

**Bestemmingsplan reconstructie N34
(provinciegrens - aansluiting N377)**

Vastgesteld

Opdrachtgever:	Provincie Drenthe
Rapportnummer:	RB 10.088
Datum vrijgave:	November 2015
Opsteller:	Dhr. M. Beek
Goedkeuring:	Dhr. H. de Roo

Inhoudsopgave

.....	1
1 HOOFDSTUK 1 INLEIDEND HOOFDSTUK	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Inleiding	4
1.3 Korte omschrijving van het plan	4
1.4 Planologisch kader	6
1.5 Doel	7
1.6 Verantwoording	7
1.7 Leeswijzer	7
2 HOOFDSTUK 2 PLANGEBIED EN HISTORIE	8
2.1 Ligging	8
2.2 Historie	8
2.3 Huidige situatie	10
2.3.1 <i>Het plangebied in zijn omgeving</i>	10
2.3.2 <i>Het plangebied zelf</i>	11
2.4 Gewenste situatie	13
2.5 Onderzoek sluipverkeer	14
3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	16
3.1 Rijksbeleid	16
3.1.1 <i>Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	16
3.2 Provinciaal beleid	18
3.2.1 <i>Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe 2014</i>	18
3.2.2 <i>Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007)</i>	21
3.2.3 <i>Duurzaam Veilig</i>	23
3.3 Gemeentelijk beleid	25
3.3.1 <i>Structuurvisie Coevorden (vastgesteld december 2013)</i>	25
3.3.2 <i>Mobiliteitsplan Coevorden – op weg naar duurzame mobiliteit (2013)</i>	26
4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSFACTOREN	28
4.1 Archeologie	28
4.1.1 <i>Aanleiding en doel</i>	28
4.1.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	28
4.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	33
4.2.1 <i>Aanleiding en doel</i>	33
4.2.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	33
4.3 Bodem	35
4.3.1 <i>Aanleiding en doel</i>	35
4.3.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	36
4.4 Ecologie	40
4.4.1 <i>Aanleiding en doel</i>	40
4.4.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	40
4.5 Geluid	45
4.5.1 <i>Aanleiding en doel</i>	45
4.5.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	46
4.6 Luchtkwaliteit	47
4.6.1 <i>Aanleiding en doel</i>	47
4.6.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	47
4.7 M.E.R.-beoordeling	48

4.7.1	Aanleiding en doel	48
4.7.2	Doorwerking naar het plan	48
4.8	Watertoets	49
4.8.1	Aanleiding en doel	49
4.8.2	Doorwerking naar het plan	49
5	HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID	50
6	HOOFDSTUK 6 OVERLEG EN INSPRAAK	51
7	HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE VORMGEVING	52
7.1	Algemeen.....	52
7.2	Koppeling Toelichting en Verbeelding.....	52
7.3	Toelichting op de planregels.....	53

1 Hoofdstuk 1 Inleidend hoofdstuk

1.1 Aanleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het juridisch kader te bieden voor het kunnen uitvoeren van een ruimtelijk initiatief. Tevens biedt voorliggend bestemmingsplan de onderbouwing van waarom het gewenste ruimtelijk initiatief inpasbaar is op de door initiatiefnemer gewenste locatie.

1.2 Inleiding

Over het grondgebied van de gemeente Coevorden loopt de provinciale weg de N34. De N34 is een autoweg in beheer van de provincies Drenthe en Overijssel. De weg is geheel een autoweg en vormt een verbinding vanaf de N36 bij Ommen via Hardenberg, Coevorden, Emmen en Gieten naar de A28 bij Zuidlaren. De N34 is 88 kilometer lang.

De N34 werd per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincies Drenthe en Overijssel. Vanaf dat moment was de N34 geen rijksweg meer. De provincie Drenthe ging in 2007 meteen aan de slag om de weg om te bouwen tot een volwaardige enkelbaans stroomweg. Daartoe werden drie nieuwe ongelijkvloerse kruisingen bij Gieten, Gasselte en Borger aangelegd als ook een onderdoorgang bij Ees aangelegd. Ook werd het verkeersplein Gieten ongelijkvloers gemaakt, waarbij de hoofdrijbanen van de N33 onder het verkeersplein door werden geleid. Daarbij werd tevens het OV-knooppunt aangelegd. Op 30 maart 2011 is het vernieuwde verkeersplein opengesteld en medio 2011 waren alle werkzaamheden voltooid.

In Drenthe is nu bijna de hele N34 een volwaardige ongelijkvloerse stroomweg, maar een drietal gelijkvloerse aansluitingen wacht nog op reconstructie. In 2014 wordt begonnen met de uitvoering van de reconstructie van de N34 ter hoogte van Exloo. Er volgen nog reconstructies bij Emmen - Zuid, Emmen nabij Erm en de voorliggende aansluiting nabij Coevorden, te weten Klooster.

1.3 Korte omschrijving van het plan

De reconstructie van de N34 nabij Klooster vindt plaats ter hoogte van het traject zoals dat zich bevindt tussen de provinciegrens met Overijssel en de huidige en gevaarlijke gelijkvloerse kruising bij Klooster en loopt door tot net ten noorden van de locatie van het onbemande tankstation. Hierna volgt een weergave van het plangebied in de huidige vorm, gevolgd door een visualisatie van de gewenste nieuwe aansluiting.





1.4 Planologisch kader

Het plangebied is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Coevorden. Hieronder eerst een weergave van de uitsnede van het plangebied, waarop de diverse van toepassing zijnde bestemmingen, dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen die gelden voor het plangebied zijn waar te nemen.

bestemmingsplan Buitengebied	 
Dossierstatus: in voorbereiding Planstatus: ontwerp Overheid: Coevorden Datum: 07-01-2014 Identificatie: NL.IMRO.0109.100BP00012-0002 Type plan: bestemmingsplan	
Officiële bekendmaking Bekendmaking Staatscourant	
Teksten regels toelichting	
enkelbestemming	
Agrarisch met waarden - Ontginningenlandschap (art. 5)	
dubbelbestemming	
Waarde - Archeologie 3 (art. 31)	
functieaanduiding	
specifieke vorm van agrarisch met waarden - randveenontginning	
gebiedsaanduiding	
overige zone - grootschalig landbouwgebied (art. 38.2)	
gebiedsaanduiding	
veiligheidszone - leiding (art. 38.7)	

De huidige N34 zelf is opgenomen onder de bestemming 'Verkeer' (artikel 21). Deze ziet alleen toe op het huidige tracé.

De reconstructie valt grotendeels binnen het gebied wat is bestemd als 'Agrarisch met waarden – Ontginningenlandschap', 'Agrarisch met waarden – Beekdallandschap' en is nader bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologische verwachting', een functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – randveenontginning' en 'grootschalig landbouwontwikkelingsgebied'. Tevens is er sprake van een dubbelbestemming 'Leiding – Gas' met daarbij behorende veiligheidszone en 'Leiding – Hoogspanning' en is het onbemande pompstation bestemd als enkelbestemming 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen'.

Binnen deze genoemde bestemmingen is de aanleg van een dergelijke ongelijkvloerse kruising niet voorzien. Medewerking is mogelijk op basis van een partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de gevraagde herziening, waarbij onder behoud van de genoemde dubbelbestemming 'Leiding – Gas' de bestemming van het reconstructie-plangebied wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer' overeenkomstig de bestemming 'Verkeer' als bedoeld in artikel 21 van het ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied Coevorden.

1.5 Doel

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied in relatie tot beleid en omgevingsfactoren. De realisatie van de plannen moet niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening.

1.6 Verantwoording

Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van diverse (beleids)documenten en websites. Sommige (beleids)documenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. Daar waar bronnen zijn gebruikt is dat in de tekst weergegeven.

1.7 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een uitgebreidere weergave gegeven van het plan mede in relatie tot het vigerende ruimtelijk beleid.

In Hoofdstuk 3 komen de verschillende relevante beleidsstukken voorbij die van toepassing zijn op het plan en uitgewerkt op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 geeft de invloed weer van het plan tot de verschillende omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 staat de economische uitvoerbaarheid centraal. Hoofdstuk 6 doet verslag van de inspraak- en overlegreacties, waarna hoofdstuk 7 ingaat op de juridische vertaling van het plan en vervolgens volgen in hoofdstuk 8 de regels.

2 Hoofdstuk 2 Plangebied en historie

2.1 Ligging

Het tracé waar de reconstructie van de N34 plaatsvindt ligt binnen het grondgebied van de Drentse gemeente Coevorden. Het tracé waarover de reconstructie plaatsvindt bevindt zich globaal gesproken tussen de provinciegrens van Overijssel en de aansluiting van de N34 bij Coevorden Zuid met de N377 (Coevorden – Slagharen).

Hieronder een totaal overzicht van de N34.



De N34 is de autoweg die vanaf de A28 ter hoogte van De Punt een verbinding vormt met Ommen, waar deze begint bij De Witte Paal en daar aansluit op de N36 (Almelo-Zwolle). De lengte is circa 88 kilometer. Op de kaart hiernaast is de N34 de oranje lijn.

Nederland en de N34 in één oogopslag.

2.2 Historie

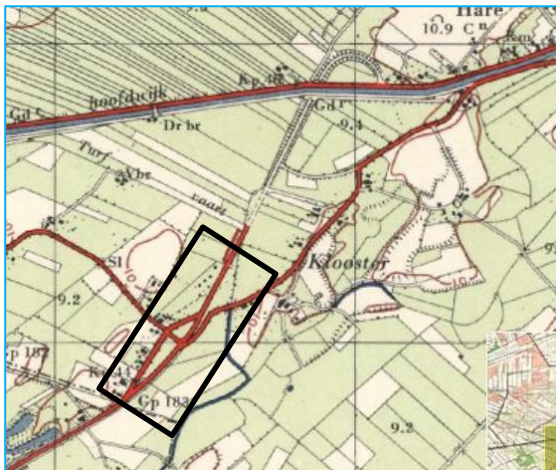
De geschiedenis van de N34 gaat terug tot begin jaren 50, toen de rijksweg werd opengesteld in 1951 tussen Heemse en Hardenberg. In 1952 volgde het deel tussen Hardenberg en de toenmalige N37. In 1954 werd de weg bij Erm omgelegd, en in 1971 nogmaals. In 1953 opende de N34 door Ommen voor het verkeer.

Op 24 december 1959 opende de N34 tussen Ees en Gasselte, waarna op 23 januari 1961 het gedeelte Gasselte - Gieten werd opengesteld. Het verkeersplein Gieten volgde op 9 april 1962. Halverwege de jaren '60 volgde ook het wegvak tussen Gieten en Westlaren en op 2 december 1968 werd het sluitstuk vanaf De Punt naar Westlaren opengesteld.

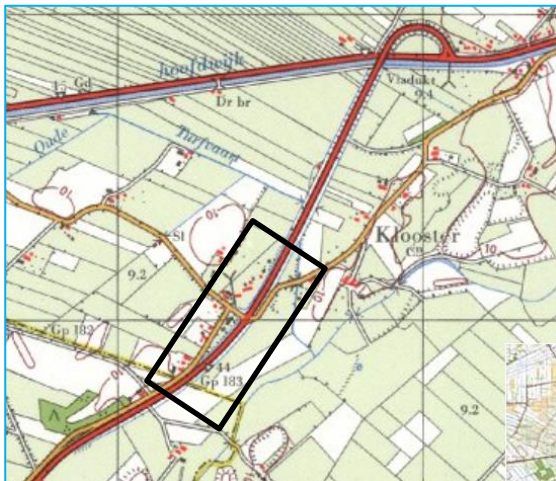
Op 22 december 1970 werd het wegvak vanaf het toenmalige einde van de autoweg bij Coevorden tot nabij Holsloot opengesteld, waarna op 30 november 1971 het gedeelte tussen Holsloot en Klijndijk officieel werd geopend. Tot in 1988 leidde de N34 nog door de dorpen Klijndijk en Odoorn, maar op 2 december dat jaar werd het laatste ontbrekende gedeelte van de autoweg opengesteld.

Na de oplevering van het sluitstuk bij Odoorn is de N34 nog een aantal malen aangepast. Zo werd op 19 april 1994 het tracébesluit ter verdubbeling van de N34 tussen Holsloot en Emmen-Zuid naar 2x2 rijstroken getekend. De openstelling van de verdubbelde autoweg volgde op 29 augustus 1999, waarna op 28 november 2002 de officiële opening van het nieuwe knooppunt Holsloot volgde.

Hieronder is op basis van historisch kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt het plangebied en de ontwikkeling van het tracé van de N34 bij Klooster te Coevorden en richting de N377 in de loop der jaren vanaf medio jaren '50 van de vorige eeuw.



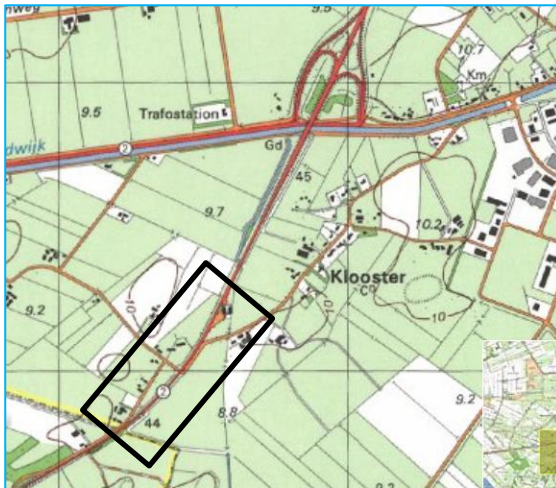
Anno 1954



Anno 1963



Anno 1975



Anno 1987

Zichtbaar is geworden de ontwikkeling van de huidige N34. Anno 1954 houdt de huidige N34 op bij wat nu de noordkant is van het reconstructiegebied en is al zichtbaar de projectie van het toekomstige tracé van de nu N34 en de aansluiting op de weg naar Slagharen toe. In de periode tussen 1963 en 1975 is de tegenwoordige aanwezige kruising gevormd van de N34 en de weg Coevorden – Slagharen.

