

# Verdubbeling N34

## Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling



Traject van Coevorden-Noord tot klaverblad N34-A37



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In het collegeakkoord (2015-2019) van de provincie Drenthe is een onderzoek opgenomen naar de verdubbeling van de N34 op het traject van Coevorden-Noord tot aan klaverblad N34-A37 en vanaf Emmen-West tot de aansluiting met de N381 (Frieslandroute). Een verdubbeling van deze trajecten verbetert de doorstroming, draagt bij aan het versterken van de regionale economie en bevordert de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

De benodigde planologische procedures zullen voor beide wegvakken separaat worden doorlopen. Uit analyses van herkomst-/bestemmingsgegevens op de N34 komt naar voren dat de meeste weggebruikers zich over een beperkt deel van de weg verplaatsen en de verschillende tracédelen dus redelijk onafhankelijk van elkaar functioneren. Dit geldt zeker voor het deel noordelijk van de A37 ten opzichte van het deel zuidelijk daarvan. Onderhavige notitie gaat in op het wegvak tussen de aansluiting Coevorden Noord en het klaverblad Holsloot.

Omdat de wijziging of uitbreiding van een autoweg is opgenomen in onderdeel D (categorie 1.1) van het Besluit milieueffectrapportage, dient te worden bepaald of er ten gevolge van de voorgenomen activiteit sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Als belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet aan de orde zijn, is milieueffectrapportage (m.e.r., de procedure) niet nodig en hoeft er geen MER (milieueffectrapport, het document) te worden opgesteld.

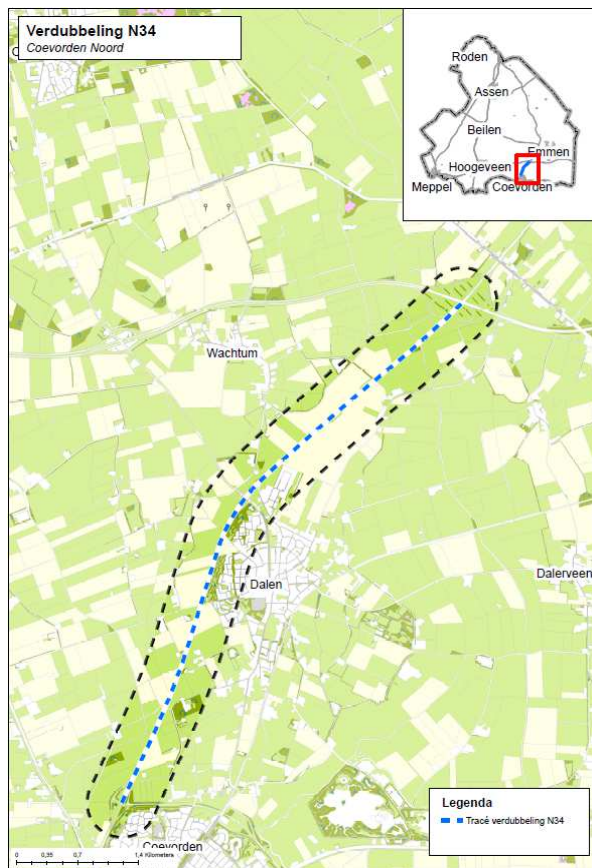
	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoorwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De verdubbeling van het wegvak past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Coevorden. Om de verdubbeling mogelijk te maken zal dus een besluit moeten worden genomen zoals aangeduid in kolom 4 van bijlage D van het Besluit m.e.r. Naar verwachting zal dit besluit bestaan uit het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan (artikel 3.1 eerste lid Wet ruimtelijke ordening). De gemeente Coevorden geldt hierbij als het bevoegde gezag.

De voorliggende aanmeldingsnotitie ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling gaat in op de mogelijke negatieve gevolgen voor het milieu van de voorgenomen verdubbeling en overige aanpassingen. De gemeente Coevorden wordt op basis van deze aanmeldingsnotitie benaderd om als bevoegd gezag te beoordelen of al dan niet een m.e.r. procedure dient te worden doorlopen.

## 1.2 Ligging projectgebied

Het aan te passen en te verdubbelen wegvak bevindt zich geheel in de gemeente Coevorden, provincie Drenthe. Het projectgebied wordt in het zuiden globaal begrensd door de aansluiting met de rondweg van Coevorden (N382). De aansluiting met het klaverblad A37/N34 (knooppunt Holsloot) vormt aan de noordzijde de globale begrenzing van het projectgebied.



Figuur 1.1: ligging projectgebied

### 1.3 Wettelijk kader

Volgens artikel 7.16 Wet milieubeheer deelt de initiatiefnemer het milieubeoordelingsplichtige voornemen mee aan het bevoegd gezag. Dat betreft hier, zoals genoemd, categorie D1.1 van het Besluit milieueffectrapportage. Op grond hiervan neemt het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na ontvangst een beslissing omtrent de vraag of er bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt (artikel 7.17 Wet milieubeheer). Het bevoegd gezag houdt bij zijn beslissing rekening met de in bijlage III bij de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven criteria:

#### 1. Kenmerken van de projecten

De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- b) de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- d) de productie van afvalstoffen;
- e) verontreiniging en hinder;
- f) het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis;
- g) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).

## *2. Locatie van de projecten*

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
- b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
- c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
  - i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
  - ii. kustgebieden en het mariene milieu;
  - iii. berg- en bosgebieden;
  - iv. natuurreservaten en -parken
  - v. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
  - vi. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet nagekomen;
  - vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
  - viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

## *3. Soort en kenmerken van het potentiële effect*

De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onderpunten 1 en 2 van deze bijlage hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1, uiteengezette factoren, met inachtneming van:

- a) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- b) de aard van het effect;
- c) het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- d) de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- e) de waarschijnlijkheid van het effect;
- f) de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- g) de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- h) de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

### **1.4 Leeswijzer**

In deze notitie is in hoofdlijnen de structuur aangehouden van de bijlage over milieueffectbeoordeling bij de EU-richtlijn (zie vorige paragraaf). Achtereenvolgens wordt ingegaan op de kenmerken van het project (hoofdstuk 2), de locatie van het project (hoofdstuk 3) en de mogelijke milieueffecten (hoofdstuk 4).

Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende onderzoeken:

- Capaciteits- en intensiteitenonderzoek – Goudappel Coffeng
- Verkeerskundige notitie – Goudappel Coffeng
- Akoestisch onderzoek – RUD Drenthe
- Luchtkwaliteitsonderzoek – RUD Drenthe
- Externe veiligheid risicoanalyse – RUD Drenthe
- Notitie bodemverontreinigingen – RUD Drenthe

- Quicksan Flora&Fauna - Tauw
- Onderzoek stikstofdepositie – Goudappel Coffeng
- Archeologisch bureauonderzoek – RAAP archeologisch adviesbureau

Deze rapportages zijn als separate bijlagen beschikbaar en vormen de basis voor deze notitie.

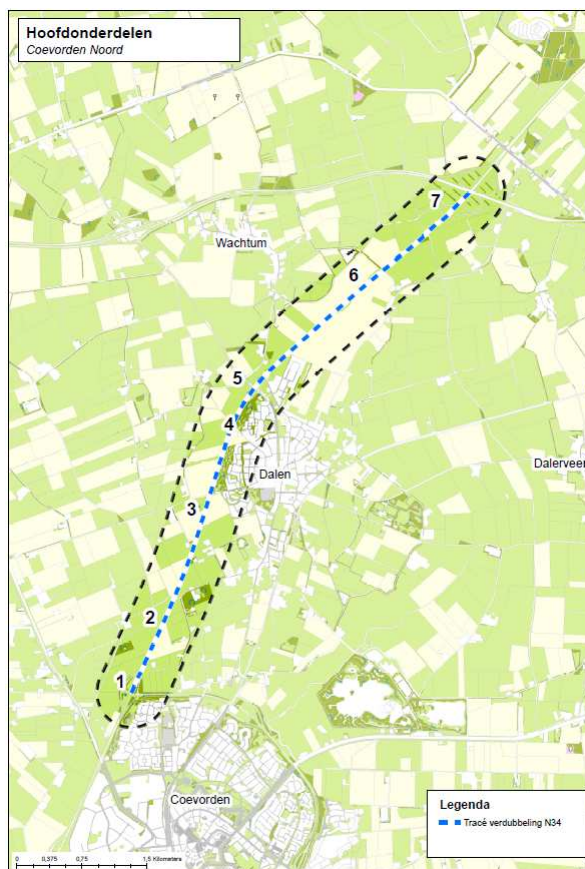
Na de genoemde hoofdstukken 2, 3 en 4 wordt in hoofdstuk 5 een samenvatting gegeven van de beschreven informatie en wordt de eindconclusie gepresenteerd.

## 2. Kenmerken van het project

### 2.1 Omvang en ontwerp van het project

Het voorgenomen project behelst de wijziging en verdubbeling van de autoweg N34 over een totale lengte van 5,7 kilometer. Onderstaand volgt een korte beschrijving van de belangrijkste projectonderdelen (zie ook figuur 2.1):

1. Aansluiting Coevorden Noord: De kruisingen op de aansluiting Coevorden Noord met de N382, worden voorzien van rotondes.
2. Ongelijkvloerse onderdoorgang Benterdijk / Achterbente: Deze onderdoorgang blijft gehandhaafd. Aan de westzijde zal een tweede viaduct worden gebouwd.
3. Ongelijkvloerse onderdoorgang Burgemeester ten Holtenweg: Deze onderdoorgang blijft gehandhaafd. Aan de westzijde zal een tweede viaduct worden gebouwd.
4. Kern Dalen: Vanwege de nabije ligging van de kern Dalen moet de ruimte voor de verdubbeling ook hier aan de westzijde worden gezocht.
5. Aansluiting Dalen (N854): Deze aansluiting zal voorzien worden van een duurzaam verkeersveilige oplossing (rotondes) met het onderliggende wegennet (inclusief Giestee en Valsteeg). Hiervoor zullen de kruisingen op de N854 worden vervangen door rotondes.
6. Verzorgingsplaatsen: De verzorgingsplaatsen aan weerszijden van de weg blijven gehandhaafd. Wel wordt de verzorgingsplaats aan de westzijde enige honderden meters zuidwaarts verplaatst.
7. Aansluiting klaverblad Holsloot (A37): Na de verzorgingsplaatsen vindt een wisseling van de verdubbeling plaats van de westzijde naar de oostzijde, zodat de nieuwe rijbaan kan worden aangesloten op het oostelijke viaduct van het klaverblad.

