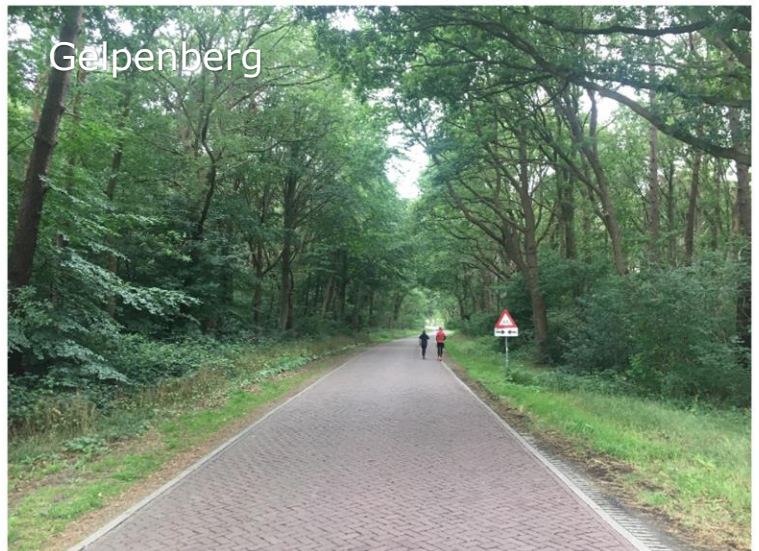


Schapendijk



Gelpenberg



Rapport
Fietsopgaven Coevorden



Opdrachtgever:
Gemeente Coevorden

Projectnummer:
31052203

Datum:
16 november 2020

**Bezoekadres**

Dorpsstraat 20
7683 BJ Den Ham

Postadres

Postbus 12
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88

F +31 (0) 546 67 28 25

E info@roelofsgroep.nl

Tevens vestigingen in

Sneek
Spijkenisse
Stadskanaal
Steenwijk
Veenendaal
Weesp


Projectgegevens

Naam: Fietsopgaven Coevorden
Nummer: 31052203
Documentnummer: R01-D01-31052203-taa
Status: Definitief 01
Datum: 16 november 2020
Auteur: T. Adema

Opdrachtgever

Gemeente Coevorden
Postbus 2
7740 AA COEVORDEN

Autorisatie

Naam: T. Adema
Handtekening: 
Datum: 16 november 2020

Niets uit deze rapportage mag worden vereenvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Aanleiding	III
1 Nut-/noodzaak vrijliggende fietsvoorzieningen	4
2 Ontwerprichtlijnen	5
3 Beschrijving mogelijke varianten	8
3.1 Schapendijk.....	8
3.2 Gelpenberg.....	16
4 Omgevingsaspecten.....	22
5 Voor- en nadelen varianten.....	24
5.1 Schapendijk.....	24
5.2 Gelpenberg.....	25
6 Kosten	27
7 Advies.....	28
7.1 Schapendijk.....	28
7.2 Gelpenberg.....	28

Bijlagen

- I. Omgevingsaspecten
- II. Ontwerp Schapendijk
- III. Ontwerp Gelpenberg

Aanleiding

Eind 2019 heeft het college de fietsnota 'Ruimte voor de fiets' vastgesteld en in februari 2020 heeft de gemeenteraad van Coevorden hiermee ingestemd. In de fietsnota zijn diverse fietsopgaven benoemd, onder andere het onderzoeken van enkele ontbrekende fietsverbindingen van het 'Basisnetwerk Fiets'. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Coevorden op 30 juni 2020 een motie aangenomen waarbij het college wordt opgedragen prioriteit te geven aan de aanleg van de fietspaden Gelpenberg en Schapendijk. In de motie is opgenomen dat de realisatie van deze fietspaden noodzakelijk is vanuit de verkeersveiligheid en recreatie.

De gemeente Coevorden heeft Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd een variantenstudie uit te voeren naar het realiseren van een vrijliggende fietsvoorziening op een gedeelte van twee van deze ontbrekende schakels, namelijk:

- Aalden: Langs de Gelpenberg vanaf de komgrens Aalden tot en met de aansluiting Aelderholt mét een doorkijk van het tracé naar de kruising met de Gebbeveenweg.
- Zweeloo: Langs de Schapendijk vanaf de rotonde N381/Schapendijk tot en met de aansluiting Broekstukkenweg.

De twee trajecten zijn weergegeven in figuur 1.

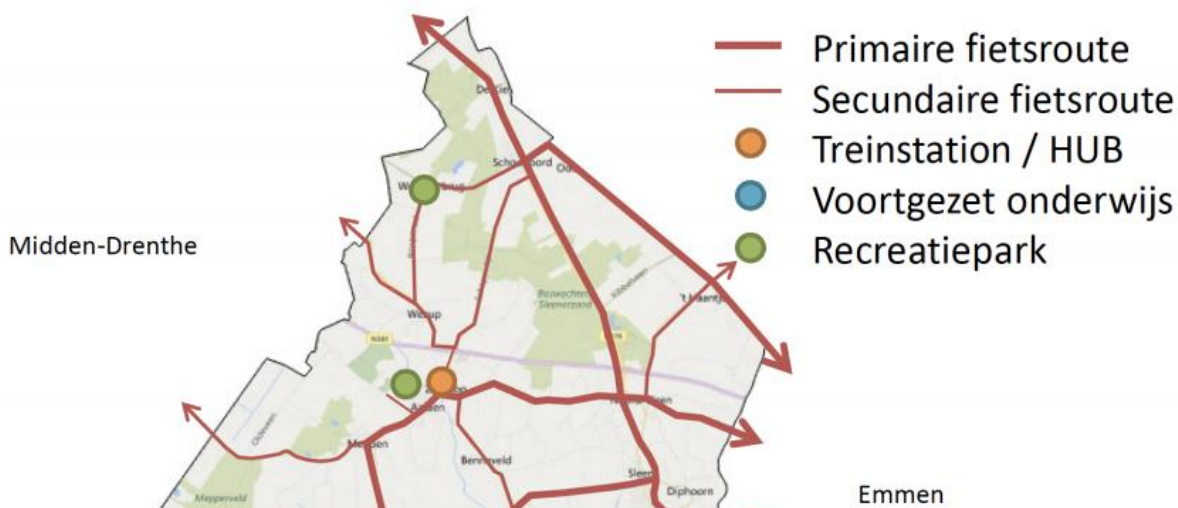


Figuur 1 Ligging ontbrekende fietsvoorzieningen Gelpenberg en Schapendijk

1 Nut-/noodzaak vrijliggende fietsvoorzieningen

De gemeente Coevorden heeft in 2019 een beleidsplan opgesteld voor de fiets, genaamd Fietsnota Coevorden. In de Fietsnota is het 'Basisnetwerk Fiets' van de gemeente Coevorden 'gecategoriseerd'. Hierbij zijn de primaire en secundaire fietsroutes aangeduid. Dit zijn de belangrijk(st)e fietsroutes voor het ontsluiten van de kernen en het ontsluiten van publiekstreckende (recreatieve) voorzieningen. Onderstaande afbeelding is een uitsnede uit de genoemde kaart, waarbij de te onderzoeken tracés geel zijn omcirkeld. Beide tracés zijn onderdeel van het secundaire fietsnetwerk en zijn in de fietsnota gedefinieerd als ontbrekende schakels in het basisnetwerk. In geval van Gelpenberg wordt de verbinding gelegd met recreatiepark Aelderholt en Golfclub De Gelpenberg. De route langs de Schapendijk zorgt, als onderdeel van de netwerkverbinding Zweeloo-Schoonoord, voor de verbinding met Camping 't Looveld. Vanuit de Fietsnota ambieert de gemeente een hoogwaardige inrichting van het 'Basisnetwerk Fiets' en daarmee ook op de Gelpenberg en Schapendijk. Dit is op dit moment op deze twee verbindingen (nog) niet het geval.

Naast de beleidsuitgangspunten vanuit de fietsnota, zijn in het bestuursakkoord in Coevorden ambities uitgesproken over duurzaamheid. Ook daarin speelt de fiets een belangrijke rol. De fiets is een duurzame mobiliteitsvorm. Door het gebruik van de fiets, in plaats van de auto, worden minder schadelijke stoffen uitgestoten. Daar komt bij dat de fiets een positief effect op de gezondheid heeft. Het voorzien van goede vrijliggende fietsvoorzieningen draagt bij aan deze keuze in vervoerswijze.



Figuur 2 Uitsnede basisnetwerk fiets uit Fietsnota Coevorden

Behalve de ambitie vanuit het bestuursakkoord en de fietsnota is het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen ook noodzakelijk vanuit de landelijke trends en ontwikkelingen omtrent de fiets. De afgelopen jaren zijn het aantal verplaatsingen per fiets in Nederland enorm toegenomen. In 2018 is meer dan 25% van alle verplaatsingen door Nederlanders met de fiets gedaan. Met de opkomst van de elektrische fiets is de verwachting dat dit percentage alleen maar hoger wordt. Het wordt namelijk ook aantrekkelijker om langere ritten met de (elektrische) fiets af te leggen in plaats van met de auto. In 2018 zijn voor het eerst meer elektrische fietsen verkocht dan 'normale' fietsen. Van de circa 1 miljoen nieuwe fietsen verkocht betrof het 40% elektrisch en 34% normale fietsen. De hogere snelheden van het fietsverkeer (door het gebruik van e-bikes) in combinatie met de toenemende mobiliteit van ouderen vraagt om extra aandacht voor een veilige inrichting van het fietsnetwerk in de gemeente Coevorden. Ook de huidige COVID-19 pandemie zorgt ervoor dat er meer wordt gefietst. Het gaat hierbij vooral om recreatieve verplaatsingen van mensen die een ommetje fietsen, aldus een onderzoek van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) (d.d. 20 april).

De hoeveelheid 'ommetjes' (fiets en lopen) is met 50 procent gestegen en ook fietsverplaatsing is gemiddeld 1 kilometer langer dan voorheen. Om in te spelen op deze ontwikkelingen is een goede fietsinfrastructuur noodzakelijk.

2 Ontwerprichtlijnen

Het CROW-Fietsberaad heeft in 2016 nieuwe landelijke richtlijnen voor de fiets vastgelegd in de CROW publicatie "Ontwerpwijzer Fietsverkeer". In de fietsnota heeft de gemeente Coevorden een doorvertaling gemaakt van de landelijke richtlijnen naar het gewenste gemeentelijke inrichtingsniveau van fietsinfrastructuur. Voor het ontwerp van de verschillende varianten is in de basis uitgegaan van deze gemeentelijke richtlijn die is weergegeven in figuur 3.

RICHTLIJN		CATEGORIE			
		BASISNETWERK (BN)		RECREATIEF NETWERK (RN) (KNOOPPUNTEN)	OVERIG NETWERK
TYPE VOORZIENING	TYPE VOORZIENING	VRJLIIGGEND FIETSPAD	VRJLIIGGEND FIETSPAD	VRJLIIGGEND FIETSPAD OF ETW LAGE MVT INTENSITEIT	NIET NOODZAKELIJK - MAATWERK
SAMENHANG	Bewegwijzering	Ja	Ja	Ja, knooppunten systeem recreatieschap	Mits ondersteunend
	Bundelfunctie van de route	Ja	Ja	Nee	Nee
DIRECTHEID	Omrifactor	Maximaal 1,2	Maximaal 1,2	N.v.t.	Niet relevant
	Voorrang op zijwegen (fietspad langs voorrangsweg)	Ja	Ja	Nee	Afhankelijk van situatie
AANTREKKELIJKHEID	Omgeving aantrekkelijk beleefbaar	Indien mogelijk	Indien mogelijk	Bij voorkeur	Niet relevant
VEILIGHEID	Verlichting	Schoolroutes, Kruispunten en discontinuïteiten	Kruispunten en discontinuïteiten	Niet	Binnen de bebouwde kom
	Breedte fietspad (twee richtingen)	3,00 meter Minimaal 2,50 meter	2,5 meter Minimaal 2,0 meter	2,0 meter (<500 fietsers)	Maatwerk
	Breedte fietspad (een richting)**	2,00 meter**	1,5 meter***	n.v.t.	Maatwerk
	Bromfietsers	Indien mogelijk op rijbaan/parallelweg	Indien mogelijk op rijbaan/parallelweg	Niet	Niet
	Lijnmarkering tweerichtings pad	Ja, 1-2	Ja, 1-2	Maatwerk	Nee
	Vergevingsgezinde inrichting	Ja	Ja	Ja	Ja
COMFORT	Obstakelvrije zone (meter)	Ja, 1,5	Ja, 1,0	Ja	Ja
	Verharding	Gesloten	Gesloten	Gesloten	Maatwerk
	Breedte fietspad	Zie boven	Zie boven	Zie boven	Zie boven
	Schuilmogelijkheid	Nee	Nee	Indien mogelijk	Nee

* Als het 'overig netwerk' langs/over een GOW loopt of als de auto intensiteit hoger is dan ca 2.000 mvt/etmaal is een vrijliggend fietspad nodig.

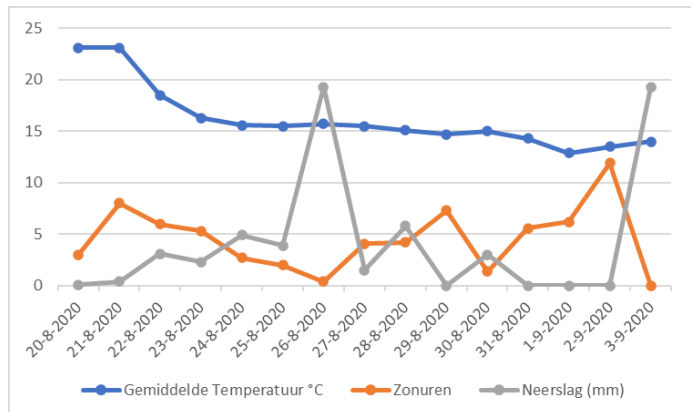
** Breedtes fietsroutes:
Fietspad 2-richtingen: 0-50 fietsers minimaal 2,50m
Fietspad 2-richtingen: 50 - 150 fietsers minimaal 3,00m
Fietspad 1 richting: 0 - 150 fietsers minimaal 2,00m
Fietspad 1 richting: 75 - 375 fietsers minimaal 2,50m
Bij een fietspad van 2,50 meter of smaller wordt aanbevolen een overrijdbare berm toe te passen

In situaties met 'shared space' (gedeeld gebruik) geldt: wanneer fietsers met voetgangers de verkeersruimte moeten delen wordt geen rode kleur toegepast.