2.3 Huidige situatie

2.3.1 *Het plangebied in zijn omgeving*

Hierna volgt een nadere uiteenzetting van de huidige situatie van het beoogde plangebied in relatie tot zijn omgeving.

Het plangebied bevindt zich ten zuidwesten van de stad Coevorden. De meest nabijgelegen woonwijk van Coevorden is hier de wijk Klooster. Op een afstand van circa 500 meter richting het oosten bevindt zich het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II. Op een afstand van circa 600 meter richting het noorden bevindt zich de aansluiting van de N34 op de N377 (Coevorden – Slagharen). De provinciegrens met Overijssel bevindt zich direct aan de zuidkant van het plangebied. Ten westen van het plangebied

bevinden zich weilanden en een aantal (bedrijfs)woningen en de opslag van een bedrijfsterrein met daarop mobiele units.

Op de volgende luchtfoto is de hierboven genoemde setting zichtbaar.



2.3.2 *Het plangebied zelf*



Het plangebied zelf bestaat uit meerdere elementen. Gezien vanuit zuid naar noord bevindt zich in de linker-onderhoek van het plangebied een strook grond met opgaand (verwilderd) groen die in de huidige vorm zorgt voor een visuele buffer tussen een aantal woningen en de N34. De groensingel is in het groene kader weergegeven op bovenstaande luchtfoto en is hierna middels een foto zichtbaar gemaakt. Vanuit het zuiden gezien rechts van de N34 bevinden zich weidegronden, deze zijn weergegeven in het rode kader en op dezelfde foto hieronder ook zichtbaar als weideland.



Halverwege het plangebied bevindt zich de gelijkvloerse en gevaarlijke kruising van het Klooster met de N34. In het kader van Duurzaam Veilig zijn dit derhalve ongewenste kruisingen. Hieronder is de kruising zichtbaar gemaakt.

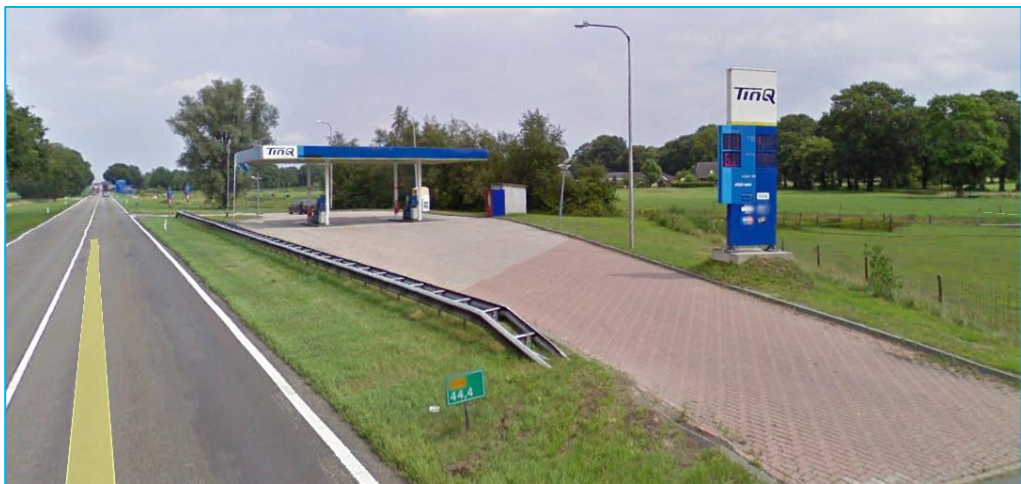


Een deel van het plangebied bestaat uit een grootschalige opslagvoorziening. Op het buitenterrein zijn diverse tuinhuisjes en mobiele kantoorunits gestald. Het terrein is weergegeven in het blauwe kader en hieronder een weergave van het terrein vanaf de N34.





Aan de noordoostzijde van het plangebied bevindt zich momenteel een onbemand tankstation. Deze is op de luchtfoto weergegeven in het oranje kader en hierna middels een foto vanaf de N34.



2.4

Gewenste situatie

De provincies Drenthe en Overijssel hebben samen met de gemeenten Coevorden, Hardenberg en Emmen onderzoek verricht naar een goede oplossing voor het knelpunt Klooster te Coevorden. Daarbij is rekening gehouden met alle ontwikkelingen rond de N34 tussen Holsloot en Witte Paal (waterberging, ecologische hoofdstructuur, (recreatieve) ontwikkeling Grootte Scheere en bereikbaarheid locaties in Coevorden en Gramsbergen). Gezocht is naar een samenhang met de verkeersveiligheidsopgave voor de N34.

Voor een aansluiting op de N34 bij Klooster is naast het aspect Duurzaam Veilig ook gekeken naar een mogelijke koppeling met de volgende verkeerskundige knelpunten:

- ontsluiting centrum en bedrijventerreinen Coevorden (Leeuwerikenveld en Europark);
- aansluiting Holthonerweg;
- landbouwoversteken in de N34 tussen Coevorden en Gramsbergen;

Een studie naar al deze aspecten tezamen als ook vanuit diverse bestuurlijke overleggen tussen provincies Drenthe en Overijssel en de gemeenten Hardenberg en Coevorden hebben geleid tot de reconstructie van de N34 nabij 't Klooster te

Coevorden. De bestaande gelijkvloerse kruising wordt gesaneerd en hiervoor in de plaats komt een nieuwe, ongelijkvloerse kruising die voorziet in een gedegen aansluiting en waar mogelijk oplossing van de genoemde knelpunten.

In het kader van het project wordt tevens het opslagterrein (overigens niet als zodanig bestemd) verwijderd waar nu nog de tuinhuisjes en mobiele kantoorunits staan en wordt ook het onbemande tankstation verwijderd. Onderstaand nogmaals het 3-d model van de nieuwe aansluiting.



Ter plaatse wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd waarbij de doorgaande N34 verhoogd wordt aangelegd. De aansluiting richting Klooster en Coevorden komt onder de verhoogde N34 te liggen, omgekeerd dus ten opzichte van bijvoorbeeld de situatie bij Borger, waar de N34 verdiept is aangelegd.

2.5 Onderzoek sluipverkeer

De zuidelijke rondweg biedt vanaf de N34 een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bedrijventerreinen Leeuwerikenveld en Europark. Daarmee ontlast de rondweg de kern Coevorden van (zwaar) vrachtverkeer. De gemeente heeft laten onderzoeken of de nieuwe ontsluitingsstructuur tot ongewenste verkeersstromen door het buurtschap Klooster kan leiden. De gehele memo daarvan is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Vanuit het onderzoeksbureau dat onderzoek heeft gedaan naar sluipverkeer zijn de volgende adviezen gedaan.

1. Zorg er voor dat de huidige verkeerssituatie (verkeersintensiteit, aandeel bestemmings- en doorgaand verkeer) goed in beeld wordt gebracht. Dit kan via verkeerstellingen en/of een kentekenonderzoek. Dit biedt de mogelijkheid om het effect van de aansluiting N34 te meten en daar consequenties aan te verbinden (het treffen van maatregelen).
2. Op basis van het minimale reistijdverschil, het smalle wegprofiel en het bochtig verloop van de weg verwachten wij dat het aandeel sluipverkeer door Klooster minimaal zal zijn. Om deze reden wordt geadviseerd om in eerste instantie sobere, maar doelmatige maatregelen te treffen. Stel een gesloten verklaring in voor gemotoriseerd verkeer op Klooster (Oost en West) en de Lorentzweg, uitgezonderd bestemmingsverkeer (bord C06 met onderbord OB108). Maak afspraken met de politie omtrent de verkeershandhaving.
3. Beoordeel op basis van vervolgmetingen, klachten en de ervaring van de politie of het nodig is om extra aanvullende maatregelen te treffen. In eerste instantie kan daarbij worden gedacht aan extra snelheidsremmende maatregelen (instellen 30-zone, snelheidsremmers, versmallen profiel, klinkerverharding etc.). Het afwaarderen van Klooster en Lorentzweg vergt nadere (detail)uitwerking.
4. Indien de gesloten verklaring met aanvullende snelheidsremmende maatregelen niet werkt kan worden overwogen om Klooster en de Lorentzweg af te sluiten (dynamisch of statisch). Dit is wel een uiterste maatregel, want de consequenties zijn ingrijpend, zowel voor omwonenden, hulpdiensten e.d. als financieel gezien. Ook het afsluiten van Klooster en Lorentzweg vergt nadere (detail)uitwerking.

Al naar gelang er dus sluipverkeer optreedt zijn er verschillende oplossingen voor handen die de gemeente zou kunnen toepassen.

3 Hoofdstuk 3 Beleidskader

Wat is beleid?. Beleid is het stellen van doelen, middelen en een tijdpad in onderlinge samenhang. Liefst zijn plaats en tijd omschreven. Onder beleid wordt dus verstaan het aangeven van de richting en de middelen waarmee men gestelde organisatiedoelen wil gaan realiseren.

Binnen het ruimtelijk werkveld is door de verschillende overheidslagen veel beleid opgesteld. Middels dit beleid is getracht richting te geven aan de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

De ruimtelijke ordening in Nederland bevat top-down maar ook steeds meer bottom-up elementen. Door de decennia heen is de visie op de ruimtelijke ordening aan verandering onderhevig geweest. Op rijksniveau is de omslag naar de ontwikkelingsplanologie goed zichtbaar wanneer de Nota Ruimte (VROM, 2006) en de Vierde Nota Ruimtelijke ordening worden vergeleken. Niet langer bepaalt de overheid wat wel of niet kan (toelatingsplanologie), steeds meer geven overheid en derden ruimtelijke ontwikkelingen samen vorm. Vanuit deze filosofie wordt in dit hoofdstuk het overheidsbeleid in beeld gebracht.

Getoetst wordt of het plan past binnen het vigerende planologisch kader en binnen het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. In dit hoofdstuk staat een overzicht van het van toepassing zijnde beleid in relatie tot de gewenste ontwikkelingen van de initiatiefnemer.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en 13 maart 2012 vastgesteld. Onderdeel van deze structuurvisie is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Met de structuurvisie kiest het rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hieronder zijn de 13 nationale belangen weergegeven.

De structuurvisie bepaalt de ambities voor Nederland in 2040. Deze hebben betrekking op de concurrentiekracht, bereikbaarheid, en leefbaarheid en veiligheid van/in Nederland. Voor deze 3 rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang genoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor zij verantwoordelijk is en waarop het resultaat wil boeken. De benoemde nationale belangen zijn:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;

4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de Amvb Ruimte (Barro).

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd. Het nieuwe Rijkstoezicht in de ruimtelijke ordening richt zich op het toezicht achteraf. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Daarnaast blijft het Rijk opkomen voor zijn directe belangen bij gemeentelijke en provinciale plannen vanuit de rol van weg- en waterbeheerder (Rijkswaterstaat), eigenaar van defensie terreinen (ministerie van Defensie) en voor projecten in het kader van de rijkscoördinatie regeling rond rijksinpassingsplannen op het terrein van de energie-infrastructuur (het ministerie van EL&I).

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe 2014

Op 2 juli 2014 is de Actualisatie omgevingsvisie Drenthe 2014 vastgesteld. De omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein.

In de Omgevingsvisie zijn vier wettelijk voorgeschreven provinciale planvormen samengenomen, te weten:

- De provinciale structuurvisie op grond van de Wro;
- Het provinciaal milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer (Wm);
- Het regionaal waterplan op grond van de waterwetgeving;
- Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer.

De Omgevingsvisie beschrijft de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe voor de periode tot 2020, met in sommige gevallen een doorkijk naar de periode erna.

Missie

De missie uit de Omgevingsvisie luidt: 'Het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij de kernkwaliteiten die de provincie rijk is'.

De kernkwaliteiten zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid;
- naoberschap;
- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid (Drentse schaal).

Ruimtelijke ontwikkelingen

De provincie wil ontwikkelingen stimuleren die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit zit voor de provincie in het zorgvuldig gebruikmaken van de ruimte, het behouden en waar mogelijk versterken van de kernkwaliteiten en het waarborgen van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving.

Hierna volgen de relevante delen uit de Omgevingsvisie die relevant zijn voor het voorliggende ruimtelijk initiatief.

Mobiliteit

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe is het van belang gunstige vestigingsvoorwaarden te creëren waarmee Drenthe kan concurreren met andere regio's. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid.

Mobiliteit heeft ook een belangrijke sociale functie: een goede bereikbaarheid van sociale voorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en recreatieve voorzieningen draagt bij aan de ontplooiingsmogelijkheden van de inwoners van Drenthe.

De provincie streeft voor Drenthe naar een optimale en veilige bereikbaarheid. In haar verkeers- en vervoersbeleid heeft zij normen voor reistijd en veiligheid opgenomen voor

de verschillende schaalniveaus van infrastructuur (internationaal, regionaal en lokaal). De samenhang en de betrouwbaarheid van de netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederen zijn van provinciaal belang, evenals de verknoping van het regionale netwerk met het (inter)nationale netwerk. Het beleid zoals vastgelegd in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP, 2007) blijft onveranderd van kracht.

De provincie voert de regie op de duurzame verbetering van de regionale mobiliteit door met haar partners afspraken te maken over investeringen. De provincie geeft prioriteit aan:

- het verbeteren van verbindingen, locaties of voorzieningen in het regionale netwerk (weg, spoor en water) die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid;
- het verbeteren van het openbaar vervoer per spoor en/of over de weg;
- het vervolmaken van het fietsnetwerk voor woon-werkverkeer.