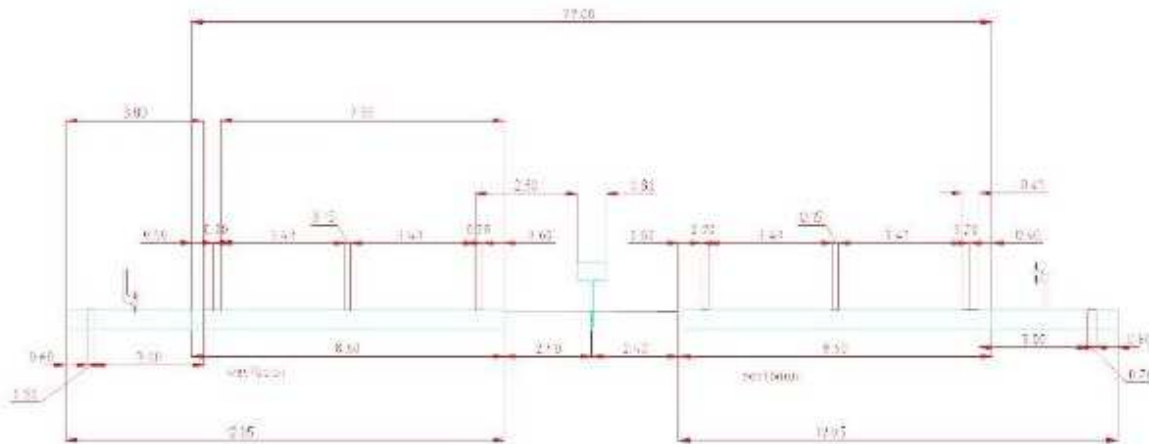


Figuur 2.1: hoofdonderdelen van het project

In Nederland zijn wegbeheerders verplicht om een eenduidig verkeersbeleid te voeren volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. De Provincie Drenthe heeft haar beleid ten aanzien van de bij haar in

beheer zijnde wegen vastgesteld in het Provinciaal Verkeer en Vervoers Plan (PVVP). In het PVVP staat dat de N34 een stroomweg is en onderdeel is van de hoofdinfrastructuur. De functie van deze weg bepaalt de verschijningsvorm van de weg en de maximumsnelheid (100 kilometer per uur).

Direct ten noorden van het te verdubbelen wegvak ligt in de N34 reeds een traject van enkele kilometers bestaande uit vier rijstroken (Holsloot tot Emmen-West). Het hier toegepaste wegprofiel zal eveneens worden doorgevoerd in het nieuw te verdubbelen wegvak.



Figuur 2.2: standaard dwarsprofiel N34, 2x2 regionale stroomweg

De voorliggende aanmeldingsnotitie levert inhoudelijk informatie om te kunnen beoordelen of het doorlopen van een m.e.r.-procedure al dan niet nodig is bij het opstellen van het bestemmingsplan. Belangrijk hierbij is om te beseffen dat in het bestemmingsplan voornamelijk planologische ruimte wordt gereserveerd om de verdubbeling mogelijk te maken, gekoppeld aan een beperkt aantal bindende voorschriften ten aanzien van het gebruik van die ruimte.

Veel (detail)keuzes aangaande de uiteindelijke weginrichting zullen in een later stadium worden genomen en liggen dus niet ten grondslag aan de nu uit te voeren m.e.r.-beoordeling. Vooruitlopend op deze keuzes zullen nog diverse vervolgonderzoeken plaats vinden. Tevens zal nog nadere visievorming plaats vinden op de interactie tussen de weginfrastructuur en het omliggende landschap.

## 2.2 Cumulatie met andere projecten

Zoals in paragraaf 1.1 gememoreerd, is de aanleiding voor onderhavig project het streven om te komen tot een volledige tweebaans uitvoering van de N34 tussen Emmen (aansluiting N381) en Coevorden (aansluiting N382). Naast het in deze notitie beschouwde wegvak zal daarvoor nog een wegvak verdubbeld moeten worden, namelijk tussen de aansluiting Emmen-West en de aansluiting met de N381. Eventuele cumulatieve effecten worden onderzocht door beide voornemens mee te nemen in het onderzoeken van verkeersintensiteiten en – dienstengevolge – de effecten van deze nieuwe intensiteiten op geluid, luchtkwaliteit en stikstofdeposities in natuurgebieden. Tevens is bij het onderdeel landschap oog voor de samenhang met de andere projecten.

In de ten behoeve van het wegvak in Emmen te doorlopen procedures zijn diverse onderzoeken verricht. In deze onderzoeken is de aansluiting met de N391 ter hoogte van Emmen-West integraal meegenomen. Hiermee is in de onderzoeken geanticipeerd op een ander in de nabije toekomst te realiseren infrastructureel project, namelijk het het ongelijkvloers maken van deze kruising.



Figuur 2.3: cumulatie met andere projecten

### **2.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen**

In februari 2014 heeft de provincie Drenthe zich aangesloten bij de Green deal duurzaam GWW (Grond-Weg-Waterbouw). Ook bij de uitvoering van dagelijkse werkzaamheden bevordert ze de aandacht voor milieu en energie, onder andere door op een rendabele, duurzame en milieuvriendelijke wijze grondstoffen toe te passen. Het beperken van het gebruik van primaire bouwstoffen (o.a. door hergebruik van in het werk vrijkomende grond) en het bevorderen van het gebruik van secundaire bouwstoffen bij civiele technieken ondersteunt het duurzaamheidsbeleid van de provincie. Dit streven is ook van toepassing bij onderhavig project. Geconcludeerd mag worden dat de ontwikkeling van de voorziene activiteiten niet tot bijzondere beslaglegging op natuurlijke hulpbronnen leidt.

### **2.4 Productie van afvalstoffen**

Tijdens de aanleg of bij het gebruik van de weg vindt er geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende situaties.

### **2.5 Verontreiniging, hinder en risico's voor de menselijke gezondheid**

Bij de aanleg en het gebruik van de weg zijn voornamelijk de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden in hoofdstuk 4 nader beschreven.

### **2.6 Risico van zware ongevallen en/of rampen**

De beoogde aanpassingen aan en rond de N34 zorgen niet voor een toename van de risico's voor de omgeving. Verbetering van de verkeersveiligheid is juist een van de primaire doelstellingen van het project. Dit wordt nader toegelicht in de paragraaf Externe veiligheid onder hoofdstuk 4.



### 3. Locatie van het project

#### 3.1 Bestaand en goedgekeurd landgebruik

Het projectgebied valt in planologisch opzicht onder het bestemmingsplan Buitengebied, zoals door de gemeenteraad van Coevorden is vastgesteld op 9 december 2014. De verdubbeling van de N34 vindt plaats op grondgebied dat is bestemd voor agrarisch landgebruik dan wel reeds is bestemd als weg (nl. de huidige N34).

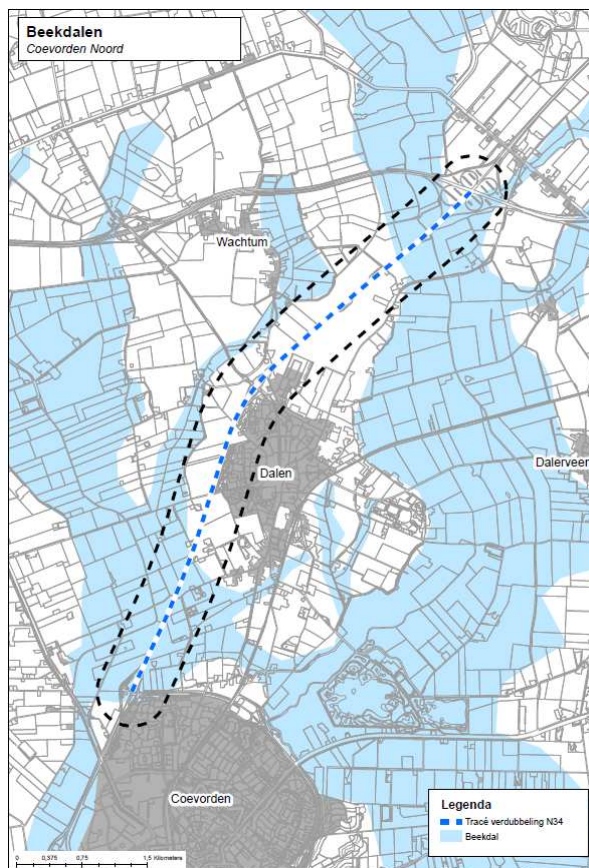
#### 3.2 Natuurlijke hulpbronnen

##### Bodem en land

Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag naast de huidige N34. De natuurlijke hulpbronnen bodem en land ter plekke zijn vernieuwbaar (agrarisch gebied). De relatieve rijkdom is vergelijkbaar met de omgeving.