Figuur 3 Gemeentelijke richtlijnen inrichting fietsroutes Coevorden

De wenselijke breedte van een vrijliggende fietsvoorziening is afhankelijk van het gebruik (de uurintensiteit). Om het huidige gebruik inzichtelijk te maken zijn gedurende 2 weken verkeerstellingen uitgevoerd in de periode van 20 augustus t/m 3 september 2020. Deze telperiode valt gedeeltelijk in de zomervakantie van Regio midden Nederland. Deze regio had vakantie t/m 30 augustus 2020. Hierdoor is het recreatieve effect van de Aelderholt meegenomen in de telling. Voor de Schapendijk is deze telling niet representatief, gedurende de gehele telperiode was de N376 tussen Schoonoord en de aansluiting met de N381 afgesloten voor verkeer. Hierdoor is op de Schapendijk substantieel meer gemotoriseerd verkeer geregistreerd dan gebruikelijk, omdat dit als alternatieve route heeft gediend.

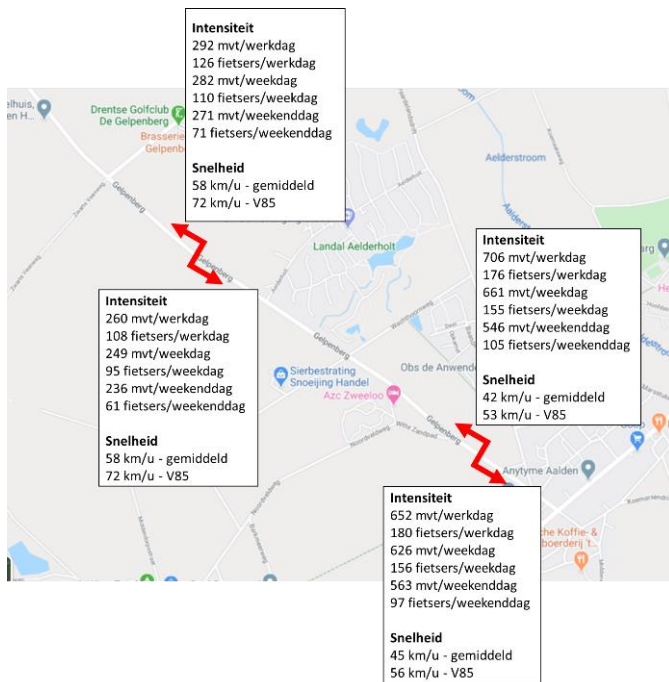
De grafiek hiernaast toont de gemiddelde temperatuur, het aantal zonuren en de neerslag per teldag. Daarbij is zichtbaar dat het over de gehele telling gezien goed fietsweer was met af en toe een dag met slecht weer. In de eerste telweek (de vakantieweek 'regio midden') was sprake van goed fietsweer door de hoge temperaturen, vele zonuren en beperkte neerslag. De tellingen zijn daarmee uitgevoerd in een vanuit fietsgebruik gezien representatieve periode.



De tellingen zijn uitgevoerd op de volgende locaties:

- Gelpenberg;
 - wegvak komgrens – Witte Zandpad;
 - wegvak inrit Aelderhof – Grebbeveenweg;
- Schapendijk;
 - wegvak Broekstukkenweg – rotonde Wezuperstraat.

Op een gemiddelde werkdag zijn op alle tellocaties 0-50 fietsers per uur geteld. De resultaten van de wegvaktellingen zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 4 resultaten tellingen wegvak Gelpenberg (boven) en Schapendijk (onder)

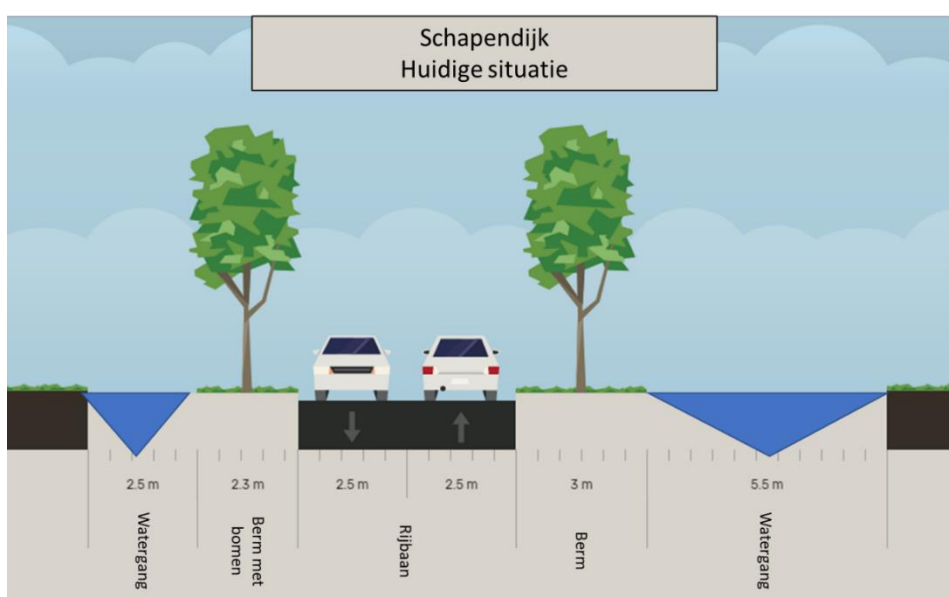
Dit betekent dat voor varianten met een vrijliggende fietsvoorziening in 2 richtingen een breedte van 2,50 meter wordt gehanteerd en voor een vrijliggende fietsvoorziening in 1 richting een breedte van 2,00 meter.

3 Beschrijving mogelijke varianten

3.1 Schapendijk

Onderstaande afbeelding (figuur 5) toont een doorsnede van het gemiddelde wegprofiel van de Schapendijk in de huidige situatie, kijkrichting noord. Een rijbaan van tussen de 5,00 - 5,40 meter met aan de westzijde van de rijbaan een berm met een bomenrij en aan de oostzijde een berm met af en toe een boom. Achter de berm ligt aan beide zijden van de weg een watergang.

Voor een fietspad in twee richtingen is een totale breedte van 5,5 meter extra benodigd, bestaande uit 2,5 meter fietspad en 1,5 meter obstakelvrije afstand aan beide zijden van het fietspad (wensbeeld). Zoals zichtbaar is in onderstaand dwarsprofiel is op grondgebied van de gemeente onvoldoende ruimte (ene zijde ca. 2,30 meter en andere zijde ca. 3 meter) om een vrijliggend fietspad van het gewenste ambitieniveau uit de fietsnota te realiseren. Indien het inrichtingsniveau uit de fietsnota wordt nagestreefd is grondaankoop noodzakelijk.



Figuur 5 Principe dwarsprofiel huidige situatie Schapendijk (kijkrichting noord)

Voor de Schapendijk zijn meerdere varianten geïnterpreteerd. Zoals hierboven reeds is geconstateerd is bij het voldoen aan het ambitieniveau grondaankoop noodzakelijk. Bij een aantal varianten zijn deze gevolgen inzichtelijk gemaakt. Voor een aantal andere varianten zijn concessies gedaan aan het ambitieniveau en is geredeneerd vanuit de praktijk 'wat is met minimale maatvoering wel inpasbaar'. Voor de Schapendijk zijn de volgende varianten geïnterpreteerd en inzichtelijk gemaakt:

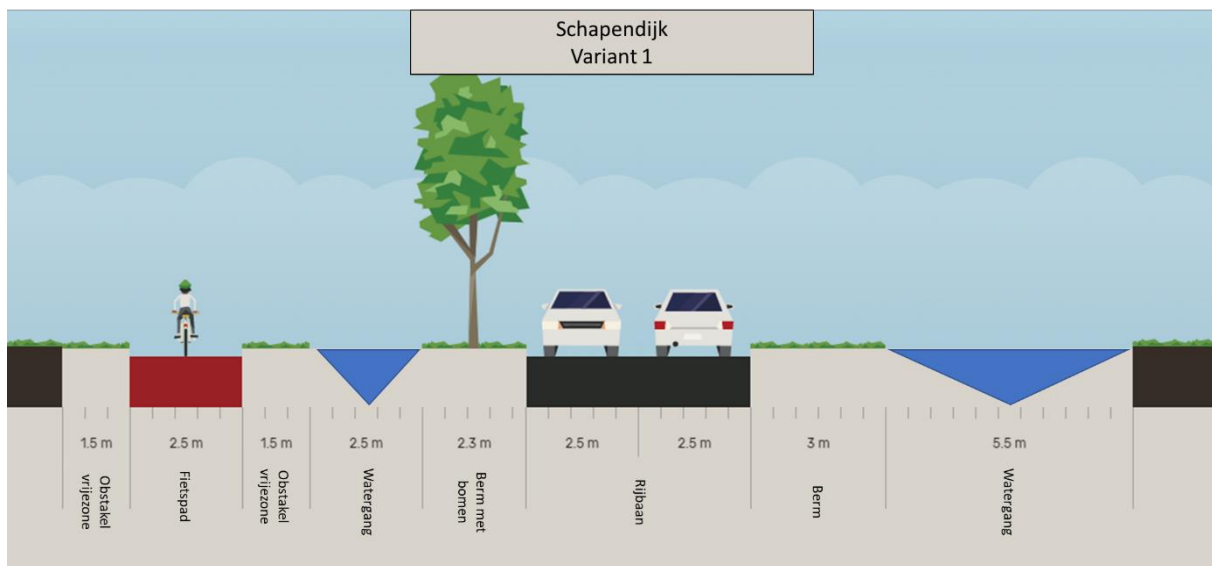
- Variant 1: Vrijliggend fietspad (beton) in 2 richtingen aan de westzijde v/d rijbaan;
- Variant 2: Vrijliggend fietspad (beton) in 2 richtingen aan de oostzijde v/d rijbaan;
- Variant 3: Vrijliggend fietspad (beton) in 1 richting aan beide zijden van de rijbaan;
- Variant 4: Vrijliggend (fiets)pad in halfverharding aan de westzijde van de rijbaan;
- Variant 5: Vrijliggend fietspad (beton) in 2 richtingen met concessies aan fietspadbreedte;
- Variant 6: Toepassen rode fietssuggestiestroken op rijbaan.

Op de komende pagina's worden de varianten nader toegelicht. De ontwerpen van alle varianten zijn opgenomen in bijlage II. In deze rapportage wordt wel ter indicatie een uitsnede van de variant getoond.

Variant 1: Vrijliggend fietspad (beton) in twee richtingen aan westzijde van de rijbaan

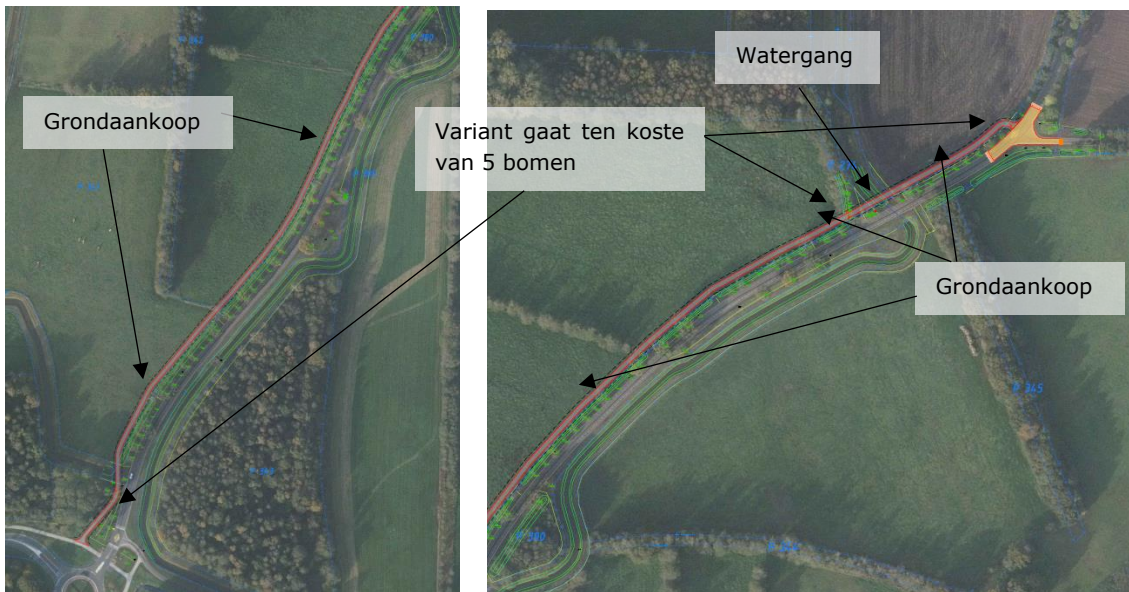
Voor de variant aan de westzijde van de rijbaan zijn meerdere opties geïnventariseerd. Allereerst is gekeken naar een variant tussen de rijbaan en de watergang. Dit zou ten koste gaan van alle bomen aan de westzijde van de rijbaan en er zou onvoldoende obstakelvrije ruimte overblijven tussen de watergang en het fietspad. Daarom is deze variant niet nader onderzocht.

