



Notitie tracékeuze
Zuidelijke rondweg Coevorden



Opdrachtgever:
Gemeente Coevorden

Projectnummer:
31065153

Datum:
8 december 2015

**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

Stadskanaal
Steenwijk
Veenendaal

Projectgegevens

Naam: Zuidelijke rondweg Coevorden
Nummer: 31065153
Documentnummer: R01-D03-31065153
Status: Definitief/03
Datum: 8 december 2015
Auteur: Ing. B. Winkel

Opdrachtgever

Gemeente Coevorden
Postbus 2
7740 AA COEVORDEN

Autorisatie

Naam: Ing. T. Adema
Handtekening:
Datum: 8 december 2015

Niets uit deze rapportage mag worden verveelvoudigd 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

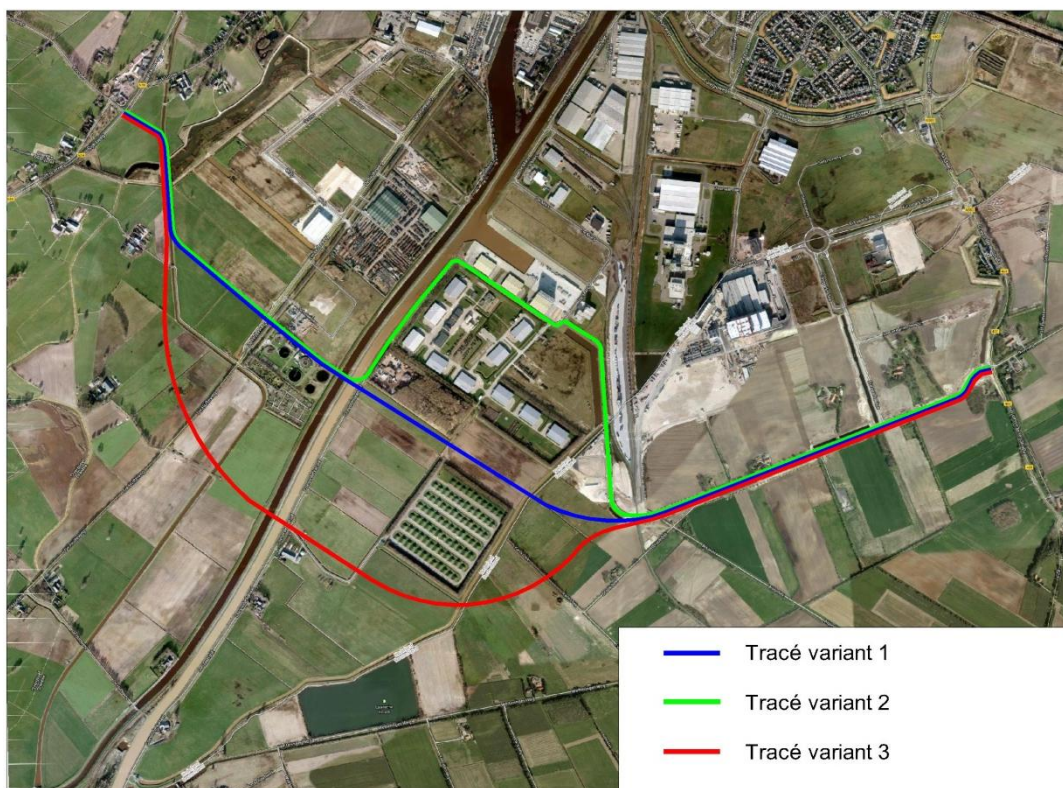
Inleiding	III
Aanleiding	III
Doel onderzoek	IV
Leeswijzer	IV
1 Uitgangspunten	5
1.1 Zuidelijke Rondweg	5
1.2 Beoordelingskaders	6
1.2.1 Ontwerputgangspunten.....	6
1.3 Herijking randvoorwaarden en uitgangspunten	7
1.3.1 Defensie	7
1.3.2 Archeologie	8
1.3.3 Kabels en leidingen	9
1.3.4 Windmolens	11
1.3.5 Bouwplan Wildkamp	11
2 Tracévarianten	12
2.1.1 Variant 1A.....	12
2.1.2 Variant 1B.....	13
2.1.3 Variant 1C.....	14
2.1.4 Variant 1D	15
2.1.5 Variant 3A.....	16
2.1.6 Variant 3B.....	17
3 Beoordeling tracévarianten	18
3.1 Afwegingskader	18
3.2 Beoordeling tracévarianten.....	19
3.2.1 Onderbouwing beoordeling variant 1A	19
3.2.2 Onderbouwing beoordeling variant 1B	19
3.2.3 Onderbouwing beoordeling variant 1C	19
3.2.4 Onderbouwing beoordeling variant 1D	20
3.2.5 Onderbouwing beoordeling variant 3A	20
3.2.6 Onderbouwing beoordeling variant 3B	20
4 Conclusie en aanbeveling.....	21
4.1 Voorkeursvariant Zuidelijke Rondweg	21
4.1.1 Aanbevelingen.....	21
4.2 Gefaseerde uitvoering	22
4.2.1 Zuidelijke Ontsluitingsweg	22
4.2.2 Alternatieve mogelijkheden Zuidelijke Rondweg.....	23

Inleiding

De Gemeente Coevorden heeft Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd onderzoek te doen naar de Zuidelijke Rondweg Coevorden in combinatie met de positie van een zuidelijke ontsluiting tussen de aansluiting N34 Klooster en bedrijventerrein Leeuwerikenveld. Het onderzoek is vastgelegd in een notitie, aangevuld met beeldmateriaal.

Aanleiding

In 2014 is onderzoek gedaan naar de inpassing van een Zuidelijke Rondweg tussen de N34 en de Brookdijk. In dit onderzoek zijn drie hoofdtracés onderzocht en afgewogen op basis bereikbaarheid, veiligheid, toekomstperspectief, leefomgeving en verwacht draagvlak. Uit dit onderzoek is gebleken dat er twee kansrijke tracés zijn, namelijk variant 1 en 3. Deze twee varianten zijn op hoofdlijnen schetsmatig uitgewerkt.



