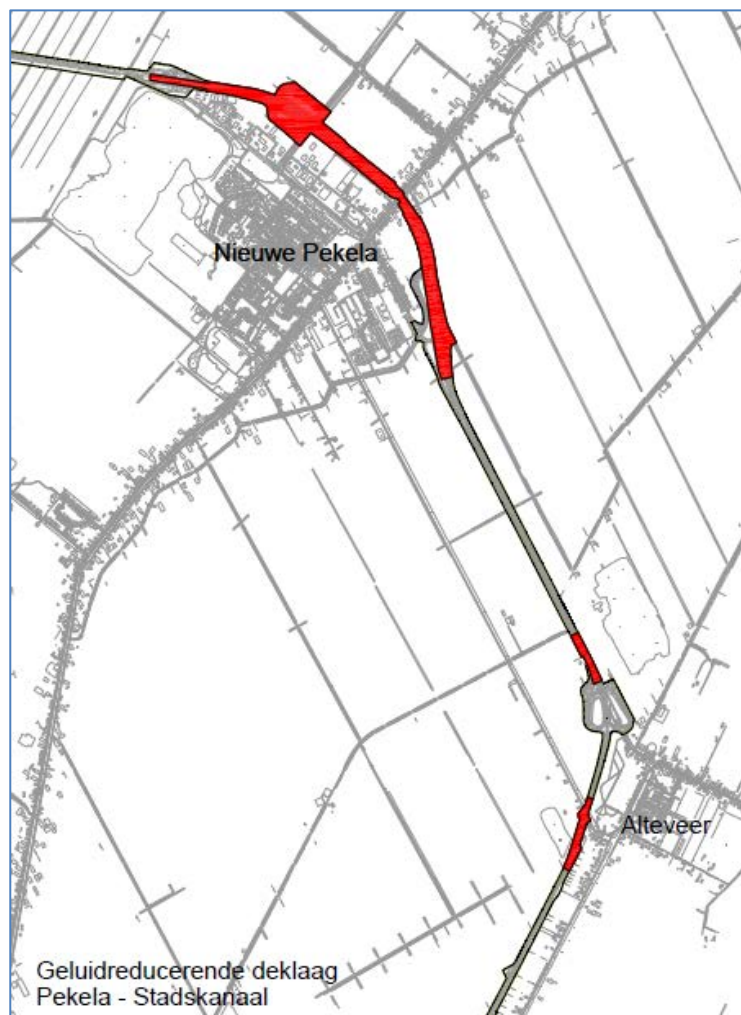
- aanleg stiller asfalt, een wijze van verharding die wordt toegepast, zodra de aanwezige deklagen moeten worden vervangen;
- voor situaties waar na toepassing van stiller asfalt een geluidsbelasting van $L_{den} > 62$ dB resteert, wordt onderzocht in hoeverre door het toepassen van verkeerskundige maatregelen als beperking van de verkeersintensiteiten en/of verlaging van rijsnelheden de geluidsbelasting op verkeerskundige acceptabele wijze kan worden teruggebracht tot $L_{den} < 62$ dB;
- bij motorvoertuigen in eigen beheer past de provincie in beginsel banden toe met een lagere geluidsproductie.

Als vervolg op het actieplan zijn uitvoeringsgerichte plannen gemaakt. In het *Actieplan 2^{de} tranche* wordt uitgegaan van het aanbrengen van zogenaamde dunne deklagen A op de N366. De tracés waar geluidsreducerend asfalt wordt voorzien, zijn in onderstaande figuren 37 en 38 aangegeven op basis van de Actieplannen 1^{ste} en 2^{de} tranche voor respectievelijk de delen Veendam-Pekela en Pekela-Stadskanaal. Daarbij worden de hoofdrijbanen van geluidsreducerend asfalt voorzien, voor de op- en afritten is dat niet het geval.

¹¹ Actieplan wegverkeerslawaaï (Plan ingevolge hoofdstuk IX Weg geluidhinder met plandremfels en mogelijke maatregelen voor vermindering van de geluidsbelasting van gedeelten van de provinciale wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages in 2006), Provincie Groningen, afdeling milieuvergunningen, definitief, 04-11-2008.



Figuur 36. Tracés waar geluidreducerend asfalt wordt voorzien, Veendam-Nieuwe Pekela



Figuur 37. Tracés waar geluidsreducerend asfalt wordt voorzien, Nieuwe Pekela-Stadskanaal

Samenvattend kan op grond van het akoestisch onderzoek worden geconcludeerd dat het PIP met inachtneming van te nemen maatregelen uitvoerbaar is. De aanleg van geluidsreducerend asfalt is een maatregel die voor de wegdelen in het kader van de reconstructie wordt getroffen.

5. 9. Ruimtelijke kwaliteit

▪ Toetsingskader en beleid

De *Omgevingsverordening provincie Groningen* benoemt de noodzaak om in een bestemmingsplan in te gaan op de ruimtelijke kwaliteit.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Wat het ruimtelijk aspect betreft, wordt verwezen naar de projectbeschrijving in hoofdstuk 4 en de wijze waarop de maatregelen landschappelijk zijn ingepast.

Opgemerkt wordt dat aan het plan in ruimer verband een *Landschappelijk en Verkeerskundig ontwerp* ten grondslag ligt dat de provincie voor het gebied heeft opgesteld. Verwezen wordt naar hoofdstuk 4 van deze toelichting.

Het plan is, gelet op de te treffen landschapsmaatregelen (hoofdstuk 4), uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit uitvoerbaar.

5. 10. Luchtkwaliteit

▪ *Toetsingskader en beleid*

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. Daarnaast hoort zeer fijn stof PM 2,5 sinds 1 januari 2015 bij het beoordelingskader.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Met het oog op het voorgaande is voor de nieuwe situatie onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd (Bijlage 6).

In het onderzoek is rekening gehouden met de situatie van ingebruikname van de weg en wordt een berekening gemaakt van de verwachte verkeerssituatie in 2027 (10 jaar na planvorming; deze termijn sluit tevens aan bij de duur van het inpassingsplan).

Uit de rekenresultaten van het onderzoek blijkt dat in de beschouwde zichtjaren (en dat zijn hier het uitgangsjaar 2015, 2017 (wegaanleg) en 2027 (ingebruikname)) overal ruimschoots aan de grenswaarden kan worden voldaan. Verder wordt vastgesteld, dat na openstelling van de weg de concentraties en de overschrijdingen afnemen door het schoner worden van het wagenpark.

Voor PM10 wijzigt de situatie amper, omdat de bijdrage van de onderzochte wegen erg klein is ten opzichte van de achtergrondconcentraties.

Daar waar aan de eisen van PM10 wordt voldaan, kan ervan worden uitgegaan dat ook aan de eisen voor PM2,5 wordt voldaan¹².

De beschouwde wegreconstructie en –aanleg kunnen worden gerealiseerd zonder belemmeringen ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit.

Samenvattend: het inpassingsplan en de uitvoering daarvan voldoet ruimschoots aan de wettelijke bepalingen aangaande de luchtkwaliteit.

5. 11. Externe veiligheid

▪ *Toetsingskader en beleid*

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Op grond van deze benadering worden grenzen gesteld aan de risico's, waarbij wordt

¹²

Op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek kan gesteld worden dat zelfs als de gegeven fijn stof bijdrage geheel bestaat uit PM 2,5 er nog steeds voldaan kan worden aan de concentratie-eis voor PM 2,5

gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving. Daarbij worden twee verschillende normen gehanteerd: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} per jaar als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt deze norm als streefwaarde.

Nieuwe ontwikkelingen binnen een invloedsgebied, die een toename teweeg brengen van het groepsrisico, moeten worden verantwoord ten opzichte van deze oriënterende waarde. Het invloedsgebied voor een groepsrisicoberekening wordt bepaald door de effectafstand.

Door deze verantwoordingsplicht zal een bestuurlijke afweging en keuze worden gemaakt waarin de nieuwe ontwikkeling wordt afgewogen tegen aspecten als risico's, zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en economische belangen.

Op risicovolle inrichtingen is het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) van toepassing. De N366 is niet aan te merken als een (beperkt) kwetsbaar object.

Ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water wordt het toetsingskader gevormd door de *Wet vervoer gevaarlijke stoffen*, de *Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen* en de *Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen*.

Per 1 april 2015 is de regeling veranderd. Op basis van het *Besluit externe veiligheid transportroutes* (Betv) moet rekening worden gehouden met het zogenaamde basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het basisnet is dat door het vastleggen van de veiligheidszones de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Met het basisnet worden plafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen gesteld. De provinciale N366 staat niet in het Bevt en de bijbehorende regeling basisnet genoemd.

Provincies kunnen een eigen basisnet vaststellen; binnen de provincie Groningen is dat ook het geval.

Provinciaal Basisnet Groningen

Op 20 april 2010 heeft de Provincie Groningen een basisnet vastgesteld en opgenomen in de *Omgevingsverordening*. Op grond van dit beleid geldt dat langs verschillende rijks- en provinciale wegen PR 10^{-6} -contouren zijn vastgelegd, waarbinnen geen kwetsbare objecten kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast geldt langs deze wegen een zogenaamde plasbrandaandachtszone (PAG): een zone van 30 meter waarin geen objecten mogen worden geprojecteerd waar verminderd zelfredzame personen voorkomen (bijvoorbeeld scholen of verzorgingshuizen).

De N366 is opgenomen in het provinciale basisnet.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Met het oog op de externe veiligheidseffecten heeft het Steunpunt Externe Veiligheid nader onderzoek gedaan¹³ (Bijlage 5).

1. Risicovolle inrichtingen

In het advies van het Steunpunt (april 2015) is ervan uitgegaan dat de N366 in het kader van het Bevi geen (beperkt) kwetsbaar object is en evenmin een inrichting op grond van hetzelfde Bevi is. Daarom is in het bijzonder gekeken naar de *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* en het *Besluit externe veiligheid transport*.

De Veiligheidsregio geeft nog aan dat behalve de weg zelf als risicobronnen van belang zijn het LPG-tankstation bij Nieuwe Pekela en een aantal kruisende gas-hogedruktransportleidingen. Het advies van de Veiligheidsregio (13-07-2015) is eveneens betrokken in deze paragraaf.

2. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Over de N366 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De met dit PIP geplande ontwikkeling heeft geen invloed op de aard van de vervoerde stoffen of op de vervoersfrequentie over de N366. Bovendien heeft de ontwikkeling een positieve werking op de doorstroming waardoor de kans op ongelukken daalt. Wel neemt de snelheid vermoedelijk toe. Over het algemeen wordt van de ontwikkeling geen grote wijziging op het risico voor de omgeving verwacht.

Op 3 juli 2007 is door GS het beleidskader *Veilig op weg, veiligheid rondom de weg* vastgesteld. Voor de provinciale wegen is het provinciaal basisnet Groningen opgesteld. Dit basisnet heeft voor de extra bescherming van minder zelfredzame personen- betrekking op een 30-meterzone rondom rijks- en spoorwegen. In artikel 4.17a van de provinciale verordening is het Provinciaal Basisnet Groningen opgenomen. Hierin staat aangegeven dat bestemmingsplannen niet mogen voorzien in de bouw van nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen binnen een zone van deze (spoor)wegen.

Ten aanzien van het vervoer over transportassen, als een provinciale weg, is het provinciale basisnet Groningen van toepassing. Dit basisnet, vastgesteld in juni 2009, kan als uitkomst worden gezien van een traject waarin enerzijds wordt aangesloten bij nationale inzichten aangaande autonome groei en anderzijds bij provinciale ontwikkelingen in het oosten van de provincie en bij ontwikkelingen als gevolg van de Eemshaven en het chemiepark Delfzijl. Bij vaststelling van het provinciale basisnet is verder ingezet op behoud van de relatief veilige situatie rondom transportassen in de provincie Groningen. Daarbij mag het vestigingsklimaat niet onnodig worden beperkt.

¹³ Externe veiligheid en verdubbeling/verbreding N366, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 09-04-2015.

Voor verdubbeling/verbreding van de N366 als provinciale weg in relatie tot het provinciaal basisnet betekent dit dat binnen 30 m afstand van de rand van de weg (in de nieuwe situatie) in de aangrenzende bestemmingsplannen geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen mogen worden gerealiseerd.

Naast de in het kader genoemde 30 m zone, geldt een gebied van 200 m waarin het groepsrisico moet worden verantwoord. Dit is meegenomen in het onderzoek van het Steunpunt Externe veiligheid.

Verwezen wordt naar bijlage 5 voor meer achtergrondinformatie. Geconcludeerd wordt dat de verdubbeling van de N366 niet tot significante verhoging van het groepsrisico leidt.

In bestemmingsplannen die grenzen aan het plangebied van dit inpassingsplan zullen – voor zover relevant – objecten voor verminderd zelfredzame personen moeten worden uitgesloten.

3. Risicobronnen buiten het plangebied

De Veiligheidsregio geeft in haar advies aan dat buiten, maar in de omgeving van het plangebied zijn gelegen:

- hogedrukaardgastransportleidingen naast wegvak Pekela-Veendam;
- hoofdprocesinstallatie van de Nederlandse Gasunie Zuidwending AGB-Zuid;
- bovengrondse propaantank zandwinning Alteveer.

In het advies wordt geconstateerd dat de invloedsgebieden deels over het plangebied vallen. Omdat de bepalende bestemming "Verkeer" in het plangebied geen mogelijkheid biedt voor langdurig verblijf van mensen veroorzaken deze inrichtingen geen meetbare risico's in het plangebied.

Omdat delen van het plangebied binnen de invloedsgebieden van deze risicobronnen liggen, is wel een beoordeling en verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Op de gevolgen van het PIP voor het groepsrisico wordt in het advies van het Steunpunt Externe Veiligheid nader ingegaan.

Ten aanzien van de aspecten 'bestrijdbaarheid' en 'zelfredzaamheid' geeft de Veiligheidsregio hierbij de volgende adviezen:

'bereikbaarheid': het plangebied is voor de hulpdiensten over het algemeen voldoende snel en tweezijdig bereikbaar.

'bluswatervoorzieningen': opgemerkt wordt dat langs de N366 bluswatervoorzieningen ontbreken. Datzelfde geldt voor het LPG-station. Van de zijde van de provincie geldt, dat door het inpassingsplan niets aan de bluswatervoorziening wijzigt. Dit is overigens een primaire taak van de betreffende gemeente.

'zelfredzaamheid': de gebruikers van de weg vormen een gemiddelde bevolkingsgroep, die als voldoende zelfredzaam mag worden beschouwd.

'ontvluchtingsmogelijkheden': het plangebied met omgeving bieden ingeval van

rampsituaties voldoende vluchtmogelijkheden. In geval van een eventuele ramp kan via bijvoorbeeld radio, sms, televisie, geluidswagen enz. gealarmeerd worden (gemeentelijke taak).

Samenvattend

Op grond van het advies van het Steunpunt is met de NV Nederlandse Gasunie / de NAM overlegd over de constructieve eisen voor de verdubbeling en de verbreding van de N366 ter plaatse van de kruising met de leidingen.

Verder is in het PIP een regeling getroffen van de externe veiligheidszones rond vulpunt, afleverzuil en opslag ter plaatse van het tankstation bij Pekela.

Ten slotte zal de op de weg aansluitende ‘veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen’, zoals deze voortvloeit uit de Omgevingsverordening, worden meegenomen in de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen Buitengebied Veendam en Pekela.

5. 12. Kabels en leidingen

▪ *Toetsingskader en beleid*

Ten behoeve van de aanleg heeft overleg plaatsgevonden met nuts- en energiebedrijven over de aanwezige leidingen in het plangebied. Zo heeft overleg met TenneT plaatsgevonden over de mogelijkheden voor de realisatie van de verbreding van de N366. In planologische zin moeten in het bijzonder bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan (c.q. inpassingsplan) worden bestemd met een zone waarbinnen bebouwing wordt uitgesloten in verband met onderhoud en ter voorkoming van gevaar. Ook kan het gewenst zijn om ter bescherming van leidingen beperkingen te stellen aan (diepe) grondbewerkingen.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Te handhaven leidingzones worden voorzien van een dubbelbestemming.

Bij de planvoorbereiding en uitwerking zal verder in overleg met de nutsbedrijven nagegaan worden in hoeverre omleiding en aanpassing van leidingtracés nodig is.

5. 13. Duisternis en stilte

▪ *Toetsingskader en beleid*

In de Omgevingsverordening (artikel 4.21, 2) is aangegeven dat voor plannen in het buitengebied geldt dat inzicht nodig is in de wijze waarop met de aspecten stilte en duisternis rekening is gehouden.

Ook in het Provinciaal Omgevingsplan zelf is duisternis als een belangrijke kernkarakteristiek van het Groninger land genoemd.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

Allereerst gaat het met dit project niet om een nieuwe activiteit, maar om bestaand gebruik.

Ten aanzien van het aspect ‘duisternis’ wordt erop ingezet om de weg niet te voorzien van lichtmasten. Bovendien is door het tracé van de weg – met lange rechte wegdelen – sprake van een beperkte lichtschijn op de omgeving.

Echter, daar waar dat vanuit verkeersveiligheid nodig is, zullen bij de bruggen, kruisingen, rotondes, onderdoorgangen wel lichtmasten worden geplaatst.

Dat is overeenkomstig de huidige situatie, zij het dat door de constructie van de nieuwe lichtmasten een beperktere uitstraling ontstaat dan van de bestaande. In die gevallen zijn er zo positieve effecten op het aspect 'duisternis'. Ten aanzien van het aspect 'stilte' wordt opgemerkt, dat het met dit plan gaat om de aanleg van een project dat vanuit zijn aard geluidproductie met zich mee brengt. Het gaat echter niet om een volledig nieuwe situatie, maar om verbetering van een bestaande weg. Op delen die langs bebouwingsconcentraties lopen (Ommelanderswijk, Nieuwe Pekela, Alteveer), wordt voorzien in geluidsreducerend asfalt wat positieve effecten geeft voor de geluidssituatie in de kernbebouwing. Zie ook paragraaf 5.8., waar de toetsing aan de wettelijke geluidsnormen aan de orde komt.

Samenvattend:

Het plan is, gelet op de hiervoor genomen maatregelen, uit oogpunt van duisternis en stilte uitvoerbaar.

5. 14. MER-beoordeling

▪ *Toetsingskader en beleid*

In de *Wet Milieubeheer* wordt onderscheid gemaakt tussen een MER (een milieu-effectrapportage) voor een plan en voor besluit.

▪ *Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan*

De aanpassing van de weg valt onder de m.e.r.-beoordelingsplicht, bijlage D bij het Besluit m.e.r., categorie D 1.1: "de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg". De drempel, genoemd in kolom 2, van 5 kilometer of meer wordt overschreden. Bij een m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag een besluit te nemen of er voor de voorgenomen activiteit sprake is van dusdanige mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu, dat daarvoor een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. Bij de beoordeling wordt getoetst aan de criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn:

1. kenmerken van de projecten;
2. plaats van de projecten;
3. kenmerken van het potentiële effect.

Deze m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd. Het besluit dat voor de aanpassing van de N366 *geen* MER hoeft te worden opgesteld, is genomen door Gedeputeerde Staten (mei 2015). Het besluit is opgesteld op basis van de informatie uit de notitie "m.e.r.-beoordeling verdubbeling en verbreding N366" van mei 2015. Deze notitie is als bijlage 8 bijgevoegd. Het voornemen betreft de aanpassing van de N366 tussen Veendam en Stadskanaal over een lengte van ongeveer 13,5 kilometer.

Ter aanvulling op de milieuaspecten die hierin aan de orde komen, wordt opgemerkt dat het areaal aan landbouwgronden voor akkerbouw en veehouderij vermindert. In hoofdstuk 5.3. is hierop nader ingegaan.

Samenvattend:

Voor het project is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. Uit de notitie m.e.r.-beoordeling blijkt dat de verdubbeling en verbreding van dit gedeelte van de N366 (kenmerk project) in relatie tot het plangebied (plaats van het project) niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn geen effecten van betekenis ten aanzien van lucht, geluid, bodem, water, archeologie of natuur.