Bij een variant direct achter de bomen moet de ook watergang worden verlegd. Dit heeft tot gevolg dat hierbij grondaankoop nodig is. Het verleggen van de watergang in combinatie met de grondaankoop heeft ertoe geleid dat deze variant niet nader is onderzocht. Daarom is gekozen de variant uit te werken die geheel achter de watergang ligt, zoals weergegeven in figuur 6. Daardoor blijven de bomenrij en watergang onaangetast en is over ca. 750 meter grondaankoop benodigd. In totaal gaat deze variant ten koste van 5 bomen. In het noordelijke gedeelte van de Schapendijk kruist het fietspad een watergang. Vervolgens sluit het fietspad aan ter hoogte van het kruispunt met de Broekstukkenweg. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het kruispunt met de Broekstukkenweg in deze variant voorzien van een plateau. Het fietspad sluit aan in de binnenbocht en door de aanwezige bomenrij is het zicht in noordelijke richting beperkt. Een plateau werkt attentie verhogend en snelheidsremmend en is vanuit het slechte zicht wenselijk. Daarnaast is in de fietsnota opgenomen dat op secundaire routes een vorm van verlichting gewenst is, bijvoorbeeld verlichting op kruispunten en discontinuïteiten. Daarom wordt ter hoogte van het kruispunt verlichting geplaatst ter attentieverhoging. De variant voldoet over de gehele lengte aan de gewenste fietspadbreedte en obstakelvrije afstand, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. De sociale veiligheid is in deze variant een aandachtspunt, omdat het fietspad achter de bomenrij en watergang ligt.



Figuur 6 Principe dwarsprofiel variant 1 Schapendijk (kijkrichting noord)

Onderstaande afbeelding toont het ontwerp van deze variant met hierboven benoemde aandachtspunten.



Figuur 7 Schapendijk Variant 1 met aandachtspunten

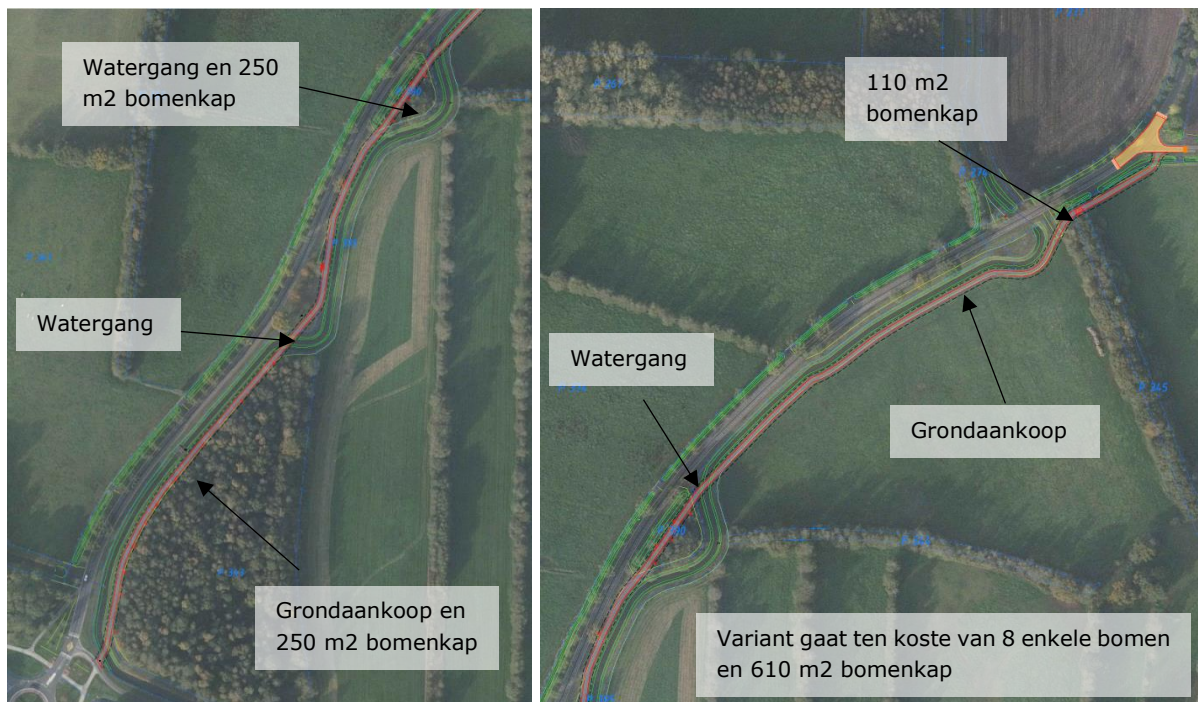
Variant 2: Vrijliggend fietspad (beton) in twee richtingen aan de oostzijde v/d rijbaan

De tweede variant is een fietspad in 2 richtingen aan de oostzijde van de rijbaan. Gezien de beperkte ruimte tussen de rijbaan en de watergang op het zuidelijke deel van de Schapendijk ligt het fietspad op dit gedeelte achter de watergang. Hierdoor is grondaankoop noodzakelijk. Ook de ruimte tussen de watergang en de bomen is beperkt, waardoor bomenkap op dit deel noodzakelijk is (250 m²). Op het middelste gedeelte van de Schapendijk is meer ruimte tussen de rijbaan en de watergang. Hier is wel een fietspad in 2 richtingen inpasbaar, maar gaat het door een groep bomen (250 m²). Om het aantal benodigde vierkante meters grondaankoop te beperken wordt het fietspad op het middelste deel tussen de rijbaan en watergang ontworpen. Vanwege de beperkte ruimte in de berm op het noordelijke deel ligt het fietspad daar wederom achter de watergang. Ook hiervoor is grondaankoop benodigd en kruist het fietspad een groep bomen (110 m²). Het fietspad sluit aan op de Broekstukkenweg. Om op dit punt de verkeersveiligheid te vergroten is tevens in deze variant een plateau en verlichting toegepast. Variant 2 ligt gedeeltelijk achter de watergang en bomenrijen, wat de sociale veiligheid niet ten goede komt. Op het gebied van verkeersveiligheid voldoet deze variant aan de benodigde breedte, bochtstralen en obstakelvrije afstand.



Figuur 8 Principe dwarsprofiel variant 2 Schapendijk (kijkrichting noord)

Onderstaande afbeelding toont het ontwerp van deze variant met hierboven benoemde aandachtspunten.



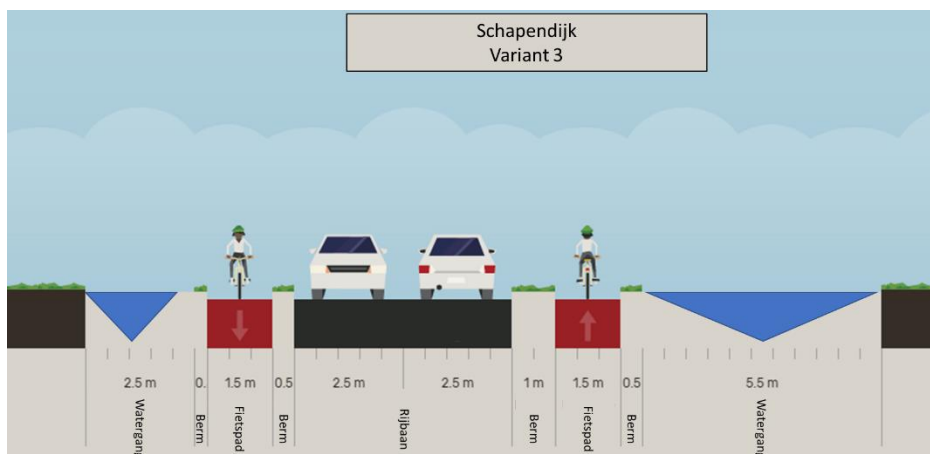
Figuur 9 Schapendijk variant 2 met aandachtspunten

Variant 3: Vrijliggend fietspad (beton) in één richting aan beide zijden van de rijbaan

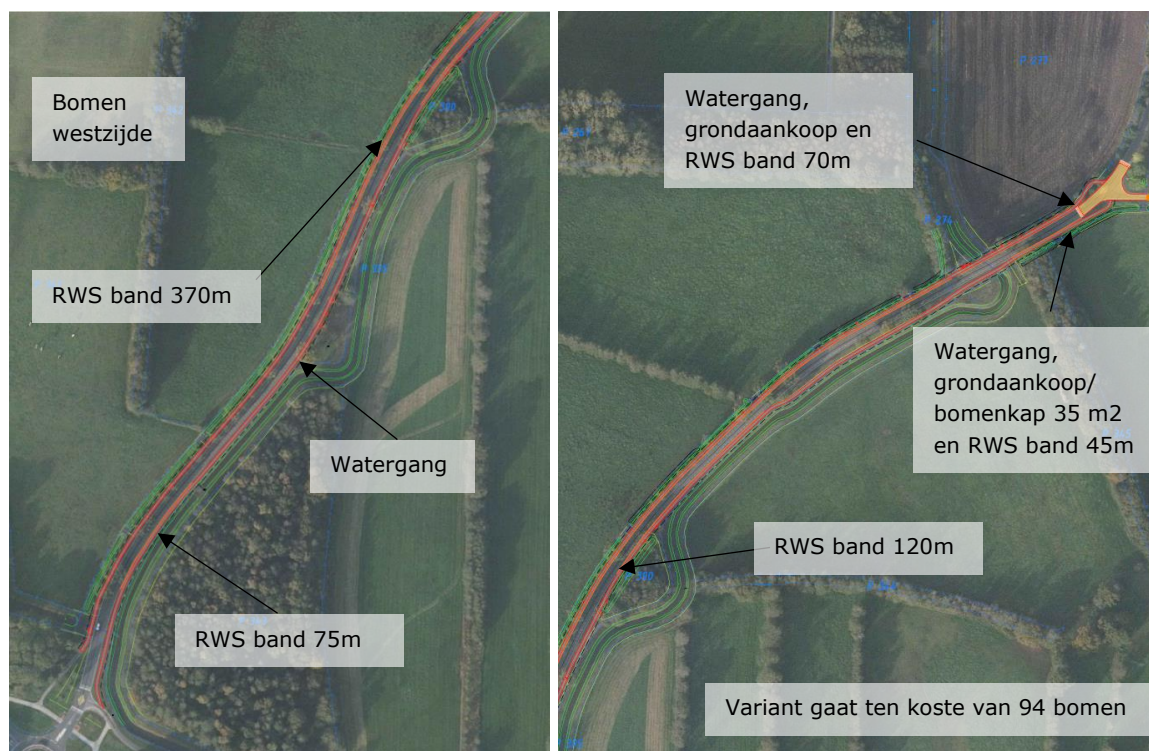
Variant 3 is een vrijliggend fietspad in één richting aan beide zijden van de rijbaan. Achterliggende gedachte bij deze variant is dat een eenrichtingsfietspad smaller is, waardoor deze wel inpasbaar is tussen de rijbaan en de watergang. Hiermee zou grondaankoop voorkomen kunnen worden.

Een fietspad in één richting aan beide zijden van de weg is mogelijk, maar dan moeten wel concessies worden gedaan aan de obstakelvrije ruimte. Op sommige delen blijft er ca. 0,5 meter obstakelvrije ruimte over aan beide zijden van het fietspad in plaats van de gewenste 1,50 meter. Deze locaties zijn voorzien van een dubbele RWS band die dient als fysieke scheiding tussen de rijbaan en het fietspad. Een te kleine obstakelvrije afstand heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. In zijn algemeenheid is er wel sprake van een verbetering van de verkeersveiligheid als gevolg van een vrijliggend fietspad, omdat de kans op conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers wordt verkleind. Groot nadeel van deze variant is de benodigde kap van 94 bomen (86 aan de westzijde en 8 aan de oostzijde) en 35 m² door het verleggen van de watergang. Ter hoogte van de Broekstukkenweg waar de fietspaden aansluiten op de Schapendijk is wederom een plateau ontworpen inclusief verlichting.

Figuur 10 toont het principe dwarsprofiel van variant 3 en in figuur 11 de aandachtspunten van deze variant aangegeven.