Met de gemeenten wil de provincie komen tot een samenhangend pakket van maatregelen om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets te verbeteren. Ook stimuleert de provincie de gemeenten om de infrastructuur veiliger te maken en het verkeersgedrag te verbeteren.

De belangrijkste knelpunten voor het autoverkeer bevinden zich op het hoofdwegenet en de stedelijke ontsluiting. In de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid geeft de provincie prioriteit aan verbindingen die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid. De nadere doorwerking vindt zagezegd plaats in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan, deze wordt toegelicht in paragraaf 3.2.2.

3.2.1.1

Kernkwaliteiten-analyse

Hierna volgt het overzicht van de aanwezige kernkwaliteiten in het gebied, waarbij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling beoordeeld wordt met de eventueel aanwezige kernkwaliteit.

Kernkwaliteit Landschap

Er is sprake van een kernkwaliteit Landschap, te weten Beekdal. Hieronder is dit zichtbaar gemaakt.



Wat betekent deze kernkwaliteit?

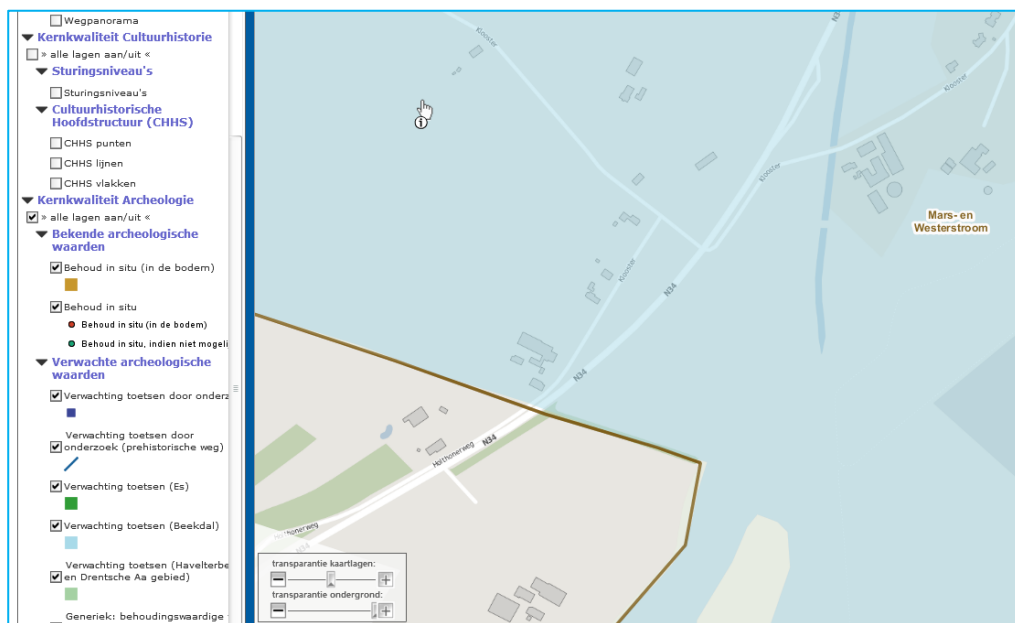
Algemeen

Een beekdal is een landschappelijke eenheid en is een landschappelijke karakteristiek van het esdorpenlandschap. Beekdalen zijn laaggelegen gebieden die het zand van het Drents Plateau doorsnijden en richting de randen van Drenthe stroomafwaarts lopen. Beekdalen zijn doorgaans onbebouwd en kunnen heel open zijn, maar ook juist besloten door beplantingsstructuren in de vorm van beekdalrandbeplanting en door beplanting in de vorm van dwarswallen. Het beleid is er op gericht onbebouwde karakter te behouden en karakteristieke beekdal(rand)beplanting te versterken.

In de huidige situatie bevindt zich binnen het plangebied en het deel daarvan waar het beekdal zich bevindt het opslagterrein van de mobiele kantoorunits. Het opslagterrein zal gaan verdwijnen. De realisatie hier van een deel van de reconstructie leidt niet tot een forsere ingreep in dit landschapstype als nu het geval is, maar juist tot een verbetering. Ook wordt zorggedragen voor een gedegen afwateringssysteem bij deze reconstructie, zodat er geen sprake is van aantasting van de kernkwaliteit landschap. De belevingswaarde van het beekdal zal sterker terugkomen als nu het geval is met het opslagterrein.

Kernkwaliteit Archeologische waarden

Er is sprake van een kernkwaliteit Archeologische waarden, te weten 'verwachting toetsen - beekdal. Hieronder is dit zichtbaar gemaakt, er is sprake van het beekdalgebied 'Mars- en Westerstream'.



Wat betekent de aanwezigheid van deze kernkwaliteit?

Algemeen

In het gebied Mars-Westerstroom ontleent haar naam aan de gelijknamige hoofdbeken in dit gebied, die in hun lange loop verschillende namen dragen: de Geeserstream, het Loodiep, het (Nieuwe) Drostendiep, de Aalderstream. Aan de oostkant wordt de grens tussen de gemeente Coevorden en de gemeente Emmen gevormd door de Sleenerstream; op de zuidelijk grens van het gebied stroomt het Schoonebeekerdiep of de Grenz Aa die de grens met Duitsland markeert. Net als in de andere gebieden in Drenthe, zijn alle aanwezige beekdalen en beken in dit gebied van provinciaal belang archeologie. Dat geldt ook voor de in dit gebied aanwezige essen, Celtic fields, de hunebedden D49 bij Schoonoord en D50 en 51 bij Noord-Sleen en de route van de prehistorische weg over de Hondsrug.

Om de bescherming van eventuele archeologische waarden voldoende te borgen heeft de gemeente Coevorden een eigen archeologische beleidskaart ontwikkeld en laten vaststellen door de raad. Op basis van deze beleidskaart is er sprake van een archeologiegebied 2 en 4. Hier behoort een protocol bij wanneer wel en wanneer niet archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden. Deze waarborg krijgt zijn juridische koppeling in de bestemmingsplanregels, waarbij aan de gronden archeologische dubbelbestemmingen worden toegekend met het bijbehorende pakket aan regels. In paragraaf 4.1 is uitvoerig ingegaan op het onderdeel Archeologie in relatie tot het plangebied voor deze reconstructie van de N34, zodat ten aanzien van de kernkwaliteit Archeologie de borging hiervan in voldoende mate is gereguleerd.

3.2.2 *Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007)*

Zoals in 3.2.1 al genoemd is het Provinciaal verkeers- en vervoersplan 2007 nog steeds van kracht.

Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitsbeleid en bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het ambitieniveau voor

het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het eerste deel worden doelen, ambities en sterprojecten benoemd. Ook zijn de essentiële onderdelen in dit deel verwerkt. Dit zijn de onderdelen van het beleid die van wezenlijk belang zijn voor de realisatie van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen. Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer werken de essentiële onderdelen door in gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. De essentiële onderdelen werken ook door in de keuze van activiteiten, zoals vastgelegd in het tweede deel, de Uitvoeringsagenda.

Voor de N34 is met name het aspect veiligheid van belang. Hierover staat het volgende genoemd bij de Kaders en Ambities.

Wegbeheerders, politie, Openbaar Ministerie en partners werken nauw samen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De samenwerking lijkt vruchten af te werpen: het aantal ziekenhuisgewonden en doden als gevolg van verkeersongevallen vertoont de laatste jaren een dalende trend. Het aantal verkeersdoden daalt sterker dan het aantal ziekenhuisgewonden.

De meeste verkeersslachtoffers vallen onder jongeren (16 tot 25 jaar) en dan met name bromfietzers en jonge automobilisten. Ongeveer een derde van alle verkeersslachtoffers in Drenthe is het gevolg van een rijongeval (bij 90% van deze ongevallen is alleen het voertuig van de verongelukte betrokken). Ook een derde van de slachtoffers is het gevolg van voorrangsongevallen. De belangrijkste oorzaken van deze ongevaltypen zijn het gebrek aan ervaring, gebrek aan aandacht bij de rijtaak en de invloed van alcohol, drugs of medicijnen. De meest voorkomende onveilige gedragingen houden verband met snelheidsoverschrijding. Uit onderzoek van onder andere de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat weggebruikers zelf voornamelijk aandacht vragen voor agressief of asociaal rijgedrag.

Ambities

- Het voortzetten van het beleid in het kader van Duurzaam Veilig. Waar in de eerste fase voornamelijk is ingezet op het opheffen van 'black spots', verschuift in de huidige fase de aandacht meer naar de inrichting van wegvakken, permanente verkeerseducatie en handhaving;
- Afspraken maken met de gezamenlijke wegbeheerders over de uniforme weginrichting van het Drentse wegennet, waarbij landelijke richtlijnen als uitgangspunt worden genomen;
- De gezamenlijke wegbeheerders geven prioriteit geven aan de invoering van essentiële herkenbaarheidkenmerken, het terugdringen van het aantal rijongevallen en het aantal voorrangsongevallen;
- Voor de invoering van infrastructurele maatregelen in het buitengebied werken gemeenten en provincie gezamenlijk een implementatieplan uit. De gezamenlijke uitwerking draagt bij aan de uniformiteit in beleid en inrichting en de afstemming in communicatie. In de uitwerking worden naast verkeersveiligheid, de belangen van openbaar vervoer en hulpdiensten betrokken;
- Met de toepassing van snelheidsremmende voorzieningen wordt terughoudend omgegaan. De maatregelen worden uitsluitend toegepast wanneer er sprake is van een risico voor de verkeersveiligheid en alternatieve maatregelen onvoldoende effect sorteren. Waar mogelijk wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen in het horizontale vlak (wegversmalling, chicanes) boven maatregelen in het verticale vlak (drempels). De wegbeheerder draagt zorg voor een uniforme

uitvoering en snelheidsreducerend effect passend bij de omgeving. Cumulatie-effecten op reistijd van het openbaar vervoer en aanrijdtijden van hulpdiensten worden betrokken in de afweging;

Hoe vertalen deze ambities zich naar de uitvoering.

De vormgeving van de infrastructuur moet vanzelf leiden tot het gewenste verkeersgedrag. Uniformiteit en herkenbaarheid zijn daarbij essentieel. Bij de herinrichting van het wegennet wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen die sterk bijdragen aan slachtofferreductie. Kosteneffectiviteit speelt een belangrijke rol in de afwegingen.

Voor de korte termijn (was tot 2010) lag het accent op de invoering van essentiële herkenbaarheidskenmerken, het voorkomen van rijongevallen en het opheffen van resterende 'blackspots'. Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de herinrichting van regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen en de omgevingsinpassing van erftoegangswegen. Dit alles overeenkomstig het landelijk kader Duurzaam Veilig.

De reconstructie van de N34 bij Klooster te Coevorden is in lijn met de bovengenoemde ambitie. Er is sprake van een kruising waar al veel (dodelijke) ongelukken hebben plaatsgevonden. Als gevolg van het Duurzaam Veilig maken verdwijnt deze 'blackspot'.

3.2.3

Duurzaam Veilig

Algemeen

Duurzaam Veilig of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

Binnen een Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Voordat Duurzaam Veilig werd geïntroduceerd werd voornamelijk geprobeerd om de gevolgen van verkeersonveiligheid te beperken. Dat wil zeggen dat veelal achteraf maatregelen werden getroffen om onveilige situaties aan te pakken. Dit wordt ook wel een curatieve benadering genoemd. Natuurlijk is dat nog steeds nodig, maar het curatieve beleid wordt nu gecombineerd met een preventief beleid: Duurzaam Veilig.

Geschiedenis

In het derde landelijke Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uit 1991 wordt het begrip Duurzaam Veilig voor het eerst omschreven. Het woord duurzaam wijst op het streven een bepaald verkeersveiligheidsniveau, door middel van taakstellingen, voor de toekomst te bereiken. Om de visie van de overheid kracht bij te zetten is in december 1997 het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Daarmee hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met de afspraken die in het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer zijn gemaakt.

Duurzaam Veilig principes

De Duurzaam Veilig visie is gebaseerd op een aantal leidende principes. Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn deze vijf principes onderbouwd door wetenschappelijk onderzoek:

- Functionaliteit;
- Homogeniteit;
- Herkenbaarheid;
- Vergevingsgezindheid;
- statusonderkenning

Functionaliteit

Het principe van functionaliteit betekent dat iedere weg ontworpen wordt voor een specifieke functie. Een stroomweg is om verkeer te laten stromen en niet om woonwijken te ontsluiten; een erftoegangsweg is om erven, parkeerplaatsen e.d. te bereiken en niet bedoeld voor doorgaand verkeer.

Homogeniteit

Homogeniteit betekent dat de verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken, maar hogere snelheden zijn alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als motorvoertuigen niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als langzaam verkeer.

Herkenbaarheid

Een ander principe is herkenbaarheid, hetgeen betekent dat het wegverloop en wegbeeld herkenbaar moet zijn voor de gebruiker. Dit betekent dat het wegontwerp geen verrassingen moet bevatten, maar dat het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.

Vergevingsgezindheid

In de geactualiseerde versie van Duurzaam Veilig is het principe van vergevingsgezindheid toegevoegd uit het besef dat consequente toepassing van de drie bovenstaande principes niet alle fouten van weggebruikers kan voorkomen. Fouten kunnen echter wel worden opgevangen, bijvoorbeeld door anticipatie van andere weggebruikers en het weghalen of afschermen van gevaarlijke objecten naast de weg, zoals bomen. Vergevingsgezindheid zorgt ervoor dat wanneer er een onveilige situatie ontstaat, een aanrijding voorkomen wordt ofwel de ernst van het ongeval beperkt blijft. Dit is onder te verdelen in sociale vergevingsgezindheid en fysieke vergevingsgezindheid. Sociale vergevingsgezindheid is door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) als volgt gedefinieerd: "De bereidheid te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer en zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt." Fysieke vergevingsgezindheid gaat over het vergeven van een menselijke fout door de infrastructuur en haar omgeving.