Figuur 0.1 tracévarianten uit onderzoek van 2014

In het onderzoek van 2014 is een aantal aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. In het huidige onderzoek worden de ruimtelijke kaders die in 2014 zijn gehanteerd opnieuw geijkt. Door deze op nieuw te ijken wordt de inpasbaarheid van de varianten nogmaals gecontroleerd. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de onderdelen welke in het onderzoek van 2014 zijn aangemerkt voor nader onderzoek. Het gaat om de volgende onderdelen:

- Inpasbaarheid van de NAM leiding in het rondwegtracé;
- Riooltransportleidingen rondom de RWZI;
- Ontwikkelingen en inpassing op of rondom terrein Wildkamp.

Doel onderzoek

Het doel van dit onderzoek is het inzichtelijk maken van het meest kansrijke tracé voor een Zuidelijke Ontsluitingsweg tussen de nieuwe aansluiting N34 bij Klooster en de Hulteweg. Dit deel wordt als eerste aangelegd om de bestaande en toekomstige bedrijven goed te kunnen ontsluiten richting de N34. Bij de tracékeuze dient rekening te worden gehouden met het doortrekken van de Zuidelijke Ontsluitingsweg richting de Brookdiek in de vorm van een Zuidelijke Rondweg.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de randvoorwaarden omschreven waar bij de inpassing van de Zuidelijke Rondweg rekening mee dient te worden gehouden. Dit zijn uitgangspunten uit de voorgaande rapportage uit 2014 welke opnieuw geijkt worden.

Hoofdstuk 2 bevat een weergave en omschrijving van de nieuwe tracévarianten, welke gebaseerd zijn op variant 1 en 3 uit het onderzoek van 2014.

In hoofdstuk 3 worden de varianten kwalitatief afgewogen tegen elkaar. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de conclusie en aanbeveling beschreven.

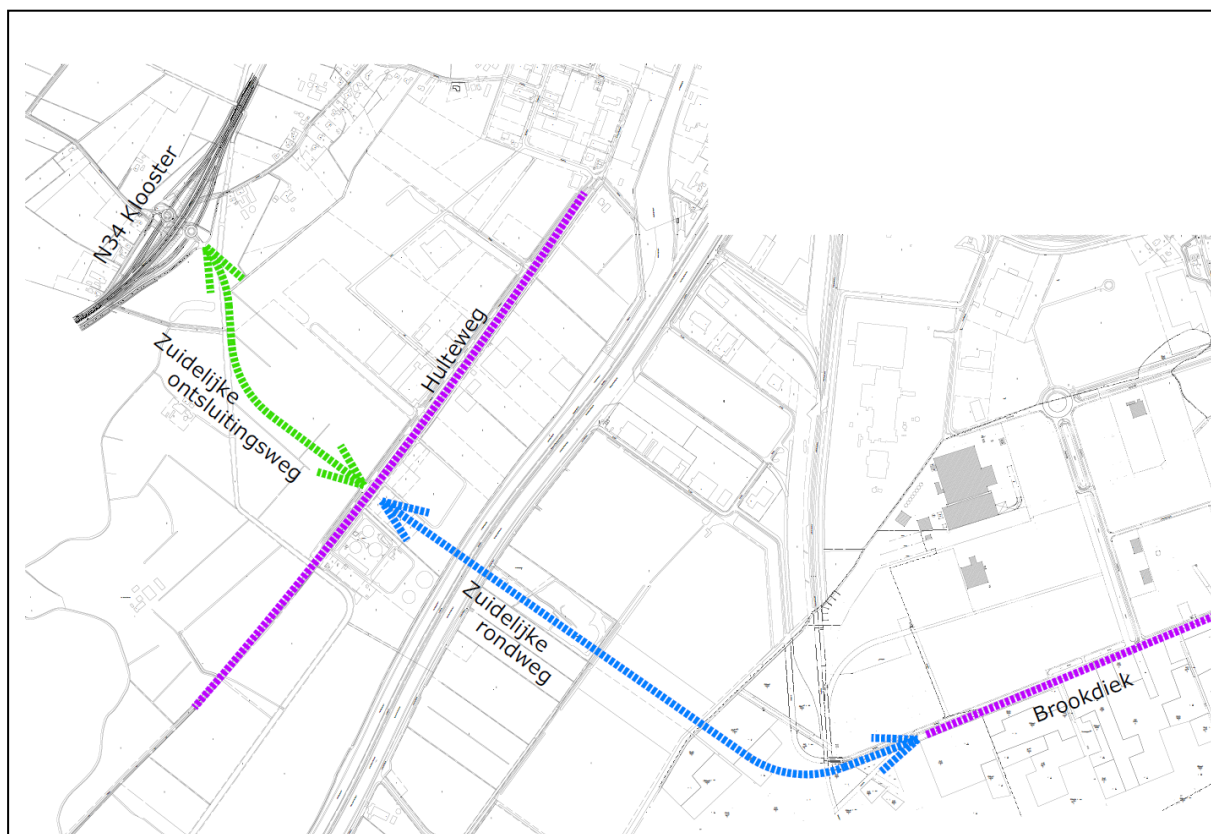
1 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke kaders beschreven. Hierin wordt aangegeven welke ruimtelijke aspecten aanwezig zijn binnen het studiegebied en welke beperkingen hierdoor worden opgelegd. De ruimtelijke kaders worden per thema behandeld.

1.1 Zuidelijke Rondweg

De wens is om op korte termijn een Zuidelijke Ontsluitingsweg te realiseren. Deze weg moet de nieuwe aansluiting op de N34 bij Klooster verbinden met de bestaande Hulteweg. Het doel is om de Zuidelijke Ontsluitingsweg in de toekomst door te trekken naar het Europark, met een aansluiting op de Duitse B403 en de weg op te waarderen naar een Zuidelijke Rondweg.

De Zuidelijke Rondweg moet het antwoord worden op de te verwachten forse toename van de verkeersintensiteit op de twee drukste verkeersaders van Coevorden, de Krimweg (met de zwaar belaste aansluiting op de N34) en de noordelijke rondweg.



Figuur 1.1 weergave Zuidelijke Ontsluitingsweg en Zuidelijke Rondweg

1.2 Beoordelingskaders

In de rapportage uit 2014 (Verkenningstudie Zuidelijke Rondweg 10-03-2014) zijn twee tracés als voorkeursvariant voor een Zuidelijke Rondweg aangemerkt. Binnen dit onderzoek zijn op basis van deze twee tracés zes nieuwe varianten opgesteld. In hoofdstuk 2 worden deze varianten nader omschreven.