De weg ligt niet in of in de buurt van een gevoelig gebied of in een gebied dat extra bescherming behoeft te krijgen. Een m.e.r.-procedure is dus niet noodzakelijk.

6. JURIDISCHE REGELING

6. 1. Algemeen

Sinds de inwerkingtreding van de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro) op 1 juli 2008 is de vaststelling van een inpassingsplan mogelijk. Het inpassingsplan is qua structuur en vormgeving op hoofdlijnen sterk vergelijkbaar met het instrument bestemmingsplan.

De juridische status van het inpassingsplan is als volgt. Het inpassingsplan vervangt de onderliggende bestemmingsplannen. Artikel 3.26 lid 3 Wro geeft aan dat het inpassingsplan 'geacht wordt deel uit te maken van het bestemmingsplan of bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft'. Op het moment dat het inpassingsplan geldt, is dit het nieuwe plan voor dat deel van de voorheen geldende bestemmingsplannen. Bij vaststelling van het inpassingsplan wordt een termijn gesteld aangaande de werkingsduur. Na overleg met de betrokken gemeenten is deze op vijf jaar gesteld.

6. 2. Opzet in bestemmingen

Het inpassingsplan is opgezet overeenkomstig de *Wet ruimtelijke ordening* en het *Besluit ruimtelijke ordening*. Daarbij hoort een juridische regeling die is opgezet overeenkomstig de *Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP, 2012)*. Deze standaard geeft bindende standaarden voor de opbouw van de planregels en de verbeelding (plankaart). Het inpassingsplan is opgezet conform deze landelijke standaarden.

6. 3. Toelichting op de bestemmingen

Het inpassingsplan bestaat uit een set met bestemmingsregels en een digitale verbeelding (plankaart). Verder is een uitvoerige plantoelichting opgenomen. In deze paragraaf volgt op alfabetische volgorde een toelichting op de bestemmingsregels en de wijze waarop deze regels zijn vertaald.

Inleidende regels

Begrippen

De in het inpassingsplan voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de planregels gedefinieerd. Het betreft hier een gestandaardiseerde opzet van begrippen. Daarbij zijn begrippen toegespitst op de planinhoud opgenomen.

Wijze van meten

De meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor bestemmingsplannen.

Bestemmingsregels: enkelbestemmingen

Agrarisch

In het zuidelijk deel van het buitengebied van Pekela wordt een klein parkeerteerein aan de westzijde van de weg bij de projectuitvoering niet gehandhaafd. De verkeerbestemming is hier wegbestemd. Ter aansluiting op de omliggende gronden is een agrarische bestemming opgenomen.

Bos

Ter plaatse van de afslag van de N33 met de aansluiting op de N366 te Ommelandervijk is een bestemming Bos opgenomen. Het betreffen hier natuurcompensatiegronden vanwege de verdubbeling van de N33. Verder is ook het bosgebiedje bij Stadskanaal onder deze bestemming gebracht.

Groen

Bij een aantal aansluitpunten liggen gronden met een landschappelijke functie. Deze komt in de bestemming Groen tot uiting.

Verkeer

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming Verkeer, inclusief bijbehorende kunstwerken, op- en afritten, verkeersvoorzieningen, gewijzigde wegaansluitingen, bermsloten en beplanting. Ook komen bij de op- en afritten plaatselijk carpoolplaatsen voor.

Deze bestemming geeft de planologische basis voor de aanleg van de verdubbeling en verbreding van de N366, zoals in hoofdstuk 4 omschreven. In paragraaf 4.1. staan tevens de uitgangspunten genoemd die de begrenzing van de verkeersbestemming bepalen.

Binnen de verkeersbestemming gaat het in beginsel om een onbebouwde bestemming. Voor kleinere bebouwing in de vorm van wachthuisjes (abri's) e.d. is geen specifieke regeling getroffen. Deze kunnen namelijk in het algemeen op grond van de Woningwet en het daarop gebaseerde Besluit omgevingsrecht zonder omgevingsvergunning worden gerealiseerd.

Daarnaast is rekening gehouden met bijbehorende voorzieningen. Zo zijn in de voorgaande hoofdstukken verschillende maatregelen benoemd die een ruimtelijke vertaling moeten krijgen in het wegontwerp of in de directe nabijheid van de weg. Het betreft maatregelen die voortvloeien vanuit aspecten als water, ecologie, landschap en akoestiek, zoals:

- faunapassages;
- waterhuishoudkundige maatregelen;
- maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing.

Binnen de bestemming Verkeer is voor deze voorzieningen uitdrukkelijk de ruimte geboden.

Verder is binnen deze bestemming specifiek rekening gehouden met de regeling van het tankstation met bijbehorende voorzieningen bij Nieuwe Pekela. Vanwege de opslag en verkoop van LPG is tevens rekening gehouden met de relevante milieuzones rond pomp, afleverzuil en opslag.

Bij de regels van het inpassingsplan is met een regeling voor het aantal rijstroken gewerkt; dit ter voldoening aan de Wet geluidhinder. Dwarsprofielen zijn in paragraaf 4.2 opgenomen.

Water

Langs de weg op grondgebied van Pekela en Stadskanaal is rekening gehouden met een hoofdwatgang. Gelet op de functie ervan is deze apart onder een bestemming Water geregeld.

Bestemmingsregels: dubbelbestemmingen

Leiding – gas

Het plangebied wordt doorkruist door enkele gasleidingen. Deze zijn onder de bestemming Leiding-gas geregeld. Binnen deze bestemming mag niet gebouwd worden. Hierover heeft overleg met de energiebedrijven plaatsvonden.

Leiding – hoogspanning

Het plangebied wordt tussen Veendam en Nieuwe Pekela doorkruist door een ondergrondse hoogspanningsverbinding Meeden-Veendam. In overleg met de leidingbeheerder is hiervoor de dubbelbestemming Leiding-hoogspanning opgenomen. Deze beschermt de ligging van de leiding. Overigens zijn er, gelet op de aard van het PIP, geen directe consequenties en heeft de dubbelbestemming tevens een attentiewaarde.

Leiding – hoogspanningsverbinding

Het plangebied wordt op enkele plaatsen doorkruist door een (bovengrondse) hoogspanningsverbinding: tussen Veendam en Nieuwe Pekela en tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal. De hoogspanningsverbinding is voor de volledigheid op de plankaarten door middel van een dubbelbestemming geregeld. Feitelijk zijn er met dit inpassingsplan geen activiteiten aan de orde die deze dubbelbestemming beïnvloeden.

Waarde archeologie- 3

In de bestemmingsplannen van de gemeenten komt de dubbelbestemming Waarde archeologie-3 voor. Het betreft een bestemming die met name een vóórbescherming biedt voor mogelijke archeologische waarden. In het PIP is daar op aangesloten. Op basis van archeologisch vervolgonderzoek worden de daadwerkelijke waarden in beeld gebracht en eventueel maatregelen genomen. Uit het inmiddels uitgevoerde aanvullende archeologisch onderzoek zijn geen archeologische vondsten gebleken; zie ook paragraaf 5.5.

Gebiedsaanduidingen

Geluidzone industrie

Aan de zuidzijde van de N366 ten noorden van Ommelandervijk ligt de aardgasbuffer Zuidwending. Daarom heen ligt een geluidzone. Deze regelt de maximaal toelaatbare geluidbelasting. De hieruit ontstane geluidzone is geregeld door middel van de dubbelbestemming Geluidzone industrie. Voor het PIP vloeien er geen consequenties uit voort.

Veiligheidszone LPG

Zoals eerder aangegeven, is het van belang dat de veiligheidszones rond het vulpunt, de opslagtank en de afleverzuil van het LPG-tankstation bij Nieuwe Pekela in dit inpassingsplan geregeld worden. Dit heeft te maken met het verbieden van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen de PR 10⁻⁶ rond die objecten. In de regeling bij deze aanduiding is de bouw van dit soort objecten dan ook uitgeslo-

ten.

Veiligheidszone- munitie c

In de gemeente Pekela is aan de Zuidwendingerweg een munitieopslag aanwezig. In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Buitengebied is deze opgenomen en is rondom een veiligheidscontour opgenomen. De buitenste zone van deze contour loopt door tot in een klein deel van het PIP, met name ter plaatse van de afrit naar de N367.

Deze veiligheidszone is voor dit aansluitende deel gebracht onder de gebiedsaanduiding veiligheidszone munitie c.

7. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, zo ook voor dit inpassingsplan. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding voor de wegverbetering is door de provincie regelmatig en uitvoerig overlegd met betrokkenen. Daarbij is ook de streek regelmatig over de vorderingen geïnformeerd. In dit kader en tijdens de planvoorbereiding voor de N366 is gebleken dat de uit te voeren verkeersmaatregelen c.q. de verdubbeling/verbreding van de N366 op een groot draagvlak in het gebied mag rekenen.

Verder is van belang:

- De gemeentebesturen (colleges van B en W en gemeenteraden) van de drie betrokken gemeenten zijn nauw betrokken bij de planvoorbereiding.
- Bij het ontwerp van de verschillende onderdelen van de planvorming heeft met betrokkenen en bewoners overleg plaatsgehad. Over het voorontwerp van het inpassingsplan is, naast de voorgeschreven mogelijkheid tot het geven van inspraakreacties, nog met de gemeenten overlegd over het PIP. Hoofdstuk 8 gaat daar op in.
- Via de huis-aan-huis bezorgde informatiekraant 'N366 Veilig' blijven betrokkenen in het gebied en andere belangstellenden in elk geval geïnformeerd over de voortgang van het project. Over het Provinciaal Inpassingsplan is in juni 2015 een aparte informatiekraant uitgebracht. In de editie van oktober 2015 is over de vervolprocedure bericht.
- Via de provinciale site wordt geïnformeerd over de besluitvorming.

7. 2. Economische uitvoerbaarheid

Uit de behandeling in Provinciale Staten (behandeling realisatiebesluit 18 juni 2013) is gebleken, dat de kosten voor de wegverbetering worden gedekt uit de provinciale begroting. De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering (ruim) binnen de planperiode van dit inpassingsplan. Verder komt het beheer en onderhoud ten laste van het de provincie.