##### Robuuste watersystemen

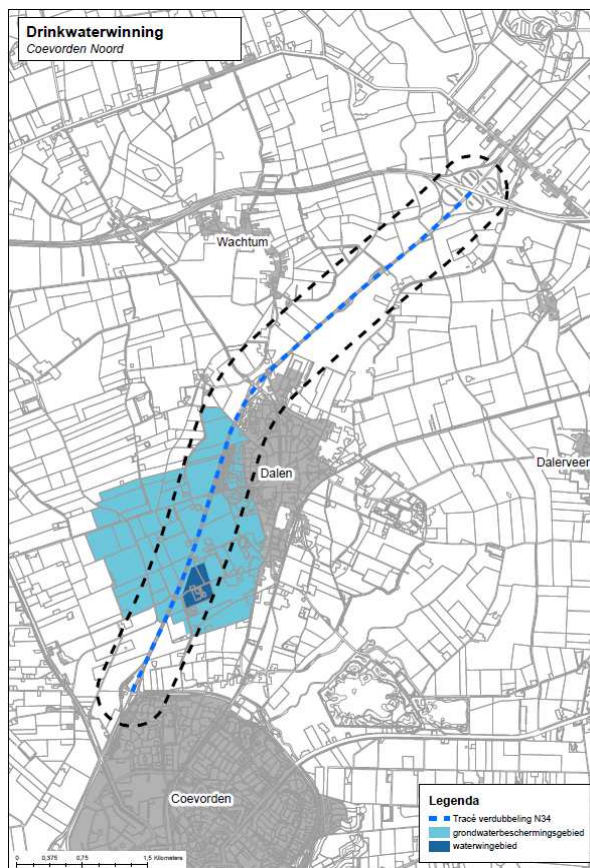
Het aan te passen wegvak kruist de beekdalen van het Loodiep en het Drostendiep. Beekdalen spelen in de provincie Drenthe een belangrijke rol in het robuuster maken van het watersysteem om extreme omstandigheden op te kunnen vangen. Water verzamelt zich van nature in de beekdalen. De provincie wil niet langer dit water overal zo snel mogelijk kunnen afvoeren. In de provinciale Beekdalenvisie 2030 wordt ingezet op een verhoogde dynamiek (hoge en lage waterstanden) in de beekdalen.



Figuur 3.1: beekdalen

## Drinkwater

Het aan te passen wegvak doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied voor het waterwingebied Dalen. Voor de grondwaterbeschermingsgebieden gaat de provincie uit van een risicogerichte benadering, waarbij maatwerk per gebied wordt toegepast. Een en ander is vastgelegd in o.a. de artikelen 7.11 en 7.14 van de Provinciale Omgevingsverordening en nader uitgewerkt in gebiedsdossiers per waterwingebied. In een gebiedsdossier is informatie verzameld die van belang is voor de waterkwaliteit op de plaats van de winning. Op basis hiervan zijn maatregelen ontwikkeld die gericht zijn op preventie en risicobeheersing.



Figuur 3.2: drinkwaterwinningen en grondwaterbeschermingsgebieden

## Biodiversiteit

De bescherming van inheemse dier- en plantensoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. Teneinde zicht te krijgen op het mogelijk voorkomen van beschermde flora en/of fauna is een quickscan verricht door onderzoeksbureau Tauw. De situering van het projectgebied wordt in algemene zin omschreven als agrarisch met ontwateringssloten langs het gehele tracé die intensief worden beheerd en vrij steile oevers hebben.

Wel liggen langs het tracé een aantal aandachtsgebieden waar bepaalde beschermde flora- en/of faunasoorten zouden kunnen voorkomen (zie ook figuur 3.3):

1. Voor de aansluiting met Coevorden (N382) worden rotondes aangelegd. Tussen en rondom de huidige aansluiting zijn bosschages aanwezig.
2. Tussen het perceel Huizigerstuk 4 en de N34 is een dubbele bomenrij aanwezig met een lengte van circa 140 m. De bomenrij bestaat uit een mix van loofbomen en sparren. De bomenrij staat niet in verbinding met andere bosstructuren in het landschap

3. De N34 overbrugt de Burgemeester Ten Holteweg. Langs beide zijden van deze weg is een bomenrij aanwezig. De afstand tussen de bomenrijen langs de Burgemeester Ten Holteweg aan weerszijden van de N34 is circa 50 meter.
4. In het tussengebied ten oosten van de huidige N34 tot aan de woonwijken rond de Kolkakkers en de Kieftenweg aan de westrand van Dalen zijn groene zones aanwezig. Deze zones zijn beplant met gemengd bos. De ruimte voor verdubbeling wordt gezocht aan de westzijde van de huidige N34.
5. De N34 is aangesloten met de N854 door op- en afritten in beide richtingen. Tussen deze verbindingswegen zijn bosschages aanwezig. De bosschages zijn langschappelijk verbonden met de bomenrij nabij Giestee 5 in het noorden. De bosschages zijn omgeven door (berm)gras en hebben beperkte ondergroei. De stammen van de bomen zijn niet groter dan 50 cm doorsnede.
6. Ter hoogte van de Giestee 5 te Dalen staat langs de weg een enkele bomenrij met een lengte van circa 120 m. De bomenrij is landschappelijk verbonden met de bomenrij langs de N34 ter hoogte van het Kleine veld in het noorden en de bosschages rondom de kruising N34 – N854. De bomenrij heeft beperkte ondergroei.
7. Langs de N34 ter hoogte van het Kleine Veld is een bomenrij aanwezig. Deze bomenrij heeft een lengte van circa 300 m langs de N34 en is landschappelijk verbonden met de bomenrijen langs het Kleine Veld, de bomenrij nabij Giestee 5 te Dalen en verder. De oevers van de berm-sloot hebben een lage vegetatie.
8. Op de hoek van de kruising van de N34 met het Nieuwe Drostendiep ligt een bosje van ongeveer 0,5 ha. Het bosje ligt op circa 10 m afstand tot de weg, met een sloot ertussen. De vegetatie van de oevers van de sloot is laag en de oevers zijn steil. Het bosje heeft een redelijke ondergroei. In het bosje is een roofvogelnest waargenomen.
9. Langs het bovengenoemde bosje stroomt het Nieuwe Drostendiep. De oevers langs het Nieuwe Drostendiep hebben een lage, grazige vegetatie. De verbreding vindt plaats op de reeds bestaande overbrugging van het Nieuwe Drostendiep. Er vinden daarom geen werkzaamheden in het Nieuwe Drostendiep plaats, of aan de oevers daarvan.
10. Binnen het klaverblad N34 – A37 zijn verschillende vegetatietypen aanwezig, waaronder vochtige en schrale vegetatietypen. De wegverbreding vindt alleen plaats aan de zuidwesthoek van het klaverblad. Hier komt het klaverblad iets meer naar buiten te liggen. Deze beoogde verbreding is gelegen in landbouwgebied.



Figuur 3.3: Ecologische aandachtsgebieden

### 3.3 Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

#### Natura2000 en specifieke natuurlijke milieus

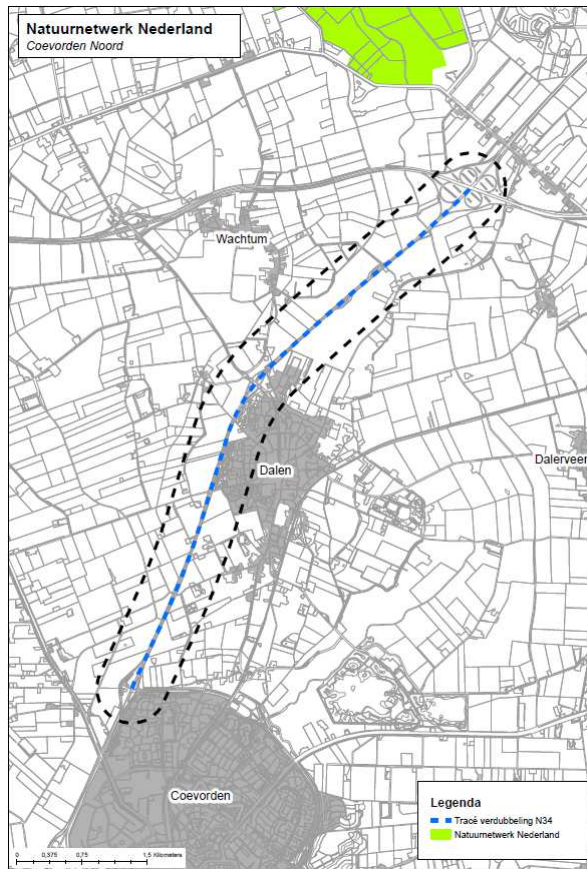
De afstand van het projectgebied tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden Bargerveen, Mantingerzand en Elperstroom of andere specifieke natuurlijke milieus (bijv. wetlands, oeverformaties, riviermondingen, kustgebieden, marien milieu of berggebieden) bedraagt minimaal 12 kilometer.

De Provincie Drenthe heeft een aantal gebieden in de provincie aangewezen als “stiltegebieden” en “donkertegebieden”. Ook deze liggen op relatief grote afstand (> 12 kilometer) van het projectgebied.

#### Natuurnetwerk Nederland

In Nederland worden gebieden met een bijzondere natuurkwaliteit beschermd en onderling verbonden tot Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit is een samenhangend netwerk van gebieden, dat voldoende robuust is voor het in stand houden en duurzaam verbeteren van de omstandigheden voor de wilde flora en fauna en voor natuurlijke leefgemeenschappen. Het dichtstbijzijnde deel van het

Natuurnetwerk Nederland ligt op ruim 1,5 km afstand van het tracé. De provincie Drenthe hanteert geen externe werking (effecten over afstand) op het Natuurnetwerk Nederland.