1.2.1 Ontwerputgangspunten

Bij het uitwerken van de tracés zijn ontwerp uitgangspunten opgesteld. Bij de uitwerking is uitgegaan van het ontwerp van de Zuidelijke Rondweg als geheel. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- ontwerp gebiedontsluitingsweg buiten de bebouwde kom type I: 80km/uur;
- vrijliggende fietsvoorziening;
- percelen en bedrijven worden ontsloten op het onderliggende wegennet en krijgen op strategische plekken een aansluiting op de rondweg;
- in de toekomst dient de Zuidelijke Ontsluitingsweg opgewaarderd te kunnen worden naar een Zuidelijke Rondweg;
- de inpassing van de rondweg moet niet conflicteren met de ruimtelijke kaders, benoemd in hoofdstuk 1.3.



Figuur 1.2 principeprofiel GOW type I, 80km/uur

1.3 Herijking randvoorwaarden en uitgangspunten

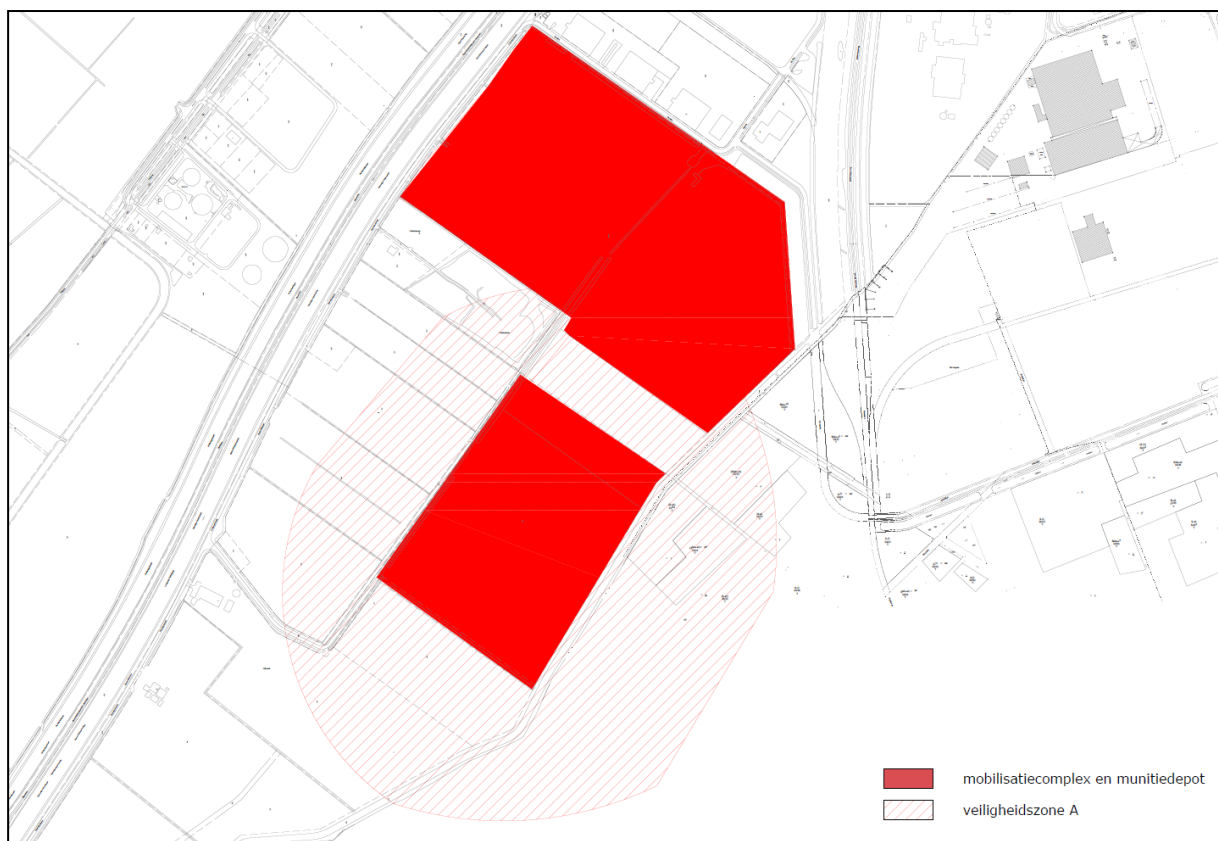
In de verkenningstudie van 2014 is een aantal aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. In het huidige onderzoek worden de ruimtelijke kaders die in 2014 zijn gehanteerd opnieuw geijkt. Door deze te ijken wordt de haalbaarheid van de varianten opnieuw gecontroleerd. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de onderdelen welke in 2014 zijn aangemerkt voor nader onderzoek. Het betreft de volgende onderdelen:

- gevaarlijke stoffen leiding van de NAM;
- riooltransportleidingen rondom de rioolwaterzuivering (RWZI);
- ontwikkelingen van Wildkamp.

1.3.1 Defensie

In het studiegebied bevindt zich een terrein van Defensie, bestaande uit een munitiedepot en een mobilisatiecomplex. Deze twee gebieden mogen niet door een weg worden doorkruist. Rondom het munitiedepot bevindt zich een veiligheidszone (zone A). In deze zone mogen geen auto(snel)wegen maar wel gebiedsontsluitingswegen van max. 80 km/h worden aangelegd. De Zuidelijke Rondweg zou ofwel westelijk van het munitiedepot, ofwel tussen het munitiedepot en het mobilisatiecomplex door aangelegd moeten worden.

Het ministerie van Defensie staat voorsnog op het standpunt dat een Zuidelijke Rondweg geen blokkade mag zijn om in de toekomst desgewenst een verbindingsweg tussen beide complexen aan te leggen. Dit betekent dat er ofwel met een kruising of een tunnel rekening moet worden gehouden.