Statusonderkenning

Een ander 'nieuw' principe is statusonderkenning, waarbij het herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik, centraal staat.

Verreweg de meeste ongelukken gebeuren door menselijk falen. Daarom wordt gedacht vanuit de gebruiker van de weg, een mens die ook fouten kan maken. De gedachte achter een Duurzaam Veilige infrastructuur is dat de weg op zo'n manier wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht en fouten worden voorkomen.

Er wordt daarbij uitgegaan van de bovengenoemde basisprincipes:

- Functionaliteit: Wegen moeten worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld;
- Homogeniteit: Conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid, richting of massa moeten worden uitgesloten;
- Herkenbaarheid: Het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties, zodat deze voor de weggebruiker logisch en makkelijk te begrijpen zijn.
- Sleutelwoord hierbij is uniformiteit, bijvoorbeeld bij de vormgeving van rotondes.
- Vergevingsgezindheid: Het voorkómen van ernstig letsel bij ongevallen, bijvoorbeeld door het aanleggen van verharde bermen.

Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in de Duurzaam Veilig visie vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen; en
- Erftoegangswegen.

De N34 betreft een stroomweg. Stroomwegen (SW) zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De maximumsnelheid van een stroomweg is 100 km/h (regionale stroomweg) of 120 km/h (autosnelweg). Stroomwegen hebben dus een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat en zijn derhalve niet toegankelijk voor langzaam verkeer en landbouwverkeer en kennen in de Duurzaam Veilig visie geen gelijkvloerse kruisingen. Een ander essentieel kenmerk van duurzaam veilige stroomwegen is een fysieke rijbaanscheiding, bijvoorbeeld in de vorm van een middenberm, om het verkeer in beide richtingen te scheiden.

Voor veel enkelbaans autowegen die zijn gecategoriseerd als regionale stroomweg is echter de komende jaren nog geen budget beschikbaar om essentiële kenmerken als een fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Op deze enkelbaans autowegen wordt echter wel een dubbele asmarkering met groene vulling toegepast om inhalen te verbieden en te ontmoedigen en de herkenbaarheid van dit type weg te vergroten.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Coevorden (vastgesteld december 2013)

De Structuurvisie Coevorden 2012-2022 geeft een strategische ruimtelijke visie op de ontwikkelingen van het grondgebied van de gemeente Coevorden voor de komende 10 jaar. De gemeente geeft hierin aan waar ruimtelijke ontwikkelingen worden voorgestaan

en hoe deze worden gerealiseerd. Hiermee wil de gemeente helderheid verschaffen. Deze helderheid is gewenst voor de inwoners, ondernemers en andere partners in de gemeente.

Over infrastructuur en dan met name toegespitst op de N34 staat in de structuurvisie het volgende verwoord. Onderstaande teksten zijn rechtstreeks overgenomen uit de structuurvisie en benadrukken het belang en de positieve grondhouding voor een verbetering van de zuidelijke aansluiting N34 met Coevorden.

“De stad Coevorden is de belangrijkste kern van de gemeente. Hier zijn de gemeentelijke voorzieningen aanwezig, zijn er mogelijkheden tot uitbreiding in het woningbestand en zien wij belangrijke kansen als het gaat om de economie. De trimodaliteit (zowel bereikbaar over weg, spoor als water) speelt hierbij een rol van enorme betekenis. Bedrijven in de transportsector, kunnen hier hun voordeel mee doen. Coevorden heeft de intentie om te gaan fungeren als achtervang, als dryport, van de grote zeehavens, met de schakel naar het achterland. Wij willen als gemeente inspelen op deze groeipotentie en voorzien een toenemende belasting van het infrastructurele netwerk door de bedrijvigheid die zich vestigt rondom Coevorden, maar ook door andere bedrijven die gebruik maken van het netwerk in de gemeente. Indien de provincie de wens heeft tot verdubbeling van de N34, dan staan wij hier als gemeente achter. Daarmee zien we kansen voor het creëren van een goede ontsluiting van de bedrijventerreinen gelegen aan de west- en met name zuidzijde van Coevorden. Het plan tot het realiseren van een zuidelijke aansluiting op de N34 zou de druk op de bestaande wegen Krimweg en Monierweg verder moeten laten afnemen.”

“Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van de verschillende werklocaties achten wij van groot belang. Indien de provincie de wens heeft tot verdubbeling van de N34, dan staan wij hier als gemeente achter. Daarmee zien we kansen voor het creëren van een goede ontsluiting van de bedrijventerreinen gelegen aan de west- en met name zuidzijde van Coevorden. Voor een goede ontsluiting van, in eerste instantie, Leeuwerikenveld II, zien wij het belang van een nieuwe aansluiting op de N34 ten zuiden van Coevorden”

“De industrie, logistiek, landbouw en toerisme en recreatie zijn de dragers van onze lokale economie. Wij willen deze dragers kansen bieden. Het trimodale centrum Coevorden (zowel bereikbaar over water, weg als spoor) speelt daarin een belangrijke rol. Met het realiseren van een spoorboog, het upgraden van kanaal Coevorden-Almelo op Overijssels grondgebied en de zuidelijke aansluiting bij Coevorden op de N34, willen wij Coevorden op de kaart zetten als dryport van de zeehavens. De grensoverschrijdende samenwerking doet hier nog een schepje bovenop. Maar dit alles onder een duurzame vlag, want wij streven naar industrie die zich bewust is van het klimaat”.

3.3.2

Mobiliteitsplan Coevorden – op weg naar duurzame mobiliteit (2013)

Met dit mobiliteitsplan geeft de gemeente haar visie weer op verkeer en vervoer in de gemeente Coevorden. Dit mobiliteitsplan vervangt het Gemeentelijk en Vervoer Plan (GVVP) dat de gemeenteraad in 1999 vast heeft gesteld. De titel “Op weg naar Duurzame Mobiliteit” is een bewuste keuze, immers mobiliteit is een belangrijk onderdeel van ons dagelijks leven.

Over het project N34 Coevorden-Zuid staat het volgende verwoord in het mobiliteitsplan.

In hoofdstuk 3 onder 3.1 staat reeds verwoord dat onder de noemer van zogeheten richtinggevende kaders al rekening is gehouden met het duurzaam veilig maken van de N34 nabij bijvoorbeeld Klooster als ook de zuidelijke ontsluitingsweg N34-Klooster - Leeuwerikenveld II. Hieronder een weergave van dit deel van het mobiliteitsplan.

Naast beleidskaders houden we in het toekomstig verkeersbeleid ook rekening met belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals:

- het duurzaam veilig maken van de N34 (Klooster, Odoorn/ Emmen-noord, Emmen-zuid/ Erm);
- de Zuidelijke ontsluitingsweg N34-Klooster - Leeuwerikenveld II;
- herontwikkeling De Holwert en het Stationsgebied;
- de reconstructie van de Van der Lelysingel en Van Heutszsingel in Coevorden;
- het Regionaal Specifiek Pakket (RSP aanleg spoorboog en Stationsomgeving)
- de economische projecten Leeuwerikenveld II, Europark, Dryport en Drentse Zuidas.

In paragraaf 6.3.2 van het mobiliteitsplan staat het volgende verwoord over de aansluiting bij Klooster.

Door onder andere de groei van de bedrijventerreinen Leeuwerikenveld II en Europark neemt het verkeer toe. De gemeentelijke wegen Krimweg-Monierweg-Euregioweg worden daardoor steeds meer en zwaarder belast. Inmiddels wordt er gewerkt aan een nieuwe aansluiting op de N34 ter hoogte van Klooster. Door het realiseren van een zuidelijke verbinding die aansluit op de Hulteweg wordt een eerste aanzet gemaakt voor een volledige zuidelijke rondweg met als doel de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te verbeteren en de om de interne verkeersstructuur te ontlasten.

Uit zowel de structuurvisie als ook het mobiliteitsplan blijkt dat er de gemeente Coevorden veel aan is gelegen om Coevorden als transportstad te voorzien van die infrastructurele voorzieningen die nodig zijn om de stad op niveau te houden. Het duurzaam veilig maken en het realiseren van een verbinding vanaf de industrieterreinen richting de N34 is daarbij van essentieel belang. Deze voor de stad Coevorden belangrijke verbinding is gevonden bij 't Klooster te Coevorden. De reconstructie en opwaardering van deze kruising past binnen de gestelde gemeentelijke als ook provinciale beleidskaders.

4 Hoofdstuk 4 Omgevingsfactoren

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de zichtbare en soms niet zichtbare omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de invloed op het plan kan zijn.

4.1 Archeologie

4.1.1 *Aanleiding en doel*

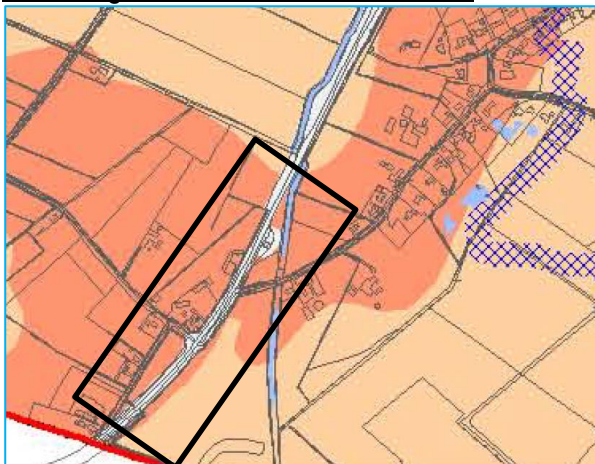
De toenemende bedreiging van het archeologische erfgoed in heel Europa, niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening, gaf aanleiding voor het in 1992 door de Europese lidstaten ondertekende Verdrag van Valletta. Dit verdrag wordt ook wel het Verdrag van Malta genoemd. In Nederland is dit verdrag opgevolgd door de Wet Archeologische Monumentenzorg.









Doel van het archeologisch (voor)onderzoek is het waar nodig beschermen van archeologische waarden en het streven naar behoud van de waarden in de bodem (in situ). De essentie van het archeologisch (voor)onderzoek is het verkrijgen van gegevens over de archeologische resten in de bodem teneinde in een vroeg stadium een goede afweging te kunnen maken van alle bij een ruimtelijk besluit betrokken belangen.

4.1.2 *Doorwerking naar het plan*

In de toelichting moet worden aangegeven hoe het cultureel erfgoed wordt beschermd in relatie tot de wettelijke bepalingen (Wet op de archeologische monumentenzorg) en hoe met het oog op het noodzakelijk onderzoek met het aspect archeologie is omgegaan. Eventuele onderzoeksrapporten moeten als bijlage bij de toelichting worden gevoegd. Op basis van de door de gemeenteraad van Coevorden vastgestelde Archeologische beleidskaart en het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Coevorden geldt het volgende ten aanzien van Archeologie.

Archeologische beleidskaart Coevorden



Gemeente Coevorden Beeldskaart archeologie	
Legenda	
Categorie	Dit omvat
1 	Deze gebieden betreffen modern bebouwd gebied, woonwijken na 1945, verstoorde gebieden en gebieden die op grond van hun landschappelijke en bodemkundige situering weinig kansrijk zijn op de aanwezigheid van archeologische resten.
2 	Deze gebieden betreffen zandige en venige beekdalbodems, (eenmans)essen en de celtic fields Noord-Sleen/Achteres, Erm/Ermerzand. Daarnaast ook de archeologische terreinen zijnde geen AMK-terreinen en gebieden die op grond van hun landschappelijke en bodemkundige situering kansrijk zijn op de aanwezigheid van archeologische resten.
3 	Historische kernen. De omvang van deze kernen is gebaseerd op de Hottinger kaart. Voor een aantal kernen in het noordelijk deel is tevens de Franse kaart geraadpleegd.
4 	Deze gebieden betreffen AMK-terreinen met agrarisch gebruik, bekende en veronderstelde voordelen, gekarteerde zandkopjes, veentjes (dobbies, pingo's, uitblazingskommen, depressies) en de celtic fields Gees/Tilweg, Zwinderen/Zwinderse es, Oosterhesselen/Achterste veld, Schoonoord/Sleenerzand, Sleen/Noord- en Zuidslenerloo en Den Hool/Hoolingerveld.
5 	Deze gebieden betreffen AMK-terreinen liggend in natuurgebieden en de historische kern van de stad Coevorden.
6 	Wettelijk beschermde monumenten.
Provinciaal Belang Archeologie	
7 	Prehistorische route met 200m buffer.
	Selectie AMK-terreinen, essen, beekdalen.

Er is sprake van een drietal gebieden, te weten gebied Categorie 2, Categorie 4 en categorie 7 (op de grens met Overijssel)..

Categorie 2 betekent dat indien er sprake is van een ruimtelijke ingreep groter dan 500 m² én dieper dan 0,30 meter in de volgende volgorde archeologisch onderzoek verricht dient te worden.

1. Eerst een bureau-onderzoek;
Afhankelijk van de resultaten van het bureau-onderzoek kan de volgende onderzoeksmethodiek uitgevoerd worden:
 - a. Behoud in-situ;
 - b. Uitvoeren inventariserend onderzoek;
 - c. Opgraven of;
 - d. Begeleiden.

Voor categorie 4 geldt het volgende. Bij iedere ingreep vanaf 0 m² én dieper dan 0,30 meter geldt de volgende onderzoeksmethodiek.