Figuur 10 Principe dwarsprofiel variant 3 Schapendijk (kijkrichting noord)

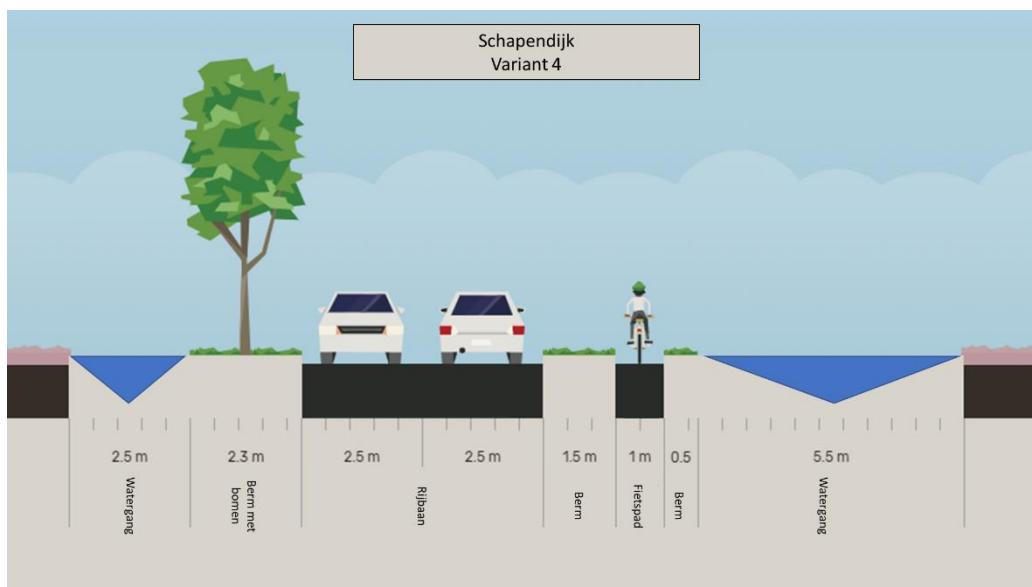


Figuur 11 Schapendijk variant 3 met aandachtspunten (kijkrichting noord)

Variant 4: Vrijliggend (fiets)pad in halfverharding aan de westzijde van de rijbaan

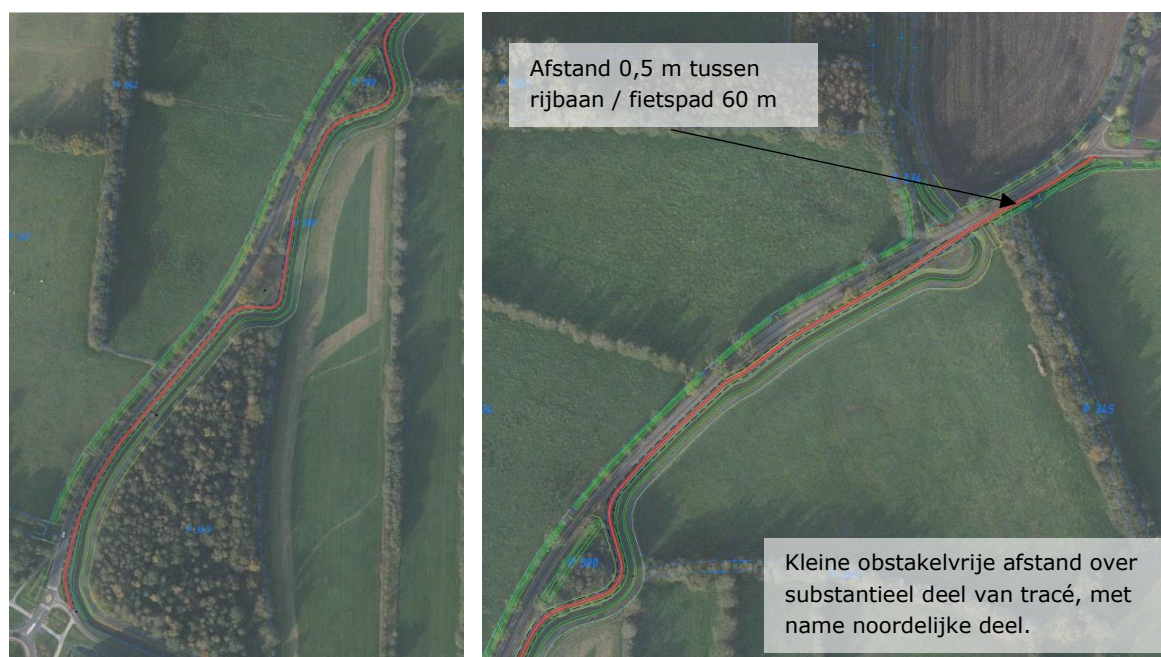
Dorpsbelangen Sweel heeft in het verleden voorgesteld een halfverhardingspad langs de Schapendijk te realiseren. Dit is een relatief goedkope oplossing die weinig ruimte inneemt en (schoolgaande) fietsers toch een veilige optie biedt. Dit (fiets)pad heeft dan ook een beduidend lager ambitieniveau dan opgenomen in de fietsnota. Het pad heeft een recreatieve uitstraling en kan daarom worden gezien als een verbinding die voorziet in de behoefte die er vanuit de inwoners is, maar niet als volwaardig fietspad. Het is feitelijk een onverplicht fietspad, waarbij fietsers nog altijd de mogelijkheid hebben om op de rijbaan te blijven fietsen. Voor een zuivere vergelijking van alle varianten is de variant in halfverharding ook meegenomen in deze variantenstudie. Een pad in halfverharding wijkt af van het gewenste gemeentelijke ambitieniveau uit de fietsnota.

Het vrijliggend (fiets)pad in halfverharding aan één zijde van de rijbaan is ingepast aan de oostzijde van de rijbaan. Aan deze zijde bevindt zich de meeste ruimte in de berm en staan de minste bomen. Er is uitgegaan van een breedte van 1 meter (breedte fiets + berijder 0,75 cm + vetergang 0,25 cm).



Figuur 12 Principe dwarsprofiel variant 4 Schapendijk (kijkrichting noord)

Door de beperkte breedte van het halfverhardingspad kan deze worden gerealiseerd zonder bomenkap en/of aanpassingen aan de westzijde van de rijbaan naast de watergang. Waar mogelijk is uitgegaan van de obstakelvrije afstand van 1,50 meter vanaf de rijbaan. Echter is dat op een substantieel deel van het tracé niet mogelijk, met name op het noordelijkste deel. De ruimte tot rijbaan is daardoor (slechts) 0,50 meter. Dit is een concessie aan de verkeersveiligheid. Ondanks dat deze variant kort langs de rijbaan ligt, gaat het pad op twee plaatsen achter de bosschages langs. Dit is vanuit sociale veiligheid een aandachtspunt.

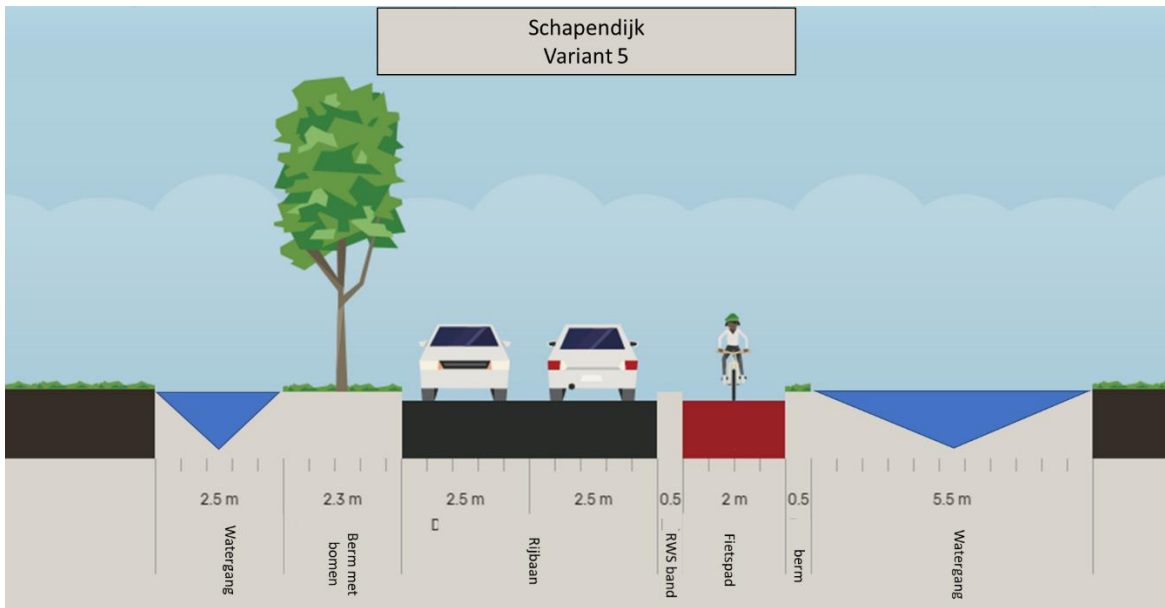


Figuur 13 Schapendijk variant 4 met aandachtspunten

Variant 5: Vrijliggend fietspad (beton) in twee richtingen met concessies aan fietspadbreedte

Variant 5 betreft een betonnen fietspad met een beperkte fietspadbreedte van 2 meter aan de westzijde van de rijbaan. Het principe dwarsprofiel is weergegeven in figuur 14. Bij de totstandkoming van deze variant is geredeneerd vanuit hetgeen praktisch haalbaar is binnen de beschikbare gemeentelijke grond. Hierbij worden concessies gedaan aan de gewenste breedte van een fietspad en obstakelvrije zone. Over bijna het gehele tracé wordt daarmee niet voldaan aan de

1,50 meter obstakelvrije zone. Op locaties waar de afstand tussen het fietspad en de rijbaan 0,5 meter bedraagt is een fysieke scheiding toegepast in de vorm van RWS banden. Tevens is wederom een plateau met verlichting toegepast ter hoogte van de Broekstukkenweg. De aandachtspunten van deze variant zijn opgenomen in figuur 15.



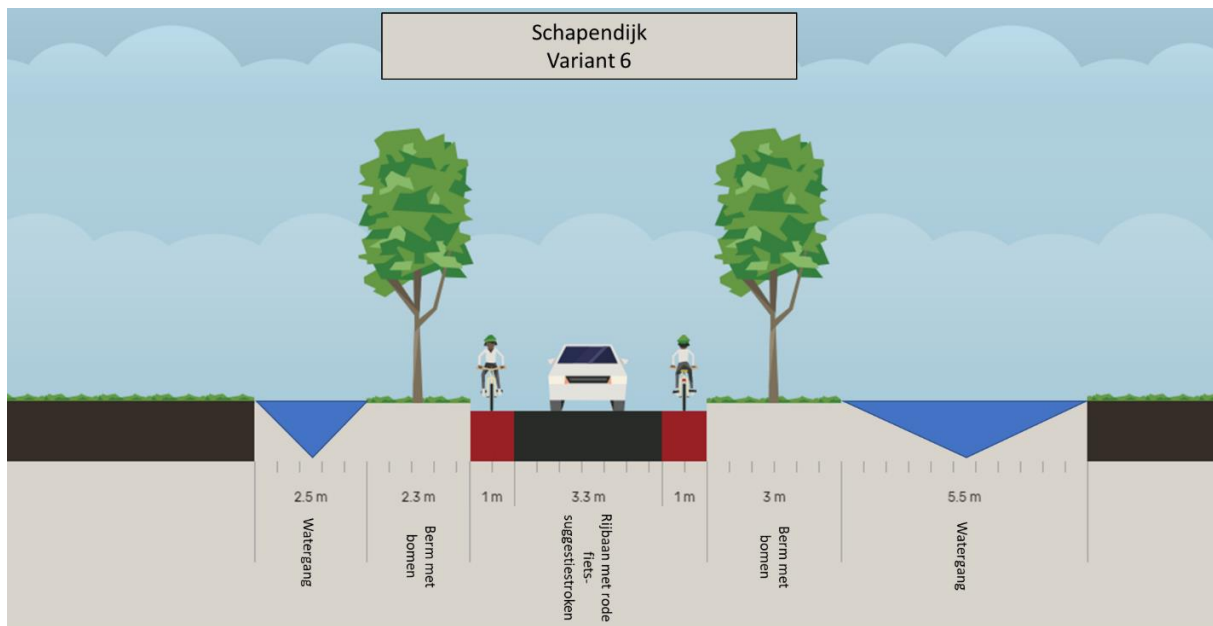
Figuur 14 Principe dwarsprofiel variant 5 Schapendijk (kijkrichting noord)



Figuur 15 Schapendijk variant 5 met aandachtspunten

Variant 6: Toepassen rode fietssuggestiestroken op Schapendijk

In variant 6 worden rode fietssuggestiestroken toegepast op de Schapendijk. In de huidige situatie is er reeds sprake van fietssuggestiestroken in de vorm van markering. Door deze stroken rood te maken wordt de aanwezigheid van fietsers meer benadrukt. Groot voordeel van deze variant is de inpasbaarheid. Echter wordt hiermee niet voldaan aan de wens van een vrijliggende fietsvoorziening.



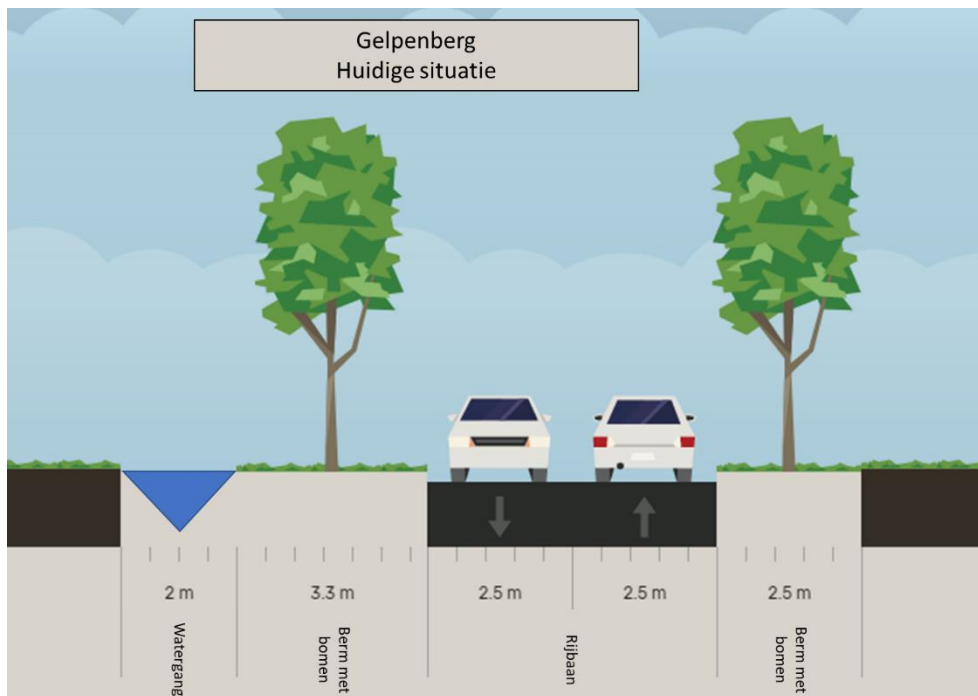
Figuur 16 Principe dwarsprofiel variant 6 Schapendijk (kijkrichting noord)



Figuur 17 Schapendijk variant 6

3.2 Gelpenberg

Onderstaand dwarsprofiel toont het principe dwarsprofiel (figuur 18) van de Gelpenberg in de huidige situatie, kijkrichting west. Aan beide zijden van de rijbaan bevindt zich een structurele bomenrij in de berm. Aan de zuidzijde bevindt zich daarachter een watergang. Het gedeelte van de Gelpenberg tussen het AZC en Aalden is voorzien van een trottoir aan de zuidzijde van de rijbaan (niet opgenomen in het dwarsprofiel, omdat dit slechts voor een beperkt deel aanwezig is). Dit trottoir dient te worden gehandhaafd i.v.m. de voetgangersstromen tussen het AZC en het centrum van Aalden.