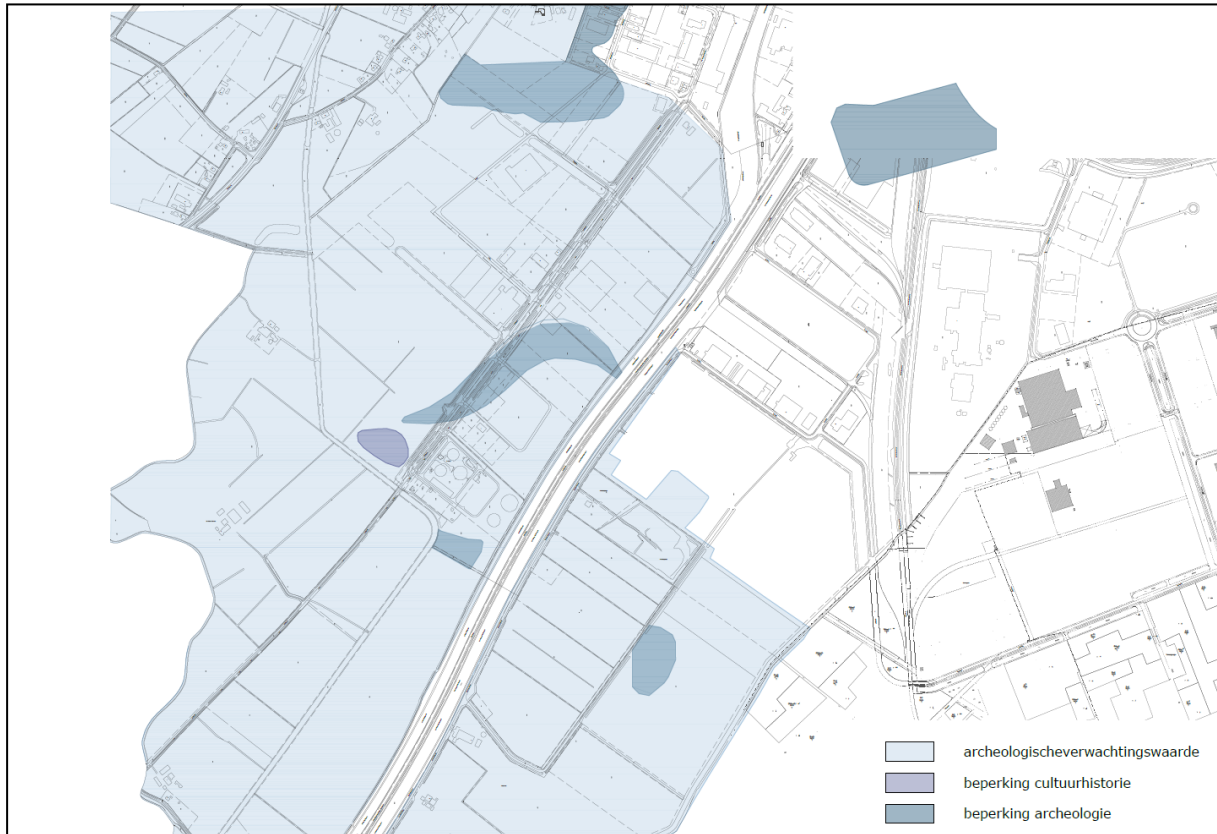


Figuur 1.3 Defensierrein

1.3.2 Archeologie

Voor vrijwel het gehele studiegebied geldt een archeologische verwachtingswaarde. Dat betekent dat archeologisch onderzoek verplicht is voordat werkzaamheden worden uitgevoerd. Indien het voorkeustracé bekend is en nader gedetailleerd wordt dan dient archeologisch onderzoek plaats te vinden.

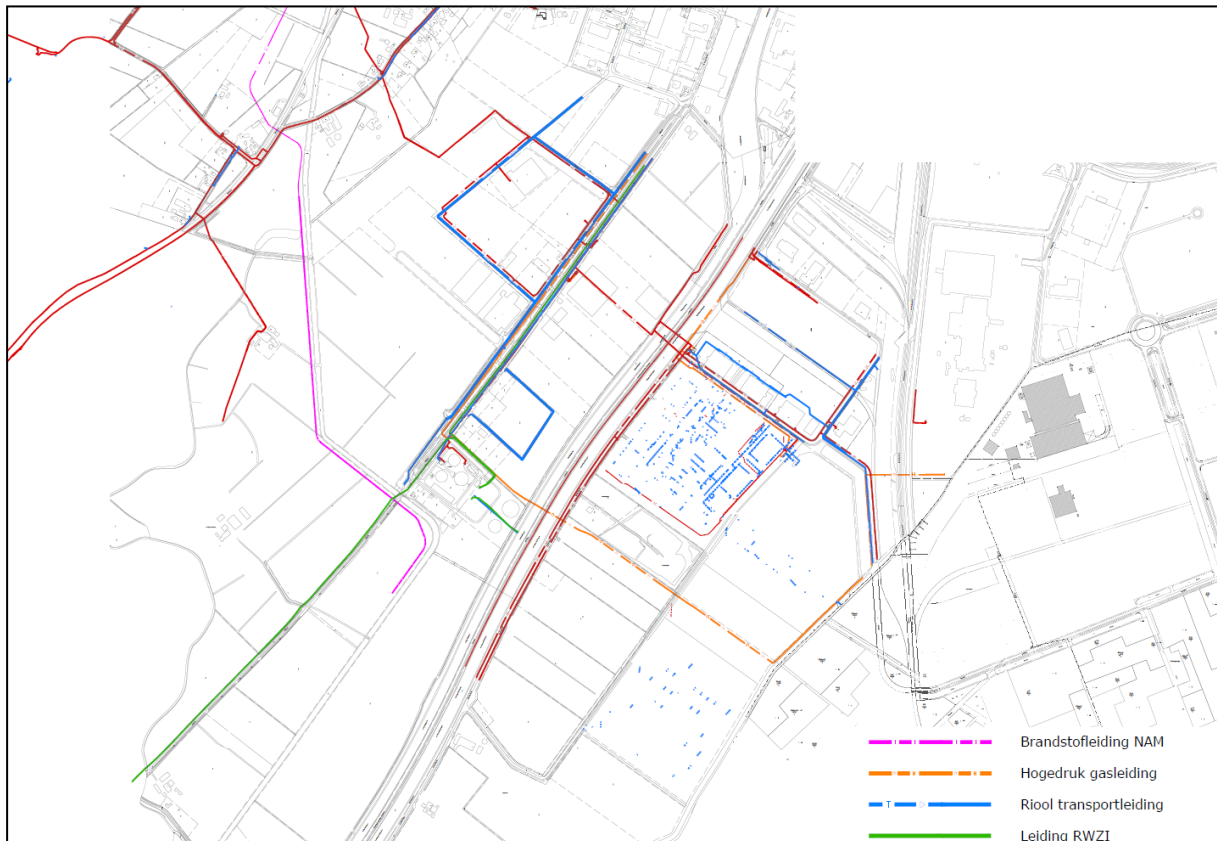
In het studiegebied ligt, aan de westzijde van de RWZI, tevens een gebied met cultuurhistorische waarde. Voor dit gebied geldt een volledige beperking ten aanzien van de tracékeuze.