Figuur 3.4: Natuurnetwerk Nederland

### Landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang

Het projectgebied heeft (mogelijk) overlap met landschappen en plaatsen die vanuit verschillende invalshoeken een bijzonder belang vertegenwoordigen:

- I. vanuit de invalshoek archeologie en het (mogelijk) voorkomen van archeologische vindplaatsen;
- II. vanwege de situering in het "Geopark de Hondsrug";
- III. vanwege de situering in het "esdorpenlandschap";
- IV. als onderdeel in het "wegpanorama N34";

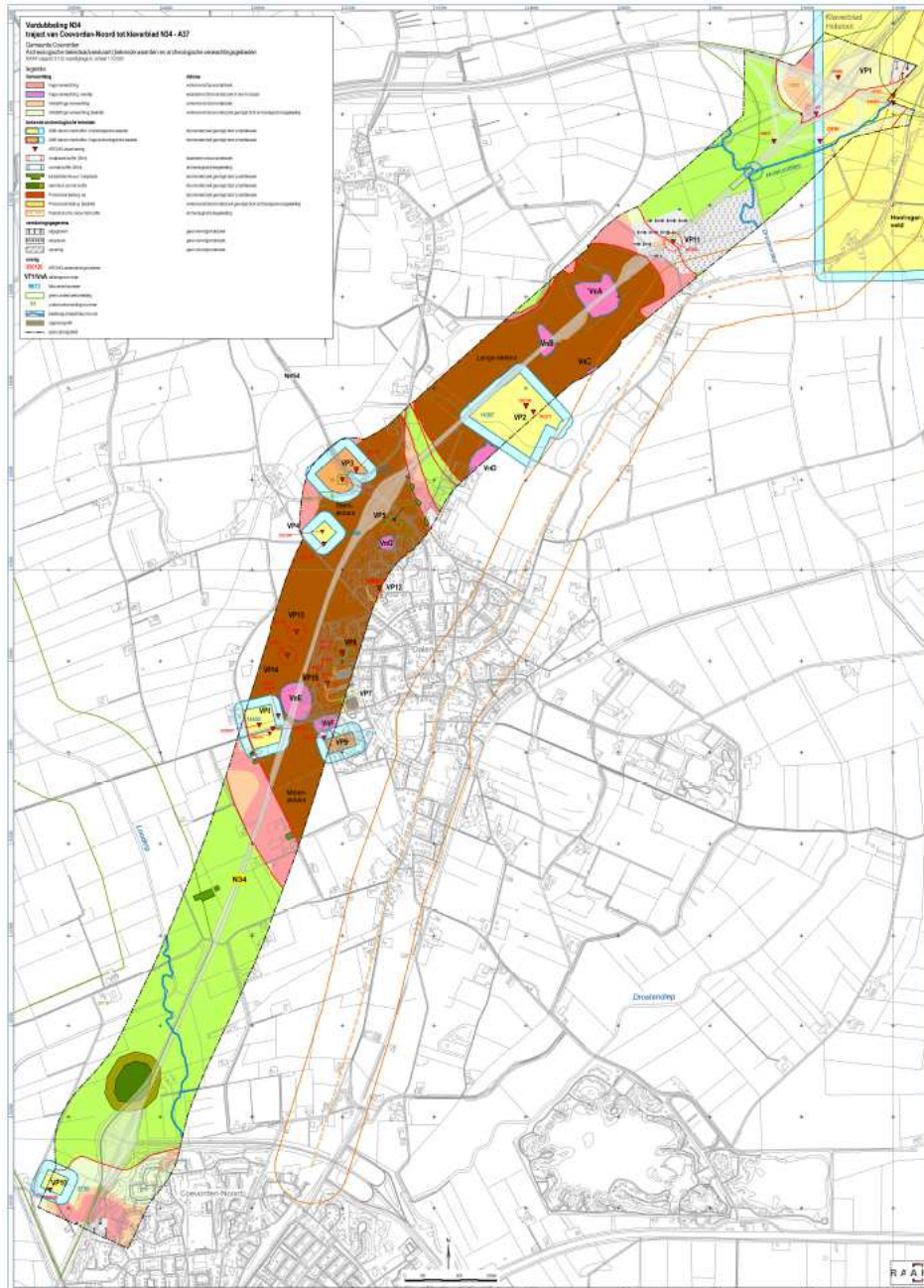
In het onderstaande volgt een nadere toelichting op bovengenoemde invalshoeken.

#### I. Archeologische waarden

In opdracht van de Provincie Drenthe heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in januari en februari 2016 een bureauonderzoek uitgevoerd naar het mogelijk voorkomen van archeologische waarden in en om het projectgebied. Op basis van de bureaustudie is een archeologische beleidsadvieskaart vervaardigd (figuur 3.5).

Over de bekende archeologische terreinen kan het volgende worden samengevat:

- Uit de bureaustudie blijkt dat binnen het studiegebied elf nederzettingsterreinen liggen uit de periode IJzertijd-Middeleeuwen (zie fig. 3.7, VP1-11). Nederzetting VP1 en het bijbehorende grafveld bij Holsloot maken deel uit van het celtic field complex op het Hoolingerveld. Ook onder



Figuur 3.5: archeologische advieskaart

de essen bij Dalen zijn meerdere nederzettingen bekend. Op een aantal locaties is reeds archeologisch onderzoek uitgevoerd. De nederzettingsterreinen kunnen zich echter voortzetten buiten de opgegraven zones. Met name in het geval van de nederzettingen die bij de aanleg van de zuurgasleiding 1986 zijn gedocumenteerd, zullen de aangetroffen vindplaatsen zich buiten het onderzochte tracé voortzetten. Ter plaatse van de bekende vindplaatsen (inclusief een bufferzone van 50 m) geldt een hoge verwachting. Alleen voor de reeds opgegraven delen van deze vindplaatsen geldt een lage verwachting.

- Op drie locaties zijn grafvelden uit de IJzertijd aangetoond. Eenmaal is een grafheuvel aangesneden uit de periode Neolithicum-IJzertijd. Een standvoetbeker is in een grafcontext gevonden.
- Binnen het studiegebied zijn vier depots van stenen bijlen bekend. Deze dateren uit de periode Neolithicum - Bronstijd. Deze vondsten zijn in het noordelijke deel van het studiegebied aangetroffen, langs de randen van het beekdal van het Drostendiep. In dit deel van het plangebied

ligt een driesprong van beken, waar het Holslootdiep en het Drostendiep samenvloeien. Dergelijke locaties in het landschap zijn bekende vindplaatsen van offers of deposities.

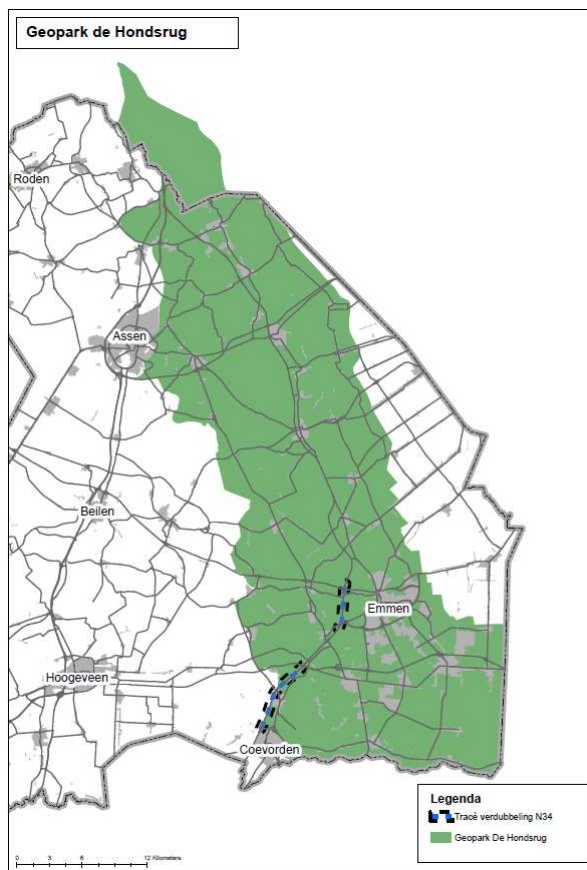
- Op twee locaties is mesolithisch vuursteen gevonden. De ene locatie betreft een dekzandkop in het zuidelijke beekdal. De andere locatie ligt aan de rand van een veentje. Dergelijke locaties waren in de steentijd geliefde locaties voor tijdelijke kampementen. Aan de zandkoppen en de veentjes in het studiegebied is daarom een hoge verwachting toegekend.

Op grond van gegevens van de gedetailleerde bodemkaart, aangevuld met gegevens van het AHN, historische kaarten en de beleidsadvieskaart kan het volgende worden opgemerkt over de archeologische verwachting voor het studiegebied:

- Hoge en middelhoge verwachting: in de gebieden met essen, de dekzandkoppen en gebieden met hoge en middelhoge humuspodzolgronden worden resten van nederzettingen, grafmonumenten, akkercomplexen en infrastructuur (oude routes) verwacht. De archeologische resten worden verwacht in de top van het dekzand, en zullen zich, een enkele uitzondering (zeer diep ingegraven grondsporen) daargelaten, binnen 1 m onder de top van het dekzand bevinden. In het onderste traject van het esdek (oude akkerlaag, waarin de top van het onderliggende dekzand vermengd is met het esdek) kunnen archeologische resten voorkomen. De verwachte nederzettingen dateren vanaf het Laat-Paleolithicum tot in de Middeleeuwen. Bij nederzettingen uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum zal het om jachtkampementen gaan. Grondsporen uit deze vroege perioden betreffen vrijwel uitsluitend haardkuilen. Vanaf het Neolithicum zijn naast tijdelijke kampementen ook min of meer permanente nederzettingen te verwachten. Bij een langdurige bewoningsgeschiedenis en bij langdurig gebruik van steeds min of meer hetzelfde gebied als akkergrond, is de kans echter groot dat ondiepe grondsporen opgenomen zijn in latere prehistorische akkerlagen. De dieper reikende grondsporen, zoals paalsporen en kuilen, zullen in elk geval nog bewaard gebleven zijn. Op enkele locaties in het studiegebied zijn resten van grafvelden uit de IJzertijd aangetroffen. Mogelijk strekken deze zich nog verder uit in het studiegebied, daarnaast bestaat de kans op het aantreffen van nog onbekende grafvelden. Hierbij kan het om kleine terreinen gaan. Deze resten kunnen bestaan uit greppelstructuren en crematiegraven, met bijbehorende vondsten.
- Lage verwachting: voor de gebieden die bebouwd zijn, de huidige N34 en de afgegraven percelen geldt een lage verwachting op het aantreffen van archeologische resten.
- Veentjes: binnen het studiegebied zijn zeven veentjes onderscheiden. Veentjes VnA, B en E worden door de verbreding van de N34 bedreigd. Deze veentjes kunnen in het verleden als offerveentje zijn gebruikt. Daarnaast kunnen aan de randen van veentjes (ringwal) kampementen uit de Steentijd worden aangetroffen. Voor deze veentjes is het van belang om de aard ervan te bepalen, de aanwezigheid van veen aan te tonen en indien het een pingo-ruïne betreft, een eventuele ringwal op te sporen.
- Beekdalen: in de beekdalen is kans op het aantreffen van depotvondsten uit de periode Neolithicum tot IJzertijd. Deze kunnen o.a. bestaan uit één of meerdere stenen of metalen bijlen, complete potten en resten van dierskeletten. Daarnaast bestaat de kans op het aantreffen van voordes, bruggen, visinstallaties e.d. Dergelijke vondsten zijn niet op te sporen en met een booronderzoek kunnen in het hele beekdal voorkomen.
- Huisplaatsen met erf: deze huisplaatsen zijn afgeleid van de kadastrale minuut. Deze worden niet bedreigd.
- Eenmanses: dit betreft kleinere en meer geïsoleerd gelegen vruchtbare gronden, die in de periode van de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd in gebruik genomen werden. Deze verspreid in het landschap gelegen ontginningen worden wel aangeduid onder de naam Einzelhöfe, eenmanskampen of eenmansessen. Ten noorden van Coevorden ligt een eenmanses, die door de N34 wordt doorsneden.

