

## Bestemmingsplan N34-verdubbeling

*Vastgesteld*

Opdrachtgever:	Provincie Drenthe
Rapportnummer:	RB 10.251
Datum vrijgave:	September 2016
Opsteller:	Dhr. K. van Dijk
Goedkeuring:	Dhr. M. Beek

## 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 .....	5
1.5 Doel .....	6
1.6 Verantwoording .....	6
1.7 Leeswijzer .....	6
2 HOOFDSTUK 2 LOCATIE- EN PLANBESCHRIJVING .....	7
2.1 Ligging .....	7
2.2 Historie .....	7
2.3 Projectbeschrijving .....	8
2.3.1 Aanleiding en achtergrond .....	8
2.3.2 Definitie van het project .....	9
3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER .....	13
3.1 Rijksbeleid .....	13
3.1.1 Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte .....	13
3.2 Provinciaal beleid .....	14
3.2.1 Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe 2014 .....	14
3.2.2 Kernkwaliteiten-analyse .....	16
3.2.3 Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007) .....	21
3.2.4 Duurzaam Veilig .....	22
3.3 Gemeentelijk beleid .....	24
3.3.1 Structuurvisie Coevorden (vastgesteld december 2013) .....	24
3.3.2 Mobiliteitsplan Coevorden – op weg naar duurzame mobiliteit .....	25
4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSFACTOREN .....	27
4.1 Archeologie .....	27
4.1.1 Aanleiding en doel .....	27
4.1.2 Doorwerking naar het plan .....	27
4.2 Bodem .....	31
4.2.1 Aanleiding en doel .....	31
4.2.2 Doorwerking naar het plan .....	32
4.3 Cultuurhistorie .....	33
4.3.1 Aanleiding en doel .....	33
4.3.2 Doorwerking naar het plan .....	33
4.4 Externe veiligheid .....	35
4.4.1 Aanleiding en doel .....	35
4.4.2 Doorwerking naar het plan .....	35
4.5 Flora en Fauna .....	36
4.5.1 Aanleiding en doel .....	36
4.5.2 Doorwerking naar het plan .....	37
4.5.3 Stikstofdepositie / Aerius-berekening .....	40
4.6 Geluid .....	40
4.6.1 Aanleiding en doel .....	40
4.6.2 Doorwerking naar het plan .....	41
4.7 Luchtkwaliteit .....	43

4.7.1	Aanleiding en doel.....	43
4.7.2	Doorwerking naar het plan .....	43
4.8	M.E.R.-beoordeling.....	44
4.8.1	Aanleiding en doel.....	44
4.8.2	Doorwerking naar het plan .....	44
4.9	Watertoets .....	45
4.9.1	Aanleiding en doel.....	45
4.9.2	Doorwerking naar het plan .....	46
5	HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID .....	49
6	HOOFDSTUK 6 OVERLEG EN INSPRAAK .....	50
7	HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE TOELICHTING .....	51
7.1	Algemeen.....	51
7.2	Koppeling Toelichting en Verbeelding .....	51
7.3	Toelichting op de planregels.....	52

## **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 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. Prioriteit was om alle gelijkvloerse kruisingen te verwijderen, en hiervoor in de plaats ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. In Drenthe is nu bijna de hele N34 een volwaardige ongelijkvloerse stroomweg. De laatste kruisingen bevinden zich nu in de afrondende fase van het bestemmingsplanproces, of wachten op de uitvoering.

De provincie Drenthe heeft daarnaast het voornemen om de veiligheid van de N34 en de bereikbaarheid van Emmen en Coevorden te verbeteren. Hierom is besloten om een traject van circa 9 kilometer te gaan verdubbelen. Het traject bevat twee wegvakken die verdubbeld gaan worden, te weten Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37 en van Emmen-West tot aan de N381 (aansluiting Frieslandroute). Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de verdubbeling van de N34 over het traject: Coevorden-Noord tot aan het Klaverblad A37 en heeft een lengte van circa 7,7 kilometer. De verbubbeling (het nieuwe tracé) komt aan de westkant te liggen ten opzichte van het bestaande tracé.

### **1.3 Korte omschrijving van het plan**

Het college van Gedeputeerde Staten vindt economie een belangrijk thema. Om de economie aan te jagen, is bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Emmen en Coevorden zijn belangrijke industriële regio's, die logistiek goed ontsloten moeten zijn. Dat maakt het voor bedrijven ook aantrekkelijker om zich in Drenthe te vestigen.

Daarnaast is veiligheid een belangrijke reden. Van het totaal aantal ongevallen op provinciale wegen in Drenthe, vindt 25% plaats op de N34. Een fysieke scheiding van de richtlijnen verbetert de verkeersveiligheid (richtlijnen Duurzaam Veilig).

De hoeveelheid verkeer zal op dit deel van de N34 ook verder gaan toenemen. Er is bovendien veel vrachtverkeer. Verdubbeling verbetert de bereikbaarheid van het landelijk gebied en voorzieningen in de grote kernen. Het ontziet het onderliggende wegennet en bevordert de doorstroming.

In dit project wil de provincie Drenthe twee wegvakken verdubbelen van de N34. Het traject loopt van Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37 en van Emmen-West tot aan de N381 (aansluiting Frieslandroute). Het tussenliggende deel, bij Erm, is eerder al verdubbeld.

Dit bestemmingsplan ziet toe op de verdubbeling op het traject Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37. Dit traject ligt op het grondgebied van de gemeente Coevorden. Tegelijkertijd zal er een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen bij de gemeente Emmen voor het wegvak Emmen-West tot aan de N381 (aansluiting Frieslandroute). Hieronder een weergave van het traject Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37, waar dit bestemmingsplan over is geschreven.



#### 1.4 Planologisch kader

Het plangebied waarover de verdubbeling van de N34 over het traject Coevorden-Noord tot aan klaverblad A37 plaats vindt is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied, zoals deze is vastgesteld op 9 december 2014.

De huidige N34 zelf is opgenomen onder de bestemming 'Verkeer' (artikel 22). Deze ziet echter alleen toe op het huidige tracé.

De verdubbeling van de N34 vindt plaats op grondgebied met verschillende enkelbestemmingen, dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen. Hieronder is in een tabel weergegeven welke zich bevinden in het plangebied.

<u>Enkelbestemming(en)</u>	<u>Dubbelbestemming(en)</u>	<u>Gebiedsaanduiding(en)</u>
Agrarisch met waarden – beekdallandschap	Waarde – Archeologische verwachtingswaarde	Vrijwaringszone - buisleidingenstraat
Agrarisch met waarden - essenlandschap	Waarde – Archeologie 3	Milieuzone – grondwater-beschermingsgebied
	Leiding – Gas	Veiligheidszone – leiding
		Overige zone – grootschalig landbouwgebied

Binnen deze genoemde bestemmingen is de aanleg van de verdubbeling van de N34 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 dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen de bestemming van het plangebied wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer' overeenkomstig de bestemming 'Verkeer' als bedoeld in artikel 22 van het 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 de historie en liggen van het plangebied, gevolgd door een uitgebreide weergave van het plan. 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 Locatie- en planbeschrijving

### 2.1 Ligging

Het tracé waar de verdubbeling van de N34 plaatsvindt ligt binnen het grondgebied van de Drentse gemeenten Coevorden en Emmen. Dit bestemmingsplan gaat over het tracé op het grondgebied van de gemeente Coevorden, te weten Coevorden-Noord tot de aansluiting met het klaverblad A37.

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.

## 2.3 Projectbeschrijving

### 2.3.1 Aanleiding en achtergrond

De N34 is een belangrijke schakel in het regionale weggennet van zuidoost-Drenthe. De route van de weg, die grotendeels over de Hondsrug loopt, verbindt al eeuwenlang Overijssel met Groningen en ontsluit voor een groot deel het oosten en zuiden van Drenthe. De nationale verkeersstromen lopen tegenwoordig via de A37, A28 en de A31 in Duitsland. In het gebied hier tussen ligt de N34 en vervult hier een belangrijke functie. De N34 is van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Drenthe en in het bijzonder enkele grote plaatsen als Emmen en Coevorden.

Om de huidige situatie verkeerskundig inzichtelijk te maken en om toekomstig beleid te bepalen, is er een 'Capaciteits- en intensiteitenonderzoek N34' uitgevoerd, naar de verschillende verkeersstromen en de verkeersveiligheid op de N34. Ruwe data laten zien dat er nog steeds een toename is van het aantal voertuigen, die gebruik maken van het traject tussen de aansluiting met de N382 (aansluiting Coevorden-Noord) en de aansluiting met de N381 (Frieslandroute – Emmen Centrum). De intensiteiten op dit traject lopen tegen de maximale capaciteit aan. Om de kwetsbare zuidoosthoek van Drenthe, die te maken krijgt met krimp en welke zich kenmerkt door een enigszins eenzijdige en kwetsbare arbeidsmarkt, toekomstbestendig te maken en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen, is het van belang om de infrastructuur goed op orde te hebben. Een verdubbeling van de N34 op bovengenoemde wegvakken kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

De redenen om te komen tot een verdubbeling op de N34 van de genoemde wegvakken, zijn de volgende:

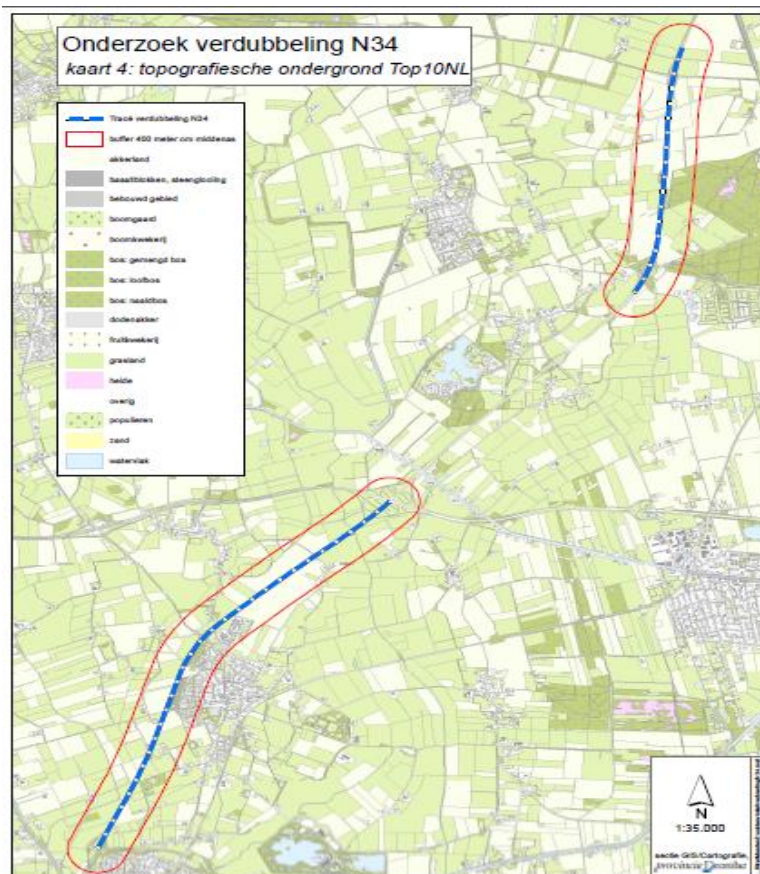
- Het optimaliseren van de route heeft een positief effect op de regionale economie. Het vrachtverkeer van en naar de verschillende bedrijventerreinen in de regio, waaronder het grootste bedrijventerrein van Noord-Nederland (Emmen), profiteren van een goede ontsluiting via de N34. Ook voor de verdere ontwikkeling van Dryport Emmen Coevorden is een goede bereikbaarheid, vanuit en naar de regio, een voorwaarde.
- Het is van belang dat de regio aantrekkelijk blijft als toekomstige vestigingsplaats voor bedrijven. De N34 is de enige stroomweg in het gebied die de regio verbindt met de nationale stroomwegen. Verkeersinfrastructuur is een harde voorwaarde voor economische ontwikkeling.
- De verwachte krimp in het gebied zorgt er enerzijds voor dat de mobiliteit in de regio afneemt. Anderzijds neemt de mobiliteit juist toe op de stroomwegen, omdat voorzieningen zich steeds meer concentreren en daardoor de afstanden tot die voorzieningen vergroot worden. Daarom wordt een goede verbinding tussen stad en regio, vanuit economisch en maatschappelijk perspectief, steeds belangrijker. De bereikbaarheid van steden en voorzieningen is sterk bepalend voor de leefbaarheid van de regio.



- De voorgestane verdubbeling leidt tot een verbeterde verkeersveiligheid. Vanwege een fysieke scheiding van rijbanen, zullen er minder verkeersslachtoffers vallen.
- De verdubbeling van de wegvakken valt binnen het 'Duurzaam Veilig' concept. Uitgangspunt van dit concept is dat de vormgeving van de weg zo goed mogelijk overeen dient te komen met de functie van de weg. Een gevolg van dit beleid is dat gemeentes hun wegen met succes aan het afwaarderen zijn, waardoor het verkeer zich meer via de stroomwegen afwikkelt. Waarschijnlijk is dit één van de redenen waarom de intensiteiten op de N34 nog steeds toenemen. Het is dan wel zaak om de doorstroming en verkeersveiligheid op de stroomwegen te garanderen, om te voorkomen dat men toch de binnenwegen gaat nemen.

### 2.3.2 Definitie van het project

Het is de bedoeling van de Provincie Drenthe dat de N34 op het traject van Coevorden-Noord tot aan het klaverblad N34-A37 en vanaf Emmen-West tot de aansluiting met de N381 (Frieslandroute) wordt verdubbeld. Hieronder een weergave van de reikwijdte van het project.



#### Doelstelling van het project

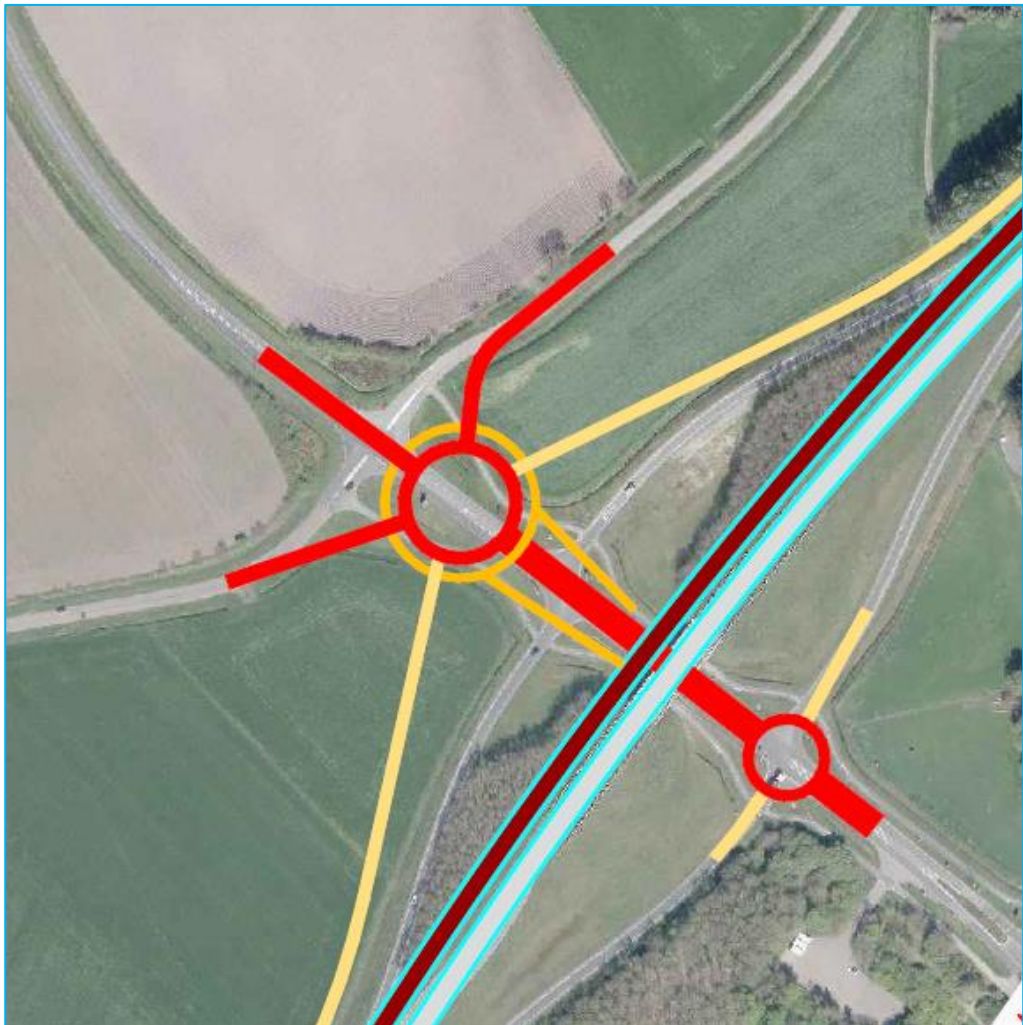
Doelstelling is om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de regio zuidoost-Drenthe verbeterd. Dit zal leiden tot een gunstigere vestigingsklimaat voor bedrijven in zuidoost-Drenthe, wat een positieve invloed zal hebben op de economische activiteit in de regio. Tevens is het verkeer verder gebundeld op het hoofdwegennet.

### *Resultaatbeschrijving*

Het resultaat van het project is vergroting van de capaciteit en fysieke scheiding van rijbanen.

### *Reikwijdte van het project*

Het project behelst een tweetal afzonderlijke wegvakken. Het eerste gedeelte wordt begrensd vanaf de aansluiting Coevorden-Noord en loopt tot aan de wegvakverdubbeling ter hoogte van het klaverblad Holsloot. De aansluiting Coevorden-Noord blijft zoals deze nu is. De tussenliggende aansluiting Dalen, zal voorzien worden van een duurzame verkeersveilige oplossing (rotonde) met het onderliggende wegennet, zoals hieronder zichtbaar.



Het tweede gedeelte (wordt niet behandeld in dit bestemmingsplan) wordt in zuidelijke richting begrensd door de aansluiting met de rondweg van Emmen (N391). Hiertoe zal een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure worden doorlopen in de gemeente Emmen.

De wegen worden verbreed aan de zijde die verkeerskundig, kostentechnisch, geluidstechnisch en landschappelijk het meest effectief is en zal, zoals het nu lijkt, in deze volgorde worden getoetst.

*Projectkader*

In Nederland zijn alle wegbeheerders verplicht om een eenduidig verkeersbeleid te voeren volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. Zodoende heeft de provincie Drenthe haar beleid vastgesteld in het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (2007) (PVVP) en in de provinciale omgevingsvisie (2014). In dit beleid 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 maximum snelheid. De verkeerskundige uitgangspunten voor verkeersveiligheid en doorstroming van verkeer zijn daarom leidend. Afwijkingen zijn niet toegestaan, tenzij hiervoor vastgelegde zwaarwegende motieven zijn.

*Tekeningen verdubbeling N34 Coevorden-Noord tot aan klaverblad A37*

Op onderstaande schetsen wordt het tracé van de verdubbeling van de N34 (Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37) weergegeven.



In de als bijlage opgenomen 'Verdubbeling N34 Onderzoek naar Verkeerskundige notitie is het gehele project en de te nemen maatregelen nader uitgewerkt.

### 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 hoofdwegennet 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 zeggend plaats in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan, deze wordt toegelicht in paragraaf 3.2.3.