Figuur 1.4 archeologische kaders

1.3.3 Kabels en leidingen

In het studiegebied liggen diverse kabels en leidingen, waaronder gasleidingen van de NAM en riooltransportleidingen (persleidingen) rondom de RWZI. In de voorgaande verkenningstudie is geen nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en onmogelijkheden rondom deze leidingen. In figuur 1.5 worden de belangrijkste leidingen binnen het studiegebied weergegeven. Van deze leidingen mag worden verwacht dat het kostbaar is deze te verplaatsen.



Figuur 1.5 belangrijkste kabels en leidingen

Leiding Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM)

Op 12 november 2015 is overleg geweest met Pieter Jan de Bos van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM). Vanuit veiligheidsredenen mag binnen de belemmerende strook van 5.00m niet worden gebouwd. Hiermee worden woningen, kantoren, bedrijven etc bedoeld. Het aanleggen van een rijbaan parallel aan de leidingen behoort tot de mogelijkheden mits de belemmerende strook vrij blijft liggen in verband eventuele onderhoudswerkzaamheden.

Bij het kruisen en/of parallel bouwen van een weg langs de leiding dient er een voorziening te worden getroffen in verband met de drukbelasting op de leiding. De NAM voert deze onderzoeken in eigen beheer uit zodra bouwplannen concreet zijn.

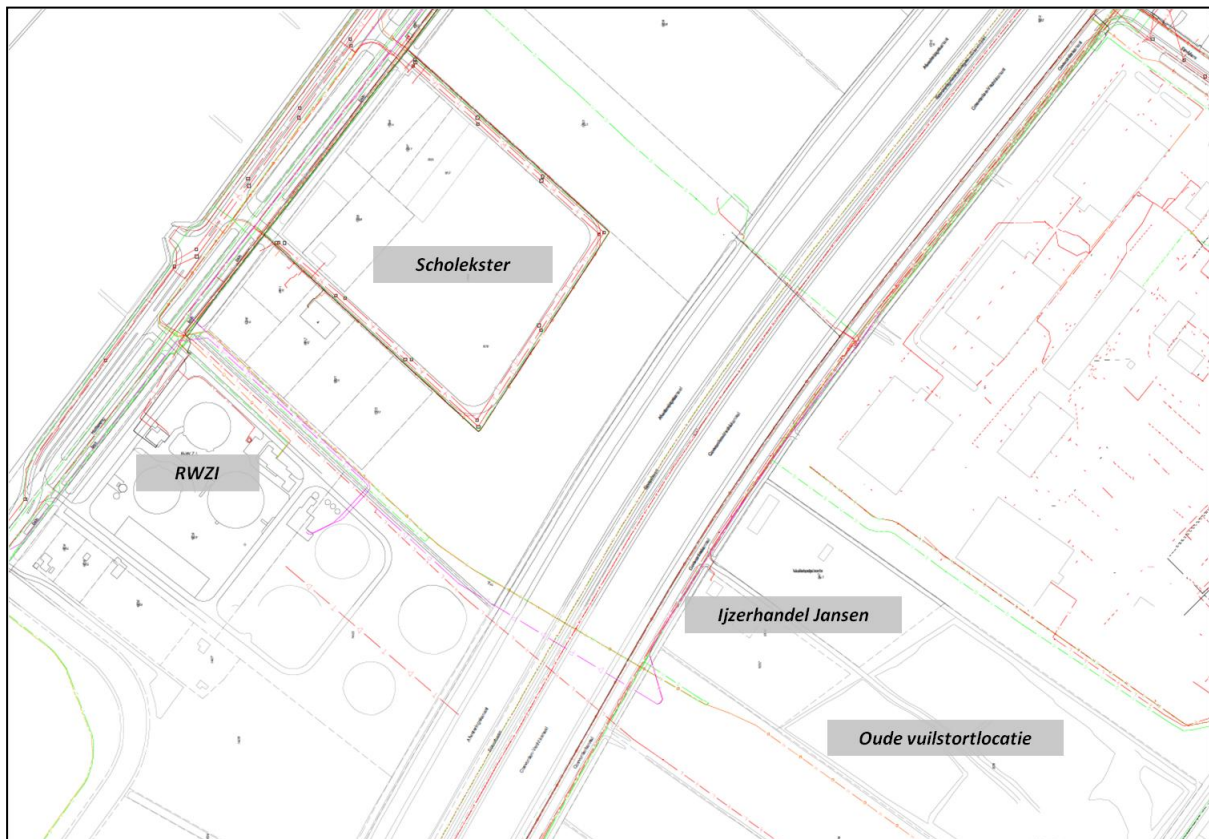
Naast de druk op de leidingen dient rekening te worden gehouden met genoeg gronddekking op de leiding. De dekking dient minimaal 1.50m te zijn, ten opzichte van de bovenkant leiding. Bij nadere detaillering van de rondweg dient er een vervolgesprek plaats te vinden met de NAM om knelpunten te bespreken.

Rioolwaterzuivering Coevorden

Aan de noordoost zijde van de RWZI liggen riool transportleidingen (onder druk) en een hoge druk gasleiding. De hogedruk gasleiding loopt verder door richting het oosten van het Europark en is, samen met enkele kleinere leidingen, onder het kanaal door geperst. Indien ervoor gekozen wordt om de rondweg langs de RWZI aan te leggen dient hier een kunstwerk in de vorm van een viaduct te worden aangelegd om het kanaal en de spoorlijn te kruisen.