1. Altijd eerst bureau-onderzoek;

Afhankelijk van de resultaten van dit bureau-onderzoek kan de volgende onderzoeksmethodiek uitgevoerd worden:

- a. Behoud in-situ;
- b. Uitvoeren inventariserend onderzoek;
- c. Opgraven of;
- d. Begeleiden.

Voor categorie 7 geldt dat de onderzoeksnorm gelijk is aan het gebied waarin deze aanduiding zich bevindt, in dit geval categorie 2 en 4 gebied.

Aangezien het project boven de gestelde onderzoeksnormen komt is bovenstaande van toepassing en is op basis van de archeologische beleidskaart daadwerkelijk onderzoek noodzakelijk.

Door archeologisch onderzoeksbureau ArGeoBoor uit Groningen is vervolgens het archeologisch onderzoek verricht. De gehele onderzoeksrapportage, bekend onder opname van de volgende tenaamstelling: 'N34 bij Klooster', rapportnummer 1288, d.d. 9 juni 2014, is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen, integraal overgenomen uit de onderzoeksrapportage, de conclusies en aanbevelingen van het uitgevoerde onderzoek.

Conclusies:

- *Wat zijn de aardkundige kenmerken van het (historische) landschap waarin het plangebied ligt?* Uit het bureauonderzoek blijkt dat het oorspronkelijk laag gelegen gebied groter is dan op de verwachtingskaart van de gemeente staat aangegeven. In dit laaggelegen gebied zijn dekzandwelingen of fluvio-periglaciale afzettingen te verwachten met eerdgronden of indien sprake is geweest van goede ontwatering podzolgronden. In het laaggelegen gebied kunnen met veen en klei opgevulde fossiele stroomgeulen voorkomen. Het noordwestelijk deel van het plangebied is van oorsprong een hoog gelegen zandkop, hier worden podzolgronden verwacht.
- *Zijn er archeologische waarden te verwachten in het plangebied?* In het van oorsprong laaggelegen deel van het plangebied kunnen lichte verhogingen worden verwacht die mogelijk gediend kunnen hebben als uitvalsbasis voor jagers en verzamelaars. In eventuele fossiele geulen kunnen allerlei archeologische organische resten voorkomen zoals bijvoorbeeld depositie vondsten en bouwwerken die te maken hebben met een oversteekplaats (voorde). Op de van oorsprong aanwezige zandkop kunnen jachtkampjes worden verwacht van jagers en verzamelaars en huisplaatsen vanaf uit de periode volle middeleeuwen-nieuwe tijd.
- *Zo ja. Wat is de aard en diepteligging van eventueel aanwezige archeologische resten?* Archeologische resten worden verwacht in de top van het pleistocene zand of in kleiige en venige geulvullingen.
- *Kan een uitspraak worden gedaan over de eventuele verstoringsdiepte van de bodem?* In het van oorsprong hooggelegen gedeelte van de bodem is de kans op bodemverstoringen groot, als gevolg van alle activiteiten die zich de laatste 100 jaar binnen het plangebied hebben afgespeeld. Ter plaatse van de

gasleiding is de bodem zeker verstoord. In het van oorsprong lager gelegen gedeelte zal de bodem naar verwachting minder verstoord zijn.

- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen graafwerkzaamheden?* Verwacht wordt dat bij het aanleggen van weg-cunetten de rotondes en bermsloten de bodem tot in de archeologische lagen (top van het pleistocene zand) geroerd wordt.
- *Is een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk? Zo ja welk type?*
Om het archeologisch verwachtingsmodel te verfijnen en kansarme zones en kansrijke zones op te sporen wordt aangeraden om een verkennend booronderzoek uit te voeren.

Aanbeveling:

Op basis van het bureauonderzoek wordt aanbevolen om in het plangebied een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een verkennend booronderzoek. Doel van het verkennend booronderzoek zal moeten zijn om de bodemopbouw in het plangebied in kaart te brengen. Duidelijk moet worden waar de grenzen liggen tussen het van oorsprong hoog- en van het oorsprong laag gelegen gebied en in hoeverre de bodem nog intact is.

Het archeologisch vervolgonderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau ArGeoBoor. De gehele onderzoeksrapportage, bekend onder de gegevens 'N34 bij Klooster (Gemeente Coevorden) Een bureauonderzoek en verkennend booronderzoek', rapportnummer ArGeoBoor rapport 1288, d.d. 18 maart 2015 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen, de resultaten en conclusies van het uitgevoerde onderzoek. De resultaten van het eerdere bureauonderzoek zijn hier aangevuld met de resultaten van het booronderzoek.

Archeologische indicatoren

Bij het verkennend booronderzoek zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Er is ook niet specifiek naar gezocht.

Conclusies

- *Wat zijn de aardkundige kenmerken van het (historische) landschap waarin het plangebied ligt?*

Uit het verkennend booronderzoek is gebleken dat in de noordwestzijde onder de opgebrachte verharding van zand met gebroken puin en een oude bouwvoor aanwezig is. De bouwvoor is ten behoeve van het aanbrengen van de verhardingslaag blijkbaar niet verwijderd. Plaatselijk is hier een nog een Bh-horizont aangetroffen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een diepe bodemverstoring met uitzondering van boring 3 die nabij een greppel of oude sloot is uitgevoerd. De weide waarin de boringen 14 t/m 16, aan de overzijde van de N34, behoort ook nog bij deze hoogte. Boring 1 ligt in het van oorsprong laag gelegen gebied, dat zoals blijkt het uit AHN doorloopt ten noorden van het plangebied. In de bosschage bij de boringen 11 t/m 13 is de aanwezigheid van Bh en BC horizonten ook een aanwijzing voor een van oorsprong droge zone. De BC horizont is hier erg dun en de boringen liggen op de overgang bekeerdersgronden ten zuiden van N34.

- *Zijn er archeologische waarden te verwachten in het plangebied?*

Het archeologisch verkennend booronderzoek heeft geen aanwijzingen gevonden voor grootschalige diepe bodemverstoringen in het gebied. De bodem bestaat hier uit een oude bouwvoor gelegen op de C-horizont met plaatselijk nog een B-horizont. Resten

van jagers en verzamelaars zullen door de ploegwerkzaamheden verloren zijn gegaan. Van een gedegen onderzoek is, omdat niet alle boringen konden worden doorgezet, echter geen sprake. Op basis van het verkennend booronderzoek blijft de kans bestaan dat binnen het onderzochte deel van het plangebied archeologische resten aanwezig zijn.

- *Zo ja. Wat is de aard en diepteligging van eventueel aanwezige archeologische resten?*

Archeologische resten worden verwacht in de top van het dekzand onder een opgebrachte verharding en voormalige bouwvoor. Het zal met name gaan om diepere ingegraven grondsporen van landbouwers uit de periode nieuwe tijd, volle en late middeleeuwen. Door het ontbreken van vondsten van vroegere landbouwers in de omgeving wordt de kans op sporen van boerderijen van voor de vroege middeleeuwen klein geacht. In het niet door verkennende boringen onderzochte zuidoostelijke deel van het plangebied kunnen resten verwacht worden in kleiige en venige geulvullingen of op lage zandkopjes. Het kan gaan om resten van jagers en verzamelaars.

- *Kan een uitspraak worden gedaan over de eventuele verstoringsdiepte van de bodem?*

In het hooggelegen deel is plaatselijk nog een Bh-horizont aanwezig, maar lijkt de bodem vooral te bestaan uit een oude bouwvoor op een C-horizont. Langs de N34 nabij het tankstation is de bodem dieper verstoord.

- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen graafwerkzaamheden?*

Verwacht wordt dat bij het aanleggen van weg-cunetten de rotondes en bermsloten de bodem tot in de archeologische laag geroerd wordt.

- *Is een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk? Zo ja welk type?*

Het wordt aangeraden om een verkennend booronderzoek uit te voeren in dat gedeelte waarvoor bij het onderhavig onderzoek geen toestemming was.

Voor het van oorsprong hooggelegen gedeelte ter plaatse van de huidige bebouwing en verharding wordt aangeraden om een vervolgonderzoek uit te voeren na de sloop van de bestaande bebouwing en het verwijderen van de verharding. Dit onderzoek kan worden uitgevoerd door middel van een proefsleufonderzoek om na te gaan of zich onder de oude bouwvoor nog grondsporen bevinden van landbouwers uit de periode nieuwe tijd, late- en volle middeleeuwen of mogelijk nog oudere sporen.

Aanbeveling

Het wordt aangeraden om in het van oorsprong hooggelegen gebied, ter plaatse van de oude akkers een proefsleufonderzoek uit te voeren. Dit onderzoek zal moeten plaatsvinden na de sloop van de bestaande bebouwing en voorafgaand aan het aanleggen van de weg. Het doel van het proefsleufonderzoek zal zijn na te gaan of nog archeologische grondsporen in het gebied aanwezig zijn.

Voor het deel van het plangebied dat nog niet door middel van een verkennend booronderzoek onderzocht is, wordt aangeraden om dit zodra er betredingstoestemming is dit alsnog te doen.

Deze aanbeveling dient te worden voorgelegd aan de bevoegde overheid in dit geval de

Gemeente Coevorden. Deze zullen op basis van de aangeleverde gegevens een selectie besluit nemen over deze aanbeveling.

4.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

4.2.1 Aanleiding en doel

Bij het transport, de opslag en bij het be- en verwerken in bedrijven van gevaarlijke stoffen, maar ook nabij luchthavens bestaat de kans op ongevallen waarbij slachtoffers vallen die niet bij de activiteit betrokken zijn. Personen die in bedrijven werken worden door de wetgeving rond arbeidsomstandigheden beschermd. Personen die zich buiten (extern) de bedrijfsgrens bevinden worden beschermd door wet- en regelgeving voor externe veiligheid. De vuurwerkcramp in Enschede van mei 2000 heeft geresulteerd in een formalisering en deels aanscherping van wet- en regelgeving om het risico van dergelijke ongevallen te beperken.

Het doel van de toets op externe veiligheidsaspecten rond ruimtelijke plannen is na te gaan welke risico's de voorgenomen ontwikkelingen met zich brengen. Dit om de mogelijkheid te bieden een externe veiligheidssituatie te creëren die voldoet aan de behoeften. Daartoe kan het ruimtelijk initiatief of specifieke wijze worden ingevuld en kunnen eventuele aanvullende maatregelen worden getroffen.

Het externe veiligheidsonderzoek richt zich eerst op het plaatsgebonden risico. Dit geeft een beeld van de ruimtelijke verdeling van de hoogte van de risico's rond een bron. Vervolgens wordt nagegaan wat de hoogte van het groepsrisico is. Dit geeft inzicht in de aantallen personen die bij een ongeval kunnen worden betrokken. Als er sprake is van groepsrisico, als een ongeval tot meer dan 10 dodelijke slachtoffers kan leiden, moeten risicogegevens worden verzameld, moet een advies over het voorgenomen initiatief aan de regionale brandweer worden gevraagd en is de initiatiefnemer verplicht de veranderingen in het groepsrisico door de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te verantwoorden.

4.2.2 Doorwerking naar het plan

Het Besluit richt zich primair op inrichtingen zoals bedoeld in de Wet milieubeheer. In artikel 2, lid 1 van het Bevi staan de inrichtingen genoemd waarop het besluit van toepassing is. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor de in de omgeving aanwezige risicogevoelige objecten. De N34 is een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Als gevolg van de reconstructie kan het zijn dat er veranderingen optreden in groepsrisico's. Hierna volgt een kaart met een uitsnede van de risicokaart Drenthe.

Wat opvalt is de aanwezigheid van een hogedrukgasleiding van de NAM die in en door het plangebied loopt en op de risicokaart zichtbaar is als de rode stippellijn.



Hieronder het risicorapport van de genoemde hogedrukleiding. Het betreft een hogedruk-aardgasleiding van de NAM.

Risico effect bevolking			
Plaatsgebonden risico			
Risicocontour	Risicoafst. (PR 10-6) [m]	0	
Groepsrisico gegevens			
Details buisleiding			
Beheerder	NAM		
Gebruikers buisleiding	NAM		
Jaar ingebruikname	1988		
Uitwendige diameter	457,20 [mm]	18,00 [inch]	
Inwendige diameter	436,60 [mm]	17,19 [inch]	
Wanddikte buisleiding	10,30 [mm]	0,41 [inch]	
Maximale werkdruk	66,20 [bar]	6620,00 [kpa]	
Ligging bovenkant buisleidingdeel [cm]	238		
Staalsoort	Koolstof staal		
Maatregel			

Vanwege de aanwezigheid van deze hogedrukgasleiding, die overigens geen risicocountour 10^{-6} heeft, in relatie tot de gewenste reconstructie is er contact opgenomen met het Steunpunt Externe Veiligheid Drenthe (SEVD) en de RUD Drenthe.

DE RUD Drenthe heeft vervolgens een onderzoek uitgevoerd naar het onderdeel externe veiligheid. De gehele rapportage, bekend onder de gegevens "Onderzoek Externe Veiligheid - Bestemmingsplan reconstructie N34", d.d. februari 2014 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen, de conclusies van het onderzoek.

Veiligheidszone

De provinciale weg N34 heeft in de huidige situatie geen veiligheidszone. Met de veiligheidszone wordt hier de PR10-6 bedoeld. Vanwege de reconstructie binnen het plangebied wordt er geen toename van het aantal transporten gevaarlijke stoffen verwacht. Ook na de reconstructie zal er hierdoor geen veiligheidszone aanwezig zijn. Binnen het plangebied ligt een hoge druk aardgasleiding van de NAM. De veiligheidszone van de buisleiding ligt voor een klein gedeelte in het noorden van het plangebied.