## II. Geopark de Hondsrug

In 2013 heeft het Hondsruggebied als eerste Nederlandse geopark de status van Europees Geopark gekregen. In 2015 zijn de Europese Geoparken opgegaan in het netwerk van UNESCO Global Geoparks. Vertrekpunt voor de geoparken is dat ze allen hun eigen unieke geologische geschiedenis hebben. Geologisch erfgoed is bepalend voor de natuur en de cultuur van het gebied. Samen geven deze elementen een geopark een identiteit die het onderscheidt van andere gebieden. Een geopark wil mensen inspireren om samen de toekomst van hun streek met vertrouwen en op een duurzame manier tegemoet te gaan.

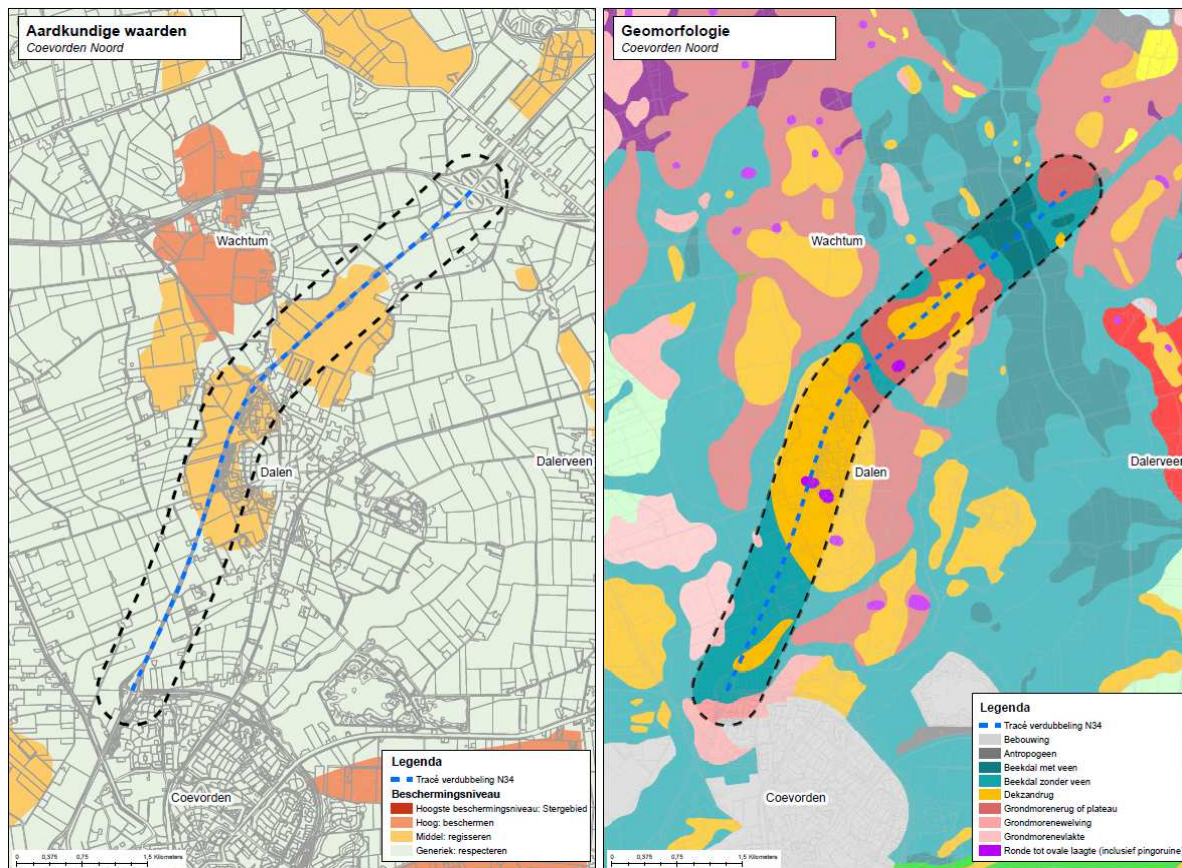


Figuur 3.6: Geopark Hondsrug

Het streven om de Hondsrug verder te ontwikkelen als geopark staat opgenomen in de Omgevingsvisie Drenthe 2014. Het projectgebied ligt binnen de gebiedsbegrenzing van het geopark (zie figuur 3.6). Zoals aangegeven, is het geologische erfgoed het vertrekpunt voor het nadenken over de toekomst van het geopark. Voor een nadere duiding van het geologische erfgoed van de Hondsrug sluit de provincie aan bij het algemene provinciale beleid voor aardkundige waarden. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen vier beschermingsniveaus (hoogst, hoog, middel, generiek).

Het projectgebied doorkruist twee gebieden met een gemiddeld beschermingsniveau (zie fig. 3.7). Bij ontwikkeling in deze gebieden vormen aardkundige kenmerken een randvoorwaarde. De aardkundig waardevolle gebieden zijn de Es van Dalen en de Lange Akkers. De aardkundige kenmerken voor de Es van Dalen zijn de dekzandwieling en grondmorenerug-/plateau (zie fig. 3.8). Voor de Lange Akkers is de ovale laagte, inclusief het voorkomen van pingoruïnes, kenmerkend. Vanwege de ondiepe ligging van keileem en het vlakke terrein zijn de bodems karakteristiek voor natte omstandigheden. Veldpodzols en moerige podzolgronden zijn typerend.





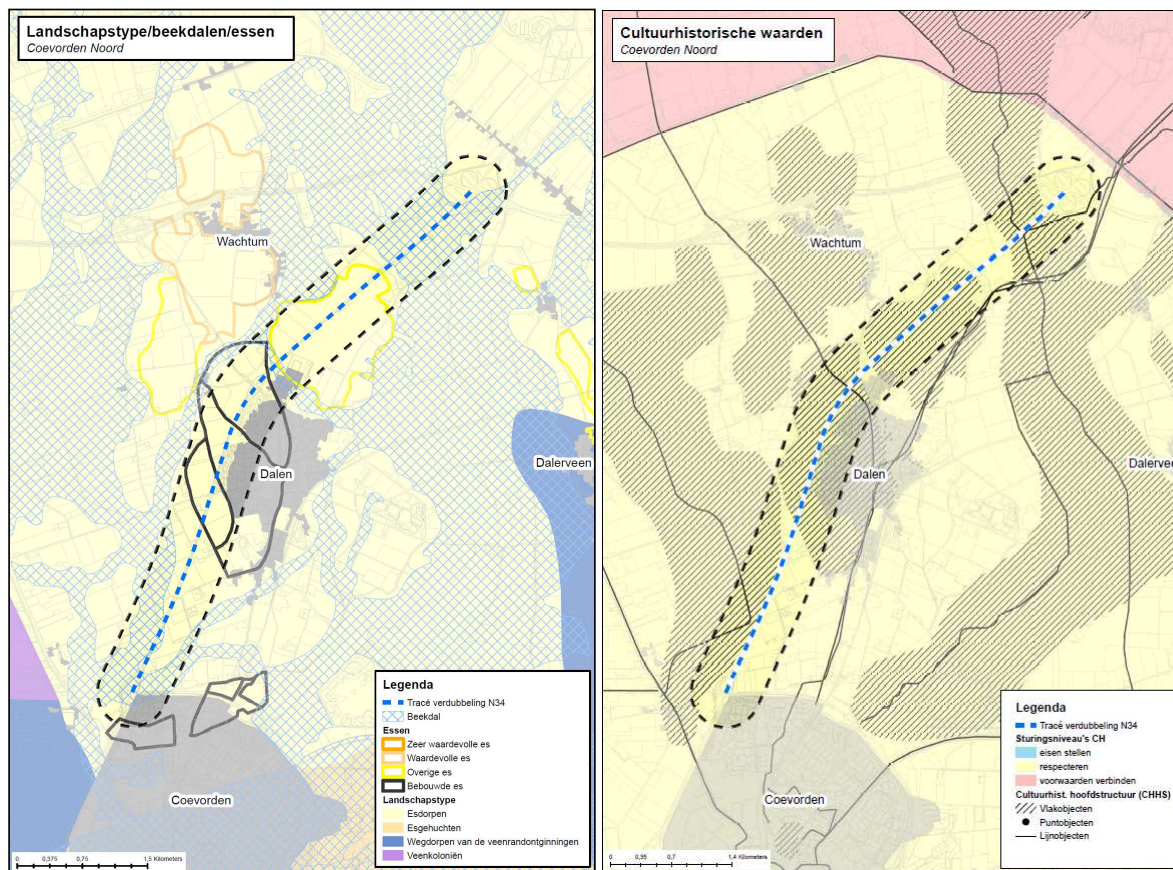
Figuren 3.7 en 3.8: aardkundige waarden en geomorfologie

Voor het overige valt de directe omgeving van het projectgebied in het (laagste) generieke beschermingsniveau. In deze gebieden gelden de beekdalen (met en zonder veen) als kenmerkende aardkundige waarde. Voorts doorkruist het wegvak een gebied met keileem in de ondergrond, variërend van 7.5 tot 15 meter dikte. De keileem begint tussen 0 en 5 meter. De verticale doorlatendheid van de keileem varieert sterk. Er zijn gebieden met een c-waarde van 5000 dagen, dat wil zeggen dat het nauwelijks water door laat.