Ten tijde van het onderzoek is het niet gelukt om met de RWZI te bespreken of deze leidingen verlegd kunnen worden of wellicht op het onderhoudsprogramma staan. Op basis van de huidige gegevens zijn er de volgende scenario's mogelijk:

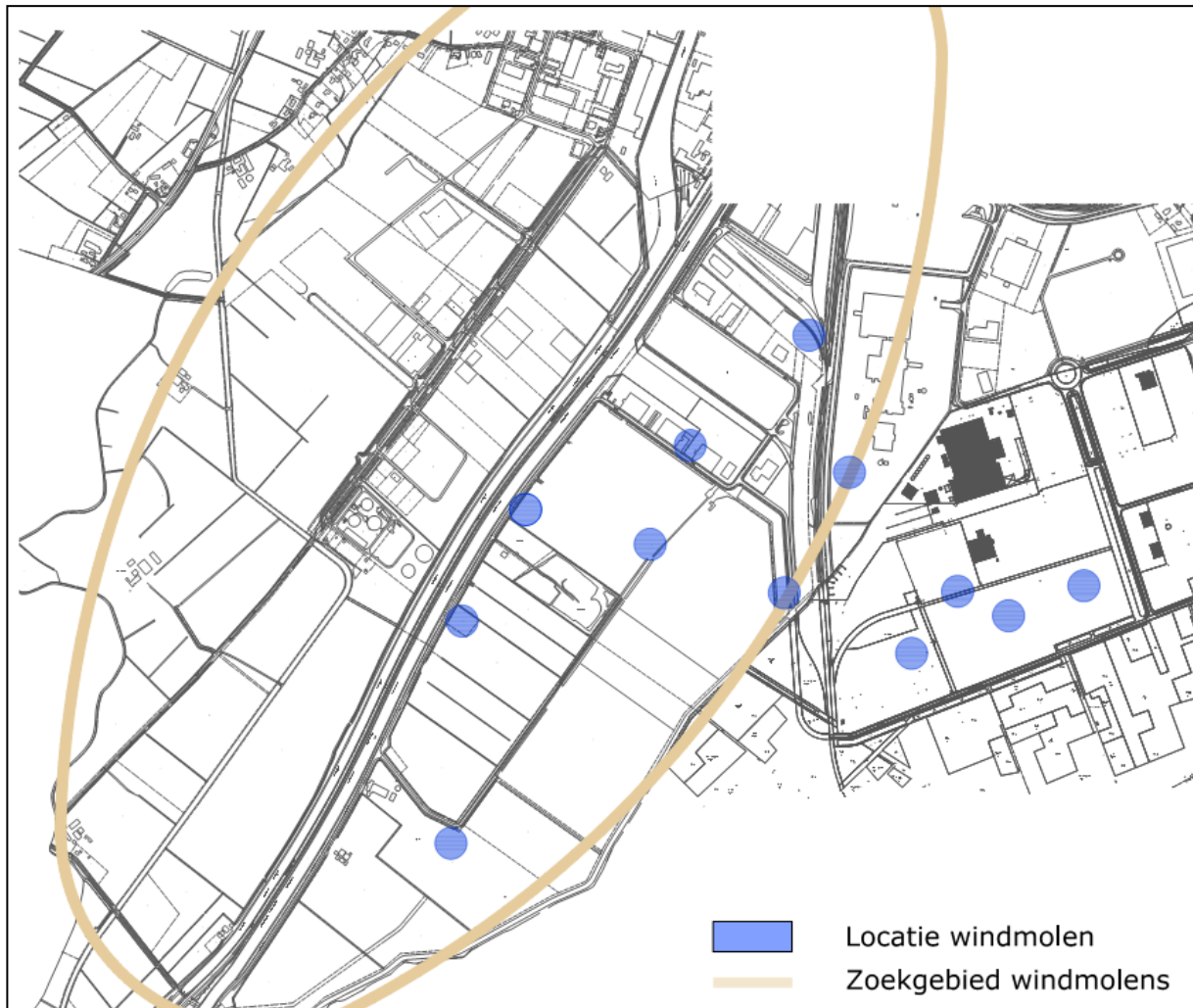
- de riooltransportleiding, hogedruk gasleiding en overige kabels dienen verlegd te worden;
- het viaduct over de spoorlijn en het Coevorden-Vechtkanaal dient te worden uitgevoerd op palen zodat kabels en leidingen gehandhaafd kunnen blijven;
- het tracé van de rondweg dient verder richting het noorden te worden verplaatst. Hiervoor moet grond worden aangekocht van bedrijven aan de Scholekster of bedrijven moeten elders gecompenseerd worden. Daarnaast loopt het tracé aan de oostzijde van het kanaal voor een deel over grond van ijzerhandel Jansen en de voormalige vuilstortlocatie.



Figuur 1.6 kabels en leidingen tussen RWZI en Scholekster

1.3.4 Windmolens

In het studiegebied zijn diverse windmolens aanwezig. Rondom deze windmolens bevindt zich een veiligheidszone. Binnen deze veiligheidszone mag geen nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Ten opzichte van 2014 is er een zoekgebied aangewezen voor nieuwe windmolens, de exacte locatie van windmolens binnen deze zone is nog niet bekend.



Figuur 1.7 locatie en zoekgebied windmolens

1.3.5 Bouwplan Wildkamp

Wildkamp is voornemens een nieuw distributiecentrum te realiseren langs de Zuidelijke Rondweg. In de voorgaande verkenningstudie is rekening gehouden met de mogelijke inpassing van de Zuidelijke Rondweg over een deel van het terrein van Wildkamp. Met Dhr. Nijlant is een gesprek gevoerd waarin de actuele stand van zaken is besproken met betrekking tot ontwikkelingen Wildkamp. De ontwerpschets is na 2014 niet meer aangepast.