Binnen deze veiligheidszone mogen geen nieuwe objecten worden gerealiseerd. De reeds binnen de veiligheidszone aanwezige objecten betreffen beperkt kwetsbare objecten, waarvoor een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico 10-6 geldt. In bestaande situaties mag deze richtwaarde worden overschreden.

Deze veiligheidszone levert overigens geen belemmeringen op voor de reconstructie van de N34. Een weg wordt namelijk niet aangemerkt als een te beschermen object. De veiligheidszone is op de verbeelding als zodanig aangegeven.

Belemmeringenstrook

De hogedruk aardgasleiding van de NAM heeft vanwege de maximale werkdruk van 66,2 bar een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding (gemeten uit het hart van de leiding). Binnen deze strook mogen geen objecten worden opgericht, m.u.v. objecten die een directe relatie hebben tot de buisleiding. De belemmeringenstrook is als zodanig op de verbeelding weergegeven. De hartlijn van de buisleiding is momenteel nog niet op de verbeelding weergegeven. Dit heeft wel de voorkeur om te kunnen bepalen of de belemmeringenstrook op de juiste wijze rondom de buisleiding is weergegeven. Ook in de regels wordt gesproken over de hartlijn van de buisleiding.

Groepsrisico

Doordat vanwege de reconstructie van de N34 geen toename van het transport van gevaarlijke stoffen wordt verwacht, is er ook geen toename van het groepsrisico. Voor de huidige situatie is het groepsrisico lager dan 10% van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Met behulp van vuistregels uit de handleiding risicoanalyse transport (HART) kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico, in verband met de lage bevolkingsdichtheid langs de N34 laag is en daarom niet hoeft te worden berekend. Het groepsrisico hoeft voor wat betreft de hoogte van het groepsrisico en eventuele risico verlagende maatregelen niet te worden verantwoord.

4.3 Bodem

4.3.1 Aanleiding en doel

De mens gebruikt de bodem op vele manier, voor bijvoorbeeld woningbouw, landbouw, aanleg van wegen en winning van grondstoffen. Om te zorgen dat dit ook in de toekomst mogelijk blijft, is een duurzaam beheer van de bodem belangrijk. Doordat de mens al vele eeuwen gebruik maakt van de bodem heeft hij overal sporen achtergelaten. Deze sporen zijn terug te zien in het landschap en te vinden op en in de bodem. Door bodemsanering worden de ernstige chemische verontreiniging van de bodem aangepakt. Bescherming van de bodem betekent bovendien het voorkomen dat

schone grond verontreinigd raakt en het rekening houden met de eigenschappen van de bodem.

Het doel van de bodemtoets bij ruimtelijke plannen is de bescherming van de bodem. Een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bodem geschikt is voor de geplande functie en of sprake is van een eventuele saneringsnoodzaak.

Artikel 9 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in het bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het wijzigen of opstellen van een bestemmingsplan.

4.3.2 Doorwerking naar het plan

Bij grondverzet met schone grond moet een vervoerder kunnen aantonen dat het gaat om schone grond. Ook de ontvanger van de grond moet tot een jaar na ontvangst de kwaliteit van de grond kunnen aantonen.

Grondverzet waarbij het gaat om niet-schone grond kan plaatsvinden onder de regels van het Besluit Bodemkwaliteit.

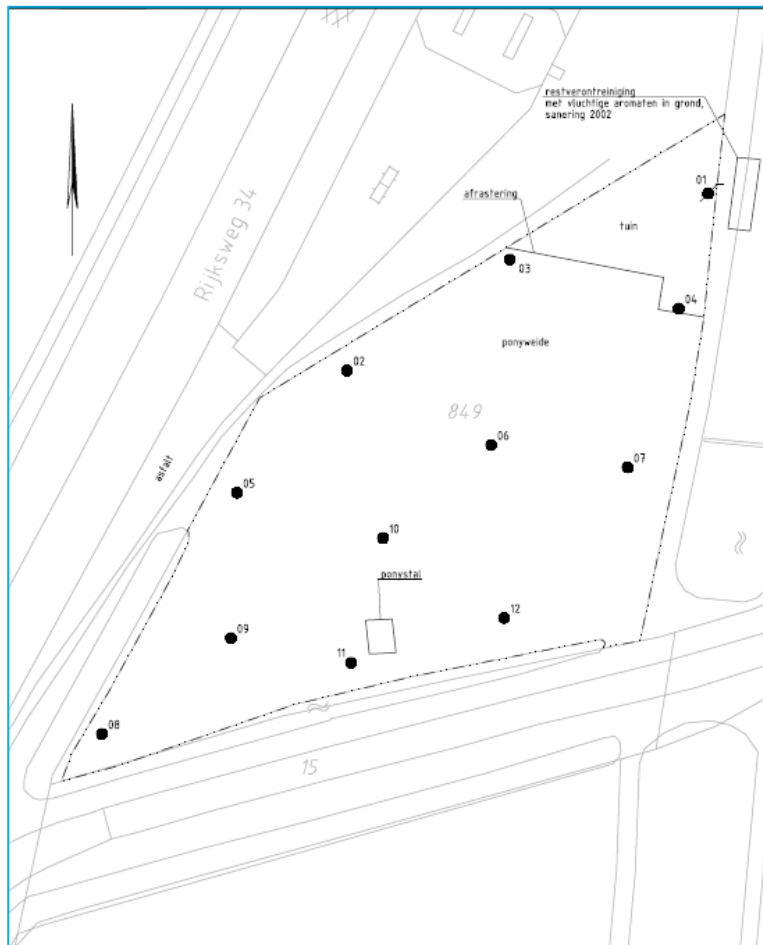
In het kader van de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan is voor een deel van het plangebied inmiddels een aantal verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd. Het gaat daarbij om 4 deelgebieden. Voor een uitvoerige weergave van de bodemonderzoeken en de daarbij behorende onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlagen bij dit bestemmingsplan van de diverse deelgebieden.

4.3.2.1 Deelgebied 1

PM Onderzoeksresultaten

4.3.2.2 Deelgebied 2

Op de hierna opgenomen kaart is deelgebied 2 waarneembaar, het gaat daarbij om het graslandperceel naast en ten zuiden van het tankstation en is in gebruik als paardenweide.



Hieronder volgt de belangrijkste conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

Restverontreiniging noordelijk perceel

Uit het historisch onderzoek blijkt dat er op het perceel aan de noordzijde van de locatie 2 een tankstation is gelegen, waar sprake was van bodemverontreiniging. Tevens zijn er na saneringen in het verleden twee restverontreinigingen achtergebleven, waarvan één zich nabij de huidige onderzoekslocatie bevindt. Met de situering van de peilbuis is hiermee rekening gehouden.

Geconcludeerd wordt dat zowel zintuiglijk als analytisch geen verontreiniging in grond en grondwater is aangetroffen in relatie tot de restverontreiniging op het perceel aan de noordzijde van de onderzoekslocatie.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' dient formeel te worden verworpen, vanwege de licht verhoogde gehalten aan barium en zink in het grondwater. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt verwacht dat deze licht verhoogde gehalten van nature in het grondwater van de onderzoekslocatie aanwezig zijn. Derhalve wordt de hypothese 'onverdachte locatie' aanvaard.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarden. De resultaten vormen geen milieuhygiënische

belemmering voor de verkoop van de locatie en realisatie van de gewenste plannen. Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek.

4.3.2.3

Deelgebied 3

Op de hierna opgenomen kaart is deelgebied 3 waarneembaar. Het gaat hierbij om een braakliggend perceel met enkele asfaltplaten, veel begroeiing en opschot.



Hierna volgen de belangrijkste conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' dient formeel te worden verworpen, vanwege het licht verhoogde gehalte aan PAK in de bovengrond. Het licht verhoogde gehalte aan barium in het grondwater heeft een natuurlijke oorsprong. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarden. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de verkoop van de locatie en realisatie van de gewenste plannen. Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en de analysesresultaten van dit onderzoek.

4.3.2.4

Deelgebied 4

Op de hierna opgenomen kaart is deelgebied 4 waarneembaar, het gaat daarbij om het gebied waar de mobiele units van DirectBouw aanwezig zijn.



Hieronder volgt de belangrijkste aanbeveling van het uitgevoerde onderzoek.

De voor het bodemonderzoek vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' wordt verworpen, vanwege de licht tot sterk verhoogd aangetoonde gehalten in de grond en de licht tot matig verhoogde gehalten in het grondwater. De onderzoeksresultaten geven aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat een aantal gemeten concentraties groter zijn dan de betreffende tussen- en interventiewaarden. In de puinverharding ter plaatse van sleuf 7.3 is indicatief een matig verhoogd gehalte aan minerale olie gemeten. Verder is ter plaatse van sleuf 14.2 in de

bovengrond onder de puinverharding een sterk verhoogd gehalte aan lood aangetroffen. Ter plaatse van sleuf 15.1 is een demping aangetroffen, waarbij in het betreffende grondmonster een matig verhoogd gehalte aan zink is gemeten. Daarnaast is in het grondwater van peilbuis 9.6 een matig verhoogd gehalte aan barium aangetoond. Geadviseerd wordt om afhankelijk van de exacte toekomstige bestemming van de onderzoekslocatie aanvullend onderzoek uit te voeren.

Voor het gewenste doel, aanleg weg, lijkt de mogelijke verontreiniging van het terrein geen problemen op te leveren. Nader onderzoek zal bij het ontwerpplan worden gevoegd.

4.4 Ecologie

4.4.1 Aanleiding en doel

Het beschermen, ontwikkelen en beheren van natuurgebieden is niet altijd genoeg om de verscheidenheid aan planten- en diersoorten in stand te houden. Bovendien komen veel soorten ook buiten natuurgebieden voor. De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten.

De Flora- en Faunawet beschermt soorten, niet individuele planten of dieren, om te voorkomen dat het voortbestaan van de soort in gevaar komt. Alle soorten hebben een eigen rol in het ecosysteem en dragen bij aan de biodiversiteit.

Doelstelling van de Flora- en Faunawet is de bescherming en het behoud van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is het Nee, tenzij. Dit betekent dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Heel vaak gaan activiteiten en de bescherming van soorten prima samen. Soms is het optreden van schade aan beschermde dieren en planten echter onvermijdelijk. In die situaties is het nodig om vooraf te bekijken of hiervoor een vrijstelling geldt, of dat een ontheffing moet worden aangevraagd.

In de Flora- en Faunawet geldt een verbod op activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten. De wet spreekt niet van (ruimtelijke) plannen. Op basis van de onderzoeksplicht (Wro) en de plicht tot het vaststellen van een uitvoerbaar plan dient bij het maken van bestemmingsplannen beoordeeld te worden of er belemmeringen aanwezig zijn voor verlening van een eventuele ontheffing voor de activiteiten in het plan.

In 2005 is met het gewijzigde Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten het beschermingsregime versoepeld. Met deze aangepaste regelgeving is niet meer altijd een ontheffing nodig voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Voor regulier voorkomende werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen geldt nu een vrijstellingsregeling.

4.4.2 Doorwerking naar het plan

De vraag om een natuurtoets komt voort uit de flora- en faunawet. In deze wet wordt voor ruimtelijke ingrepen, inzicht vereist in de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten. Door middel van internet- en literatuuronderzoek en een veldbezoek kan worden bepaald welke beschermde plant- en diersoorten er in het plangebied

voorkomen of eventueel voor kunnen komen (soortenbescherming) en hoe het perceel ligt ten opzichte van waardevolle natuurbeschermingsgebieden en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (gebiedsbescherming).

Gebiedsbescherming

Vanuit een eerste toets via www.synbiosys.alterra.nl blijkt dat in de nabijheid sprake is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het betreft een gebiedje in de buurt van sluis De Haandrik. De aanleg van de kruising heeft geen gevolgen voor dit EHS-gebied.



Soortenbescherming

Naast de gebiedsbescherming is er ook nog de zogeheten 'soortenbescherming' uit de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet is gemaakt om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Ongeveer 500 van de 36.000 soorten die in Nederland voorkomen vallen onder de bescherming van deze wet. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan.

Het is verboden:

1. Beschermde inheemse plantensoorten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enig andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen;
2. Beschermde inheemse diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen opzettelijk te verontrusten;
3. Van beschermde inheemse diersoorten de nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren, de eieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen

Van belang is om na te gaan of één of meerdere van deze ‘verbodsactiviteiten’ aan de orde is of kan zijn. Deze kunnen aan de orde zijn. Op nu nog onbebouwde gronden wordt asfalt geprojecteerd en ook dienen er bomen en andere opgaande groenelementen gekapt/gerooid/verwijderd te worden. Vanwege deze beoogde activiteiten is door Tauw een voortoets uitgevoerd. De rapportage hiervan, bekend onder de gegevens ‘Toetsing beschermde natuurwaarden reconstructie N34 bij ‘t Klooster aan de Flora- en faunawet’, kenmerk N001-1222530POJ-baw-NL, d.d. 27 februari 2014 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen, de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van deze natuurtoets.

Conclusies

Het grensgebied van Drenthe en Overijssel langs de N34 is een natuurrijk gebied. De reconstructie van het knooppunt ‘t Klooster kan negatieve effecten hebben op beschermde soorten. De meeste soortgroepen ondervinden geen hinder van de aanpassing van het knooppunt. Voor een aantal soortgroepen is dat nog niet duidelijk, deels omdat de bestaande onderzoeken zijn verjaard. Het gaat om de soortgroepen flora, vleermuizen en vogels.

In onderstaande tabel zijn de beschermde tabel 2- en 3-soorten uit de Flora- en faunawet opgenomen waarvan niet uitgesloten kan worden dat zij geschaad worden door de ingreep. De verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet die daarbij overtreden worden zijn eveneens weergegeven.