### III. Esdorpenlandschap

Zowel in het beleid van de provincie Drenthe (o.a. verwoord in de Omgevingsvisie 2014 en het Cultuurhistorisch Kompas) als van de gemeente Coevorden (o.a. verwoord in de Structuurvisie Coevorden 2012-2022 en de Erfgoednota “Het Kapitaal van Coevorden”) maakt het projectgebied in landschappelijk en cultuurhistorisch opzicht deel uit van het zogenaamde “esdorpenlandschap”. In de beschrijvingen van dit landschapstype komen enkele kenmerkende onderdelen telkens terug: het dorp, de es, het beekdal en de velden/bossen/heide.

Zoals eerder aangegeven, kruist het wegtracé met twee beekdalen, namelijk van het Loodiep en het Drostendiep. Landschappelijk streefbeeld voor de beekdalen is het behouden van het onbebouwde karakter en het versterken van karakteristieke beekdal(rand)beplanting. Voorts doorsnijdt het wegtracé de Es van Dalen. Het provinciale omgevingsbeleid zet bij essen in op behoud van de open ruimte en versterking van esrandbeplanting.



Figuren 3.9 en 3.10: landschapkenmerken en cultuurhistorische waarden

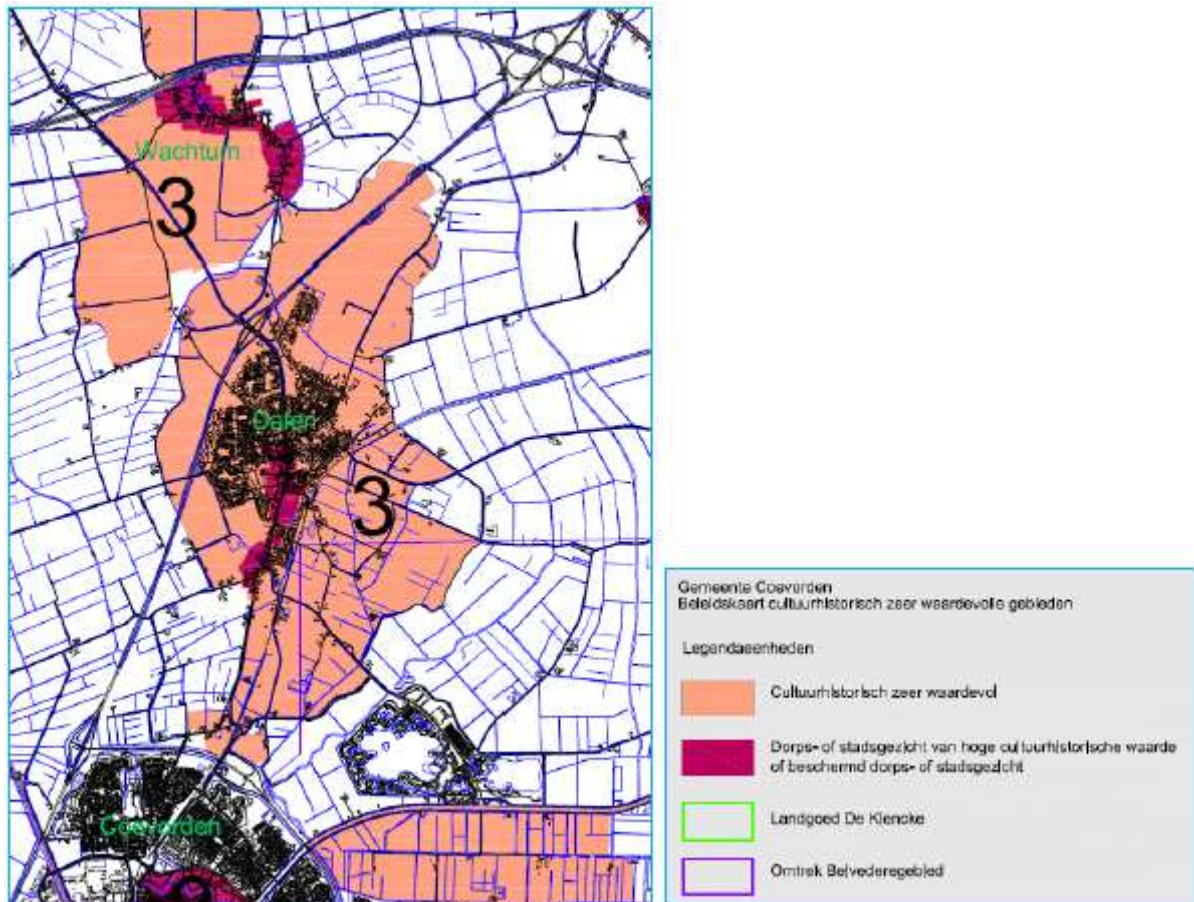
In het provinciale cultuurhistorische beleid valt het projectgebied in een gebied waarop het lichtste provinciale sturingsniveau van toepassing is ("respecteren"). Dit betekent dat bij ontwikkelingen de inzet ligt bij het waarborgen van de cultuurhistorische samenhang voor de toekomst. Op welke samenhangen wordt bedoeld staat omschreven in het Cultuurhistorisch Kompas Drenthe. Het wegvak valt hierin in het cultuurhistorische deelgebied "Mars- en Westerstream". In dit deelgebied vindt generieke sturing plaats op een aantal karakteristieken. Voor onderhavig project zijn daarvan mogelijk relevant:

- Het in stand houden van de karakteristiek van het esdorpenlandschap. Deze karakteristiek uit zich in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend microreliëf en beplantingselementen als houtwallen en esrandbosjes;
- Het vasthouden en doorzetten van de ruimtelijke, meer langgerekte opzet van de esdorpen door zorgvuldig om te gaan met de vrije ordening van bebouwing en boerderijen, de afwisseling tussen bebouwde plekken en open ruimtes (in het bijzonder de brinken) en doorzichten naar het omliggende buitengebied;
- Het blijvend zichtbaar onderscheiden van de beekdalen door het grillige verloop en de kleinschaligheid te benadrukken.

In de erfgoednota "Het kapitaal van Coevorden" zijn negen "cultuurhistorisch zeer waardevolle gebieden" aangewezen waar de gemeente zich wil inzetten om de kenmerkende karakteristieken die de historie van Coevorden weergeven te behouden waarbij ontwikkelingen met respect voor deze karakteristieken mogelijk blijven. De zuidelijke helft van het projectgebied doorsnijdt gebied 3: het cultuurhistorisch zeer waardevolle gebied Dalen en Wachtum. Voor dit gebied worden verschillende kenmerkende karakteristieken genoemd. Deze zijn deels van archeologische aard (prehistorische route, archeologische terreinen) en komen in onderhavige notitie derhalve onder het kopje

“archeologische waarden” terug (zie verder). Van niet-archeologische aard blijft in de directe nabijheid van de N34 één kenmerkend element over:

- de esgronden bij Wachtum en Dalen met aangrenzende groenlanden, met de kenmerkende opdeling in smalle percelen, het besloten karakter door houtwallen, singels en wegbeplanting en historische waterlopen.



Figuur 3.11: uitsnede beleidskaart “cultuurhistorisch zeer waardevolle gebieden” gemeente Coevorden

#### IV. Wegpanorama N34

Als onderdeel van haar landschapsbeleid kent de provincie In de Omgevingsvisie 2014 een speciaal belang toe aan de weg N34 als zijnde een van de zogenaamde “wegpanorama’s”. In de als wegpanorama aangemerkte wegen wil de provincie de karakteristieken van de landschapstypen en het contrast tussen stad en land, gezien vanaf de weg, zichtbaar houden.

## 4. Soort en kenmerken potentiële effect

### 4.1 Verkeer

#### Verkeersintensiteit

De in de toekomst te verwachten verkeersintensiteiten op de N34 zijn berekend door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. Uit de berekeningen komt als eerste naar voren dat de intensiteiten in de toekomst ook zonder infrastructurele maatregelen zullen toenemen. De verwachte autonome groei op het wegvak tussen Coevorden-Noord en knooppunt Holsloot is becijferd op 30% meer autoverkeer in 2030. Ook is berekend wat de intensiteiten in 2030 zullen zijn na uitvoering van de voorgenomen maatregelen. Deze maatregelen betreffen zowel onderhavige verdubbeling, als de eveneens voorgenomen verdubbeling van het wegvak tussen Emmen-West en de aansluiting met de N381 en het ongelijkvloers maken van de aansluiting van de N34 met de N391 (zie ook paragraaf 2.2 “Cumulatie met andere projecten”). Met inbegrip van deze maatregelen wordt de verkeerstoename op het wegvak tussen Coevorden-Noord en knooppunt Holsloot geraamd op 40% meer autoverkeer in 2030.

Concluderend zal de verdubbeling van de N34 dus zorgen voor een lichte verkeersaantrekkende werking. Het effect hiervoor is becijferd op 10% (40 minus 30). Het effect van de verdubbeling is, waar nodig, gebruikt bij het bepalen van emissies.

#### Verkeersveiligheid

Het voorgenomen project voorziet in de verdubbeling van rijstroken (naar 2x2) en een fysieke scheiding tussen de beide rijrichtingen. In de richtlijnen wordt het profiel met 2x2 rijstroken vanuit verkeersveiligheid aangemerkt als de ideale inrichting van een regionale stroomweg. Na uitvoering van het project zal het wegtraject dan ook optimaal aansluiten bij de vijf principes van “Duurzaam Veilig”, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

<b>Duurzaam Veilig-principe</b>	<b>Beschrijving</b>
Functionaliteit van wegen	Indeling van wegen in 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

### 4.2 Geluid en licht

#### Geluid

Bij de wijziging van een weg dient op grond van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Dit is gedaan door de RUD Drenthe. De akoestische gevolgen van de wijzigingen

aan de N34 en de aansluitende wegen binnen de gemeente Coevorden zijn onderzocht. De onderzoeksresultaten zijn getoetst aan de wettelijk eisen.