### 3.2.2 ***Kernkwaliteiten-analyse***

Voor dit plan is beoordeeld of er sprake is van zogeheten kernkwaliteiten, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de uitvoering van dit plan. Er zijn in totaal 6 verschillende kernkwaliteiten, te weten: 'aardkundige waarden, rust, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie'.

Omdat het tracé erg groot is worden meerdere kernkwaliteiten (met de bijbehorende beschermingsniveaus) geraakt. Onderstaand een weergave van de verschillende kernkwaliteiten.

#### Aardkundige waarden

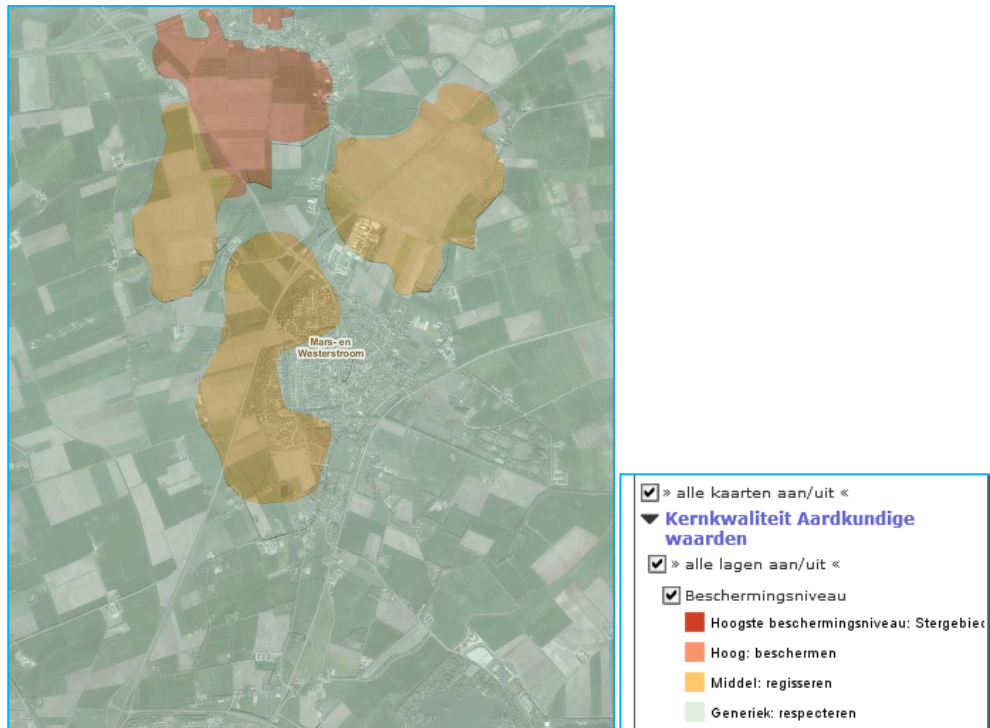
Voor wat betreft de kernkwaliteit Aardkundige waarden geldt voor 2 delen in het traject een waarde 'middel – regisseren', voor de overige gebieden geldt 'respecteren'. In gebieden met respecteren is er geen sprake van een provinciaal belang.

Voor gebieden die zijn aangeduid als 'middel – regisseren' geldt dat bij ontwikkelingen in deze gebieden de aardkundige kenmerken een randvoorwaarde vormen. 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. De provincie is daarbij beschikbaar voor (het regelen van) begeleiding van het planvormingsproces, waarbij de kansen vanuit de aardkundige samenhang uitgangspunt zijn.

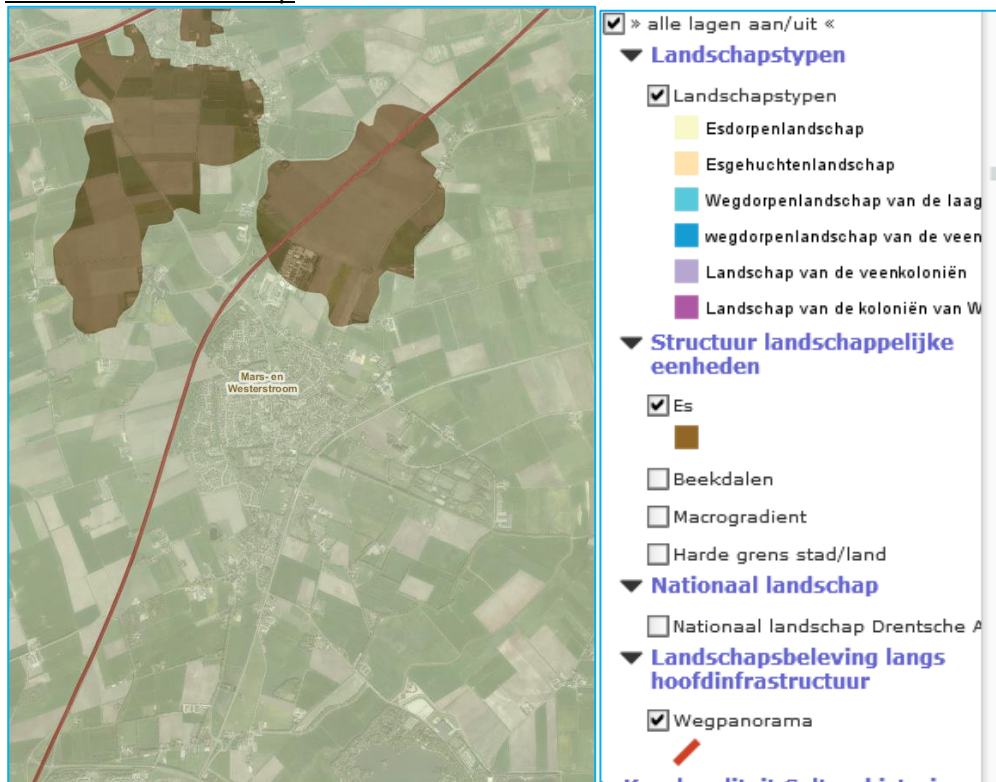
Er is reeds sprake van een aanwezig lijnvormig element in deze gebieden, namelijk de bestaande N34. Het nieuwe tracé wordt, gescheiden door een middenberm, zo dicht mogelijk naast het bestaande tracé gelegd, om op deze wijze eventuele aantasting van aardkundige waarden zoveel mogelijk te beperken.



Hierna de weergave van de kaart van de aardkundige waarden.



### Kernkwaliteit Landschap



Er is sprake van een kernkwaliteit Landschap, te weten Estdorpenlandschap, Es en Wegpanorama. Voor het Estdorpenlandschap geldt dat van provinciaal belang is:

- de essen: deze voor het esdorpenlandschap kenmerkende open ruimtes zijn veelal omgeven met esrandbeplanting;

Het provinciaal beleid is gericht op:

- behoud van de open ruimte en het versterken van esrandbeplanting;

Ten aanzien van voorliggend bestemmingsplan geldt dat de aanwezige is wordt doorsneden door het bestaande tracé van de N34. Ter plaatse is geen sprake van esrandbeplanting. Er wordt voor het nieuwe tracé aansluiting gezocht bij de uiterlijke kenmerken van het bestaande tracé om zo de eenduidigheid te behouden. Hoewel er dus sprake is van een es wordt de aantasting van de es tot een minimum beperkt door zo strak mogelijk in de nabijheid te komen van het bestaande tracé.

#### *Wegpanorama N34*

De provincie Drenthe hecht waarde aan een zorgvuldige presentatie van Drenthe aan de hoofdinfrastructuur en wil de karakteristieken van de landschapstypen en het contrast tussen stad en land, gezien vanaf de infrastructuur, zichtbaar houden. De provincie hanteert enkel het begrip wegpanorama dat voorkomt langs de doorgaande Rijks- en provinciale wegen, zoals ook de N34.

Het nieuwe tracé wordt op dezelfde wijze geprojecteerd als het bestaande tracé van de N34. De beleving vanaf de verdubbelde N34 zal straks dezelfde zijn als de huidige belevingswaarde. De provincie zal mogelijk een nieuwe (landschaps)visie wegpanorama op gaan stellen om te bezien waar in de toekomst nog aanvullingen op de belevingswaarde van het wegpanorama kunnen worden gerealiseerd.

#### Beekdal

Ook is er binnen de kernkwaliteit Landschap sprake van een beekdal, zoals hieronder zichtbaar.



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.

Naar aanleiding van de in het provinciaal en gemeentelijk beleid geuite streefbeelden voor de beekdalen kan het volgende worden geconcludeerd:

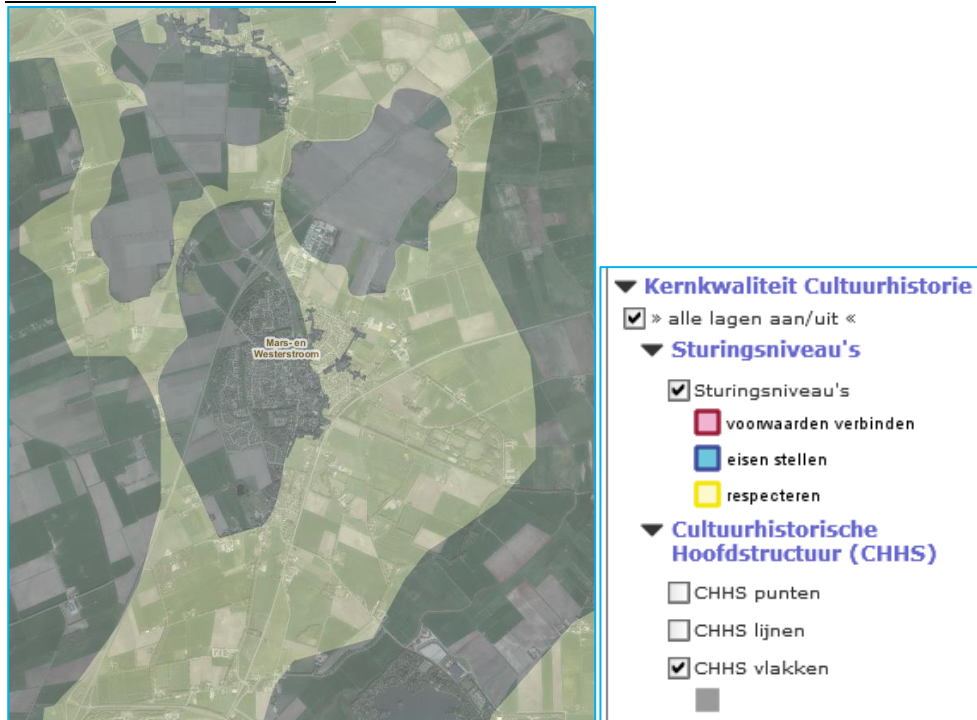
*a. (Behouden van open en onbebouwd karakter:*

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.