Figuur 18 Principe dwarsprofiel huidige situatie Gelpenberg (kijkrichting west)

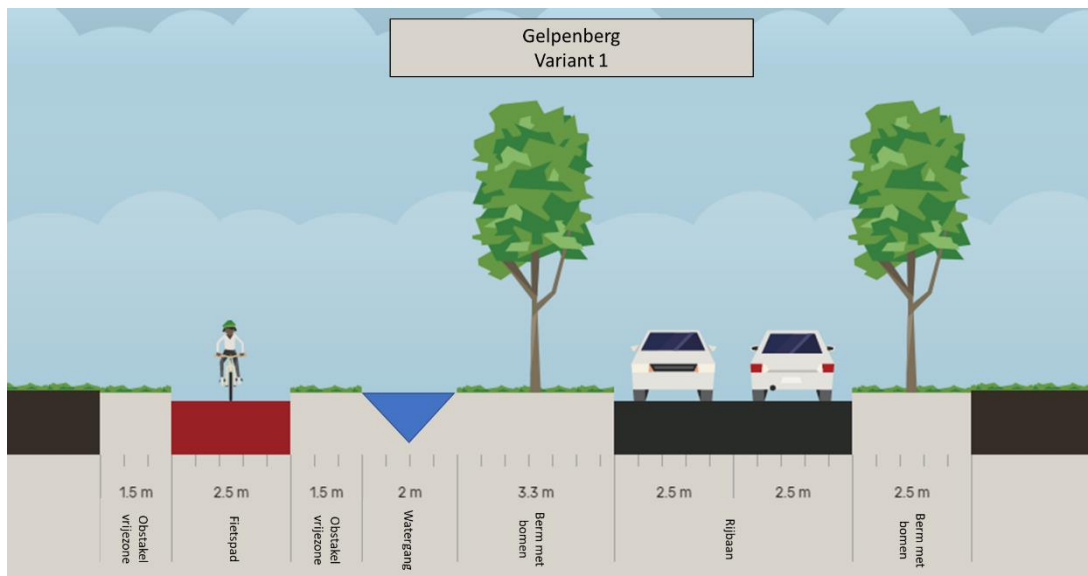
Voor de Gelpenberg zijn de volgende varianten geïnventariseerd en inzichtelijk gemaakt:

- Variant 1: Vrijliggend fietspad (beton) in 2 richtingen aan de zuidzijde v/d rijbaan;
- Variant 2: Vrijliggend fietspad (beton) in 2 richtingen aan de noordzijde v/d rijbaan.

Beide varianten hebben betrekking op de Gelpenberg tussen de hoofdingang Aelderholt en de komgrens. Het gedeelte binnen de bebouwde kom is apart beschouwd. Hierover is dan ook een aparte toelichting opgenomen. Op de komende pagina's worden de varianten nader toegelicht. De ontwerpen van alle varianten zijn opgenomen in bijlage III. In de notitie wordt wel ter indicatie een uitsnede van de variant getoond.

Variant 1: Vrijliggend fietspad (beton) in twee richtingen aan de zuidzijde v/d rijbaan

De eerste variant van de Gelpenberg betreft een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan. Er is hierbij gekeken op welke locatie het fietspad het best kan worden gepositioneerd. Aan de zuidzijde van de rijbaan staat een bomenrij en met daarachter een watergang.



Figuur 19 Principe dwarsprofiel variant 1 Gelpenberg (kijkrichting west)

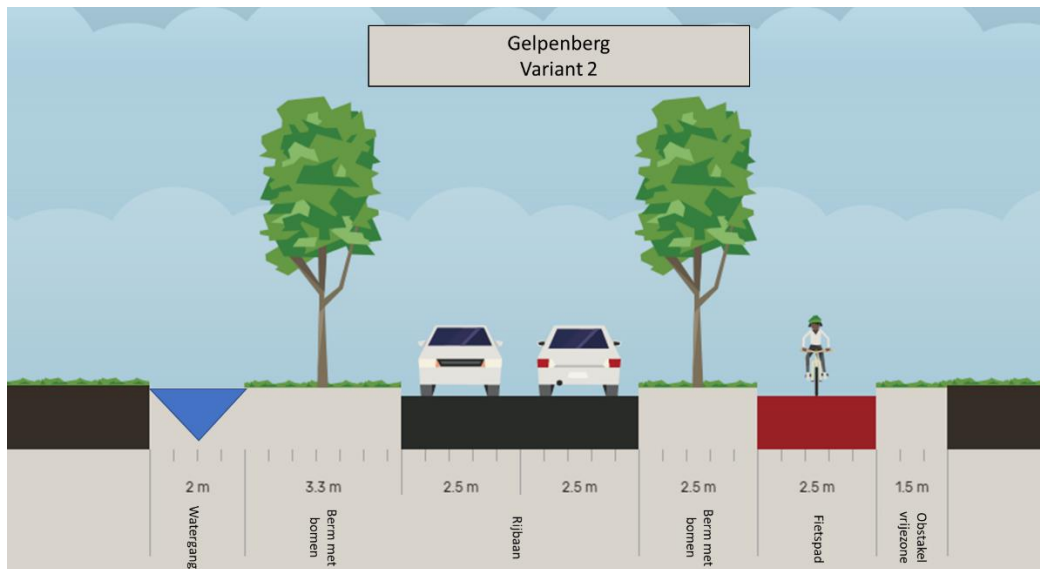
De ruimte tussen de watergang en de rijbaan is te beperkt om een fietspad in twee richtingen te realiseren. Het realiseren van een vrijliggend fietspad op deze locatie (direct langs de rijbaan) gaat ten koste van de bomenrij en ook moet daarbij de watergang worden verlegd. Dit heeft naast de ruimtelijke impact ook grondaankoop tot gevolg. Daarom is het fietspad in variant 1 achter de watergang, op particuliere grond, gepositioneerd. In dat geval is (op het grootste deel van het tracé) grondaankoop benodigd. In totaal 3.700 m². Ter hoogte van het Witte Zandpad bevindt zich op dit moment een klein bos. Het realiseren van een vrijliggend fietspad betekent 650 m² bomenkap. Daarnaast gaat deze variant ten koste van nog eens 3 bomen en kruist het fietspad 3 watergangen.



Figuur 20 Gelpenberg variant 1 met aandachtspunten

Variant 2: Vrijliggend fietspad (beton) in twee richtingen aan de noordzijde v/d rijbaan

Variant 2 betreft een fietspad in twee richtingen aan de noordzijde van de rijbaan. Het principe dwarsprofiel is weergegeven in figuur 21.



Figuur 21 Principe dwarsprofiel variant 2 Gelpenberg (kijkrichting west)

Net als aan de zuidzijde staat ook aan de noordzijde van de rijbaan een bomenrij. Het fietspad is zoveel mogelijk ontworpen direct achter de bomenrij. Deze grond is in particulier eigendom en hiervoor is grondaankoop benodigd. De kosten van grondaankoop van particulieren zijn hoog t.o.v. landbouwgrond. In totaal gaat het om ca. 3.030 m² grondaankoop. Het fietspad gaat ook over het terrein van de Aelderholt langs de vakantiewoningen. Vanuit Aelderholt is dit niet wenselijk. Dit zal ten koste gaan van bomen op het terrein. Aangezien dit terrein niet is ingemeten kan niet worden bepaald om hoeveel bomen dit gaat. Ook ter hoogte van het Witte Zandpad is bomenkap benodigd. Het gaat in totaal om 550 m² bomenkap. Ten behoeve van een logischere ligging van het fietspad en het beperken van grondaankoop dienen in deze variant nog eens 2 bomen te worden gekapt. Op een aantal locaties wordt in variant 2 de gewenste obstakelvrije ruimte van 1,50 meter net niet behaald. Aangezien het gaat om incidentele locaties van de obstakelvrije afstand bij een beperkt aantal objecten (bomen) wordt deze concessie geaccepteerd. De desbetreffende locatie is weergegeven in figuur 22. Belangrijk uitgangspunt bij deze variant is het ca. 50 meter verplaatsen van de komgrens in westelijke richting. Het fietspad komt eerder op de rijbaan, om meer grondaankoop te voorkomen. Echter is de komgrens vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de meest logische plek voor het op de rijbaan brengen.



Figuur 22 Gelpenberg variant 2 met aandachtspunten

Inrichting binnen bebouwde kom

Beide varianten voor de Gelpenberg betreffen een fietspad buiten de bebouwde kom. Er is geanalyseerd in hoeverre deze fietspaden doorgezet kunnen worden tot het kruispunt met de Aelderstraat. Dit blijkt ruimtelijk niet inpasbaar. Daarnaast is de functie en het karakter van de Gelpenberg binnen de bebouwde kom ook passend om fietsers op de rijbaan te laten fietsen. Binnen de gemeente wordt dit in principe op alle wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur al reeds toegestaan. Mogelijk kan de verblijfsfunctie nog meer worden benadrukt, bijvoorbeeld door hetzelfde wegprofiel te hanteren als de Wezuperstraat in Wezup volgens figuur 23. Door de donkere stroken aan de zijkant van de rijbaan, ontstaat als het ware een visuele versmalling, hetgeen de snelheid tempert van het autoverkeer. In deze studie is deze maatregel niet verder opgenomen.



Figuur 23 Voorbeeld inrichting Gelpenberg binnen bebouwde kom

Doortrekken fietsvoorziening tot aan Witteveen

Bij de varianten voor de Gelpenberg (noord- en zuidzijde) verloopt de fietsvoorziening tot aan de bestaande ingang van Aelderholt. De gemeente Coevorden heeft Roelofs gevraagd ook te kijken naar de nut en noodzaak om een eventuele fietsvoorziening langs de Gelpenberg door te trekken richting Witteveen (westwaarts). Uit de observatie, verkeerstellingen en het gesprek met Aelderholt is gebleken dat de noodzaak om een fietsvoorziening door te trekken tot aan Witteveen niet aanwezig is. Het merendeel van alle verkeersbewegingen op de Gelpenberg vindt tussen de hoofdingang van Aelderholt en Aalden zelf plaats. Dat wil niet zeggen, dat in de toekomst een fietsvoorziening wordt uitgesloten, maar dat in deze studie hier onvoldoende onderbouwing voor is aangereikt.

4 Omgevingsaspecten

In het kader van deze variantenstudie is een quick scan uitgevoerd naar verschillende omgevingsaspecten rondom de Schapendijk en Gelpenberg. Doel hiervan is het inzichtelijk maken van specifieke gebiedskenmerken om enerzijds om de haalbaarheid van verschillende varianten inzichtelijk te maken. En anderzijds eventuele aandachtspunten vroegtijdig te signaleren, zodat hier in het vervolgproces op kan worden geanticipeerd. Het signaleren van aandachtspunten hoeft dus niet te betekenen dat realisatie van een bepaalde route onmogelijk is.

De omgevingsaspecten zijn in kaart gebracht op basis van bureaustudie en GIS analyses (o.a. geoportaal provincie Drenthe). De volgende omgevingsaspecten zijn beschouwd: archeologische (verwachtings)waarden, natuur (Natuurnetwerk Nederland), bestemmingsplan, water, verkaveling/grondeigendommen en kabels/leidingen.

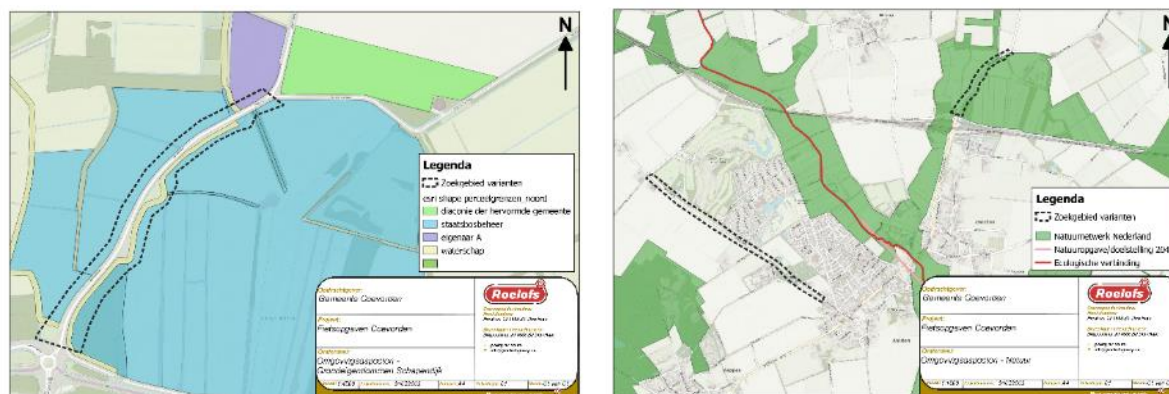
In bijlage I zijn van al deze aspecten kaartbeelden opgenomen. De belangrijkste conclusies per weg zijn hieronder weergegeven. Aan omgevingsaspecten waar geen bijzonderheden in relatie tot de vrijliggende fietsvoorzieningen te melden zijn wordt in deze notitie niet ingegaan. De kaartbeelden zijn voor de compleetheit wel in de bijlage opgenomen.