Ten behoeve van de realisering van de wegreconstructie en verbreding aan de N366 worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. Verwerving van de benodigde gronden vindt in beginsel via minnelijke schikking plaats. Binnen de projectbegroting zijn daarvoor reserveringen gedaan. Daarbij wordt opgemerkt dat de gemeente Pekela financieel bijdraagt aan de reconstructie Pekela-West.

Gelet op de financiële reserveringen is het plan uitvoerbaar.

Wat betreft de te realiseren landschapsmaatregelen heeft de provincie over de borging daarvan de inspanningsverplichting deze maatregelen daadwerkelijk te realiseren. Binnen de totale kostenraming is daarmee rekening gehouden.

Met het oog op het voorgaande is de uitvoering van de betrokken werkzaamheden economisch gedekt en het plan economisch uitvoerbaar.

Naar aanleiding van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur worden de stukken die aan de basis staan van de conclusie dat het project economisch uitvoerbaar is, niet aan het inpassingsplan toegevoegd en niet ter inzage gelegd.

Planschade

Indien men aantoonst door de planuitvoering op onevenredige wijze schade te lijden, die niet tot het normaal maatschappelijke risico behoort, kan men een verzoek tot schadevergoeding bij Provinciale Staten indienen.

Een zodanig planschade-aspect komt aan de orde, nadat Provinciale Staten over de vaststelling van het inpassingsplan hebben besloten. De beoordeling vindt op objectieve wijze plaats, waarbij de relevante belangen worden afgewogen.

Grondexploitatie

Voor het voorliggende inpassingsplan wordt geen exploitatieplan opgesteld. De uitvoeringskosten van het project komen algemeen voor rekening van de Provincie Groningen.

8. INSPRAAK EN OVERLEG

Inspraak

Het voorontwerp van het provinciaal inpassingsplan N366 heeft met ingang van 8 juni 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen op het provinciehuis en de gemeentehuizen van Veendam, Pekela en Stadskanaal. Het plan was in te zien via de website van de provincie zelf en de landelijke site www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens deze periode is er gelegenheid voor een ieder geweest om zijn/haar reactie op het voorontwerp te geven.

In die periode is een aantal inspraakreacties ingekomen.

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen niet verwerkt in dit hoofdstuk. Het toestaan daarvan is alleen mogelijk ingeval van een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen.

In voorliggende PIP worden de persoonlijke indieners van de inspraakreacties niet bij name genoemd. Ook worden de inspraakreacties zelf niet aan dit bestemmingsplan gehecht. Volstaan wordt met het noemen van inspreker 1, inspreker 2 enz.

.

Overleg volgens het Besluit ruimtelijke ordening

Verder is in het voorontwerp inpassingsplan N366 in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het *Besluit ruimtelijke ordening* om reactie toegestuurd aan de volgende instanties en maatschappelijke organisaties:

1. Gemeente Pekela te Oude Pekela.
2. Gemeente Stadskanaal te Stadskanaal.
3. Gemeente Veendam te Veendam.
4. Het waterschap Hunze en Aa's te Veendam.
5. Veiligheidsregio Groningen te Groningen.
6. Gasunie Transport Services BV te Groningen.
7. TenneT TSO te Arnhem.
8. Waterbedrijf te Groningen;
9. Enexis Groningen en Drenthe te Groningen.
10. Dienst Cultureel Erfgoed te Utrecht.
11. Dienst Rijkswaterstaat Noord-Nederland te Groningen.
12. Groninger landschap te Groningen.
13. Natuur- en Milieufederatie te Groningen.

Informatieverstrekking over het Provinciaal Inpassingsplan N366

Bij wijze van informatieverstrekking is een speciale uitgave van de Informatiekrant 'N366 Veilig' uitgebracht (juni 2015). Deze was gewijd aan het provinciaal inpassingsplan voor de verdubbeling en de verbreding van de N366 tussen Veendam-Pekela-Stadskanaal. De informatiekrant is huis-aan-huis verspreid in de drie ge-

meenten waarin het PIP is gelegen. Daarnaast is deze ook op de website www.n366veilig.nl geplaatst.

Verder is op donderdag 11 juni 2015 een informatieavond gehouden voor de gemeenteraden van de drie gemeenten waarin het plangebied is gelegen (Veendam, Pekela, Stadskanaal) in het gemeentehuis te Pekela. Van de drie betrokken gemeenten waarin het PIP ligt, waren vertegenwoordigers aanwezig. Geïnformeerd is over de totstandkoming, de inhoud, de te volgen procedure en de verwachten uitvoering van het PIP.

Hieronder wordt ingegaan op de ingebrachte reacties en wordt aangegeven in hoeverre een aanpassing of aanvulling van het inpassingsplan plaatsvindt. Van de zijde van overheidsinstanties en maatschappelijke organisaties zijn reacties ingekomen van:

Ad 1. Gemeente Pekela te Oude Pekela

Opmerking:

De gemeente Pekela verzoekt in zijn reactie van 14 juli 2015 om:

- een overzichtskaartje op te nemen over de fragmenten van het wegontwerp;
- te spreken over aardgasbuffer in plaats van gaswinningslocatie;
- in te gaan op het aspect planschade in hoofdstuk 7 en vermelden dat ook de gemeente Pekela bijdraagt in de kosten (voor de aansluiting Pekela-Zuid);
- in artikel 6 van de planregels een verwijzing naar carpoolplaatsen op te nemen.

Reactie:

De toelichting is aangepast door het opnemen van een overzichtskaartje van de locaties van de wegontwerpen en door de omschrijving van de aardgasbuffer Zuidwending aan te passen.

Het hoofdstuk over de economische uitvoerbaarheid wordt eveneens aangevuld, waarbij wordt aangetekend dat de gemeente Pekela in financiële zin alleen bijdraagt aan de reconstructie Pekela-West (en niet aan die van Pekela-Zuid).

Ook wordt de toelichting voor zover nodig aangevuld aangaande het aspect van eventuele planschade. Planschadeclaims worden in voorkomend geval door de provincie Groningen afgehandeld.

Verder is in artikel 6 van de planregels (de bestemming "Verkeer") ook rekening gehouden met carpoolplaatsen. Overigens was deze functie al opgenomen in de bestemmingsomschrijving, zodat een aanpassing niet nodig bleek.

Opmerking:

De gemeente Pekela merkt verder op dat op de papieren versie de letters van de bestemmingen en functieaanduidingen niet goed zijn te lezen, terwijl op de digita-

le versie de aanduiding 'verkooppunt voor motorbrandstoffen' bij Nieuwe Pekela ontbreekt.

Reactie:

Deze aanduidingen zijn verduidelijkt.

Opmerking:

De gemeente Pekela wijst verder op de aanwezigheid van een munitieopslag aan de Zuidwendingerweg te Pekela. Deze heeft in het buitengebied van Pekela een veiligheidscontour gekregen. Deze contour zou door moeten lopen over de aansluiting van de N366 met de N367.

Reactie:

Planregels en verbeelding zijn aangepast door het opnemen van een zogenaamde gebiedsaanduiding (veiligheidszone – munitie C) die aansluit op de veiligheidscontour in het buitengebied. Overigens heeft dit voor de inhoud van dit inpassingsplan geen consequenties, omdat er vanuit de aard van de verkeersbestemming geen objecten mogelijk zijn voor niet of verminderd zelfredzame personen.

Opmerking:

De gemeente Pekela heeft daarnaast ambtelijk advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Groningen voor zover het de omgevingsaspecten betreft.

Reactie:

Met de adviezen (in de vorm van interne memo) van de Omgevingsdienst Groningen, die in het bijzonder betrekking hebben op de wettelijke omgevingsaspecten, is zoveel mogelijk in het inpassingsplan rekening gehouden. Met name de toelichting in hoofdstuk 6 is daarop aangepast/aangevuld.

Ad 2. Gemeente Stadskanaal te Stadskanaal;

Opmerking:

De gemeente Stadskanaal merkt allereerst op positief te zijn over de provinciale plannen voor de N366. Ze dragen bij aan een verbeterde ontsluiting van de gemeente en aan een vergroting van de verkeersveiligheid.

Reactie:

De provincie neemt met waardering kennis van deze opmerking.

Opmerking:

De gemeente Stadskanaal wil naar aanleiding van het voorontwerp graag aandacht vragen voor het aspect 'wegverkeerslawaaï'.

Geconstateerd wordt dat de provincie gebruik wil gaan maken van geluidsreducerend asfalt. Het gebruik daarvan zorgt er onder meer voor dat de omwonenden in Alteveer een lagere geluidsbelasting zullen ondervinden. Dit is in beginsel een positieve ontwikkeling, zo merkt de gemeente Stadskanaal op. De gemeente merkt echter op dat in het provinciaal inpassingsplan niet geborgd wordt dat het ge-

luidsreducerend asfalt ook daadwerkelijk wordt aangelegd, noch hoe het onderhoud hiervan is verzekerd.

Omdat bekend is dat dit asfalt na verloop van tijd minder geluidsreducerend wordt, is het voor de gemeente van belang om te weten hoe hiermee wordt omgegaan.

Reactie:

Op zichzelf is dit een begrijpelijke opmerking.

Het inpassingsplan is geen instrument dat vanuit zijn aard een "contractuele verplichting" over de wijze van uitvoeren – in dit geval van geluidsreducerend asfalt – kan aangaan.

Daadwerkelijk borgen in het PIP is juridisch niet mogelijk, maar de provincie Groningen heeft wel degelijk de uitdrukkelijke bedoeling hiertoe. De provincie heeft de aanleg van geluidsreducerend asfalt in de begroting voor de aanleg van de N366 gereserveerd. Het betreft met name die delen van de weg die langs geluidgevoelige functies lopen (als de woningen in Alteveer, maar ook elders).

In de (provinciale) *Actieplannen Verkeersweglawaaai 1^e en 2^e tranche* zijn per wegvak de locaties aangegeven voor woonomgevingen met de hoogste geluidbelastingen waar de provincie dit type asfalt zal aanbrengen. Het woon- en leefklimaat verbetert hierdoor.