Soortgroep	Effecten op	Verbodsbepalingen *
Flora	Lange ereprijs en steenanjer (tabel 2)	Artikel 8
Zoogdieren	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
Broedvogels, <i>tijdens broedseizoen</i>	Geen (effecten op) vogels tijdens broedseizoen mits uitvoering buiten broedseizoen	Niet van toepassing
Broedvogels, <i>vaste verblijfplaatsen</i>	mogelijke vaste verblijfplaatsen door ingebruikname nest zwarte kraai en aanwezigheid spechten	Artikel 11
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger (tabel 3)	Artikel 11
Reptielen	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
Amfibieën	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
Vissen	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
Dagvlinders	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
Libellen	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
Overige ongewervelden	Geen (effecten op) tabel 2/3-soorten	Niet van toepassing
* Toelichting verbodsbepalingen tabel (zie voor volledige tekst Hoofdstuk 3 van de Flora- en faunawet ‘Algemene verbodsbepalingen’):		
Artikel 8: Verbod: plukken, uitsteken, vernielen, beschadigen of verwijderen van beschermde planten		
Artikel 9: Verbod: opsporen, vangen, bemachtigen, doden, verwonden van beschermde dieren		
Artikel 10: Verbod: opzettelijk verontrusten van beschermde dieren		
Artikel 11: Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijfplaatsen en voortplantingsplaatsen		
Artikel 12: Verbod: zoeken, rapen, beschadigen, vernielen of uit nesten nemen van eieren		

Flora

De lange ereprijs en de steenanjer kunnen in het plangebied voorkomen. De planten en hun groeiplaatsen zijn beschermd. Om de aanwezigheid van de soorten aan te tonen of

uit te kunnen sluiten is een inventarisatie nodig van het plangebied in het bloei maanden van beide soorten, juli en augustus.

Vleermuizen

In het plangebied zijn in het verleden routes van en foeragerende vleermuizen aangetroffen. Ondersteunende onderzoeken van vleermuizen voor een ontheffingsaanvraag of mitigatieplan in het kader van de Flora- en faunawet mogen niet ouder zijn dan drie jaar. Daarnaast is een deel van het plangebied niet eerder onderzocht. Om het onderzoek naar het gebruik van het plangebied door vleermuizen in 2014 af te kunnen ronden, moet in april gestart worden met het onderzoek.

Vogels

Sloop van gebouwen en verwijderen van bomen en struiken dient gezien te worden als een voor vogels versturende activiteit en dient buiten het vogelbroedseizoen plaats te vinden. Daarnaast kunnen jaarrond beschermde soorten gebruik maken van het plangebied. Onderzoek naar jaarrond beschermde vogels in de maanden maart tot en met juli moet plaatsvinden om zekerheid te krijgen over het gebruik van het plangebied. Het onderzoek dat in het kader van het MER is gebruikt, is reeds verjaard en kan niet meer als onderbouwing bij een ontheffingsaanvraag worden gebruikt.

Nader onderzoek

Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is 'Nee, tenzij'. Dit betekent dat alles wat schadelijk is voor bedreigde soorten verboden is (www.overheid.nl). Het uitsluiten van effecten is alleen mogelijk op basis van voldoende en actuele gegevens. In dit geval zijn negatieve effecten op soorten mogelijk en is daarom nader onderzoek naar de aanwezigheid van deze soorten noodzakelijk voordat het plan wordt uitgevoerd. Ook bij het aanvragen van een eventuele ontheffing of indienen van een mitigatieplan dient de aanwezigheid van de betreffende soort aangetoond te worden. Hierbij geldt een omgekeerde bewijslast waarbij de initiatiefnemer verantwoordelijkheid draagt.

Mitigatie, compensatie en ontheffing

De jurisprudentie ten aanzien van te treffen maatregelen in het kader van de Flora- en faunawet is voortdurend aan veranderingen onderhevig. Zo kunnen inmiddels alleen maatregelen die gericht zijn op het geheel en vooraf voorkomen van effecten (en overtreding verbodsbepalingen) 'mitigatie' genoemd worden. Wanneer maatregelen gericht zijn op het wegnemen van aanvankelijk optredende effecten, dienen deze als 'compensatie' aangemerkt te worden. In dat geval is dus ook sprake van een overtreding van verbodsbepalingen (er is immers een al dan niet tijdelijk effect). Omdat bij compensatie een overtreding wordt gedaan is een ontheffingsaanvraag noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing of het laten goedkeuren van het mitigatieplan én het uitvoeren van de maatregelen van de ontheffing of het mitigatieplan dienen vóór aanvang van de werkzaamheden afgerond te zijn. Bij formele ontheffingsaanvragen dient rekening gehouden te worden met een proceduretijd die kan oplopen tot meerdere maanden. In de uitvoeringsfase moet een goedgekeurd mitigatieplan of een ontheffing daadwerkelijk in bezit zijn. Wel kunnen, los daarvan, de overige ruimtelijke vergunning- en planprocedures doorgang vinden.

Ook bij mitigatieplannen verdient het de aanbeveling het mitigatieplan vooraf te laten goedkeuren door het Ministerie van EZ. Ook dit dient te gebeuren door het indienen van een ontheffingsaanvraag, waarbij de goedkeuring van de mitigerende maatregelen gegeven wordt in de vorm van een afwijzing van de ontheffingsaanvraag.

Geldigheid

Afhankelijk van de tijd tussen dit onderliggende onderzoek en van de sloop van gebouwen en het verwijderen van waterlichamen, bomen en struiken, kan een actualiserend of aanvullend onderzoek noodzakelijk zijn naar de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten. In dit geval is bijvoorbeeld het onderzoek van het MER te oud om daarmee een ontheffing aan te kunnen vragen. Met name bij het in onbruik raken van grond en/of bebouwing is de kans op (nieuw)vestiging van beschermde soorten aanwezig. De conclusies van dit onderzoek zijn daarom hooguit enkele jaren geldig.

Vervolgonderzoek

Aansluitend op bovenstaand genoemd onderzoek heeft Tauw vervolgonderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapportage van het vervolgonderzoek, bekend onder de gegevens 'Soortgericht ecologisch onderzoek reconstructie N34-Klooster te Coevorden - Soortgericht onderzoek naar vleermuizen, vogels en vaatplanten', rapportnummer 1222530, d.d. 5 februari 2015 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen, de resultaten en conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

Vaatplanten

Beschermde vaatplanten zijn in het geheel niet aangetroffen. Negatieve effecten op beschermde vaatplanten binnen het plangebied worden daarom uitgesloten. In geval van (tijdelijke) (bron)bemalingen kunnen echter verdrogingseffecten optreden die reiken tot buiten het plangebied. Bij bemalingen van wezenlijke omvang dient daarom een nadere beschouwing plaats te vinden van de grondwaterstandverlaging in de omgeving en de eventuele aanwezigheid van grondwaterafhankelijke vegetatie binnen dit verlagingsgebied.

Vogels

Jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels, inclusief nesten van zwarte kraai of groene specht zijn niet aangetroffen. Wel zijn tijdens één van de veldbezoeken twee zwarte kraaien foeragerend waargenomen. Verblijfplaatsen zijn echter niet in of direct nabij het plangebied aanwezig. Een negatief effect op jaarrond beschermde vogels worden daarom uitgesloten.

Vleermuizen

Verblijfplaatsen

Er zijn in bomen en/of gebouwen geen in- of uitvliegende vleermuizen waargenomen. Tijdens de veldbezoeken op 2 en 16 september is één paarroepende gewone dwergvleermuis rond de woningen Klooster 50 en Klooster 55 waargenomen. Dit exemplaar heeft een territorium rond de gebouwen en het is aannemelijk dat er in één van de gebouwen een klein paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis aanwezig is. Het is niet mogelijk gebleken om de exacte locatie vast te stellen.

Foerageergebieden

De opgaande begroeiing (rond gebouwen) ten noordwesten van de N34 wordt door aanzienlijke aantallen laatvliegers (maximaal 15) en gewone dwergvleermuizen (maximaal 6) als foerageergebied gebruikt. Hoge aantallen rond het groen en de bebouwing werden vooral tijdens de veldbezoeken op 11 juni en 2 september waargenomen. Boven de wetering aan de zuidoostzijde van de N34 zijn ruige

dwergvleermuizen (maximaal 6), watervleermuizen (maximaal 5), laatvliegers (maximaal 7), en gewone dwergvleermuizen (maximaal 18) foeragerend waargenomen. Tijdens de veldbezoeken op 11 juni, 15 juli en 2 september zijn hoogste aantallen waargenomen.

Vliegroutes

De wetering is naast foerageergebied ook als vliegroute van belang. Alle aangetroffen soorten zijn op vliegroute waargenomen, waarbij doorgaans gelijktijdig gefoerageerd werd. Er is één gewone grootovleermuis waargenomen die ten westen van het plangebied richting het noorden vloog. Deze locatie ligt buiten de invloedssfeer van de beoogde ontwikkeling en was evenmin te koppeling aan een duidelijke vliegroute. Wel zijn diverse gewone dwergvleermuizen en laatvliegers op route waargenomen. Zij vlogen vooral vanuit het noorden langs de beplanting van de Klooster richting de N34 en via de aanwezige gebouwen en opgaande begroeiing ten westen van de N34 richting verder naar het oosten om vervolgens grotendeels af te buigen naar het zuiden via de wetering. Waarschijnlijk hebben deze gewone dwergvleermuizen ten noordwesten van het plangebied een verblijfplaats en komen zijn in het plangebied om te foerageren en/of via het plangebied naar andere foerageergebieden te vliegen. De Klooster is een belangrijke vliegroute die door gewone dwergvleermuizen en laatvliegers gebruikt wordt om de N34 over te steken.

De resultaten van de ecologisch onderzoek zoals beschreven in de aanvankelijke natuurtoets (kenmerk N001-1222530POJ-baw-NL) en in voorliggend rapport laten zien dat er mogelijk negatieve effecten zijn ten aanzien van de aanwezige vleermuisvliegroute. Hiervoor dienen mitigerende maatregelen getroffen worden. Het uitwerken van deze maatregelen is nog lopende.

Op basis van kennis en ervaring met vergelijkbare projecten en soorten kan echter geconcludeerd worden dat het plan als 'uitvoerbaar' beschouwd kan worden. Door het treffen van mitigerende maatregelen kunnen negatieve effecten op de aanwezige vleermuisvliegroute worden voorkomen. Dergelijke maatregelen zijn doorgaans goed te realiseren waardoor de uitvoerbaarheid van het plan reëel is.

Ter volledigheid kan opgemerkt worden dat een eventuele ontheffing in het kader van de Flora en faunawet (mocht blijken dat deze wenselijk is) gekoppeld is aan de uitvoeringsfase van het project. Planvormingsprocedures kunnen ongehinderd doorgang vinden. Indien een ontheffing aangevraagd wordt, wordt op basis van kennis en ervaring verwacht dat deze verkregen zal worden.

4.5 Geluid

4.5.1 Aanleiding en doel

Geluid kan hinderlijk en schadelijk voor de gezondheid zijn. Zo kunnen hoge geluidsniveaus het gehoor beschadigen. Maar ook verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. In Nederland zijn afspraken gemaakt over wat acceptabele geluidsniveaus zijn en wat niet (de geluidsnormen).

Op Europees niveau is het voornaamste doel op het gebied van geluidshinder dat niemand wordt blootgesteld aan geluidsniveaus die zijn of haar gezondheid en de kwaliteit van zijn of haar bestaan in gevaar brengen.

Voor de bestrijding van geluidshinder kunnen verschillende soorten maatregelen worden getroffen: bestrijding van geluid aan de bron, bijvoorbeeld stillere auto's, stillere wegdekken, het verkeersluw maken van straten, het zachter zetten van de stereo, het dempen van de piano. Maatregelen tussen bron en ontvanger; bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidsscherm of -wal of een betere muurisolatie tussen woningen. Maatregelen aan de kant van de ontvanger; meestal gaat het dan om het aanbrengen van (extra) geluidsisolatie aan de woning en het rekening houden met geluidsnormeringseisen bij het ontwerpen van woningen.

Het doel van het akoestisch onderzoek bij ruimtelijke plannen is het voorkomen van geluidshinder bij geluidsgevoelige objecten (scholen, woningen, etc.) door het aanhouden van voldoende afstand ten opzichte van geluidsproducenten (industrie, railverkeer etc.) of het treffen van andere maatregelen.

De verplichting tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidshinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industriellawaai en luchtvaartlawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectafwijkingbesluit indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt.

Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

4.5.2 Doorwerking naar het plan

De herinrichting van de N34 betreft het aanleggen van een nieuwe aansluiting middels een ongelijkvloerse kruising nabij Klooster te Coevorden. Omdat er woningen binnen de zone zijn gelegen van het reconstructiegebied, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Door het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA) uit Assen is vervolgens dit onderzoek uitgevoerd. Het gehele onderzoeksrapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen de conclusies van het uitgevoerde onderzoek, waarbij voor de volledige onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage in de vorm van het volledige onderzoeksrapport.

De provincie Drenthe is voornemens ter hoogte van de buurtschap Klooster een ongelijkvloerse aansluiting op de N34 te realiseren. Hiertoe wordt de N34 plaatselijk verhoogd en voorzien van op- en afritten. Op de hoofdrijbaan ter hoogte van de nieuwe aansluiting is toepassing van 500 meter geluidsreducerend wegdek met de akoestische kwaliteit van dunne deklagen A voorzien. De onderliggende wegen Klooster en Holthonerweg worden plaatselijk verlegd en er worden twee nieuwe wegen aangelegd. De nieuwe wegen betreffen een parallelweg langs de zuidoostzijde van de N34 tussen Klooster en Holthone en een ontsluitingsweg van de N34 langs het industrieterrein Leewerikenveld naar de Hulteweg.