Schapendijk

De Schapendijk bevindt zich te midden van het Natuurnetwerk Nederland. Onderzoek naar natuur zal in elke variant noodzakelijk zijn. De grond rondom de Schapendijk is voor het grootste deel in eigendom van Staatsbosbeheer. Aan de oostzijde van de Schapendijk bevindt zich een watergang, deze is in eigendom van het waterschap. De gronden achter de watergang zijn in eigendom van Staatsbosbeheer. Dit is van belang voor variant 2, 3 en 5. De grond aan de westzijde van de Schapendijk is bijna in zijn geheel van Staatsbosbeheer. Daarnaast is aan de westzijde op het noordelijkste deel nog een particuliere eigenaar en een watergang van het Waterschap. Dit is van belang voor variant 1.

Uit analyse van de kabels en leidingen blijkt dat zich aan de oostzijde van de Schapendijk twee datakabels bevinden. Variant 3, 4 en 5 liggen gedeeltelijk boven de datakabels. Variant 3 en 5 over een lengte van 400 meter en variant 4 over een lengte van 220 meter. Aangezien variant 4 halfverharding betreft zal dit minder hinderlijk zijn. Wat verder een aandachtspunt is op het gebied van kabels en leidingen is een hoge druk gasleiding die in alle varianten wordt gekruist. Deze factor is niet onderscheidend, maar wel een aandachtspunt bij verdere uitwerking.

Tot slot is op het noordelijke gedeelte van de Schapendijk aan beide zijden van de rijbaan sprake van archeologische verwachtingswaarde categorie 2. Dit houdt in dat er altijd bureauonderzoek moet worden gedaan.



Figuur 24 Grondeigendommen (links) en Natuurnetwerk Nederland (rechts)

5 Voor- en nadelen varianten

Op basis van de observatie, de quick scan van omgevingsaspecten en kosten is een eerste verkenning van de voor- en nadelen per variant inzichtelijk gemaakt. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel. De voor- en nadelen zijn beschreven op basis van de volgende aspecten:

- grondaankoop,
- natuur,
- archeologie,
- sociale veiligheid,
- bomen(kap),
- kabels/leidingen,
- verkeersveiligheid,
- fietscomfort,
- overige aandachtspunten.

5.1 Schapendijk

Linkerzijde (groen) staan de voordelen. Rechterzijde (rood) de nadelen.

Variant 1: Vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de westzijde v/d rijbaan	
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte bomenkap (5 bomen) • Geen conflict kabels en leidingen (enkel aandachtspunt bij kruisen hoge druk gas) • Verbetering verkeersveiligheid • Watergang parallel aan Schapendijk blijft onaangetast • Fietscomfort beton 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.850 m² grondaankoop noodzakelijk • Natuurnetwerk Nederland • Sociale veiligheid (fietspad achter bomenrij) • Kabels en leidingen: kruist hoge druk gasleiding • Extra kruispunt op Schapendijk • Kruisen 1 watergang
Variant 2: Vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de oostzijde v/d rijbaan	
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> • Geen extra kruispunt op Schapendijk • Verbetering verkeersveiligheid • Fietscomfort beton 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.470 m² grondaankoop noodzakelijk • Natuurnetwerk Nederland • Sociale veiligheid (fietspad achter watergang en bomenrij) • Bomenkap noodzakelijk (8 bomen en 610 m²) • Kabels en leidingen: kruist hoge druk gasleiding • Kruisen twee watergangen
Variant 3: Vrijliggend fietspad in één richting aan beide zijden van de rijbaan	
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> • Geen grondaankoop noodzakelijk • Sociale veiligheid • Watergang parallel aan Schapendijk blijft onaangetast • Fietscomfort beton 	<ul style="list-style-type: none"> • Natuurnetwerk Nederland • Grootschalige bomenkap noodzakelijk aan beide zijden van de rijbaan (94 bomen en 35 m² meter) • Kabels en leidingen: datakabel over lengte van 400 meter • Kabels en leidingen: kruist hoge druk gasleiding • Extra kruispunt op Schapendijk • Kruist watergang • Concessie aan obstakelvrije afstand

Variant 4: Vrijliggend (fiets)pad in halfverharding aan westzijde van de rijbaan	
<ul style="list-style-type: none"> • Geen grondaankoop noodzakelijk • Sociale veiligheid (t.o.v. andere varianten) • Watergang parallel aan Schapendijk blijft onaangetast • Geen bomenkap 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociale veiligheid (2 locaties achter bosschage) • Watergang parallel aan Schapendijk blijft onaangetast • Kabels en leidingen: datakabel over lengte van 220 meter • Kabels en leidingen: kruist hoge druk gasleiding • Concessie aan obstakelvrije afstand • Concessie aan breedte fietspad • Fietscomfort halfverharding
Variant 5: Vrijliggend fietspad (beton) in twee richtingen met concessie aan fietspadbreedte	
<ul style="list-style-type: none"> • Geen grondaankoop noodzakelijk • Sociale veiligheid (geheel langs rijbaan) • Beperkte bomenkap (6 bomen + 35 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kabels en leidingen: datakabel over lengte van 400 meter • Kabels en leidingen: kruist hoge druk gasleiding • Concessie aan obstakelvrije afstand • Concessie aan breedte fietspad • Kleinschalige aanpassingen diverse watergangen
Variant 6: Toepassen rode fietssuggestiestroken op Schapendijk	
<ul style="list-style-type: none"> • Geen grondaankoop noodzakelijk • Sociale veiligheid • Watergang parallel aan Schapendijk blijft onaangetast • Geen bomenkap 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsers op rijbaan • Verkeersveiligheid • Fietscomfort

5.2 Gelpenberg

Variant 1: Vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde v/d rijbaan	
Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none"> • Minder grondeigenaren dan variant 2. • Verbetering verkeersveiligheid • Fietscomfort 	<ul style="list-style-type: none"> • De meeste fietsbewegingen zullen afkomstig zijn van Aelderholt. Een fietspad aan de zuidzijde zorgt voor meer oversteekbewegingen op de Gelpenberg dan een fietspad aan de noordzijde. • Bomenkap noodzakelijk (3 bomen en 650 m²) • In totaal ca. 3.700 m² grondaankoop benodigd • Kabels en leidingen: hoge druk gasleiding over een lengte van 300 meter • Hoge archeologische verwachtingswaarde • Sociale veiligheid (fietspad achter bomenrij)
Variant 2: Vrijliggend fietspad in twee richtingen aan de noordzijde v/d rijbaan	
Voordelen	Nadelen

<ul style="list-style-type: none"> • De meeste fietsbewegingen zullen afkomstig zijn van Aelderholt. Een fietspad aan de noordzijde beperkt het aantal oversteekbewegingen op de Gelpenberg • Verbetering verkeersveiligheid • Fietscomfort • Minder grondaankoop dan in variant 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Bomenkap noodzakelijk (2 bomen en 550 m² en n.t.b. bomenkap op terrein Aelderholt) • In totaal ca. 3.030 m² grondaankoop benodigd • Hoge grondaankoopkosten i.v.m. particuliere grond, grond VVE (op Aelderholt) en grond van Landal GreenParks • Kabels en leidingen: hoge druk gasleiding over een lengte van 90 meter • Hoge archeologische verwachtingswaarde • Sociale veiligheid (fietspad achter bomenrij)
--	--

6 Kosten

In dit hoofdstuk is per variant een globale kostenindicatie op schetsontwerp niveau opgenomen. In onderstaande tabel is de kostenindicatie per route opgenomen. De kosten zijn gebaseerd op aanlegkosten (bouwsom), consequenties kabels/leidingen en aankoop grondposities.

Variant	Kosten
<i>Variant 1: Vrijliggend fietspad in 2 richtingen aan de westzijde v/d rijbaan</i>	€320.000 - €430.000
<i>Variant 2: Vrijliggend fietspad in 2 richtingen aan de oostzijde v/d rijbaan</i>	€370.000 - €490.000
<i>Variant 3: Vrijliggend fietspad in 1 richting aan beide zijden van de rijbaan</i>	€540.000 - €715.000
<i>Variant 4: Vrijliggend (fiets)pad in halverharding aan 1 zijde van de rijbaan</i>	€80.000 - €105.000
<i>Variant 5: Vrijliggend fietspad (beton) in 2 richtingen met concessies aan fietspadbreedte</i>	€325.000 - €430.000
<i>Variant 6: Toepassen rode fietssuggestiestroken op Schapendijk</i>	€100.000 - €135.000

Tabel 1 Kostenindicatie Schapendijk

Variant	Kosten
<i>Variant 1: Vrijliggend fietspad in 2 richtingen aan de zuidzijde v/d rijbaan</i>	€380.000 - €500.000
<i>Variant 2: Vrijliggend fietspad in 2 richtingen aan de noordzijde v/d rijbaan</i>	€460.000 - €615.000

Tabel 2 Kostenindicatie Gelpenberg

7 Advies

7.1 Schapendijk

Het beperkte fietsgebruik op de Schapendijk rechtvaardigt de aanleg van vrijliggende fietsvoorzieningen niet. In de wegvaktellingen zijn op een gemiddelde werkdag 91 fietsers geregistreerd (51 in noordelijke en 40 in zuidelijke richting). Dit terwijl de financiële consequenties voor een hoogwaardig vrijliggend fietspad (variant 1, 2, 3 en 5) minimaal € 300.000 bedragen. Variant 4 (het schelpenpad) is goedkoper, maar heeft ook een beduidend lager ambitieniveau. Het schelpenpad heeft een recreatieve uitstraling en kan daarom worden gezien als een verbinding die voorziet in de behoefte voor de lokale inwoners (enkele van die ca. 90 fietsers), maar niet als volwaardig fietspad. Een deel van de fietsers zal nog altijd op de rijbaan blijven fietsen. Daarom wordt geadviseerd voorzieningen op de rijbaan te treffen in de vorm van fietssuggestiestroken op de Schapendijk (variant 6). Deze kosten liggen in lijn met het Schelpenpad, maar hierin wordt de situatie voor alle fietsers verbeterd.

Bijkomend voordeel van het realiseren van fietssuggestiestroken is dat deze maatregel relatief eenvoudig kan worden doorgevoerd op het overige deel van de Schapendijk t/m Schoonoord. Snelheidsremmende maatregelen zijn hierbij overigens wel noodzakelijk. De verbinding Broekstukkenweg-Schoonoord is tevens als ontbrekende fietsverbinding in het 'Basisnetwerk Fiets' van de Fietsnota opgenomen. Een globale kosteninschatting van fietssuggestiestroken, inclusief snelheidsremmende maatregelen op de Schapendijk tussen de Broekstukkenweg en Schoonoord (ca. 3,7 km) komt op € 500.000 – € 700.000.

Variant	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6
<i>Natuur</i>	--	--	--	--	--	++
<i>Archeologie</i>	-	-	-	-	-	0
<i>Sociale veiligheid</i>	-	--	++	0	++	++
<i>Bomen(kap)</i>	+	-	--	++	-	++
<i>Grondaankoop</i>	--	-/--	+	++	++	++
<i>Kabels/leidingen</i>	0	0	-	-	-	++
<i>Verkeersveiligheid</i>	++	++	+	0/+	+	0/+
<i>Fietscomfort</i>	++	++	++	-	+	0
<i>Kosten min / max</i>	€320.000 €430.000	€370.000 €490.000	€540.000 €715.000	€80.000 €105.000	€325.000 €430.000	€100.000 €135.000

Tabel 1 Afwegingstabel Schapendijk

7.2 Gelpenberg

Voor de Gelpenberg zijn twee varianten onderzocht, een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan (variant 1) en aan de noordzijde van de rijbaan (variant 2). Beide varianten hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid en het fietscomfort.

Verkeerskundig gezien heeft een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de rijbaan een lichte voorkeur, omdat recreatiepark Aelderholt zich aan deze zijde van de rijbaan bevindt. De vrijliggende fietsverbinding voorziet vooral in een veilige route voor recreatieve fietsers van Aelderholt naar Aalden. Bij een vrijliggend fietspad aan de noordzijde wordt het aantal oversteekbewegingen op de Gelpenberg beperkt. Nadeel bij deze noordelijke variant is dat de komgrens moet worden verplaatst. Ook is de noordelijke variant duurder dan de zuidelijke variant. De aan te kopen grond aan de noordzijde is hoofdzakelijk particuliere grond, terwijl de benodigde grondaankoop in de zuidelijke variant voornamelijk landbouwgrond betreft. Ondanks dat de zuidelijke variant goedkoper is

vanwege het feit dat dit landbouwgrond betreft, dient hierbij de kanttekening te worden gemaakt dat momenteel geen sprake is van draagvlak voor grondverkoop.