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich een groot aantal woningen. Op drie daarvan neemt de geluidbelasting ten gevolge van de verdubbeling zodanig toe dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast zijn in het onderzoeksgebied twee saneringswoningen gelegen. De geluidbelasting op deze twee woningen neemt na verdubbeling ten gevolge van de verwachte verkeersgroei licht toe ten opzichte van 2019. Ten opzichte van 2030 zonder verdubbeling neemt de geluidbelasting echter af, doordat het akoestisch zwaartepunt van de weg verder van de woningen af komt te liggen.

In het wegontwerp is het toepassen van geluidsreducerend wegdek reeds voorzien. Voor het verder mitigeren van de geconstateerde akoestische effecten op de vijf woningen is het treffen van aanvullende bronmaatregelen geen optie. Binnen het beleid van de wegbeheerder zijn geen wegdekken toepasbaar met een betere geluidsreductie. Het doorvoeren van een snelheidsverlaging verdraagt zich niet met de doelstellingen van het project (o.a. verbetering bereikbaarheid en doorstroming). Het toepassen van overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of – wallen is niet kosteneffectief voor verspreid liggende woningen. De resterende optie om de effecten voor de drie reconstructiewoningen en de twee saneringswoningen te mitigeren is het vaststellen van hogere waarden en het (onderzoeken van de noodzaak) van gevelmaatregelen. Aan de bevoegde gezagen (respectievelijk Gedeputeerde Staten van Drenthe voor de reconstructiewoningen en de Minister van I&M voor de saneringswoningen) zal worden gevraagd dit te doen.

#### **Licht**

Het verlichtingsplan dat als onderdeel van de wegvakaanpassing wordt gemaakt is gebaseerd op de beleidsnota "Openbare verlichting, provinciale wegen Drenthe". Dit betekent dat wordt gekozen voor een zo beperkt mogelijk aantal lichtpunten en het tot een minimum beperken van "strooilicht" door aandachtige selectie van juiste armaturen en spiegeloptiek.

#### **4.3 Luchtkwaliteit**

De luchtkwaliteit is afhankelijk van de mate van verontreiniging door diverse luchtverontreinigende stoffen, waarbij een belangrijke bron van luchtverontreiniging het wegverkeer is. De invloed van de plannen op de luchtkwaliteit is door de Regionale Uitvoeringsdienst Drenthe beoordeeld.

De Wet luchtkwaliteit geeft aan dat de invloed van de verdubbeling en overige aanpassingen op de luchtkwaliteit moet worden beoordeeld. Er zijn luchtkwaliteitseisen vastgesteld zoals grenswaarden, richtwaarden en drempels.

Met behulp van het model Geomilieu-Stacks is door de RUD Drenthe bepaald wat de gevolgen van de verdubbeling zijn voor de luchtkwaliteit. Voor de bestaande situatie (2019), de autonome ontwikkeling (2030) en het geplande voornemen (2030) is berekend wat de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10-10</sub>) en zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) langs de weg zijn ten gevolge van het wegverkeer. Deze berekende concentraties zijn getoetst aan de geldende luchtkwaliteitsnormen. Cumulatieve effecten met de voorgenomen verdubbeling op het noordelijker gelegen wegvak tussen Emmen West en de aansluiting met de N381 zijn in de berekeningen meegenomen.

De toetsing levert de volgende conclusies:

- zowel de gemiddelden als de maxima van de voor de verschillende scenario's berekende concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof langs de weg, voldoen ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen;

- ten opzichte van de bestaande situatie nemen, voor zowel de autonome ontwikkeling als het geplande voornemen, ondanks het toenemend wegverkeer, de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof aanmerkelijk af. De verklaring hiervoor is een wagenpark dat aan steeds strengere emissie-eisen moet voldoen;
- de concentraties in stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof zijn in de geplande situatie nauwelijks hoger dan de concentraties ten gevolge van de autonome ontwikkeling door een beperkte toename van het wegverkeer.

De eindconclusie is dan ook dat uit oogpunt van luchtkwaliteit er geen belemmering bestaat om het geplande voornemen uit te voeren. Er bestaat geen aanleiding om de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit nader te onderzoeken.

#### **4.4 Externe veiligheid**

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Om eventuele risico's inzichtelijk te maken heeft de RUD Drenthe het voornemen getoetst aan de eisen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen, Besluit externe veiligheid buisleidingen en het Besluit externe veiligheid transport gerelateerd aan het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Naar aanleiding van deze toetsing wordt geconcludeerd:

- Plaatsgebonden risico: Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is geen  $10^{-6}$  risicocontour aanwezig. Er zijn geen knelpunten qua externe veiligheid.
- Groepsrisico: Voor zowel de huidige als de toekomstige is de risicosituatie nihil (nul). De groepsrisicocurve is niet zichtbaar in de fN-curve. Er is hiermee sprake van een acceptabele situatie.

#### **4.5 Bodem**

Door de RUD Drenthe zijn de locaties met mogelijke bodemverontreinigingen ter plaatse van de geplande wegverbreding geïnventariseerd. Bij de inventarisatie zijn 8 locaties in het onderzoeksgebied naar voren gekomen die potentieel verdacht zijn. Op een groot deel van deze locaties is al bodemonderzoek verricht, op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van bodemverontreinigingen waarbij de concentraties van verontreinigende stoffen de interventiewaarden overschrijden. Alleen voor de locatie Holsloot (N37, Sleen) is, indien hier inderdaad werkzaamheden zullen worden uitgevoerd, voorafgaand aan het uitvoeren van die werkzaamheden aanvullend onderzoek nodig om vast te stellen of saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn. Bij voorgaand onderzoek zijn hier verontreinigingen boven de Interventiewaarde aangetoond. Mocht het voorgestelde onderzoek nodig zijn, dan zal dit ruim voor aanvang van de werkzaamheden worden uitgevoerd. Indien blijkt dat saneringsmaatregelen getroffen dienen te worden, dan zal hierover met het bevoegd gezag in overleg worden gegaan.

Conclusie is dat op basis van de inventarisatie van de locaties met mogelijke bodemverontreiniging en het voornemen om zo nodig saneringsmaatregelen te treffen, er geen belemmeringen aanwezig zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

#### **4.6 Water**

##### **Waterkwaliteit**

De N34 geldt in het provinciale drinkwaterbeleid als een "lijnbron" die de kwaliteit van de winning potentieel negatief kan beïnvloeden. Aangezien het waterwingebied Dalen ten oosten ligt van het huidige wegtracé, is de keuze voor verdubbeling aan de westzijde gunstig. Voorts zullen met het oog

op de bescherming van de grondwaterkwaliteit de regels uit de Provinciale Omgevingsverordening uit m.n. de artikelen 7.11 en 7.14 worden opgenomen als specifieke eis in een aanbesteding. Ook zal bij de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden rekening worden gehouden met het maatregelenpakket uit het gebiedsdossier en het uitvoeringsprogramma van het grondwaterbeschermingsgebied Dalen.

Geconcludeerd wordt dat negatieve effecten op de waterkwaliteit niet op voorhand zijn uit te sluiten, maar dat deze goed zijn te mitigeren. Als onderdeel van de verdere projectvoorbereiding zal gewerkt worden aan passende mitigatievoorstellen.

#### **Waterkwantiteit**

De voorgenomen werkzaamheden zorgen voor een toename van het verhard oppervlak. Hierdoor vermindert de mogelijkheid voor regenwater om te infiltreren in het grondwater. Dit betreffen echter kleine effecten, waarmee bij de nadere uitwerking van de technische details rekening wordt gehouden. Hierdoor is er geen sprake van nadelige effecten.

Hiernaast wordt in het kader van de watertoets gekeken naar de eventueel uit te voeren watercompensatie die verplicht is door een toename van het verhard oppervlak. In overleg met Waterschap Vechtstromen worden afspraken gemaakt over compensatiemaatregelen, zoals het verdiepen van de bermsloten en het participeren in projecten in de omgeving van het projectgebied die de robuustheid van het watersysteem als geheel vergroten. De waterhuishoudkundige doelstellingen zijn hiermee voldoende geborgd.

### **4.7 Ecologie**

#### **Natura2000**

In verband met de relatief grote afstand (>12 kilometer) van het projectgebied tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebiede, zijn effecten van het project op de instandhoudingsdoelen uit de beheerplannen uit te sluiten. Dit geldt ook voor eventuele negatieve effecten door toegenomen stikstofdeposities in de Natura 2000 gebieden ten gevolge van veranderde verkeersintensiteiten. Om dit laatste vast te kunnen stellen zijn de referentiesituatie en plansituatie uit het verkeerskundig onderzoek (zie ook paragraaf 4.1) ingevoerd in de zogenoemde Aerius-Calculator. Op basis van de ingevoerde verkeersnetwerken bepaalt de Aerius-Calculator de stikstofdepositie in de Natura2000 gebieden. Uit de berekeningen blijkt dat voor geen van de Natura 2000-gebieden in de omgeving sprake is van een stikstofdepositie die groter is dan 0,05 mol/ha/jr. De stikstofdepositie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

#### **Flora&Fauna**

De verbreding van de N34 kan op de volgende manieren tijdelijke of permanente effecten hebben op beschermde Flora- en faunawetsoorten:

- Tijdelijk: Verstoring van vogels, vleermuizen of grondgebonden zoogdieren door:
  - Nachtelijke verlichting bij werkzaamheden
  - Geluid of beweging door materieel of personen bij werkzaamheden
- Permanent: Aantasting van leefgebied van beschermde dieren en/of standplaatsen van planten door:
  - Bomenkap
  - Verwijdering struweel / vegetatie
  - Grondverzet
  - Vergraven / dempen van sloten.

Door bureau Tauw is de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het voorgenomen project vanuit de Flora- en faunawet getoetst. Uit de effectbeoordeling blijkt dat het plan mogelijk van invloed is op zwaarder beschermde soorten. De bijzondere natuurwaarden zijn veelal beperkt tot een aantal aandachtsgebieden, zoals omschreven in paragraaf 3.2. Geconcludeerd wordt dat het redelijkerwijs aannemelijk is dat het plan ruimtelijk uitvoerbaar is vanuit de Flora- en faunawet. Premisse voor deze conclusie is dat in het vervolgtraject de onderstaande stappen in acht worden genomen. Dit zal worden gedaan.