De geluidsbelasting vanwege de N34 neemt op de meeste woningen licht toe. De toename van de geluidsbelasting is nergens zodanig dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. De Wgh brengt derhalve geen verdere verplichtingen voor de wegaanlegger met zich mee.

De geluidsbelasting op woningen ten gevolge van Klooster zuid neemt af tot onder de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting op woningen ten gevolge van Klooster west, de nieuwe ontsluitingsweg naar Leeuwerikenveld en de nieuwe parallelweg ligt onder de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting vanwege Klooster oost neemt toe maar minder dan 1.5 dB. Voor deze aansluitende wegen is derhalve geen sprake van reconstructie of een nieuwe situatie in de zin van de Wgh en de Wgh brengt geen verdere verplichtingen voor de wegaanlegger met zich mee.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 *Aanleiding en doel*

Een gezonde buitenlucht is belangrijk voor de maatschappij. Tot op Europees niveau spant men zich daarom in om de luchtkwaliteit op orde te krijgen door middel van regels en normen. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen decennia in Nederland is verbeterd, voldoet ze nog steeds niet overal aan de normen. Met name fijn stof en stikstofdioxiden leveren problemen op. Een groot aantal bouwprojecten, zoals wegverbredingen en de aanleg van bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken, lagen en liggen daarom soms nog steeds stil. Doordat in overschrijdingsgebieden soms ook gewenste of noodzakelijke plannen en projecten worden stilgelegd, ontstond een discussie om gewenste en soms noodzakelijke plannen toch doorgang te kunnen laten vinden. Dat heeft geresulteerd in nieuwe regels voor luchtkwaliteit.

Het doel van het luchtkwaliteitonderzoek is het geven van inzicht in de gevolgen van een plan voor de luchtkwaliteit om een goede luchtkwaliteit te kunnen garanderen. Daarom moet luchtkwaliteit al in een vroeg stadium van de planvorming worden meegewogen. Gegevens over de luchtkwaliteit worden verzameld om vervolgens te kunnen bepalen of er voor het doorgaan van het project al dan niet aanvullende maatregelen nodig zijn. In de praktijk zullen met name fijn stof en stikstofdioxiden moeten worden onderzocht. Daarnaast kan een goede ruimtelijke ordening met zich brengen dat een afweging wordt gemaakt rondom de aanvaardbaarheid van een project op een bepaalde locatie.

De luchtkwaliteit hoeft (artikel 5.16 Wet milieubeheer) geen belemmering te vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een plan of project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt;
- een project per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat tevens voorziet in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

4.6.2 *Doorwerking naar het plan*

Door het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA) uit Assen is vervolgens dit Luchtkwaliteit-onderzoek uitgevoerd. Het gehele onderzoeksrapport is als bijlage bij dit

bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen de conclusies van het uitgevoerde onderzoek, waarbij voor de volledige onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de bijlage in de vorm van het volledige onderzoeksrapport.

Uit de rekenresultaten blijkt dat in de beschouwde zichtjaren overal ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Verder blijkt dat na openstelling van de weg de concentraties en de overschrijdingen afnemen door het schoner worden van het wagenpark. De beschouwde wegreconstructie en -aanleg kan worden gerealiseerd zonder belemmeringen ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit.

4.7 M.E.R.-beoordeling

4.7.1 Aanleiding en doel

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de bovenliggende procedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, of een milieuvergunningprocedure.

4.7.2 Doorwerking naar het plan

In het Besluit m.e.r., bijlage D onder 12 staat genoemd dat een MER moet plaatsvinden indien er sprake is van de wijziging of uitbreiding van:

- a. een autosnelweg, of autoweg, niet zijnde een hoofdweg (...) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Qua aard, omvang en ligging is voorliggende reconstructie niet langer dan 5 kilometer en dus niet gelijk te stellen aan de betreffende en omschreven activiteit zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

Echter, op 1 april 2011 heeft een wijziging van het Besluit m.e.r. plaatsgevonden. Daardoor is nu een beoordeling van een activiteit zoals die voorkomt op lijst D noodzakelijk, zelfs al is de omvang van de activiteit ver onder de drempelwaarde gelegen.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee uitkomsten leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

In bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r staan de criteria genoemd waarnaar moet worden gekeken bij de beoordeling. In voorliggende casus is gekeken naar deze Europese criteria.

Op basis van de uitkomsten in dit hoofdstuk 4 – Omgevingsfactoren – is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Verder hebben de locatie en de omgeving verder geen bijzondere kenmerken die

geschaad worden door het initiatief. Gezien de aard van de ingrepen zijn verder geen negatieve effecten te verwachten, zodat op basis hiervan kan worden afgezien van het verrichten van een (vorm)vrije m.e.r.-beoordeling.

4.8 Watertoets

4.8.1 Aanleiding en doel

In de loop van de tijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland veel ruimte aan water en/of waterberginglocaties onttrokken. Aan het begin van de 21^e eeuw is geconstateerd dat ruimtelijke ontwikkelingen de ruimte voor water niet verder zouden mogen beperken. Juist meer ruimte voor water is nodig om klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing en bodemdaling op te vangen. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets.

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De watertoets is wettelijk verankerd met het Besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 in verband met gevolgen van ruimtelijke plannen voor de waterhuishouding (watertoets).

De wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) regelt een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg met de waterschappen. De verplichting geldt formeel niet voor de structuurvisie. De ruimtelijke structuurvisie is een belangrijk instrument, omdat hierin de strategische ruimtelijke keuzen (locatiekeuzen) voor water en ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt. Het instrument is vorm- en procedurevrij. Gezien het belang van het instrument is het wel noodzakelijk de waterbeheerder hier goed bij te betrekken.

4.8.2 Doorwerking naar het plan

Op 25 augustus 2014 is via het instrumnet www.dewatertoets.nl de zogeheten watertoets uitgevoerd. Op basis hiervan blijkt dat het plangebied zich bevindt binnen het beheersgebied van het Waterschap Vechtstromen en dat ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan de zogeheten 'normale procedure' van toepassing is.

De watertoets is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In onderhavig bestemmingsplan is slechts sprake van een toename verhard oppervlakte van circa 347 m². Vanwege deze toename verhard oppervlakte hoeft geen watercompensatie plaats te vinden (drempel ligt in het landelijk gebied/buitengebied) bij een toename verhard oppervlakte van 1500 m². Het afstromend regenwater wordt vertraagd afgevoerd naar oppervlaktewater doordat het regenwater infiltreert in de bermen van de weg.

5 Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

De kosten die gepaard gaan met zowel het opstellen van de ruimtelijke documenten, de uitvoering van de diverse en benodigde onderzoeken als ook de kosten die verband houden met de uitvoering van de plannen zullen door de provincie Drenthe worden gedragen en zijn daarmee economisch uitvoerbaar.

6 Hoofdstuk 6 Overleg en inspraak

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn en indien noodzakelijk, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening uiteengezet. Ook de resultaten van de inspraak dan wel ter visie legging worden hier uiteengezet wanneer deze beschikbaar zijn.

Ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan “reconstructie N34 (provinciegrens - aansluiting N377)” lag van dinsdag 14 april 2015 tot en met maandag 25 mei 2015 ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad. Er werden 9 zienswijzen ingediend.

Voor een weergave van de inhoud van de zienswijzen en de weerlegging daarvan wordt verwezen naar de bijgevoegde bijlage Zienswijzennota.

7 Hoofdstuk 7 Juridische vormgeving

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening, en door het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, zoals deze per 1 oktober 2012 in werking is getreden. De verbeelding dient in samenhang met de planregels te worden gelezen.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) met bijbehorend Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) heeft het bestemmingsplan een belangrijke rol als normstellend instrument voor het ruimtelijk beleid van gemeenten, provincies en het rijk. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (hierna Rsro) is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (hierna SVBP2012) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP2012 zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (hierna IMRO2012) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (hierna STRI2012) normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

Conform Wro en Bro wordt een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting in digitale geautoriseerde bronbestanden vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Daarnaast kent de Wro een papieren versie van (hetzelfde) bestemmingsplan. Indien de inhoud van digitale stukken tot een andere uitleg leidt dan de stukken op papier, dan is de digitale inhoud beslissend. Het bestemmingsplan is daarmee een digitaal juridisch authentiek document. De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd.

De SVBP2012 geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. De standaard heeft geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Er worden geen normen gesteld omtrent de vormgeving en inrichting van de analoge weergave van het bestemmingsplan. De SVBP2012 heeft ook geen betrekking op de totstandkoming van de inhoud van een bestemmingsplan. Dit is de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag. In de SVBP2012 is wel aangegeven hoe de inhoud van een bestemmingsplan digitaal moet worden weergegeven.

De SVBP2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De verbeelding en planregels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

7.2 Koppeling Toelichting en Verbeelding

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd. De digitale verbeelding is de verbeelding van het bestemmingsplan in een interactieve raadpleegomgeving, waarin alle relevante bestemmingsplaninformatie wordt getoond: de combinatie van de verbeelding en regels met de toelichting.

Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen. De relevante bestemmingsplaninformatie heeft betrekking op de bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen met bijbehorende regels in het bestemmingsplan. Voor zowel bestemmingen als aanduidingen geldt dat deze zichtbaar moeten zijn in de digitale verbeelding.

7.3 Toelichting op de planregels

De inrichting van de planregels is deels voorgeschreven door de SVBP2012. De groepering van de planregels, de naamgeving van een aantal planregels en zelf de inrichting van bestemmingen is deels bepaald door de ministeriële regeling. Een aantal planregels is zelfs geheel voorgeschreven: het overgangsrecht, de anti-dubbelregel en de slotregel. De regels zijn standaard ingedeeld in vier hoofdstukken. Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven. In voorliggend bestemmingsplan is ten aanzien van de regels aansluiting gezocht bij de regels zoals die zijn opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden, zodat overall een eenduidige regelgeving zal gelden.

Toelichting Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 : Begrippen

In dit artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard zoals die in de planregels en in deze plantoelichting worden gebruikt. De lijst bevat meer begrippen dan mogelijk in dit bestemmingsplan gebruikt worden.

Artikel 2 : Wijze van meten

In dit artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard zoals die in de planregels en in deze plantoelichting worden gebruikt. De lijst bevat meer begrippen dan mogelijk in dit bestemmingsplan gebruikt worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 : Verkeer

Onder de verkeersbestemming zijn de openbare wegen in het buitengebied gebracht. Het zijn wegen waar de doorgaande verkeersfunctie voorop staat. Duikers en dammen vallen ook onder deze bestemming, evenals bermsloten, bermen, beplanting, en bijbehorende groenvoorzieningen.

Artikel 4 : Leiding - Gas

De ondergrondse (hoofd)aardgastransportleidingen met belemmeringsstroken vallen onder de dubbelbestemming "Leiding - Gas". De dubbelbestemming ligt op een strook aan weerszijden van de (hoofd)gastransportleiding. De regeling voorziet in de aanwezigheid van de leidingen en in de bescherming ervan. Binnen de in de planregels aangegeven strook mogen geen gebouwen en bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van de leidingen. Voor werkzaamheden die schadelijk kunnen zijn voor de leidingen is een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.

Artikel 5 Leiding - Hoogspanning

Voor deze belemmeringenstrook geldt een vergunningplicht voor ingrepen in de bodem.

Artikel 6 : Waarde – Archeologie 3

Een deel van het plangebied is op de archeologische beleidskaart (zie paragraaf 4.1) aangeduid als AMK-terrein en is als zodanig onder de bestemming 'Waarde - Archeologie 3' gebracht. Dit is in overeenstemming met het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied. Voor diepere bodemingrepen binnen deze bestemming dient eerst een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd te worden.

Artikel 7 : Waarde – Archeologische verwachtingswaarde

Een deel van het plangebied is aangeduid als 'Waarde - Archeologie 3' gebracht. Dit is in overeenstemming met het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied. Voor bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 0,30 meter dient eerst een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd te worden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbelregel

Deze regel is geheel voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening (in artikel 3.2.4 Bro). Deze standaardbepaling strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, nogmaals zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Artikel 9 Algemene bouwregels

In dit artikel is weergegeven hoe in het bestemmingsplan gebruik zou kunnen worden gemaakt met parkeren, bestaande maten en het ondergronds bouwen.

Artikel 10 : algemene aanduidingsregels

Deze heeft betrekking op de buisleiding in het plangebied. Deze heeft de gebiedsaanduiding veiligheidszone - leiding. Binnen de veiligheidszone is geen toename toegestaan van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Bij uitzondering kan door middel van een omgevingsvergunning onder voorwaarden worden afgeweken van de in het plan gegeven regels.

Artikel 12 Overige regels

In deze regel is de koppeling gelegd tussen de flora- en faunawet en de overige regels van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 : Overgangsrecht

Het overgangsrecht voorziet in een bepaling ten aanzien van bouwwerken die ooit met een omgevingsvergunning voor het bouwen (voorheen bouwvergunning) of een melding zijn gebouwd, of een gebruik dat ooit is toegestaan, maar die nu, vanwege een bestemmings- of beleidswijziging onder het overgangsrecht zijn gebracht.

Artikel 14 : Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

Projectgegevens

Project : Reconstructie N34 Klooster te Coevorden
Projectnummer : RB 10.088
IMRO : NL.IMRO.0109.100BP00020-0401
Versie : 01
Datum : November 2015

Opdrachtgever

Provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AA Assen

RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen
H. de Roo & M.Beek

www.roobeek-advies.nl