*b. 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.

#### Kernkwaliteit Cultuurhistorie

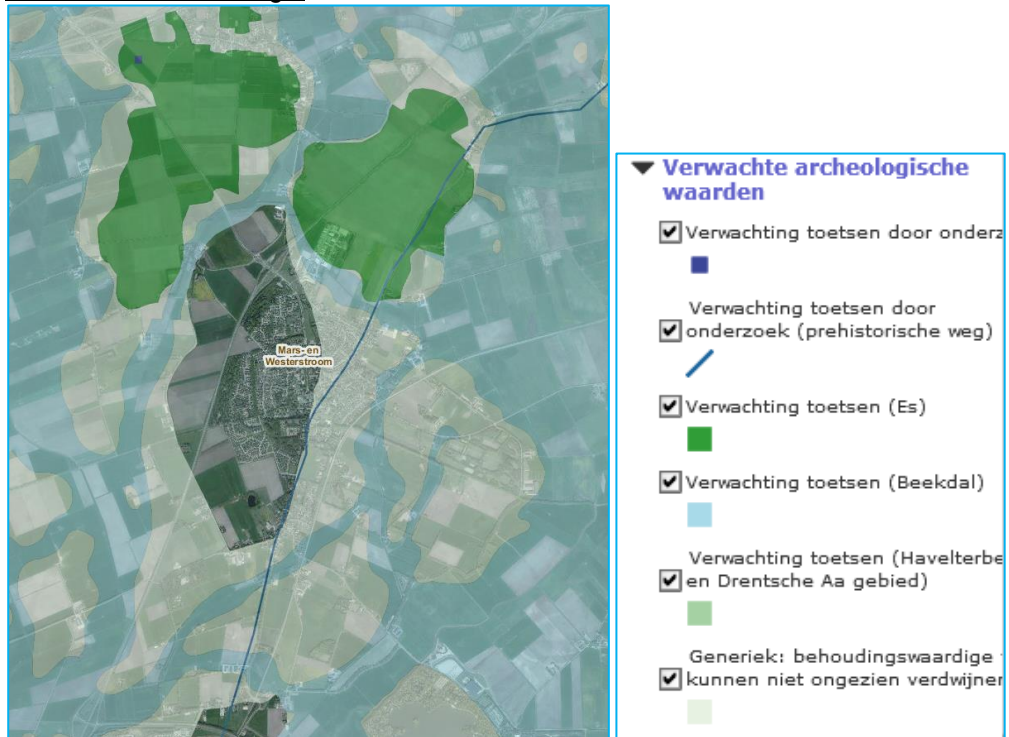


Voor het gehele gebied geldt als algemeen sturingsniveau 'respecteren' hetgeen wil zeggen : Ontwikkel het plan met respect voor de cultuurhistorische hoofdstructuur. Bij een conserverend plan: borg het behoud van de cultuurhistorische waarden van de chs. Het plan moet door de gemeente in de gebruikelijke procedure vooroverleg aan de provincie voorgelegd worden.

Voor het cultuurhistorische vlak (CHHS-vlak) op de kaart wordt verwezen naar de paragraaf 4.3 van dit bestemmingsplan (Cultuurhistorie), want daarin wordt nader

ingegaan op de waarde van de aanwezige cultuurhistorische waarden op basis van het gemeentelijk beleid.

### Kernkwaliteit Archeologie



Het plangebied valt grotendeels in gebieden waar vanuit de kernkwaliteit Archeologie op voorhand een bepaalde archeologische verwachtingswaarde op rust (verwachting toetsen).

In gebieden of terreinen met een archeologische verwachting op de archeologiekaarten, stuurt de provincie op een goede uitvoering van archeologisch onderzoek, conform de gangbare, in de beroepsgroep geldende kwaliteitseisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). Hieronder vallen alle essen en beekdalen, de Havelterberg en het Drentsche Aa-gebied, verwachte Celtic fields, offerveentjes en het vermoede traject van de Prehistorische weg over de Hondsrug. Als hier archeologische waarden worden aangetroffen, verwacht de provincie dat deze door hun ruimtelijke spreiding, samenhang, zeldzaamheid, tijdsdiepte en/of goede fysieke kwaliteit van provinciaal belang zullen zijn.

Een direct gevolg van deze sturingsrichting is dat de provincie vroegtijdig in het planvormingsproces met de initiatiefnemer(s) en/of de gemeente het archeologisch onderzoek willen afstemmen.

In voorliggend bestemmingsplan gaat het om een provinciaal initiatief. De provincie heeft dan ook op voorhand archeologisch onderzoek laten uitvoeren voor het tracé. In Hoofdstuk 4, paragraaf 4.1 is nader ingegaan op de uitkomsten van de uitgevoerde archeologische onderzoeken.

### 3.2.3 **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 verdubbeling van de N34 is in lijn met bovengenoemde ambitie. Vanwege een fysieke scheiding van rijbanen, zullen er minder verkeersslachtoffers vallen. Hierdoor leidt de voorgestane verdubbeling tot een verbeterde verkeersveiligheid.

### 3.2.4

#### ***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.

In voorliggende casus wordt een gedeelte van de N34 verdubbeld. Daarnaast wordt er een fysieke rijbaanafscheiding gerealiseerd. Hierdoor wordt het verkeer in beide richtingen gescheiden, en voldoet het initiatief dus aan de principes van Duurzaam Veilig.

### **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 de verdubbeling van de N34 tussen Coevorden-Noord en de aansluiting op het klaverblad A37.

*“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”*

Zoals valt te lezen in de Structuurvisie Coevorden valt te lezen dat de gemeente Coevorden achter de plannen staat voor de verdubbeling van de N34 (onderstreept in bovenstaande tekst).

### **3.3.2**

#### ***Mobiliteitsplan Coevorden – op weg naar duurzame mobiliteit***

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.

In het mobiliteitsplan van de gemeente Coevorden staan de volgende hoofddoelen genoemd die uiterlijk in 2020 moeten worden gerealiseerd.

1. Verkeersveiligheid;
2. Goederentransport;
3. Toerisme en recreatie;

4. Binnenstad;
5. Fietsen;
6. Openbaar vervoer;
7. Duurzaamheid.

Over de verdubbeling van de N34 op het traject Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37 staat in het mobiliteitsplan niet veel in. De verdubbeling van de N34 leidt natuurlijk toe aan een grote mate van verkeersveiligheid (door de fysieke scheiding van rijbanen). Daarnaast wordt onder het kopje goederenvervoer genoemd dat de prioriteit onder andere ligt op het vergroten van de capaciteit van de N34 tot het klaverblad Holsloot. Door de verdubbeling uit te voeren wordt de capaciteit van de weg natuurlijk vergroot.

## 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

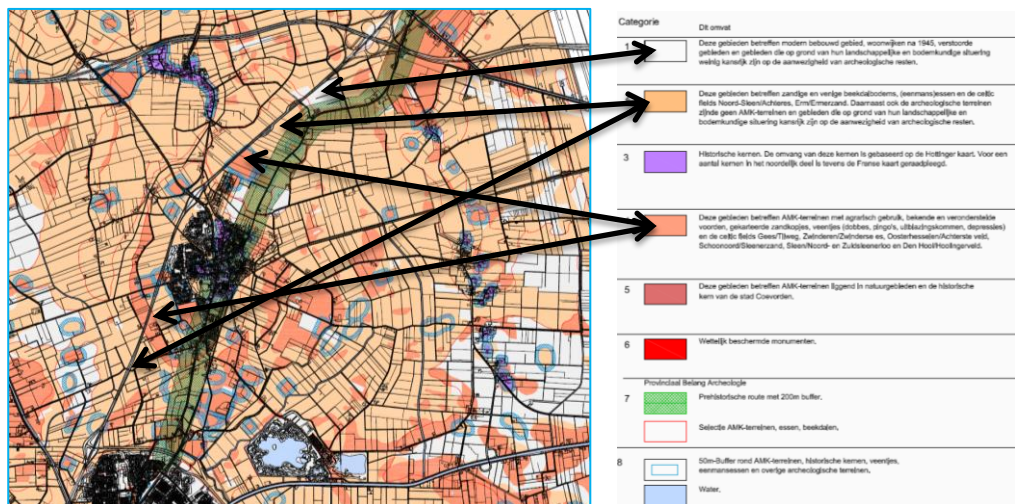
De toenemende bedreiging van het archeologische erfgoed in heel Europa, niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening, gaf aanleiding voor het in 1992 door de Europese lidstaten ondertekende Verdrag van Valletta. 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.



Er is sprake van meerdere archeologische verwachtingswaarden in het plangebied. Zo gelden onder ander categorie 1, 2 en 4.