Meer specifiek resulteert dat voor het plangebied in het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt tussen de kilometers (hectometers) 1.1 – 2.2, 4.8-7.48, 9.1 -9.4, 9.9-10.5. Dit is verbeeld in een tweetal overzichtskaartje die aan de plantoelichting zijn toegevoegd (hoofdstuk 5.8.).

Verder wordt de onderhoudstermijn op de werkingsduur van het geluidsreducerend asfalt afgestemd. Deze is volgens ervaringen bij wegprojecten circa zeven á acht jaar. Vanaf het managementcontract 2016-2012 zal budgettair rekening worden gehouden met de genoemde onderhoudstermijn van zeven á acht jaar.

Na de uitvoering van het project behoort het onderhoud van de weg tot de taken van de (provinciale) afdeling Beheer & Onderhoud.

Opgemerkt wordt verder dat de geluidsreductiegegevens zoals toegepast in het akoestisch onderzoek sinds het van kracht worden van het *Reken- en Meetvoorschrift 2012* betrekking hebben op levensduurgemiddelde waarden en niet meer op de geluidkwaliteit in nieuwstaat.

Uit het voorgaande wordt duidelijk dat de feitelijke realisatie van het geluidsreducerend asfalt weliswaar niet juridisch is vastgelegd in het PIP – vormen van materiaalgebruik als deze laten zich ook moeilijk juridisch regelen – maar wel een uitdrukkelijke inspanningsverplichting van de provincie is.

Als hiervoor vastgesteld, blijkt dat ook uit het *Actieplan Verkeerslawaaai*.

Wel kan in relatie tot de uitvoerbaarheid worden aangegeven op welke wijze de provincie in de financiële raming reserveringen doet voor de beoogde maatregelen. Dat is hierboven gedaan. De maatregelen maken deel uit van het project en zijn daarmee ook financieel gereserveerd.

Ad 3. Gemeente Veendam te Veendam

De gemeente Veendam heeft geen afzonderlijke overlegreactie ingestuurd. Wel heeft de gemeente samen met de gemeente Pekela ambtelijk advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Groningen over met name de omgevingsaspecten. Daar wordt in de reactie van de gemeente Pekela naar verwezen.

Zoals bij de beantwoording van de gemeente Pekela is aangegeven, wordt met de ambtelijke adviezen van de Omgevingsdienst zoveel mogelijk rekening gehouden. De toelichting is daarop aangepast.

Ad 4. Het waterschap Hunze en Aa's te VeendamOpmerking:

Het waterschap komt in zijn reactie op het voorontwerp met de volgende punten.

1. Gewezen wordt op een aantal locaties met bodemverontreiniging, waaronder een aantal gedempte wijken.
2. Bij het verplaatsen, verbreden en/of verlengen van (hoofd)watergangen, aanwezige kunstwerken en wegduikers zal de eigendomssituatie mee wijzigen. Het waterschap zal alleen instemmen met de verbreding van de bijkomende werkzaamheden van de N366, als na aanleg de gronden zonder (bodem)verontreinigingen aan het waterschap worden overgedragen.
3. Bij eventuele sanering van verontreinigde gronden zal zorgvuldigheid in acht moeten worden genomen.

Reactie:

Vooraf wordt opgemerkt, dat bij de voorbereiding van het inpassingsplan van de N366 meerdere malen met het waterschap overleg is gevoerd. Zo is gesproken over de noodzaak én de mogelijkheden voor watercompensatie, waarover afspraken met het waterschap zijn gemaakt. Dit vooroverleg komt niet uit de brief naar voren.

In de overlegreactie op het voorontwerp wordt met name ingegaan op (mogelijke) verontreinigingen en de maatregelen die daarbij genomen moeten worden. De provincie zal bij de uitvoering rekening houden met noodzakelijke saneringsmaatregelen. Vervolgoverleg bij de uitvoering wordt toegezegd.

In de plantoelichting is al gewezen op de maatregelen die er voor de waterkwaliteit worden genomen als gevolg van afstromend wegwater. Zo wordt voorzien in brede bermstroken met een bermbreedte van circa 7 m met als doel:

- rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater te voorkomen en afwatering naar de bermen met bermsloten te laten plaatsvinden;
- vóórzuivering van het afstromende wegwater te laten plaatsvinden;
- opvang in verband met strooizout.

Verder wordt opgemerkt dat parallel met de planologische procedure die van de watervergunning bij het waterschap in gang is gezet.

Ad 5. Veiligheidsregio Groningen te Groningen

Opmerking:

De Veiligheidsregio Groningen gaat in haar overlegreactie uitvoerig in op de aspecten van externe veiligheid.

Ten aanzien van risicobronnen binnen het plangebied constateert de Veiligheidsregio dat de geplande ontwikkeling géén invloed heeft op de aard van de vervoerde stoffen of op de verkeersfrequentie over de N366. De ontwikkeling heeft positieve effecten op de doorstroming waardoor de kans op ongelukken daalt. Het plan zal over het algemeen niet leiden tot een grote wijziging van het risico voor de omgeving.

Er zijn weliswaar enkele risicobronnen in de omgeving (hogedruk-aardgasleidingen, LPG tankstation, hoofdprocesinstallatie Gasunie aan de Zuidwending, bovengrondse propaantank bij zandwinning Alteveer) maar omdat het plangebied uitsluitend de bestemming Verkeer kent, veroorzaken deze geen meetbare risico's in het plangebied.

Wel is een berekening/verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. De Veiligheidsrisico ondersteunt daarbij door advies te geven over de aspecten 'bestrijdbaarheid' en 'zelfredzaamheid'.

Reactie:

In de paragraaf externe veiligheid is ingegaan op het groepsrisico en de verantwoording daarvan. De paragraaf is met behulp van een rapportage van het Steunpunt Externe Veiligheid opgesteld en wordt aangevuld met de adviezen van de Veiligheidsregio.

Opmerking:

Meer specifiek gaat de Veiligheidsregio in op het aspect van de bluswatervoorzieningen. Geconcludeerd wordt dat de bluswatervoorziening langs de wegvakken van de N366 acceptabel zijn, maar dat deze ter plaatse van het LPG-station in Pekela als ondermaats worden beoordeeld.

Reactie:

Door dit inpassingsplan voor de N366 wijzigt er aan de bluswatervoorzieningen niets. Overigens concludeert de Veiligheidsregio ook dat deze langs de N366 acceptabel zijn.

De bluswatervoorziening is overigens geen taak van de provincie, maar een verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente en de ondernemer.

Ad 6 Gasunie Transport Services BV te Groningen

Opmerking:

De Gasunie merkt op dat er enkele gastransportleidingen in het plangebied liggen. De ligging daarvan is niet helemaal correct weergegeven, waarbij tevens wordt verwezen naar de oostwaarts lopende afblaasleidingen. Deze dienen ook een blemmeringenstrook van 4 m uit het hart van de leiding te krijgen.

Reactie:

De door de Gasunie toegestuurde digitale bestanden zijn benut voor de bepaling van de ligging van de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' in dit inpassingsplan.

Opmerking:

Verder verzoekt de Gasunie om in de planregels geen beoordelingsvrijheid op te nemen: in verband met de veiligheid in de belemmeringenstrook mogen geen kwetsbare objecten worden toegestaan en moet in de afweging van activiteiten de veiligheid altijd voorop staan.

Reactie:

De verbeelding en de redactie van de planregels zijn aangevuld en aangepast.

Ad 7 TenneT TSO te ArnhemOpmerking:

TenneT merkt op dat binnen het plangebied enkele bovengrondse hoogspanningsverbindingen aanwezig zijn. Daarnaast ligt de ondergrondse hoogspanningsverbinding Meeden-Veendam in het plangebied. TenneT verzoekt met de aanwezigheid van deze leidingstroken rekening te houden.

Reactie:

De verbeelding en de redactie van de planregels zijn aangevuld en aangepast. Daarnaast heeft nader overleg met TenneT plaatsgevonden. Gebleken is dat verder nog rekening moet worden gehouden met een leiding die niet eerder bekend was. Bij de uitvoering wordt hiermee rekening gehouden. Voor het PIP zelf zijn er geen consequenties.

Ad 8 - 13 Waterbedrijf te Groningen, Enexis Groningen en Drenthe, Dienst Cultureel Erfgoed, Dienst Rijkswaterstaat Noord-Nederland te Groningen, Groninger landschap, Natuur- en Milieufederatie te Groningen

Van de hier genoemde instanties en maatschappelijke organisaties is geen reactie ingekomen, zodat kan worden aangenomen dat zij instemmen met het inpassingsplan.

Inspraakreacties

1. Inspreker 1

Zienswijze

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

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

Reactie:

Wat de eerste opmerking betreft: er was inderdaad sprake van een geringe grensoverschrijding. De verbeelding bij Nieuwe Pekela is hierop thans aangepast.

Wat de tweede opmerking aangaat: met de aanleg van op- en afrit Nieuwe Pekela-Zuid neemt de geluidsbelasting in zekere mate toe, maar deze blijft binnen de normstelling van de Wet geluidhinder.

(onder de grens van de zogenaamde 'reconstructie'). De provincie voorziet ter plaatse van de op- en afrit in maatregelen om geluidsoverlast te beperken en wel in de vorm van geluidsreducerend asfalt.

Meer specifiek kan onder verwijzing naar het akoestisch onderzoek (als bijlage 4 aan de toelichting van het PIP toegevoegd) over de te treffen maatregelen het volgende worden opgemerkt:

De geluidsbelasting op de omgeving wordt per weg afzonderlijk bepaald. Voor de verschillende wegen gelden voor Onstwedderweg 70 de volgende resultaten:

- N366 (bijlage 9 blad 10): afname van de geluidsbelasting van 51.3 dB naar 50.9 dB. Dit geldt zowel met als zonder het toepassen van extra SMANL8 G+.
- Kruiselwerk (Hoofdstuk 5.5 en bijlage 9 blad 19): op alle woningen wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan waardoor er volgens de Wet geluidhinder geen sprake van geluidhinder is.
- Ommelandeweg (Hoofdstuk 5.6 en bijlage 9 blad 20): op alle woningen wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan waardoor er volgens de Wet geluidhinder geen sprake van geluidhinder is.
- Onstwedderweg NW (bijlage 9 blad 21): op de woning Onstwedderweg 70 wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan waardoor er volgens de Wet geluidhinder geen sprake van geluidhinder is.
- Onstwedderweg ZO (bijlage 9 blad 22): op de woning Onstwedderweg 70 wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan waardoor er volgens de Wet geluidhinder geen sprake van geluidhinder is.