Vervolgstappen:

- Voorafgaand aan de uitvoering van werkzaamheden die mogelijk van invloed zijn op beschermde soorten, zoals genoemd in hoofdstuk 2 van het onderzoeksrapport, is het noodzakelijk om te onderzoeken of deze soorten hier ook daadwerkelijk aanwezig zijn.
- Indien soorten worden geschaad dient een ontheffing van de Ffw of (per 1 januari 2017) Wnb voor deze soorten te worden aangevraagd. De Ffw en Wnb bieden de mogelijkheid voor ontheffingen, mits voldaan wordt aan voorwaarden. In onderstaande opsomming worden deze voorwaarden vermeld, en wordt beknopt beschreven hoe hiervan sprake is bij het voornemen:
  - Er moet sprake zijn van een wettelijk belang: het voornemen betreft een “ruimtelijke ingreep”, die onder de Ffw en Wnb vermeld staat als “wettelijk belang”. Voor onder andere vogels met jaarrond beschermde nestlocatie en vleermuizen moet sprake zijn van een geldig belang uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn om ontheffing te kunnen krijgen. Bij onderhavig project komt hiervoor het belang “Volksgezondheid of openbare veiligheid (belang d)” in aanmerking kunnen komen, aangezien het project de openbare (verkeers)veiligheid ten goede komt.
  - Alternatievenafweging: Er dient aangetoond te worden dat er geen, voor de betreffende soorten, beter alternatief is voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat het hier gaat om een verdubbeling, waarbij de nieuwe rijbaan direct tegen de bestaande rijbaan wordt aangelegd, is hierbij logischerwijze een belangrijk vertrekpunt.
  - Mitigerende maatregelen:
    - Bij een ontheffingsaanvraag hoort een voldoende uitgewerkt mitigatieplan. Dit zal, zo nodig, voor dit project worden gemaakt.
    - Periodisering: door te werken buiten kwetsbare perioden van de relevante soorten (zoals de voortplantingsperiode), wordt verstoring tot een minimum beperkt.
    - Aanbieden alternatief leefgebied: in de omgeving is voldoende alternatief leefgebied voor alle soorten aanwezig. Bovendien wordt ernaar gestreefd bij de verbreding van de weg de kwaliteit van leefgebied te verbeteren.
- Op basis van bovenstaande randvoorwaarden is het redelijkerwijs aannemelijk dat een eventuele ontheffing van de Ffw of Wnb verkregen zal worden. Het voorkomen van Ffw- of Wnb-soorten in het plangebied vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

#### **4.8 Archeologie**

Op de archeologische advieskaart (figuur 3.5) is een onderscheid gemaakt in zones met hoge en middelhoge verwachting. Voor deze zones zijn adviezen opgesteld met betrekking tot vervolgonderzoek. De adviezen staan samengevat in onderstaande overzichtstabel.



code	vindplaatstype	eerste stap vervolgonderzoek	tweede stap vervolgonderzoek
VP-1	nederzetting en depotvondst	waarderend booronderzoek, om de 25 m	proefsleuven
VP-2	nederzetting	waarderend booronderzoek, om de 25 m	proefsleuven
VP-6	nederzetting	waarderend booronderzoek, om de 25 m	proefsleuven
VP-8	nederzetting	waarderend booronderzoek, om de 25 m	proefsleuven
VP-11	depotvondst	archeologische begeleiding	-
VnA,	veentje	waarderend booronderzoek, kruisraai	archeologische begeleiding
VnB	veentje	waarderend booronderzoek, kruisraai	archeologische begeleiding
VnE	veentje	waarderend booronderzoek, kruisraai	archeologische begeleiding
driesprong	depotvondsten en voorde	archeologische begeleiding	-
beekdalen	-	verkennend booronderzoek, om de 50 m	archeologische begeleiding
essen	-	waarderend booronderzoek	proefsleuven
eenmanses	-	waarderend booronderzoek	proefsleuven
hoge- en middelhoge verwachting	-	verkennend booronderzoek, om de 50 m	karterend booronderzoek
lage verwachting	-	geen vervolgonderzoek	-

De adviezen gelden daar waar de ingrepen ten behoeve van de wegverbreding gaan plaatsvinden, hiervoor is een zone met een breedte van 20 m vanaf de huidige N34 gesteld. Deze vervolgonderzoeken bestaan in eerste instantie uit booronderzoek (mogelijk gevolgd door proefsleuven), en begeleidingen. Indien na proefsleuvenonderzoek blijkt dat een behoudenswaardige vindplaats bedreigd wordt door de voorgenomen verbreding van de N34, wordt geadviseerd tot inpassing van die vindplaats, en indien deze optie niet mogelijk is, is behoud ex situ (opgraving) van het bedreigde deel van de vindplaats aan de orde. Indien er buiten de 20m zone bodemingrepen ten behoeve van de verdubbeling van de N34 plaatsvinden, dan zal het advies (de adviestabel) daartoe moeten worden aangepast.

De voorgestelde vervolgonderzoeken zullen ruim voor de uitvoering van de werkzaamheden worden uitgevoerd. De voorgestelde archeologische begeleidingen zullen plaats vinden gedurende de relevante werkzaamheden. Hiermee wordt voldoende geborgd dat er geen negatieve beïnvloeding van archeologische waarden ten gevolge van het project zal plaatsvinden.

#### **4.9 Aardkundige waarden**

In algemene zin kan worden geconcludeerd dat de effecten van het project op aardkundige waarden op acceptabel niveau worden gehouden door:

- Grondverzet t.b.v. de werkzaamheden tot een minimum te beperken. Bijkomend effect is dat ingrepen in de vorm, de typische vocht- en bodemgradiënt en het reliëf van de bodem ter plekke tot een minimum worden beperkt.

- Grondwaterpeilen op bestaand niveau te laten. Hierdoor is eventuele oxidatie en verlies van veen niet aan de orde.

Het projectgebied doorkruist twee gebieden met een gemiddeld beschermingsniveau (zie paragraaf 3.2 en figuur 3.6). Bij ontwikkeling in deze gebieden vormen aardkundige kenmerken een randvoorwaarde. Initiatiefnemers hebben daarmee de verantwoordelijkheid om vroegtijdig in het planproces inzichtelijk te maken op welke wijze de aardkundige kwaliteiten als (ruimtelijke) onderlegger voor nieuwe plannen worden benut. Dit zal worden gedaan in het kader van het binnenkort op te stellen visievormingstraject over de ruimtelijke inbedding van de weginfrastructuur in het omliggende landschap.

#### **4.10 Landschap en cultuurhistorie**

Voor de beoordeling van potentiële effecten van het voorgenomen project op landschap en cultuurhistorie is blijkens het provinciale en gemeentelijke beleid de eventuele relatie met de omschreven karakteristieke elementen van het esdorpenlandschap het meest relevant. Deze bevinden zich in beekdalen en op essen.

##### Karakteristieke elementen beekdalen:

Het projectgebied kruist met de beekdalen van het Loodiep en het Drostendiep. Naar aanleiding van de in het provinciaal en gemeentelijk beleid geuite streefbeelden voor de beekdalen kan het volgende worden geconcludeerd:

- Behouden van open en onbebouwd karakter: T.g.v. de verdubbeling zal een klein deel van het beekdalareaal worden verhard. De weg kan ter hoogte van de beekdalen zodanig worden ingericht dat de weg het open karakter van het beekdal niet negatief beïnvloed. Het project scoort hiermee licht negatief voor deze karakteristiek.
- Versterking van karakteristieke beekdal(rand)beplanting: Er hoeft met het oog op uitvoering van het voorgenomen project geen bestaande beekdal(rand)beplanting te wijken. Mogelijk kan bij uiteindelijke weginrichtingskeuzes worden ingespeeld op (oorspronkelijke) beekdal(rand)beplantingsstructuren.

##### Karakteristieke elementen essen:

Het projectgebied kruist met de Es van Dalen. Naar aanleiding van de in het provinciaal en gemeentelijk beleid geuite streefbeelden voor de essen kan het volgende worden geconcludeerd:

- Behouden van de open ruimte: De weg kan ter hoogte van de Es van Dalen zodanig worden ingericht dat de weg het open karakter niet negatief beïnvloed.
- Versterking van karakteristieke esrandbeplanting: Er hoeft met het oog op uitvoering van het voorgenomen project geen bestaande esrandbeplanting te wijken. Mogelijk kan bij uiteindelijke weginrichtingskeuzes worden ingespeeld op (oorspronkelijke) esrandbeplantingsstructuren.

In het kader van het binnenkort te starten visievormingstraject over de ruimtelijke inbedding van de weginfrastructuur in het omliggende landschap zal nader worden gekeken welke weginrichtingskeuzes zich het beste verhouden tot bovenstaande observaties. Hiermee is het streven om negatieve effecten op landschap en cultuurhistorie te minimaliseren en waar mogelijk te komen tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en (beleving van) het wegpanorama.

## 5. Conclusie

Na toetsing van de criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn wordt voor de verdubbeling en aanpassing van de N34 tussen de aansluiting Coevorden Noord en knooppunt Holsloot geconcludeerd dat de kenmerken van het voorgenomen project in relatie tot het projectgebied niet tot belangrijke nadelen voor het milieu leiden. De invloed van het voorgenomen project is gering te noemen. Het project heeft niet noodzakelijkerwijs effecten van betekenis ten aanzien van geluid, lichthinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, water, ecologie, aardkundige waarden, cultuurhistorie, archeologie of landschap. De aangegeven mogelijk negatieve effecten zijn in de nadere projectuitwerking te mitigeren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is bij feitelijke uitvoering van de werkzaamheden aandacht nodig om de verdubbeling en andere wegaanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en milieu verantwoorde manier uit te voeren. Bij de aanbesteding van het werk zal aandacht worden gevraagd voor de minst bezwarende uitvoeringswijze.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu is de conclusie gerechtvaardigd dat het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure en daarmee het opstellen van een MER niet nodig is.