Gebieden die vallen in categorie 1 zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek. Bij gebieden die vallen in categorie 2 moet er archeologisch onderzoek worden uitgevoerd bij ruimtelijke ingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> én dieper dan 0,30 meter. Bij categorie 4 moet er bij elke ruimtelijke ingreep archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

De verwachte ruimtelijke ingreep voldoet dus aan de onderzoeksnormen, zodat nader onderzoek naar archeologie nodig is.

#### Archeologisch bureauonderzoek

Om meer inzicht te krijgen in het noodzakelijke archeologische onderzoek is door Archeologisch Adviesbureau RAAP een meer gedetailleerde bureau studie verricht. Op grond hiervan is een Archeologische beleidsadvieskaart gemaakt waarop staat aangegeven op welke plaatsen (bekende archeologische waarden en verwachtingsgebieden) in het kader van de verbreding van de N34 nader archeologisch onderzoek moet worden verricht (Bijlage Archeologisch bureauonderzoek) bij dit bestemmingsplan).

Hierna volgt, integraal overgenomen, de samenvatting van het uitgevoerde onderzoek. Voor de verwijzingen naar bijvoorbeeld vindplaatsen wordt dan ook verwezen naar het onderzoeksrapport en de daarbij behorende bijlagen.

#### **Samenvatting**

In opdracht van Provincie Drenthe heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in januari en februari 2016 een bureauonderzoek uitgevoerd in verband met de voorgenomen verdubbeling van twee weggedeeltes van de N34. Het gaat om het traject van Coevorden-Noord tot het klaverblad N34 - A37 en het traject van Emmen West tot de aansluiting met de N381 (Frieslandroute). Beide trajecten zijn in afzonderlijke rapporten verwerkt. Onderhavig rapport betreft het traject van Coevorden- Noord tot het klaverblad N34-A37.

Op basis van de bureaustudie is een archeologische advieskaart opgesteld waarop zowel de bekende als de verwachte archeologie is weergegeven (zie ook kaart op bladzijde 29). Op de kaart is een onderscheid gemaakt in zones met hoge, middelhoge en lage verwachting (=afgegraven gebieden). Voor deze zones zijn adviezen opgesteld met betrekking tot 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 20 m zone bodemingrepen ten behoeve van de verdubbeling van de N34 plaatsvinden, dan zal het advies (zie de adviestabel op de volgende bladzijde) daartoe moeten worden aangepast.

Voor de bekende vindplaatsen en de onderscheiden verwachtingszones zijn bijbehorende adviezen opgesteld en weergegeven in onderstaande tabel. Zie ook kaartbijlage 6 van het archeologisch onderzoek voor de weergave van de vindplaatsen (op basis van hun code zoals weergegeven in onderstaande tabel).

code	vindplaats type	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 middel-hoge verwachting	-	verkennend booronderzoek, om de 50 m	karterend booronderzoek
lage verwachting	-	geen vervolgonderzoek	-

*Tabel : Overzicht archeologische vindplaatsen en verwachtingsgebieden in het tracé van de verdubbeling van de N34 waar archeologisch onderzoek is vereist (eerste twee stappen). Zie kaartbijlage 6 van het onderzoeksrapport voor de ligging.*





Door middel van een omgevingsvergunningstelsel in de bestemmingsregels is ook geborgd dat overleg plaatsvindt tussen gemeente en provincie over het onderdeel archeologie in relatie tot het uitvoeren van werkzaamheden.

## 4.2 Bodem

### 4.2.1 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 (bron: [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)).

#### **4.2.2 Doorwerking naar het plan**

Door de RUD Drenthe zijn de locaties met mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van de geplande verdubbeling van de N34 in de gemeente Coevorden geïnventariseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van de Bodeminformatiekaart van de provincie Drenthe en is voor een aantal locaties aanvullende informatie opgevraagd bij de gemeente Coevorden en de provincie Drenthe.

Bij de inventarisatie zijn in de gemeente Coevorden 8 locaties in het onderzoeksgebied naar voren gekomen die potentieel verdacht zijn voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Deze locaties zijn weergegeven in de bijlage 'Bijlage rapport bodem Coevorden' bij dit bestemmingsplan.

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. Voor een enkele locatie moet voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden ten behoeve van de verbreding van de N34 aanvullend onderzoek worden gedaan om vast te stellen of saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit betreft de locatie:

- Holsloot (N37, Sleen); bij voorgaand onderzoek zijn verontreinigingen boven de Interventiewaarde aangetoond

Indien blijkt dat saneringsmaatregelen getroffen dienen te worden dan zal hierover met het bevoegde gezag in overleg worden gegaan.

Buiten deze verdachte locaties worden op basis van de beschikbare informatie geen verontreinigingen van betekenis, dat wil zeggen boven de tussenwaarde, verwacht binnen het werkgebied van de N34.

#### **Besluit bodemkwaliteit**

Bij de uitvoering van het project 'Verdubbeling N34' zal op grote schaal grond worden verzet. Bij het toepassen van grond zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal een grondstromenplan worden opgesteld waarin wordt aangegeven welke grondstromen er zullen plaatsvinden (herkomstlocatie, toepassingslocatie, hoeveelheden) en hoe daarbij wordt voldaan aan de regels van het Besluit bodemkwaliteit.



### Conclusie

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

## **4.3 Cultuurhistorie**

### **4.3.1 Aanleiding en doel**

#### Modernisering Monumentenwet (MoMo)/Wijziging Bro

Per 1 januari 2012 is de wijziging van het Bro in werking getreden die een verplichting inhoudt om in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Wat zijn cultuurhistorische waarden? De Memorie van Toelichting bij het Besluit ruimtelijke ordening zegt met betrekking tot artikel 3.1.6 het volgende:

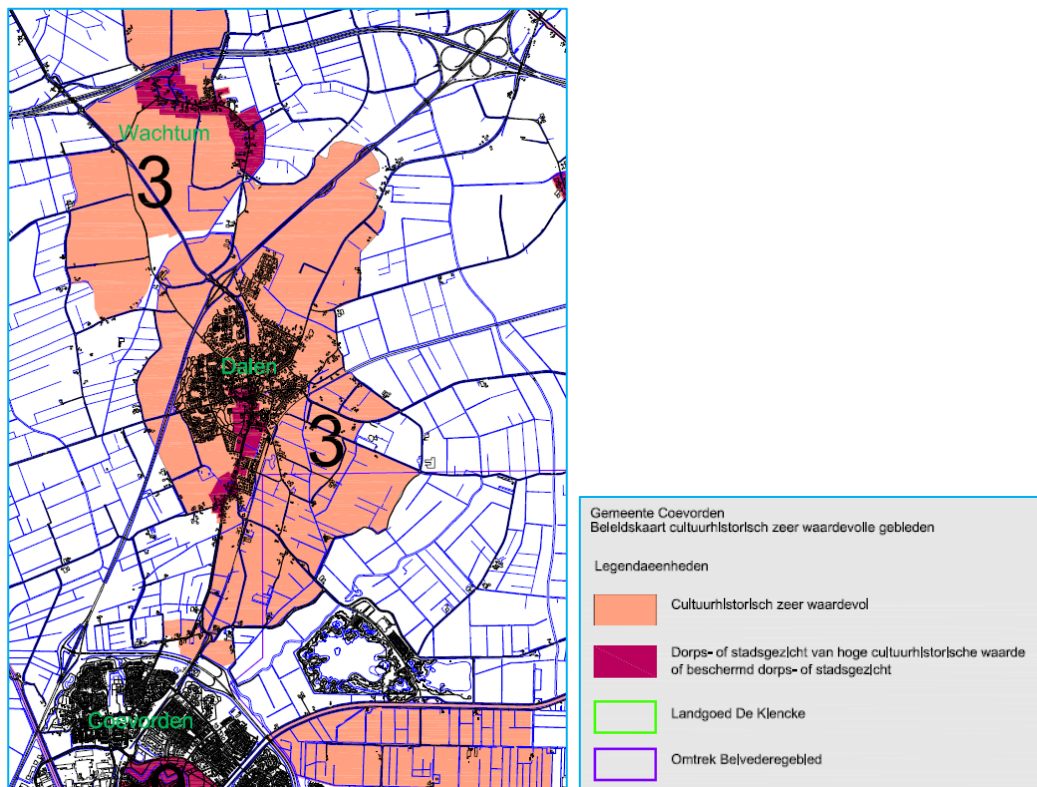
*"Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken"*

Het begrip cultuurhistorie heeft drie aspecten:

1. Historische (stede)bouwkunde / bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten;
2. Archeologie; sporen en vondsten van menselijk handelen in het verleden in de bodem zijn achtergebleven, bijvoorbeeld potscherven, resten van voedselbereiding, graven, maar ook verkleuringen in de grond die duiden op bewoning of infrastructuur. Een verzamelterm hiervoor is 'archeologische waarden'. Alle archeologische waarden bij elkaar zijn het 'bodemarchief'. Deze sporen kunnen zich ook onder water bevinden zoals bijvoorbeeld verdronken nederzettingen of scheepswrakken;
3. Cultuurlandschap/historische geografie: alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen.

### **4.3.2 Doorwerking naar het plan**

Op basis van de gemeentelijke beleidskaart Cultuurhistorisch zeer waardevolle gebieden bevindt het gebied waar de verdubbeling gaat plaatsvinden voor een groot deel in een gebied met een waarde 'cultuurhistorisch zeer waardevol'.



In de bij deze kaart behorende Erfgoednota staat het volgende genoemd over het beleid in deze gebieden.

Om de waarden in de negen cultuurhistorisch zeer waardevolle gebieden te kunnen behouden, willen wij de landschappelijke kernkwaliteiten en infrastructuur in die gebieden vastleggen in het bestemmingsplan buitengebied. Dit houdt opname van de volgende onderdelen in:

- behoud van de kenmerkende gebiedsstructuren zoals beschreven per gebied;
- een omgevingsvergunning is verplicht voor ontwikkelingen in deze gebieden;
- behoud en versterking van de infrastructuur, zoals karakteristieke en historische (zand)paden, wegen, kanalen en wijken;
- 'behoud in situ' voor een vijftiental archeologische terreinen door het huidige gebruik te handhaven;
- aanduiding 'karakteristiek' voor gebouwen en objecten uit de CHI.