Verder zijn de woningen Onstwedderweg 70 en 71 (vanuit oogpunt van geluid) niet goed vergelijkbaar: woning nummer 70 ligt dichterbij de N366 en woning nummer 71 ligt dichterbij de Onstwedderweg.

Voor de woning van insprekers, Onstwedderweg 70, neemt de geluidsbelasting derhalve af of blijft onder de voorkeursgrenswaarde. Er is geen reden om voor deze woning maatregelen te overwegen.

2. Inspreker 2

Zienswijze:

In de zienswijze wordt de situatie geschetst, waarbij men vanaf Nieuwe Pekela richting Veendam rijdt en vervolgens de N33 richting de Eemshaven wil nemen. Er had hier een aftakking voor de rotonde moeten komen richting de N33.

Als tweede voorbeeld van problemen met de doorstroming wordt een situatie geschetst als men komt vanuit de richting Assen, de afslag Pekela neemt en vervolgens de richting Pekela gaat.

Reactie:

Extra aansluitingen op de N33 zijn niet aan de orde. Wel bestaat begrip voor situaties zoals geschetst.

In overleg tussen wegbeheerder (provincie) en de politie wordt de actuele verkeerssituatie op de rotondes gezien. Indien noodzakelijk zullen verkeersgeleidende maatregelen worden getroffen.

3. Inspreker 3

Zienswijze:

Inspreker merkt in zijn reactie op reeds sinds 2007 terzijde betrokken te zijn geweest bij de planvorming van de N366. Volgens hem liggen de wegvakken ten opzichte van de kabels en leidingen aan de verkeerde kant.

Voor het deel Nieuwe Pekela-Alteveer moet niet aan twee zijden verbreed worden maar alleen aan de Kruiselwerkzijde. Dit geldt ook voor het deel Alteveer-Stadskanaal waarbij de weg aan de Nieuwe Pekelderzijde verbreed moet worden. Inspreker wijst erop dat zijn oplossing miljoenen zal besparen.

Ook gaat hij in op zaken aangaande het wegontwerp en de landschappelijke inpassing.

Reactie:

Wat betreft de locatiekeuze zijn de volgende overwegingen gehanteerd. De plannen betreffen een uitwerking van een aantal besluiten van zowel Provinciale Staten als Gedeputeerde Staten voor verdubbeling van de weg tussen Pekela en Veendam. Ook de verbreding van de weg tussen Pekela en Stadskanaal is een uitwerking van eerder door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten genomen besluiten.

In dat opzicht is het PIP een planologische facilitering van de eerdere besluiten en geen nieuw besluit.

Dat heeft geresulteerd in een locatiekeuze voor de wegverdubbeling aan de zuidzijde van de huidige weg tussen Veendam en Pekela.

Bij de tracékeuze, eerder opgenomen in het POP 2009-2013, hebben een rol gespeeld:

- de aanwezige hogedruk aardgasleiding, die een sterke beperking geeft aan de noordzijde;
- de aanwezigheid van het LPG-tankstation bij Nieuwe Pekela, aan de noordzijde van de huidige weg, die eveneens beperkend werkt op de mogelijkheden aan de noordzijde;
- het op goede wijze kunnen aansluiten op het viaduct bij Pekela;
- het eveneens op goede wijze verbinding geven met de aansluiting van de Tonckelweg.

Wat de gevolgen van het PIP op de te kappen bomen betreft, wordt op de volgende zaken gewezen:

- allereerst ligt als algemene basis aan het planontwerp ten grondslag het *POP 2009-2013(2015)*. Daarin heeft de provincie in algemene zin gewezen op de noodzaak van een veilige, duurzame en landschappelijk passende inpassing van het project;
- om dat te concretiseren is bij het ontwerpen van de weg zowel gekeken naar een verkeerstechnisch goed ontwerp, als naar goede landschappelijke inpassing. Daarvoor heeft de provincie een visie opgesteld, waarin deze zaken samen komen: *Landschappelijk en Verkeerskundig Ontwerp N366* (2012);
- de landschapsvisie (bij de toelichting gevoegd in bijlage 1) is per relevant wegvak uitgewerkt in deelprojecten.

In de plantoelichting op het PIP is deze uitwerking nader beschreven. Zo is er, vanwege de tracékeuze voor de verdubbeling aan de noordzijde, voor gekozen dat de bomenrij aan de noordkant van de N366 overwegend wordt gehandhaafd. Van daaruit wordt het profiel naar het zuiden toe uitgebreid.

Gelet op de reacties kan ter aanvulling op het volgende worden gewezen:

Wegvak Veendam-Nieuwe Pekela

Geconstateerd is dat de bomen, die niet gehandhaafd kunnen worden (zuidzijde), voor het overgrote deel prima zijn te verplaatsen. Het zijn bomen van circa 40 á 50 jaar oud. De provincie is al in 2013 begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Inclusief de nieuwe aanplant aan de zuidzijde, maar dan in een breder profiel, houdt de weg zijn uitstraling.

Wegvak Nieuwe Pekela-Alteveer

Geconstateerd is dat de bomen allemaal ongeveer even oud zijn (circa 40 jaar). Wel komen er tussen de oudere bomen ook veel jongere exemplaren voor. De bomen die geschikt zijn om te verplanten, worden overgebracht naar het weggedeelte Veendam-Pekela, derhalve binnen hetzelfde projectgebied.

Er is daarbij echter gebleken dat een groot aantal niet geschikt is voor herplant. Dat komt vooral omdat deze bomen nu gedeeltelijk in het talud van de sloot staan. Bovendien speelt mee dat door de beperkte ruimte tussen de N366 en huidige parallelweg de meeste bomen hier ook niet geschikt zijn voor herplant. Ze hebben namelijk door de ontstane situatie geen optimale groeimogelijkheden gekend.

Meer specifiek geldt voor het realiseren van de ongelijkvloerse aansluiting Pekela-Zuid dat hier veel bosschages moeten worden verwijderd, maar dat na realisatie er weer zoveel mogelijk herplant plaatsvindt.

Wegvak Alteveer-Stadskanaal

De bomen tussen Alteveer en Stadskanaal (veelal iepen) zijn circa 30 jaar oud. Deze bomen zijn in slechte conditie. Gelet op de geringe overlevingskans na herplant, is de keuze gemaakt om hier twee nieuwe rijen, afwisselende boomsoorten te planten aan weerszijden van de N366.

4. Inspreker 4

Zienswijze:

Inspreker, namens wie de zienswijze wordt ingediend, is eigenaar van een perceel landbouwgrond nabij de Ommelandervijk en aan de zuidzijde van N366. Er is inmiddels overeenstemming met de provincie bereikt over de verkoop. Thans is uit nadere informatie gebleken dat er een verbindingsdam is gepland in het over te dragen gedeelte van het perceel. Nut en noodzaak van deze dam lijken geheel te ontbreken. Inspreker wil graag dat de geplande dam met duiker vervangen wordt door het doortrekken van de watergang met maaipaden die ter weerszijden is gepland.

Reactie:

Vooraf wordt opgemerkt, dat het inpassingsplan zelf dergelijke specifieke werken niet regelt. Er wordt binnen de verkeersbestemming ruimte geboden voor bijbehorende werken. Het is dan ook meer een uitvoeringskwestie. Inmiddels wordt in de uitvoeringstekeningen niet meer uitgegaan van de aanleg van een dam ter plaatse.

5. Inspreker 5

Zienswijze:

Inspreker merkt op dat voor een snellere verkeersafwikkeling van N33 in oostelijke richting (naar Pekela) voor een goede verkeersafwikkeling een rechtstreekse aftakking gemaakt zou moeten worden richting Pekela.

Reactie:

Deze reactie is dezelfde als die onder ad 2. genoemd.

Extra aansluitingen op de N33 zijn niet aan de orde. Wel bestaat begrip voor situaties zoals geschetst. In overleg tussen wegbeheerder (provincie) en de politie wordt de actuele verkeerssituatie op de rotondes gezien. Indien noodzakelijk zullen verkeersgeleidende maatregelen worden getroffen.

6. Inspreker 6

Zienswijze:

Inspreker merkt eerst op volledig achter het plan te staan om in verband met de verkeersveiligheid de N366 te verbreden.

Wel vraagt hij zich af waarom bij afslag Pekela-Zuid niet gewerkt is met geluidmetingen maar met geluidsschattingen. Hij vraagt zich of de geluidswal aan de zuidkant gedeeltelijk of helemaal komt te vervallen en zo ja, of er dan rekening is gehouden met extra geluidssterkte.

Als volgend punt spreekt hij zijn zorg uit voor het vele (zware) verkeer tijdens en na de aanleg en de schade die dit mogelijk kan veroorzaken aan huizen. Wordt dit in de gaten gehouden door middel van trillingsmetingen, zo vraagt hij zich af.

Reactie:

Bij Pekela-Zuid wordt een nieuwe verkeerssituatie gecreëerd. Ter wering van geluidhinder wordt hier voorzien in de aanleg van geluidsreducerend asfalt. Daarmee kan aan de normen van de Wet geluidhinder worden voldaan.

Op de vraag waarom is gewerkt met schattingen wordt opgemerkt, dat de geluidsbelasting voor de reconstructie van wegen niet wordt gemeten, maar wordt berekend. Volgens de *Wet geluidhinder* moet er een vergelijking worden gemaakt tussen de toekomstige en de bestaande situatie. Mede omdat de toekomstige situatie nog niet kan worden gemeten, schrijft de *Wet geluidhinder* berekeningen voor beide situaties voor.

In het akoestische onderzoek dat ten behoeve van het PIP N366 is gehouden, zijn berekeningen gemaakt met behulp van het rekenmodel *GeoMilieu*. In hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek is te lezen hoe dit model werkt en hoe deze situatie in modellen is vertaald. Met de modellen wordt de geluidsbelasting ten noorden en ten zuiden van de N366 berekend en dus niet gemeten of geschat.