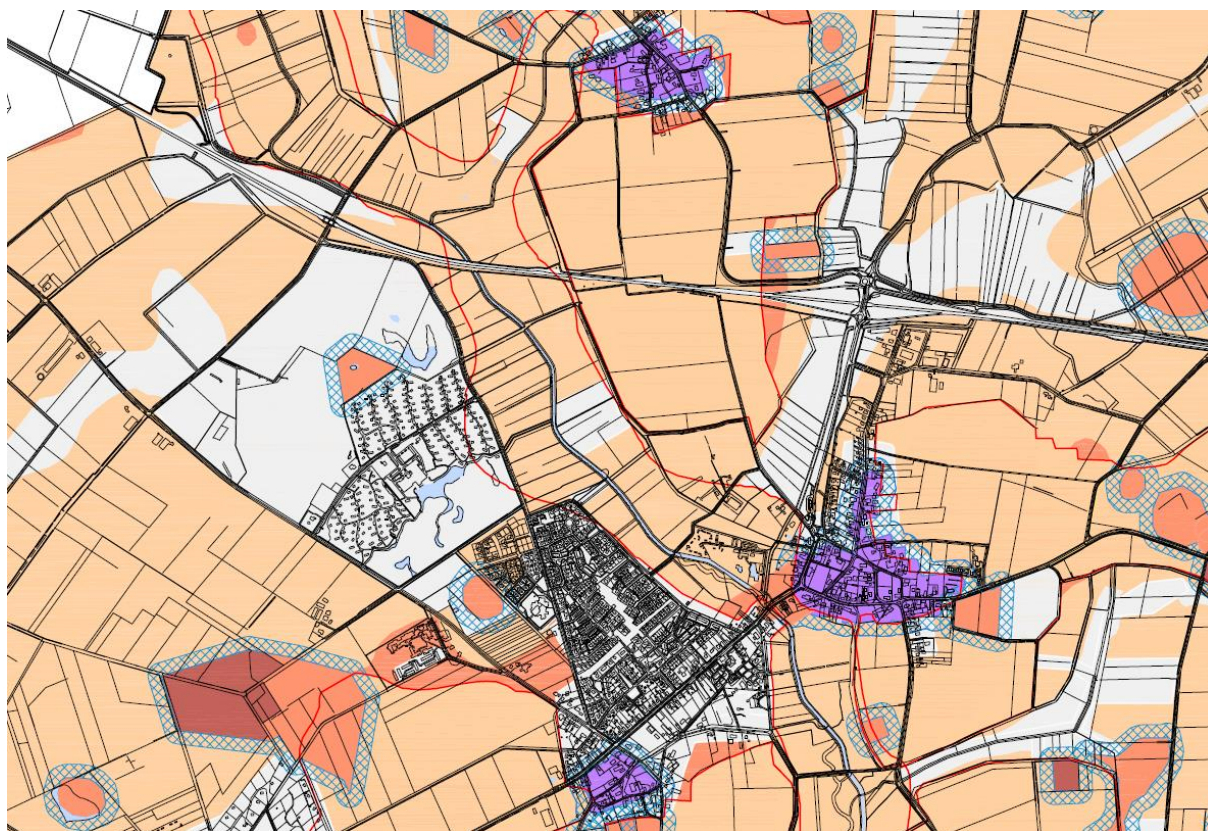
De overige beoordeelde aspecten zijn vergelijkbaar. Op het gebied van natuur zijn geen aandachtspunten geconstateerd. Bij de zuidelijke variant is sprake van de archeologische verwachtingswaarde categorie 2. Bij de zuidelijke variant is daardoor in een eventuele vervolgfase bureauonderzoek nodig. Ook is in beide varianten bomenkap noodzakelijk en ligt het fietspad nabij kabels en leidingen (o.a. een hoge druk gasleiding).

Samengevat is geen sprake van een duidelijk advies qua voorkeur tussen de onderzochte varianten. Beide varianten zijn een impuls voor het gemeentelijk fietsnetwerk van de gemeente Coevorden en bevatten nagenoeg dezelfde aandachtspunten.

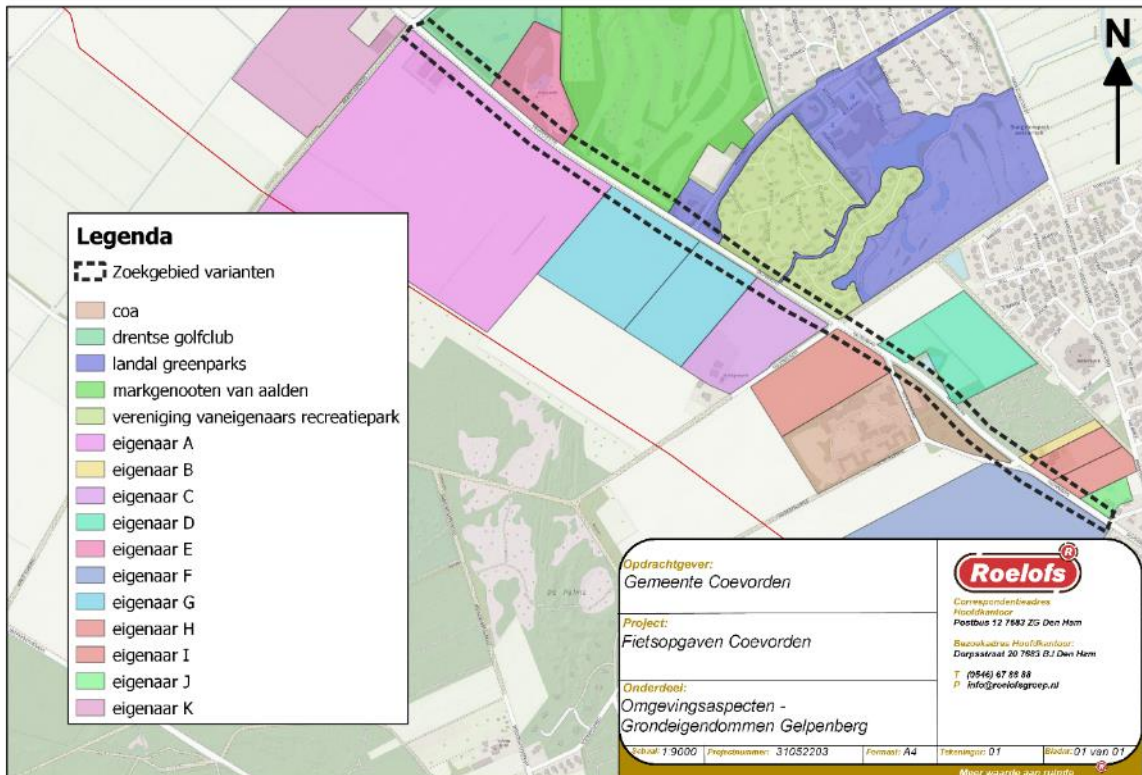
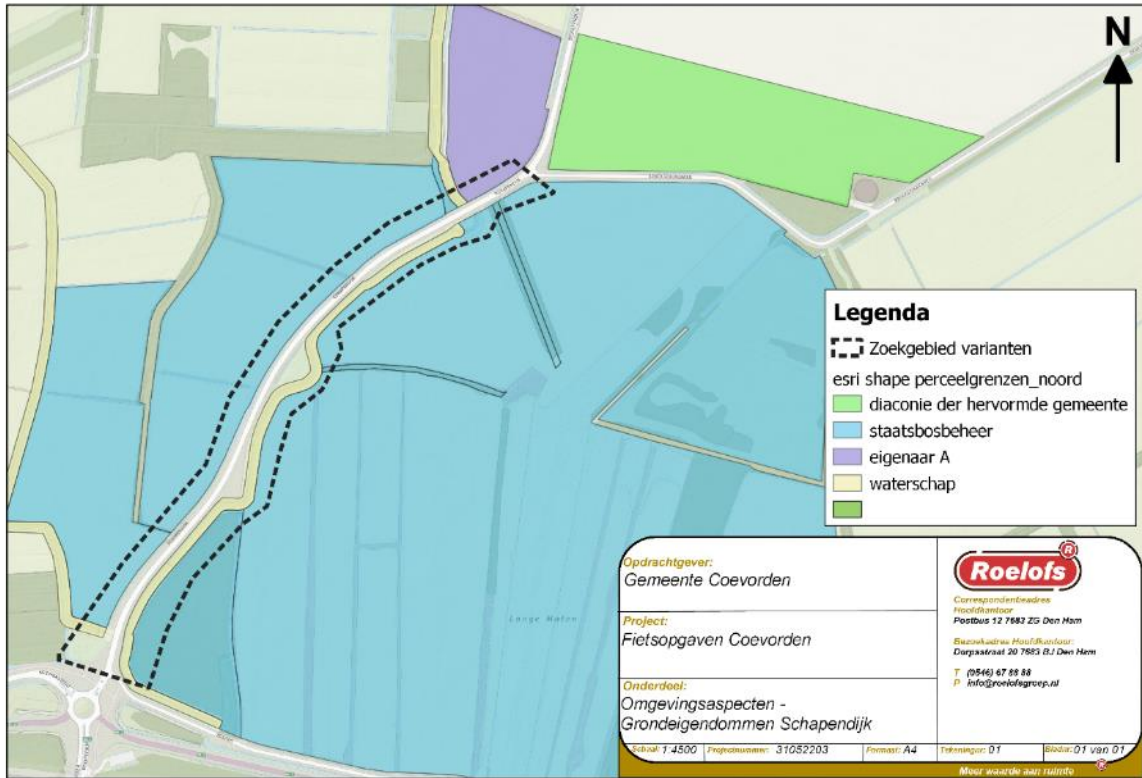
Variant	Variant 1	Variant 2
<i>Natuur</i>	0	0
<i>Archeologie</i>	0	+
<i>Sociale veiligheid</i>	-	-
<i>Bomen(kap)</i>	--	-
<i>Grondaankoop</i>	-	--
<i>Kabels/leidingen</i>	--	0/-
<i>Verkeersveiligheid</i>	++	++
<i>Fietscomfort</i>	++	++
<i>Kosten min / max</i>	€380.000 €500.000	€460.000 €615.000

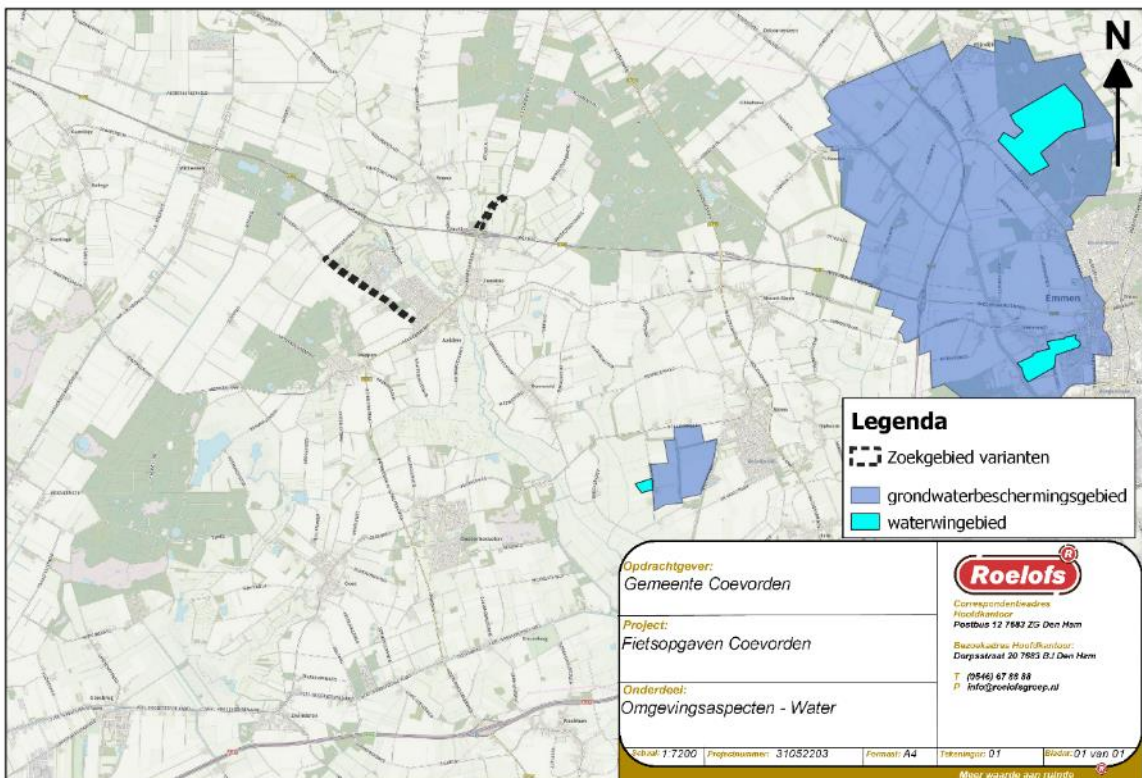
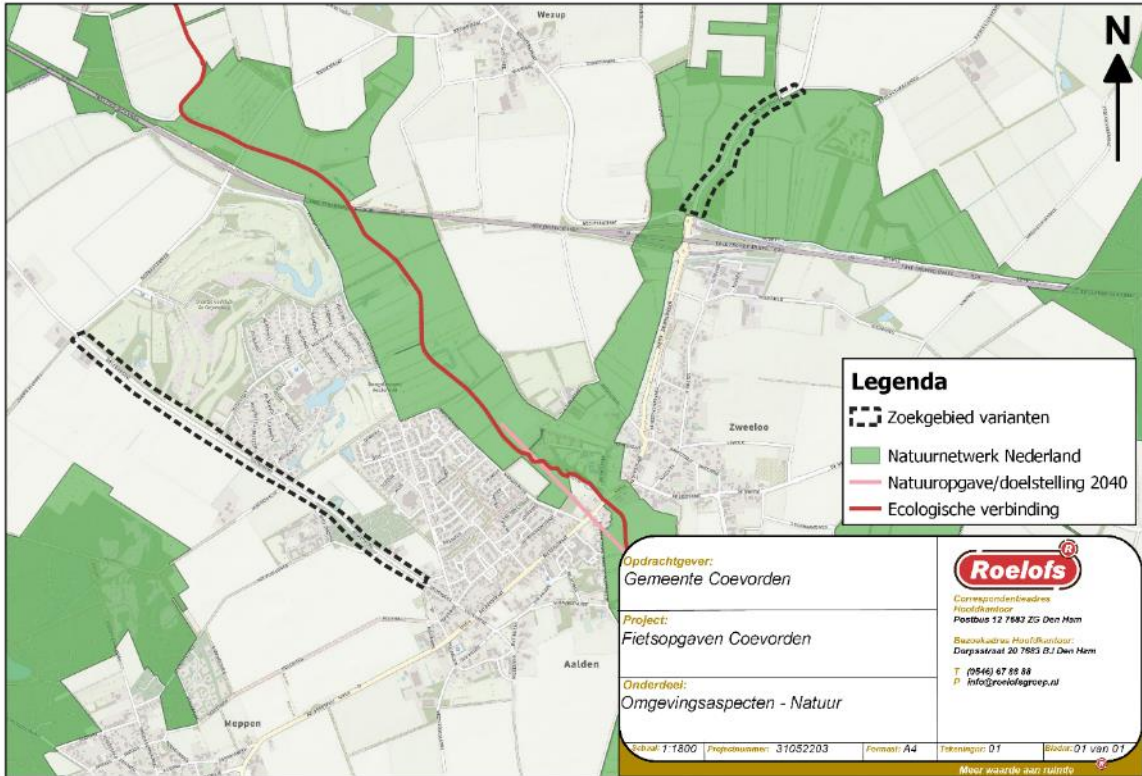
Tabel 2 Afwegingstabel Gelpenberg