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:

a. 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.

b. 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. Substantiële negatieve effecten op landschap en cultuurhistorie zijn hiermee uitgesloten.

#### **4.4 Externe veiligheid**

##### **4.4.1 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 vuurwerkramp 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.

##### **4.4.2 Doorwerking naar het plan**

De Provincie Drenthe is voornemens het N34-tracé van Holsloot tot het noordwesten van Coevorden te verdubbelen. De Provincie Drenthe heeft RUD Drenthe gevraagd om een onderzoek te doen naar het aspect externe veiligheid ter onderbouwing voor een M.e.r.- beoordeling en een bestemmingsplanprocedure. Het plan is 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. Hieronder de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

Het gehele onderzoeksrapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

#### Plaatsgebonden risico

Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is geen 10-6 risicocontour aanwezig. Er zijn dus geen knelpunten qua externe veiligheid.

#### Groepsrisico

Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is het groepsrisico laag. Daarbij wel de aantekening dat voor de nieuwe situatie een worst case scenario is gebruikt door verdubbeling van het aantal vervoerseenheden aan gevaarlijke stoffen. Er is dus sprake van een acceptabele situatie qua hoogte groepsrisico.

#### Verantwoordingsplicht groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transport dient in ieder geval aandacht te worden gegeven aan de verantwoordingsplicht van het groepsrisico GR. Het betreft in dit geval verdubbeling van een tracé. De resultaten dienen onderbouwing van de M.e.r.-beoordeling en bestemmingsplanprocedure. Doordat er sprake is van een geringe toename van het groepsrisico van de huidige naar de toekomstige situatie kan worden volstaan met een lichte verantwoording van het groepsrisico.

#### Risico's

In zowel de bestaande en toekomstige situatie is het groepsrisico nihil.

#### Milieu maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Omdat het groepsrisico nihil is en nihil blijft zijn geen milieumaatregelen noodzakelijk.

#### Maatregelen voor zelfredzaamheid en hulpverlening

De Veiligheidsregio Drenthe zal nog worden benaderd om eventueel advies.

## **4.5 Flora en Fauna**

### **4.5.1 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.

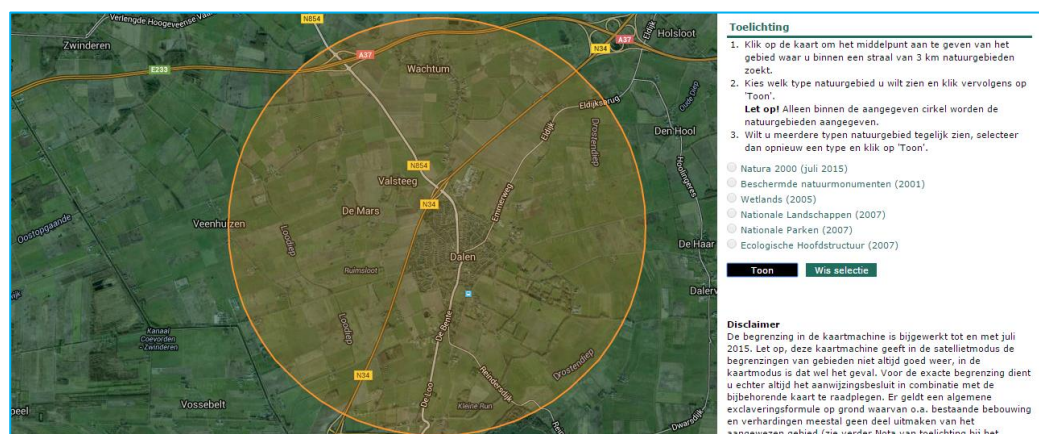
#### 4.5.2 Doorwerking naar het plan

##### Gebiedsbescherming

In de Natuurbeschermingswet is de bescherming van gebieden geregeld. Bij de gebiedsbescherming spelen de volgende aspecten:

- beschermde Natuurmonumenten;
- Natura 2000-gebieden (vogel- en habitatrictlijngebieden): de Europese Unie heeft een zeer gevarieerde en rijke natuur, die van grote biologische, esthetische en economische waarde is. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden;
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS): de EHS is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. De EHS kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur.

Hierna is de eventuele ligging van bovengenoemde natuurgebieden weergegeven, waarbij het plangebied centraal in de oranje cirkel ligt en eventuele waardevolle gebieden binnen een straal van 3 kilometer rondom het plangebied zijn weergegeven.



In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen natuurgebieden (Natura-2000, wetlands of Nationale Landschappen). Alleen ten noorden van knooppunt Holsloot liggen enkele onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur. Het plangebied

bevindt zich niet zelf in de EHS, zodat nader onderzoek naar gebiedsbescherming niet nodig is. Let wel, zie nog wel paragraaf 4.5.3 over stikstofdepositie.

#### *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.

Er is een QuickScan Flora- en Fauna uitgevoerd om te onderzoeken of er voor de Flora- en Fauna waardevolle soorten worden geschaad door het uitvoeren van voorliggend initiatief. Dit onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau Tauw BV. Het volledige onderzoeksrapport, bekend onder de titel 'Quickscan verdubbeling N34 Trace Coevorden Noord - Holsloot', projectnummer 1235705 en d.d. 25 maart 2016 is als aparte bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen, de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

De Provincie Drenthe heeft het voornemen om de N34 te verbreden over het tracé Coevorden-Noord – Holsloot, tussen hm 47.1 en 54.8. In het onderzoeksrapport is de ruimtelijke uitvoerbaarheid van dit plan 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. In de volgende alinea's is toegelicht wat de gevolgen zijn van deze resultaten voor de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het plan.

#### Ruimtelijke uitvoerbaarheid

Het is redelijkerwijs aannemelijk dat het plan ruimtelijk uitvoerbaar is vanuit de Flora- en faunawet. Wel zijn er nog vervolgstappen noodzakelijk voor een deel van de werkzaamheden. Deze vervolgstappen zijn in de navolgende alinea's toegelicht. Het is aannemelijk dat, indien nodig, een ontheffing te verkrijgen is.

#### Type werkzaamheden

Werkzaamheden zoals grondverzet, kap van bomen en het dempen van sloten kunnen leiden tot schade aan eventueel aanwezige zwaarder beschermde soorten. Wanneer er werkzaamheden binnen de aandachtsgebieden plaatsvinden, moet nader onderzocht worden of de werkzaamheden een effect hebben op de in de hierna weergegeven tabel genoemde soortgroepen.

Buiten de aandachtsgebieden geldt dat wanneer watergangen (deels) gedempt worden, eerst nader onderzoek naar de aanwezigheid van de kleine modderkruiper (vis) nodig is. In onderstaande tabel is te zien in welke aandachtsgebieden vervolgstappen nodig zijn in de projectfase, voor de verschillende soortgroepen. Hierdoor wordt de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het project geborgd. Hoofdstuk 2 geeft weer om welke soorten en typen werkzaamheden het precies gaat.

Aandachtsgebied	Flora	Grondgebonden zoogdieren	Vleermuizen	Broedvogels, tijdens broedseizoen	Broedvogels, jaarrond beschermd	Vissen
1 Aansluiting Coevorden		x		X		
2 Bomenrij Huizigerstuk 4		x	x	x		
3 Bomenrij Burgemeester ten Holteweg			x	x		
4 Park langs Kolkakkers en Kieftenweg, Dalen				x		x
5 Bosschages kruising N854		x		x	x	
6 Bomenrij nabij Giestee 5, Dalen			x	x		
7 Bomenrij nabij Kleine Veld			x	x		
8 Bosje langs Nieuwe Drostendiep		x	x	x	x	
9 Nieuwe Drostendiep				x		
10 Kruising A34 - A37				x		
Elders binnen plangebied	x			x		x

Tabel : Aandachtsgebieden waar voor de verschillende soortgroepen vervolgstappen nodig zijn in de projectfase. Hierdoor wordt de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het project geborgd.

### Vervolgstappen

- Voorafgaand aan de uitvoer van werkzaamheden die mogelijk van invloed zijn op beschermde soorten (zoals genoemd in hoofdstuk 2), 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 beschermd nestlocatie en vleermuizen moet sprake zijn van een geldig belang uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn om ontheffing te kunnen krijgen. Het belang "Volksgezondheid of openbare veiligheid (belang d)" zou hiervoor in aanmerking kunnen komen mits voldoende beargumenteerd wordt aangetoond dat 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;
- Mitigerende maatregelen:
  - ❖ Bij een ontheffingsaanvraag hoort een voldoende uitgewerkt mitigatieplan. Het is raadzaam om dit af te stemmen met een ter zake kundig ecoloog;
  - ❖ Tabel 3.2 geeft weer aan wat voor mitigerende maatregelen gedacht kan worden (RVO, 2016);
  - ❖ 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 (zie aanbevelingen);
- 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.

#### 4.5.3 **Stikstofdepositie / Aerius-berekening**

De provincie Drenthe wil daarnaast graag inzicht geven in de verandering van stikstofdepositie (op Natura 2000 gebieden) als gevolg van de beoogde aanpassingen. Door Goudappel Coffeng is vervolgens het stikstofonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek, bekend onder de titel: 'Verdubbeling N34 Coevorden-Noord (N382) – Holsloot (A37) – Onderzoek Stikstofdepositie', kenmerk: DTA067/KZJ/0365.01, d.d. 2 februari 2016, is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgt integraal overgenomen de bevindingen/conclusies van de Aerius-Calculator.

##### *Conclusies:*

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.