Ten aanzien van de vraag over de geluidwal kan worden opgemerkt, dat delen van de geluidswal in beperkte mate moeten worden verplaatst. Uitgangspunt hierbij is dat in alle gevallen de top van de geluidswallen en –schermen even hoog blijft als nu het geval is. De bestaande en toekomstige geluidswallen en –schermen zijn opgenomen in de rekenmodellen van de bestaande en toekomstige situatie. Met dergelijke wijzigingen in de geluidssituatie is derhalve rekening gehouden.

Wat de vraag van inspreker over een nulmeting betreft: de Wet geluidhinder voorziet niet in nulmetingen, maar in een rekenmodel van de bestaande situatie; dat is in feite als nulmeting te beschouwen.

Wat het trillingsaspect betreft, conformeert de provincie zich bij de uitvoering van de wegwerkzaamheden aan de richtlijnen voor trillingen van de SBR (Stichting Bouwresearch). Het betreft richtlijnen voor het beoordelen van metingen en trillingen. Deze kunnen daarmee worden gebruikt voor de beoordeling van de vraag of er sprake is van eventuele trillingsschade.

7. Inspreker 7

Zienswijze:

Namens cliënten wordt in de zienswijze de zorg uitgesproken over de toename van geluidsbelasting op hun gevel in Nieuwe Pekela en de gevolgen voor de privacy. Verder wordt gewezen op een aantal uitvoeringszaken.

Reactie:

Ter wering van geluidhinder wordt bij Nieuwe Pekela-Zuid (bij de nieuwe verkeersaansluiting) voorzien in de aanleg van geluidsreducerend asfalt. Daarmee kan aan de normen van de Wet geluidhinder worden voldaan. Daarmee is zelfs sprake van een verbeterde geluidssituatie.

Meer specifiek: de geluidsbelasting op de woning Oud Alteveer C129 ten gevolge van de N366 is het hoogste op de verdieping van de woning. De geluidsbelasting neemt af van 53.6 dB naar 52.3 dB (bijlage 9, blad 17 van het akoestisch onderzoek). Deze afname is het gevolg van het toepassen van geluidsreducerend wegdek ter hoogte van de woning. Het plaatsen van een scherm ten behoeve van geluid is derhalve niet aan de orde.

Wat de gevolgen voor privacy aangaat het volgende.

Ter plaatse wordt de situatie uitgevoerd conform het standaardprofiel, zoals dat voor het project wordt gevolgd. Hierbij wordt de weg verbreed, de berm wordt 7m breed (obstakelvrije zone), de bomen worden geplant en dan volgt een maaipad naast de sloot. Het onderhoud aan de sloot kan vanaf het maaipad worden uitgevoerd. De nieuwe situatie vertoont hiermee veel overeenkomsten met de huidige situatie. In de berm worden ook in de nieuwe situatie geen andere voorzieningen getroffen ten behoeve van de woonsituatie. Er blijft een groot hoogteverschil aanwezig tussen het laag gelegen perceel van inspreker en de hoger gelegen provinciale weg.

Verder ligt aan dit plan het principe ten grondslag dat alle met de wegverbetering samenhangende werkzaamheden binnen de begrenzing van het inpassingsplan zijn meegenomen. De door insprekers gevreesde financiële gevolgen en het gewenste behoud van privacy zullen indien mogelijk worden betrokken bij de aankoop van de benodigde grond. Er zullen daarin afspraken worden gemaakt over het verdwijnen van de windsingel en de nieuwe eigendomsgrens. Daarnaast bestaat voor inspreker de mogelijkheid om een tegemoetkoming in planschade te vragen. Dit vraagt nog wel een zelfstandige beoordeling. Uitgangspunt is dat er voor de provincie geen belemmering is om het inpassingsplan in materiele zin te realiseren.

Het aanbrengen van een afschermingsconstructie of het realiseren van een obstakelvrije zone van 10 meter is niet aan de orde. Het huidige ontwerp is conform de daarvoor geldende richtlijnen ontworpen. Slechts waar de obstakelvrije zone niet kan worden gerealiseerd, zoals bij het viaduct Poortmanswijk, zal een geleiderail worden aangebracht. Zie ook hoofdstuk 4 waarin het ontwerp uitvoerig is toegelicht en ook de daarbij gehanteerde richtlijnen.

8. Inspreker 8, Dorpenteam Ommelandercompagnie – Ommelanderwijk – Zuidwending

Zienswijze:

Het Dorpenteam van de Ommelandercompagnie - Ommelanderwijk -Zuidwending brengt de volgende zaken naar voren.

Landschappelijk-verkeerskundig

Men heeft uit eerdere gesprekken begrepen dat de bosschages, die zijn aangelegd in de huidige binnenbermen en taluds, zouden worden gehandhaafd. Uit het plan kan worden gelezen dat de bosschages, die zijn aangelegd in de huidige binnenbermen en taluds van de op- en afrit ter plaats van de Ommelanderwijk en de Zuidwending, zullen verdwijnen.

Verder gaat het Dorpenteam in op de natuurcompensatie die als gevolg van dit project plaatsvindt binnen de EHS Westerwolde. Het Dorpenteam vindt deze gebiedscompensatie merkwaardig: waarom wordt deze niet dichterbij gezocht in de vorm van aansluiting op de natuurcompensatie die gepland is in de vierhoek N33/N366/Noorderkwartier en Ommelander-West?

Reactie:

De bosschages ter plaatse van de op- en afrit bij de Ommelanderwijk zullen indien mogelijk worden gehandhaafd. Alleen voor het verbreden van de watergangen zullen - om te kunnen voldoen aan de benodigde watercompensatie - in 'de oksels' bij de op- en afritten bosschages moeten worden verwijderd.

De toelichting is hierbij met deze intenties aangevuld.

Wat betreft de EHS-compensatie in Westerwolde kan worden opgemerkt dat hierover afspraken zijn gemaakt. De benodigde compensatie is hier inmiddels (grotendeels) al aangelegd, meer in het bijzonder in het deelgebied Ellersinghuizerveld en Ter Wupping in de gemeente Vlagtwedde (ten zuiden van de kern Smeerling).

Over de vraag waarom de EHS-compensatie niet dichterbij is gezocht, kan worden gezegd dat juist in het zuidelijk deel van het project de meeste bomen moeten worden gekapt en het met het oog daarop logisch is om in de regio hier nabij de compensatie te realiseren. Dat wordt met die in Vlagtwedde gedaan.

Onderzoek luchtkwaliteit en akoestische wijziging N366

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

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

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

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

Reactie akoestiek:

Wat het geluidaspect betreft, blijken uit het akoestisch onderzoek de volgende geluidsbelastingen (per straat wordt de hoogst geluid belaste bestemming genoemd onder verwijzing naar het akoestisch onderzoek):

- Kerkpad noord (bijlage 9 blad 4) afname van 63.3 dB naar 62.2 dB.
- Zwaluwstraat (bijlage 9 blad 3) afname van 55.2 dB naar 54.0 dB.
- Noorderkwartier (bijlage 9 blad 2 en 3) afname van 57.4 dB naar 56.1 dB.
- Basisschool de Ommewending, Houtduifstraat 24 (bijlage 9 blad 4) afname van 50.4 dB naar 49.7 dB.

De geluidsbelasting na reconstructie zal alleen aan het Kerkpad-Noord hoger zijn dan 60 dB.

Op alle bestemmingen neemt de geluidsbelasting af door het toepassen van geluidsreducerend asfalt (zie hoofdstuk 5.2 van het akoestisch onderzoek en ook de beantwoording bij de gemeente Stadskanaal, eerder in deze Reactienota).

Geluidsreducerend asfalt voldoende? Geluidwering aan zuidzijde N366 mogelijk?

Het Dorpenteam ziet de verwachting ten aanzien van het stiller worden van moderne voertuigen niet als een voldoende geruststelling. Het Dorpenteam stelt dan ook aanvullende maatregelen voor, aansluitend op de al geplande voorzorgsmaatregelen; dit gezien vanuit westelijke richting (N33) vanaf 250 m voor de onderdoorgang N366/Noorderkwartier tot aan de op- en afritten van de N366/Ommelandewegwijk-Zuidwending. Het Dorpenteam wijst daarbij op een geluidswerende wal- of beschutting en geluidswerende beplanting ter hoogte van de onderdoorgang N366/Noorderkwartier (viaduct/ fietstunnel Noorderkwartier). Het Dorpenteam constateert dat noordelijk van het baanvak reeds is voorzien in een hoge aarden wal vanaf het Kerkpad tot aan de onderdoorgang; men heeft begrepen dat deze gehandhaafd wordt /verplaatst zal worden. Aanvullende maatregelen worden door het Dorpenbeheerteam voorgesteld om bijvoorbeeld aan de zuidzijde van de N366 een verticale geluidwering aan te brengen. Een dergelijke afscherming kan naar schatting van het Dorpenteam voor 3 tot 4 dB extra geluidreductie zorgen.

Reactie:

De aftrek op de berekende geluidsbelasting vanwege het stiller worden van motorvoertuigen is in de *Wet geluidhinder* vastgelegd (artikel 110g). Deze maakt deel uit van de geldende grenswaarden. In het akoestisch onderzoek is hiermee rekening gehouden. Deze aftrek op de geluidsbelasting is in de huidige en toekomstige situatie gelijk en is derhalve niet van invloed op de vergelijking tussen de huidige en de toekomstige situatie.

Wat betreft de te verwachten verkeersgroei waarvan in het akoestisch onderzoek is uitgegaan: deze is afkomstig van verkeersmodel NRM-2012. Dit betreft het zo-

genaamde Nieuw Regionaal Model, waarmee op grond van de input van allerlei ontwikkelingen (industrie, woningbouw, werkgelegenheid, bevolkingsgroei- of krimp en infrastructuur) zo goed mogelijk verkeersprognoses worden opgesteld. Overigens zou de door het Dorpenbeheerteam geschetste verkeersgroei van beperkte invloed op de geluidsbelasting zijn. Indien het wegvak Zuidwending-N367 de verkeersintensiteit zou toenemen tot de in de inspraakreactie genoemde 25.000 motorvoertuigen per weekdagemaal in plaats van de door het NRM geprognosticeerde 21.212, zou dit een verhoging van de geluidbelasting betekenen van 0,7 dB. Uit de hiervoor gegeven reactie onder punt 1 van de inspraakreactie blijkt dat de geluidsbelasting in de genoemde straten volgens de berekeningen met ten minste 0,7 dB afneemt. Per saldo zou derhalve ook met de door het Dorpenbeheerteam genoemde extra verkeersgroei in dit gebied geen geluidstoename optreden.