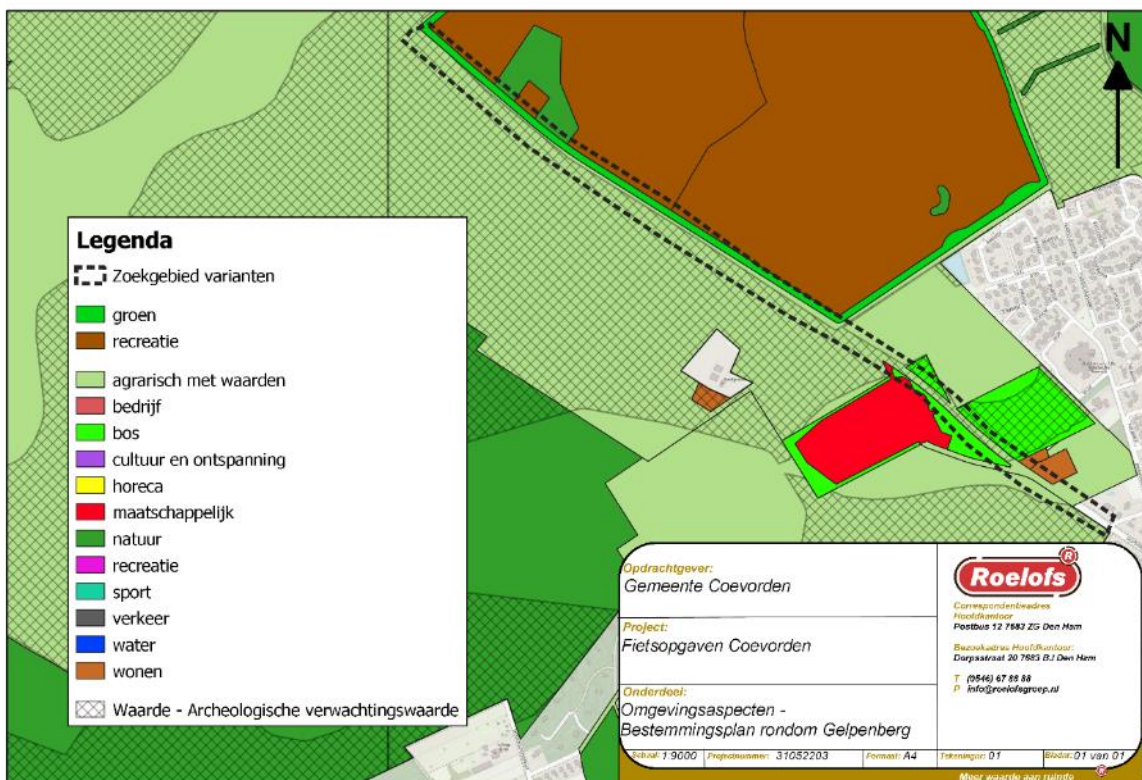
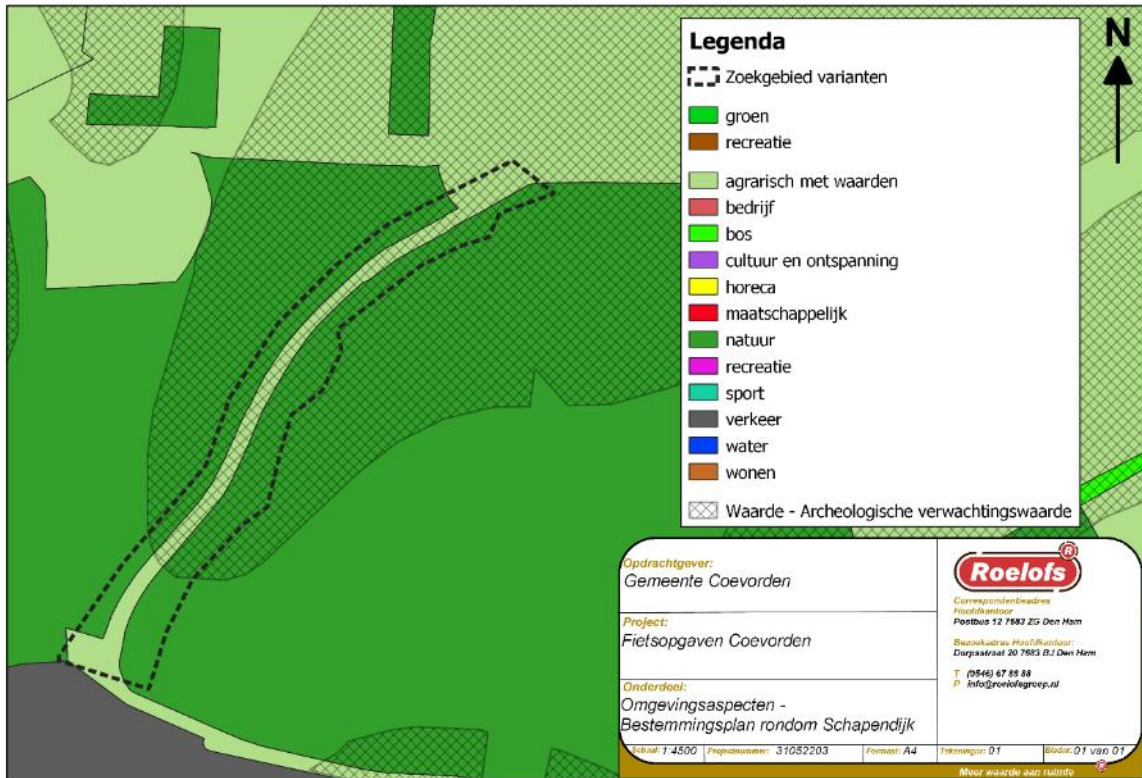
I. Omgevingsaspecten



Categorie	Dit omvat	Vrijstelling	Richtlijnen voor onderzoek
1	 Deze gebieden betreffen modern bebouwd gebied, woonwijken na 1945, verstoorde gebieden en gebieden die op grond van hun landschappelijke en bodemkundige sluiting weinig kansrijk zijn op de aanwezigheid van archeologische resten.	n.v.t.	Geen.
2	 Deze gebieden betreffen zandige en venige beekdalbodems, (eenmans)essen en de cellie fields Noord-Sleen/Achteres, Erm/Ermerzand. Daarnaast ook de archeologische terreinen zijnde geen AMK-terreinen en gebieden die op grond van hun landschappelijke en bodemkundige sluiting kansrijk zijn op de aanwezigheid van archeologische resten.	500 m2 en >30cm -mv	Altijd eerst een bureauonderzoek. Afhankelijk van de resultaten kan dan worden besloten tot behoud in-situ, inventariserend veldonderzoek, opgraven of begeleiden.
3	 Historische kernen. De omvang van deze kernen is gebaseerd op de Hottinger kaart. Voor een aantal kernen in het noordelijk deel is tevens de Franse kaart geraadpleegd.	100 m2 en >30cm -mv	Altijd eerst een bureauonderzoek. Afhankelijk van de resultaten kan dan worden besloten tot behoud in-situ, inventariserend veldonderzoek, opgraven of begeleiden.
4	 Deze gebieden betreffen AMK-terreinen met agrarisch gebruik, bekende en veronderstelde voorden, gekarteerde zandkopjes, veentjes (dobbes, pling's, uitblazingskommen, depressies) en de cellie fields Gees/Tilweg, Zwinderen/Zwinderse es, Oosterhesselen/Achterste veld, Schoonoord/Sleenerzand, Sleen/Noord- en Zuidsleenerloo en Den Hool/Hoolingerveld.	0 m2 en >30cm -mv	Altijd eerst een bureauonderzoek. Afhankelijk van de resultaten kan dan worden besloten tot behoud in-situ, inventariserend veldonderzoek, opgraven of begeleiden.
5	 Deze gebieden betreffen AMK-terreinen liggend in natuurgebieden en de historische kern van de stad Coevorden.	0 m2 0cm -mv	Altijd eerst een bureauonderzoek. Afhankelijk van de resultaten kan dan worden besloten tot behoud in-situ, inventariserend veldonderzoek, opgraven of begeleiden.
6	 Wettelijk beschermde monumenten.	0 m2 0cm -mv	Voor voorgenomen wijzigingen dient via de gemeente een vergunning bij het rijk te worden aangevraagd.
Provinciaal Belang Archeologie			
7	 Prehistorische route met 200m buffer.  Selectie AMK-terreinen, essen, beekdalen.		Richtlijnen voor uit te voeren onderzoek zijn zoals in het omliggende gebied. Bij bodemingrepen neemt de gemeente contact op met de provincie.
8	 50m-Buffer rond AMK-terreinen, historische kernen, veentjes, eenmansessen en overige archeologische terreinen.  Water.	n.v.t. n.v.t.	Richtlijnen voor uit te voeren onderzoek zijn zoals die gelden voor het door deze buffer omgeven gebied. Richtlijnen voor uit te voeren onderzoek zijn zoals in het omliggende gebied.

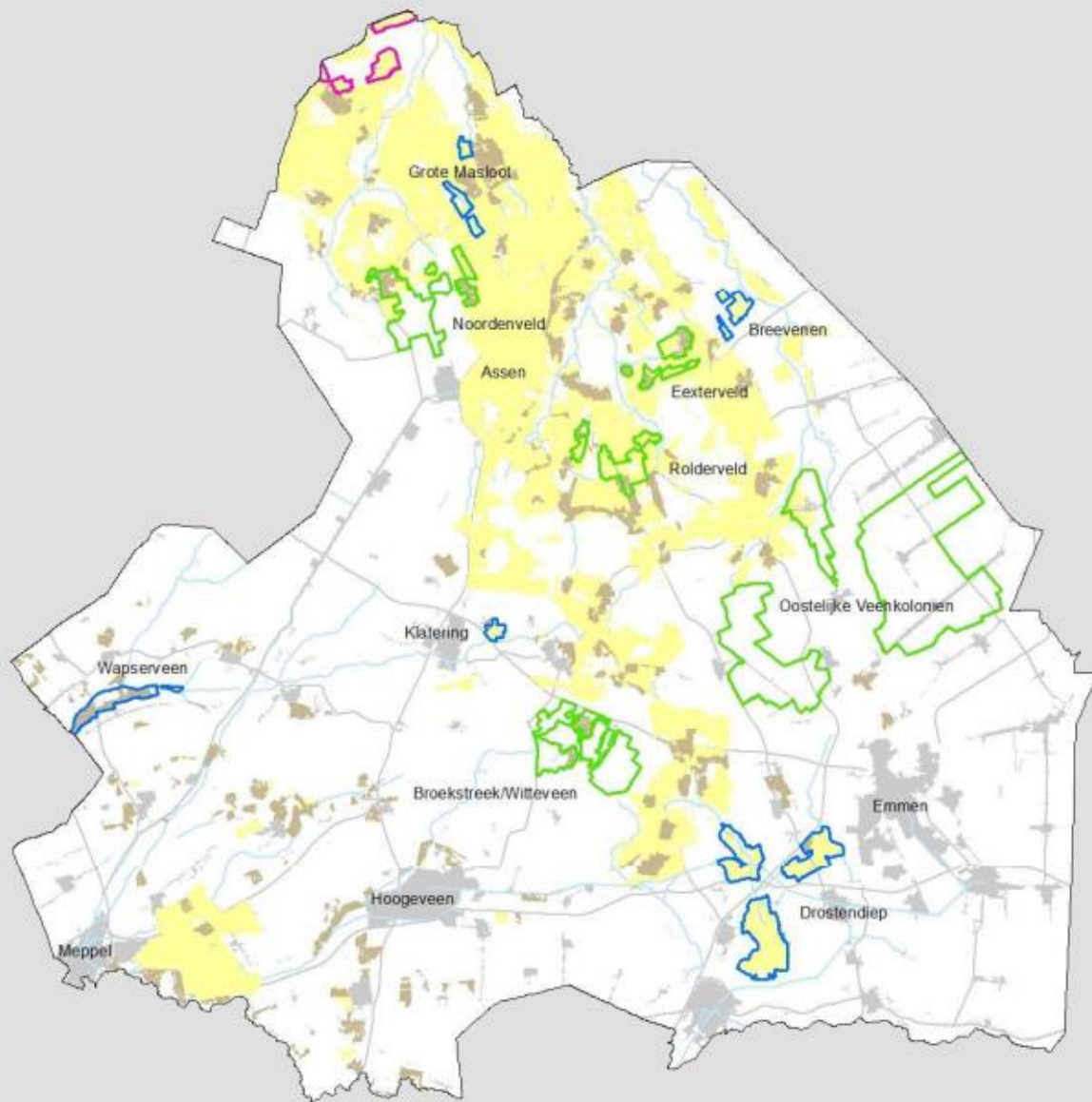






Zoekgebied Collectieven

Bijlage 4, NBP 2015



- zoekgebied Ganzen
- zoekgebied Akkervogels
- zoekgebied Weidevogels
- zoekgebied Botanisch
- zoekgebied Landschap

vastgesteld door gedeputeerde staten van Drenthe op 23 september 2014



X:\...Natuurbeheerplan 2015\elk\k\karnenkaart_collectief_boneenNBP2015_versie1.mxd



II. Ontwerp Schapendijk



III. Ontwerp Gelpenberg