#### 4.6 **Geluid**

##### 4.6.1 **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 geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai 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 projectafwijkingsbesluit 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.

#### **4.6.2 Doorwerking naar het plan**

In opdracht van de provincie Drenthe is door de Regionale Uitvoerings Dienst (RUD) een akoestisch onderzoek verricht, het volledige onderzoeksrapport is opgenomen als 'Bijlage Geluid' bij dit bestemmingsplan. Aanleiding voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek zijn de voorgenomen wijzigingen (reconstructie) van de N34, zijnde een verdubbeling van 2 naar 4 rijstroken, tussen aansluiting Coevorden-noord en knooppunt Holsloot. De extra rijstroken worden aan de westzijde naast de bestaande rijstroken gelegd.

Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting door het wegverkeer voor en na de wijzigingen aan de betreffende weggedeelten. Op basis hiervan wordt vastgesteld of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (een verhoging in de geluidbelasting van 1,5 dB of meer).

Onderstaand volgen, integraal overgenomen uit het onderzoeksrapport, de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

De provincie Drenthe is voornemens de N34 te verdubbelen van 2 naar 4 rijstroken, tussen aansluiting Coevorden-noord en knooppunt Holsloot. De extra rijstroken worden aan de westzijde naast de bestaande rijstroken gelegd. 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 zijn een groot aantal woningen gelegen. Op de woningen Huizingerstuk 4, Gluvinksweg 9 en Giestee 5 neemt de geluidbelasting zodanig toe dat

sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het treffen van bronmaatregelen is niet mogelijk want een snelheidsverlaging verdraagt zich niet met het opwaarderen van de N34. Op de N34 is in het wegontwerp het toepassen van geluidsreducerend wegdek reeds voorzien. Binnen het beleid van de wegbeheerder zijn geen wegdekken toepasbaar met een betere geluidsreductie. Het toepassen van overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of –wallen is niet kosteneffectief voor verspreid liggende woningen. Voor de woningen wordt een hogere waarde vastgesteld en wordt de noodzaak voor het treffen van gevelmaatregelen onderzocht. De vast te stellen hogere waarden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

omschrijving	plaats	reken- hoogte (m)	geluidbelastingen $L_{den}$ (dB)			verant- woorde- lijke weg
			hogere waarde	exclusief aftrek art 110g Wgh	cumulatief exclusief aftrek art 110g Wgh	
Huizingerstuk 4	Dalen	1,8	58	60	60	N34
		4,5	60	62	62	N34
Gluvinksweg 9	Dalen	1,8	53	55	55	N34
		4,5	55	57	57	N34
Giestee 5	Dalen	4,5	56	58	58	N34

Binnen het onderzoeksgebied zijn 2 saneringswoningen gelegen. De geluidbelasting op deze woningen na verdubbeling neemt licht toe ten opzichte van 2019 ten gevolge van de verwachte verkeersgroei. 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.

Het treffen van bronmaatregelen is niet mogelijk want een snelheidsverlaging verdraagt zich niet met het opwaarderen van de N34. Op de N34 is in het wegontwerp het toepassen van geluidsreducerend wegdek reeds voorzien. Binnen het beleid van de wegbeheerder zijn geen wegdekken toepasbaar met een betere geluidsreductie. Het toepassen van overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of –wallen is niet kosteneffectief voor verspreid liggende woningen. Voor de woningen wordt door de minister van I&M een hogere waarde vastgesteld en wordt de noodzaak voor het treffen van gevelmaatregelen onderzocht. De vast te stellen hogere waarden zijn weergegeven in navolgende tabel.

omschrijving	plaats	reken- hoogte (m)	geluidbelastingen $L_{den}$ (dB)			verant- woorde- lijke weg
			hogere waarde	exclusief aftrek art 110g Wgh	cumulatief exclusief aftrek art 110g Wgh	
Noordwijk 55	Dalen	1,8	57	59	60	N34
		4,5	60	62	62	N34
Eldijk 20	Dalen	1,8	53	55	57	N34
		4,5	56	58	58	N34

Ten behoeve van de Hogere Waarde/Bestemmingsplan procedure zijn in dit stadium (nog) geen definitieve akoestische rapportages noodzakelijk. Met betrekking tot de Hogere Waarde procedure volstaat een garantstelling voor de te behalen grenswaarden.

### Overleg Rijkswaterstaat

In verband met de verdubbeling van de N34 zal de ligging van een deel van de twee zuidelijke verbindingswegen in het Knooppunt Holsloot (A37/N34) worden aangepast. Bovenstaande fysieke wijziging is getoetst op het naastgelegen Geluidproductieplafonds (GPP's). De uitkomsten daarvan zijn opgenomen in de bijlage 'Memo Geluidproductieplafonds'.

## **4.7 Luchtkwaliteit**

### **4.7.1 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.

### **4.7.2 Doorwerking naar het plan**

De provincie Drenthe is voornemens een wegvak van de autoweg N34 te verdubbelen van een weg met 2 rijstroken naar een weg met vier rijstroken. Het betreft het wegvak tussen de aansluiting Coevorden-Noord en het klaverblad Holsloot.

Met behulp van het model Geomilieu-Stacks is bepaald wat de gevolgen van dit voornemen zijn voor de luchtkwaliteit. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de bij dit bestemmingsplan opgenomen bijlage 'Rapportage luchtkwaliteitsonderzoek verdubbeling N34 Holsloot – Coevorden'.

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</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.

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, ondanks een toename van het wegverkeer, niet of nauwelijks hoger dan de concentraties ten gevolge van de autonome ontwikkeling. De oorzaak hiervan is dat de achtergrondconcentraties bepalend zijn en het wegverkeer een relatief geringe invloed heeft op de heersende concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof in de lucht.

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.

## **4.8 M.E.R.-beoordeling**

### **4.8.1 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.

### **4.8.2 Doorwerking naar het plan**

De weg wordt over een afstand van circa 7,7 kilometer lengte verdubbeld. Voor een 'wijziging of uitbreiding van een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer' geldt dat op basis van de drempelwaarde van de D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage de drempelwaarde wordt overschreden.

Als voor deze activiteit een besluit wordt voorbereid moet het bevoegd gezag beoordelen of vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die deze activiteiten voor het milieu kunnen hebben een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Voor het uitvoeren van de beoordeling moet gebruik gemaakt worden van bijlage III bij de richtlijn 2011/92/EU (richtlijn milieu-effectbeoordeling).

Ten behoeve van het project is een m.e.r.-aankmeldingsnotitie opgesteld en ingediend. Het bevoegd gezag moet beoordelen of voor het vaststellen van het bestemmingsplan een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is. Het algemene uitgangspunt bij een dergelijke beoordeling is dat er geen MER hoeft worden opgesteld, tenzij er sprake is

van bijzondere omstandigheden. Deze bijzondere omstandigheden kunnen betrekking hebben op:

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

Op 26 mei 2016 heeft het bevoegd gezag besloten dat er geen MER opgesteld hoeft te worden voor dit plan vanwege het ontbreken van bijzondere omstandigheden (Bijlage M.e.r.-beoordeling).

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.

#### Conclusie

Op basis van bovenstaande beoordeling is geconcludeerd worden dat de mogelijke milieubelasting voldoende is omschreven om te kunnen beoordelen of sprake is van bijzondere omstandigheden. Er is geen sprake van bijzondere omstandigheden waaronder de activiteiten worden ondernomen. Er hoeft dan ook geen milieueffectrapportage opgesteld te worden.

## **4.9 Watertoets**

### **4.9.1 Aanleiding en doel**

In de loop van de tijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland veel ruimte aan water en/of waterbergingslocaties onttrokken. Aan het begin van de 21<sup>e</sup> 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. Het instrument is vorm- en procedurevrij. Gezien het belang van het instrument is het wel noodzakelijk de waterbeheerder hier goed bij te betrekken.

#### **4.9.2 Doorwerking naar het plan**

Op 29 april 2016 is via het online instrument [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl) de benodigde watertoets uitgevoerd. Het plangebied bevindt zich daarbij in het beheersgebied van het waterschap Vechtstromen. Voor uitvoering van het bestemmingsplan is de 'Normale watertoets' van toepassing. Dat betekent voor dit bestemmingsplan dat over de inhoud van het aspect water het contact gezocht is met het waterschap.

Hierna wordt genoemd hoe met het aspect water wordt omgegaan in het kader van de uitvoering van het project verdubbeling N34, rekening houdend met de van belang zijnde thema's van het waterschap.

In de waterparagraaf dienen de keuzes in ruimtelijke plannen ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd worden beschreven. Het wateradvies van het waterschap moet daarin zijn meegenomen.

Waterhuishoudkundige consequenties van een plan mogen niet op de omgeving afgewenteld worden. Het waterschap streeft er naar om de ingrepen binnen een deelstroomgebied waterneutraal te houden. Wateraspecten die niet ruimtelijk relevant zijn, kunnen in het proces van de watertoets wel gesignaleerd maar niet geregeld worden. Dit houdt in dat als iets met een specifiek instrument geregeld kan worden, het niet met een ruimtelijk plan geregeld mag worden. Belangrijke regelstellende instrumenten zijn, de Keur van het waterschap, Activiteitenbesluit, peilbesluit, gemeentelijke verordening etc.