Wat betreft maatregelen tegen geluidsoverlast wordt een situatie vanuit oogpunt van geluidhinder beoordeeld, als een weg concreet wordt gewijzigd. Met het project voor de N366 is dat het geval. Wel is een beperkte geluidstoename (< 1,5 dB) toegestaan. Daarbij speelt de absolute hoogte van de geluidsbelasting geen rol, zolang er maar geen toename is van meer dan 1,5 dB.

Daarnaast kunnen andere redenen voor het treffen van geluidsreducerende maatregelen zijn:

- als de geluidbelasting op een geluidgevoelige bestemming in 1986 al meer dan 60 dB(A) bedroeg, is er sprake van een zogenaamde saneringssituatie (een bestaand knelpunt). In dat geval stelt het Rijk gelden voor maatregelen beschikbaar. In de situatie van dit PIP is dit echter niet het geval. Hoofdstuk 2.3. van het akoestisch onderzoek (bijgevoegd bij de toelichting in bijlage 4) geeft dat aan;
- de provincie Groningen heeft zelf in haar *Actieplan wegverkeerslawaaï 2^{de} tranche* (vastgesteld op 17 september 2013) aangegeven, dat op weggedelen waarlangs geluidgevoelige bestemmingen voorkomen én de geluidsbelasting in 2011 meer dan 62 dB bedraagt, geluidsreducerend wegdek (asfalt) zal worden toegepast bij de eerstvolgende aanpassing, dan wel bij groot onderhoud. Hieraan liggen integrale afwegingen ten grondslag (met oog op de leefbaarheid van de streek);
Deze zijn gebaseerd op de geluidsbelasting op omgeving van alle provinciale wegen waar meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar rijden.
Het nu toepassen van geluidsreducerend asfalt ter hoogte van onder andere de Zuidwending is op grond van dit Actieplan opgenomen.

Samenvattend:

Er is geen noodzaak, óók niet op grond van wettelijke normen, om bovenop de al aangekondigde maatregelen, extra geluidsreducerende maatregelen te treffen. Wel wordt gewezen op het door de provincie zelf toepassen van geluidsreducerend asfalt, onder andere ter hoogte van Zuidwending.

Zoals eerder in deze Reactienota aangegeven (zie beantwoording gemeente Stadskanaal) wordt geluidsreducerend asfalt voornamelijk toegepast ter hoogte van bebouwingsconcentraties.

Ook is daar aangegeven dat geluidsreducerend het (groot) onderhoud tevens wordt afgestemd op de levensduur van het asfalt.

Al met al wordt hiermee in ruime mate rekening gehouden met het weren van geluidsoverlast.

Reactie luchtkwaliteit:

Wat het aspect van de luchtkwaliteit het volgende. Op zichzelf zorgt een toename van het aantal voertuigen, zoals dat op de N366 mag worden verwacht, in principe voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Echter, door voortschrijdende aanscherping van eisen aan de luchtuitstoot van motorvoertuigen en de voortdurende vernieuwing van het wagenpark, zal de totale luchtuitstoot op de wegen per saldo aanzienlijk afnemen. De in het luchtkwaliteitsonderzoek (bijlage 6 bij de plantoelichting) gehanteerde gegevens zijn voorgeschreven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Bovendien liggen de concentraties van schadelijke stoffen in deze regio van Nederland al ruim onder de geldende grenswaarden.

Wat ten slotte de suggestie van het Dorpenbeheerteam betreft over het aanbrengen van een wintergroene beplanting achter geluidwerende voorzieningen aan de zuidzijde van de weg, wordt opgemerkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse al ruimschoots aan de geldende grenswaarden voldoet. Bovendien zal de situatie nog verder verbeteren, zoals hierboven aangegeven. Dit zou ook het geval zijn, als de verkeerstoename volgens het Dorpenbeheerteam zou optreden. Maatregelen voor het afvangen van fijn stof zijn derhalve niet nodig.

Aansluiting N33

Tot slot vraag het Dorpenteam aandacht voor de aansluiting met de N33. Reeds nu blijkt dat verkeer, dat komende vanuit de richting Gieten (N33) de afslag Veendam (N366) neemt, aan het einde van de afrit vastloopt op het kruisende verkeer, ondanks de aanleg van een zogenaamde 'turborotonde'.

Reactie:

Extra aansluitingen op de N33 zijn niet aan de orde. Wel bestaat begrip voor situaties zoals geschetst.

In overleg tussen wegbeheerder (provincie) en de politie wordt de actuele verkeerssituatie op de rotondes gezien. Indien noodzakelijk zullen verkeersgeleidende maatregelen worden getroffen.

Ten slotte

Als inwonersbelangenorganisatie voor het gebied, wil het Dorpenbeheerteam graag zijn waardering uitspreken voor de wijze waarop de provincie met de inwoners communiceert. De hoop wordt uitgesproken dat dit ook in het verdere verloop zo blijft.

Reactie:

Dat is ook in de inzet van de provincie voor het verdere proces.

9. Inspreker 9.

Zienswijze:

Inspreker merkt op al jarenlang de roofvogels rondom de Pekela's te inventariseren. In een landschap, waar het ene na het andere ruilverkavelingsbosje – en daarmee de nestgelegenheid – verdwijnt, zijn bosjes en bomen langs de wegen steeds belangrijker geworden voor de roofvogels.

Opgemerkt wordt dat langs de N366 bij Nieuwe Pekela 3 nesten van Buizerd en Havik in het gedrang komen. Daarnaast zit op zeer korte afstand van de N366 een Blauwe Reigerkolonie.

Dat in het inpassingsplan voldoende alternatieve mogelijkheden zijn, verbaast haar als 'roofvogelaar' zeer: in de omgeving zijn geen voldoende andere plekken aanwezig.

In de reactie wordt dan ook gevraagd om serieus naar de mogelijkheden te kijken om nesten te sparen en anders bomen te verplaatsen. Herplant moet een laatste keuze zijn, omdat het dan nog jaren duurt voordat de bomen een geschikte broedbiotoop zijn.

Reactie:

Bij de planvoorbereiding heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Eerst is in 2012 door middel van ecologisch onderzoek¹⁴ de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht.

Mede vanwege de jaarrond beschermde nestplaatsen van vogels, heeft in 2014 aanvullend ecologisch onderzoek plaatsgevonden¹⁵.

Op een aantal locaties zijn jaarrond beschermde nesten van Buizerd en Sperwer aangetroffen. Door de werkzaamheden gaat een deel van deze nesten verloren. Gelet hierop is een ontheffing volgens de Flora- en faunawet aangevraagd; (17-08-2015).

De in de inspraakreactie genoemde Havik staat niet op de Rode lijst; (op deze lijst staan de streng beschermde soorten, die veelal zeldzaam voorkomen; deze Rode lijst wordt eens per 10 jaar bijgewerkt).

Geconstateerd kan worden dat de door inspreker vastgestelde soorten ook in het ecologisch onderzoek naar voren zijn gekomen.

Opgemerkt wordt dat bij de werkzaamheden aan de bomen zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met aanwezige nesten ('zorgmaatregel'). Dat gebeurt onder ecologische begeleiding. Zo mogelijk worden deze bomen verplant. Dit in combinatie met de maatregelen in het kader van de ontheffing zorgt ervoor dat op goede wijze met beschermde vogels wordt omgegaan.

¹⁴ Ecologische beoordeling reconstructie N366 traject Veendam en Stadskanaal; A& W-rapport 1902, Altenburg & Wymenga, ecologisch onderzoek, Feanwâlden, 16-05-2013.

¹⁵ Aanvullend ecologisch onderzoek reconstructie N366 traject Veendam en Stadskanaal; A&W-rapport 1939, Altenburg & Wymenga, ecologisch onderzoek, Feanwâlden, 12-08-2014.

Wat de landschapsmaatregelen betreft, verwacht de provincie dat het project met zich mee brengt dat circa 2800 bomen en 5,7 ha aan bosschages moet worden verwijderd. Herplant wordt voor het grootste deel langs de – nieuwe – N366 voorzien overeenkomstig het hiervoor genoemde landschapsplan.

Er bestaat begrip voor de zorg van inspreker voor behoud van waardevolle bomen boven nieuwe aanplant.

Zo is voor het Wegvak Veendam-Pekela geconstateerd dat de bomen, die niet gehandhaafd kunnen worden (zuidzijde), voor het overgrote deel prima zijn te verplaatsen. Het zijn bomen van circa 40 á 50 jaar oud. De provincie is al in 2013 begonnen met de voorbereidende werkzaamheden.

Voor het wegvak Pekela-Alteveer is vastgesteld dat de bomen allemaal ongeveer even oud zijn. Wel komen er tussen de oudere bomen ook jongere exemplaren voor. De bomen die geschikt zijn om te verplanten, worden overgebracht naar het weggedeelte Veendam-Pekela. Er is daarbij echter gebleken dat een groot aantal niet geschikt is voor herplant. Dat komt vooral omdat deze bomen nu gedeeltelijk in het talud van de sloot staan. Bovendien speelt mee dat door de beperkte ruimte tussen de N366 en huidige parallelweg de meeste bomen hier ook niet geschikt zijn voor herplant. Ze hebben namelijk door de ontstane situatie geen optimale groeimogelijkheden gekend.

De bomen tussen Alteveer en Stadskanaal (veelal iepen) zijn circa 30 jaar oud. Deze bomen zijn in slechte conditie.

Gelet op de geringe overlevingskansen na herplant, is de keuze gemaakt om hier twee nieuwe rijen, afwisselende boomsoorten te planten aan weerszijden van de N366.

Samenvattend: er wordt zowel vanuit ecologisch als landschappelijk oogpunt met de nodige zorg voor bestaande bomen omgegaan.

===