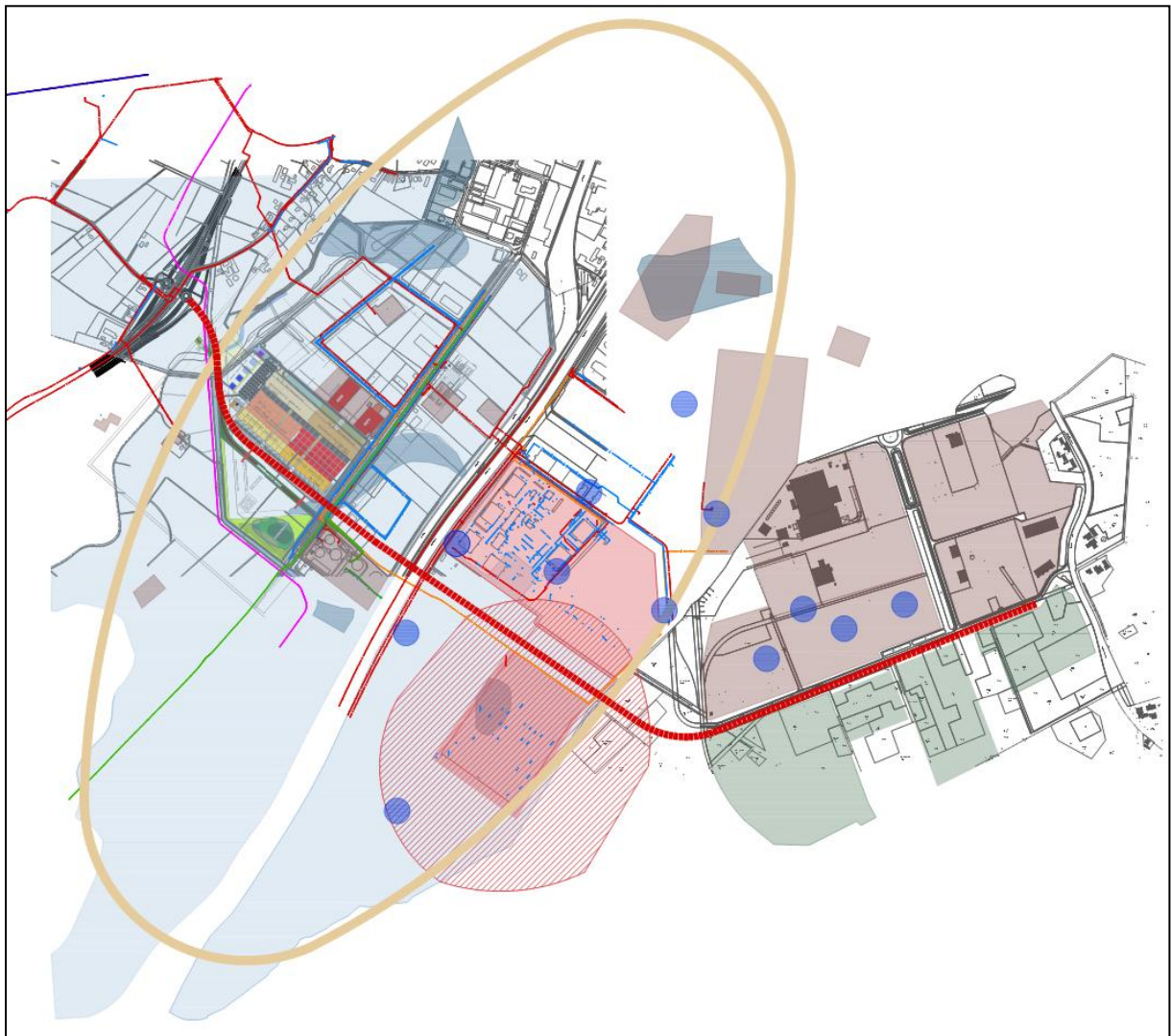
Wildkamp heeft aangegeven hun medewerking te willen verlenen voor de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsroute over hun terrein. Door Wildkamp zijn wensen ten aanzien van ontsluiting aangegeven. In dit onderzoek is deze mogelijkheid meegenomen in de afweging. De Gemeente Coevorden ziet dit gegeven als optie om een zuidelijke ontsluitingsroute op korte termijn te kunnen realiseren.

2 Tracévarianten

Er zijn zes varianten onderzocht als mogelijke route voor de Zuidelijke Rondweg. De inpassing van de tracévarianten zijn bepaald op basis van een gebiedsontsluitingsweg, type I met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur met een vrijliggende fietsvoorziening, zie afbeelding 1.2. In de voorgaande studie zijn twee tracés (variant 1 en 3) als kansrijk aangemerkt. Om deze reden zijn op basis van deze twee varianten zes nieuwe mogelijkheden uitgewerkt.

2.1.1 Variant 1A

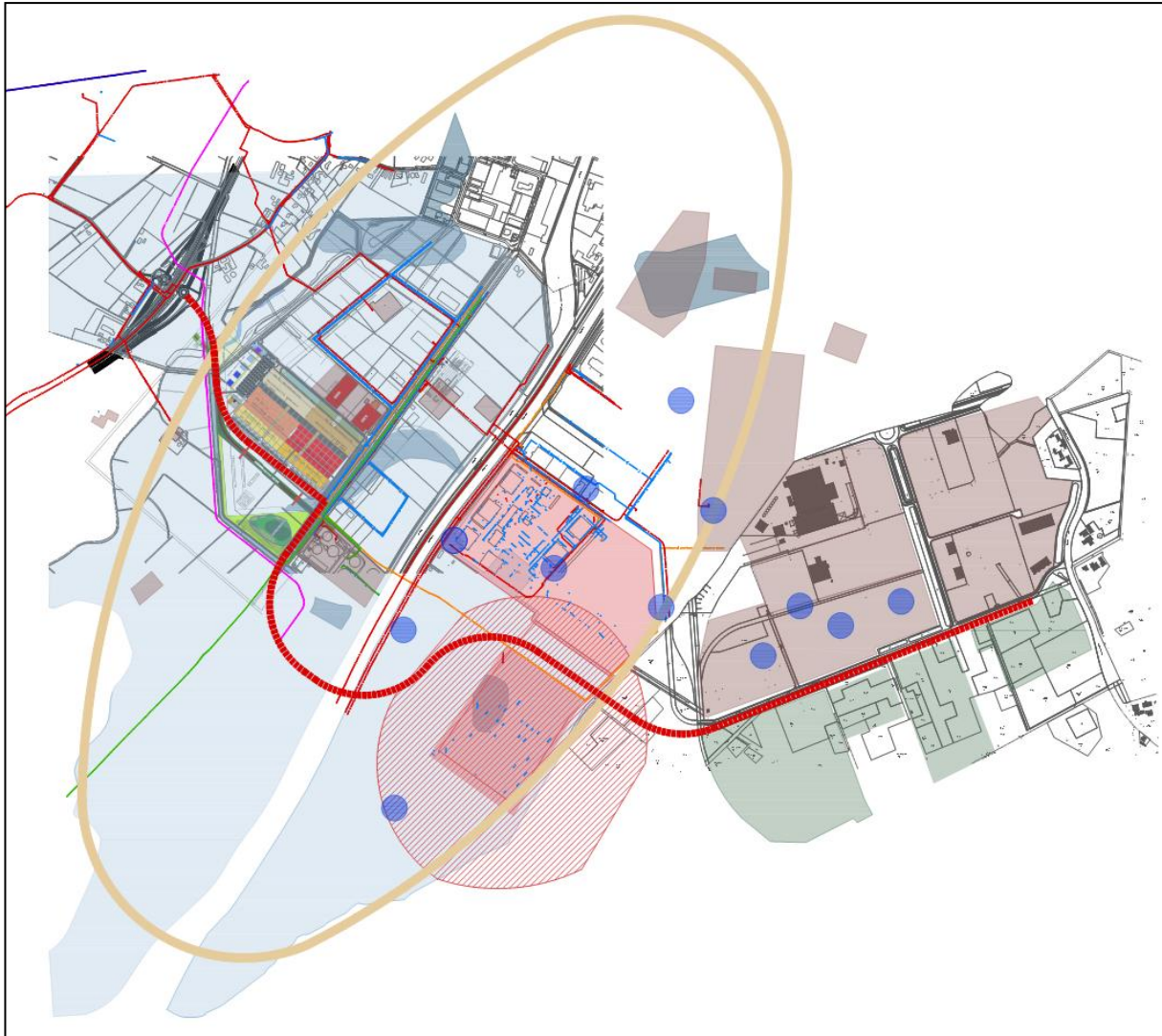
De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de nieuw te realiseren aansluiting N34 bij Klooster. De weg doorkruist een bestaande watergang en wordt doorgetrokken over grondgebied van Wildkamp. Ter hoogte van de Hulteweg wordt een aansluiting gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting van het onderliggende wegennet. Vanaf deze aansluiting wordt ten noordoosten van de RWZI een viaduct gebouwd om het kanaal en de spoorlijn te passeren. Vervolgens wordt het profiel doorgezet tussen het mobilisatiecomplex en munitiedepot. Middels een ruime bocht wordt de weg aangesloten op de Brookdijk.