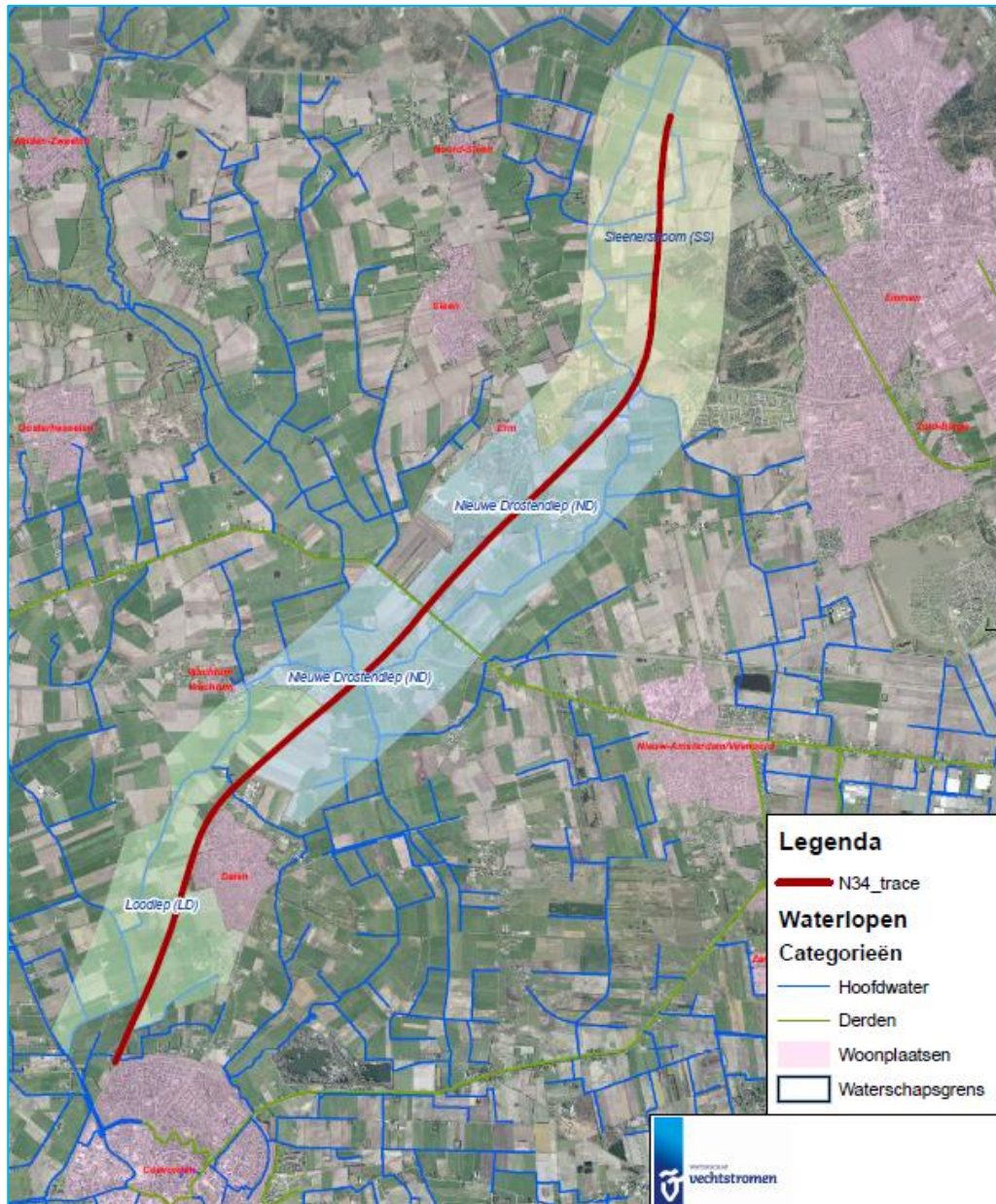
#### Watercompensatie als gevolg van toename verhard oppervlakte

Als gevolg van de verdubbeling van de N34 wordt in het plangebied in totaliteit voorzien in een toename van het verharde oppervlakte van circa 50000 m<sup>2</sup> (5 hectare). Aangezien er meer dan 1500 m<sup>2</sup> aan toename verharding blijkt in het landelijk gebied dient 10% van deze 50000 m<sup>2</sup> in m<sup>3</sup> te worden gecompenseerd. Dat betekent dat er 5000 m<sup>3</sup> aan extra waterberging bij moet komen.

Ten behoeve van de verdubbeling van de N34 wordt door de provincie reeds voorzien in een toename van de opvangcapaciteit in het slootvolume langs de N34. Er worden momenteel hydrologische berekeningen gemaakt door het waterschap om te berekenen hoeveel opvangcapaciteit er valt te realiseren. Indien blijkt dat aanvullend nog extra waterberging noodzakelijk is zal dan tussen de provincie Drenthe en het waterschap Vechtstromen in gezamenlijk worden opgepakt. Het initiatief hiertoe ligt bij de provincie Drenthe, zij zal de waterschap hierover benaderen indien er extra waterberging nodig is.

Voor deze extra compensatie zullen het waterschap Vechtstromen en de provincie Drenthe in gezamenlijkheid gaan optrekken om te bepalen waar deze extra watercompensatie kan plaatsvinden. Deze zal naar verwachting gerealiseerd gaan

worden in projecten waar het waterschap zelf actief is in het herinrichten van de beekdalgebieden van het Loodiep, Drostendiep en de Slenerstroom. Zo wordt naast het feit dat er wordt voorzien in een adequate waterberging ook een maatschappelijke bijdrage geleverd in het verder optimaliseren van de genoemde beekdalsystemen. Op de kaart hierna zijn deze beekdalsystemen weergegeven. Het streven daarbij is om verlies aan agrarisch areaal te minimaliseren. Het waterschap en de provincie zullen hiertoe een inspanningsverplichting met elkaar aangaan om deze extra waterberging te gaan realiseren in deze genoemde beekdalen.



### Waterkwaliteit

De keuze voor verdubbeling aan de westzijde van het huidige wegtracé is gunstig met het oog op de ligging van het waterwingebied Dalen (het waterwingebied ligt namelijk ten oosten van het huidige tracé). Voor het overige wordt bij de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden met het maatregelenpakket uit

het gebiedsdossier en het uitvoeringsprogramma van het grondwaterbeschermingsgebied Dalen.

Verder kan over de waterkwaliteit nog het volgende worden aangegeven. Door de Commissie Landelijk Waterbeheer is een onderzoeksrapport opgesteld over afstromend wegwater.

Het autoverkeer produceert milieubelastende stoffen door verbranding van brandstoffen en door slijtage van de voertuigen en van het wegdek. Ook door corrosie van het wegmeubilair wordt milieuverontreiniging veroorzaakt. Door het afspoelen van het wegdek met regenwater (run-off) komen verontreinigingen in de berm en het grond- en oppervlaktewater terecht.

Afstromend wegwater is een emissieprobleem, dat samen met verwaaiing optreedt. Daarom is het belangrijk dat de problematiek integraal wordt aangepakt. Maatregelen aan de bron (zoals schonere voertuigen, alternatieve materialen voor wegmeubilair en een ontwerp, beheer en onderhoud gericht op terugdringing van het gebruik van bestrijdingsmiddelen voor wegen en bermen) zijn hierbij van groot belang.

Het daadwerkelijk invullen van bronmaatregelen zal echter nog veel tijd en inspanning vragen. In afwachting hiervan kan de emissie als gevolg van afstromend wegwater en verwaaiing met de in het rapport geformuleerde voorstellen aanzienlijk worden beperkt. Bij de verdere uitvoering en beheer van de verdubbelde N34 zal met deze voorstellen zoveel als mogelijk is rekening worden gehouden. Het CLW rapport 'Afstromend wegwater' is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

#### Drinkwater

Potentiële bronnen die de kwaliteit van de winning kunnen beïnvloeden is een lijnbron als de N34. De verdubbeling van de N34 wordt dan ook gekenmerkt als een aandachtspunt in relatie met de kwetsbaarheid van de winning. In de Provinciale Omgevings verordening (POV) zijn regels opgenomen ter bescherming van een waterwingebied danwel een grondwaterbeschermingsgebied ten aanzien van een ruimtelijke ontwikkeling. Voor wat betreft de verdubbeling van de N34 ter hoogte van Dalen zijn o.a. de artikelen 7.11 en 7.14 van toepassing. De regels dienen dan ook te worden opgenomen als specifieke eis in een offerteaanvraag cq. bestek.



## 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.

### Vooroverleg

Over de inrichting van de waterparagraaf heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen de provincie Drenthe en het waterschap Vechtstromen. Het waterschap Vechtstromen heeft aangegeven akkoord te kunnen gaan met de waterparagraaf zoals verwoord in het bestemmingsplan. Ook de provincie Drenthe kan, als initiator van dit bestemmingsplan, instemmen met de inhoud van het bestemmingsplan.

### Ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan "N34 verdubbeling" lag met ingang van 3 juni 2016 voor een ieder gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad. Er werden 6 zienswijzen ingediend. Door de gemeente is een Notitie Zienswijzen opgesteld. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

## 7 Hoofdstuk 7 Juridische Toelichting

### 7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden 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 overal 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

Binnen deze bestemming zijn de regels weergegeven (maten e.d.) waar de verdubbeling van de N34 mag worden gerealiseerd.

##### 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 : 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 bestemmingsplan Buitengebied Coevorden. Voor diepere bodemingrepen binnen deze bestemming dient eerst een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd te worden.

#### Artikel 6 : Waarde – Archeologische verwachtingswaarde

Een deel van het plangebied is aangeduid als 'Waarde – Archeologische verwachtingswaarde' gebracht. Dit is in overeenstemming met het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden. Voor bodemingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,30 meter dient eerst een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd te worden.

### *Hoofdstuk 3 Algemene regels*

#### Artikel 7 : 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 8 : 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 9 : 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 10 : Algemene afwijkingsregels

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

#### Artikel 11 : 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 12 : 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 13 : Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

**Projectgegevens**

Project : Bestemmingsplan N34=verdubbeling  
IMRO : NL.IMRO.0109.100BP00024-0002  
Projectnummer : RB 10.251  
Versie : 01  
Datum : September 2016

**Opdrachtgever**

Provincie Drenthe  
Postbus 122  
9400 AA Assen

**RooBeek Advies**

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

[www.roobeek-advies.nl](http://www.roobeek-advies.nl)