Figuur 2.1 Zuidelijke Rondweg variant 1A

2.1.2 Variant 1B

De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de nieuwe te realiseren aansluiting N34 bij Klooster. De weg doorkruist een bestaande watergang en wordt doorgetrokken over grondgebied van Wildkamp. Ter hoogte van de Hulteweg wordt een aansluiting gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting van het onderliggende wegennet. Vanaf de aansluiting Hulteweg wordt de rondweg richting het zuiden doorgezet en gaat met een boog om de RWZI. Bij het kanaal en spoorlijn wordt een schuin viaduct aangelegd. Vervolgens wordt de weg doorgezet met een bocht tussen het mobilisatiecomplex en munitiedepot door. Middels een ruime bocht wordt de weg aangesloten op de Brookdijk.



Figuur 2.2 Zuidelijke Rondweg variant 1B

2.1.3 Variant 1C

De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de nieuw te realiseren aansluiting N34 bij Klooster. De weg doorkruist een bestaande watergang en wordt doorgetrokken over grondgebied van Wildkamp. Ter hoogte van de Hulteweg wordt een aansluiting gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting van het onderliggende wegennet. Vanaf de aansluiting Hulteweg wordt de rondweg richting het zuiden doorgezet en gaat met een boog om de RWZI.

Bij het kanaal en spoorlijn wordt een viaduct aangelegd, haaks op het kanaal en de spoorlijn. Vervolgens wordt de weg doorgezet met een boog om het mobilisatiecomplex en munitiedepot heen. Vervolgens wordt aangesloten op de Brookdijk.



Figuur 2.3 Zuidelijke Rondweg variant 1C

2.1.4 Variant 1D

De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de nieuwe te realiseren aansluiting N34 bij Klooster. De weg doorkruist een bestaande watergang en wordt doorgetrokken over grondgebied van Wildkamp. Ter hoogte van de Hulteweg wordt een aansluiting gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting van het onderliggende wegennet. Vanaf deze aansluiting wordt ten noordoosten van de RWZI een schuin viaduct gebouwd om het kanaal en de spoorlijn te passeren. Vervolgens wordt de weg vervolgd met een bocht om het mobilisatiecomplex en munitiedepot heen. Vervolgens wordt de weg aangesloten op de Brookdijk.



Figuur 2.4 Zuidelijke Rondweg variant 1D

2.1.5 Variant 3A

De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de nieuwe te realiseren aansluiting N34 bij Klooster. Het tracé verloopt vervolgens parallel langs de bestaande watergang en NAM leiding. Bij het kanaal en spoorlijn wordt een schuin viaduct aangelegd. Vervolgens loopt de weg met een boog tussen het mobilisatiecomplex en munitiedepot door en wordt aangesloten op de Brookdiek.



Figuur 2.5 Zuidelijke Rondweg variant 3A

2.1.6 Variant 3B

De tracévariant wordt aan de westzijde aangesloten op de nieuwe te realiseren aansluiting N34 bij Klooster. Het tracé verloopt vervolgens parallel langs de bestaande watergang en NAM leiding. Bij het kanaal en spoorlijn wordt een viaduct aangelegd, haaks op het kanaal en de spoorlijn. Vervolgens loopt de weg met een boog om het mobilisatiecomplex en munitiedepot heen en wordt aangesloten op de Brookdijk.



Figuur 2.6 Zuidelijke Rondweg variant 3B

3 Beoordeling tracévarianten

In dit hoofdstuk worden de tracévarianten beoordeeld op basis van vastgestelde criteria. In hoofdstuk 3.1 worden de afwegingskaders nader toegelicht. De beoordeling van de varianten is geschied op een kwalitatieve wijze en op basis van expert judgement

3.1 Afwegingskader

Ontsluiting Leeuwerikenveld

In hoeverre draagt de positie van de tracévariant bij aan de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Leeuwerikenveld.

Ontsluiting Coevorden Zuid (Europark) als geheel

In hoeverre voldoet de positie van de tracévariant op termijn ook aan de bereikbaarheid van Coevorden Zuid als onderdeel van de Zuidelijke Rondweg.

Veiligheid

Verkeersveiligheid wordt onder meer bepaald door de inrichting van de weg. Van invloed op de verkeersveiligheid zijn onder andere het logisch verloop van het tracé, zichtlijnen en het aantal conflictpunten (doorsteken en kruispunten).

Verkeersstructuur

Bij verkeersstructuur wordt gekeken hoe het tracé samenhangt met het onderliggende wegennet. Zijn de ligging en het verloop van het tracé logisch?

Robuustheid

Bij robuustheid wordt gekeken naar toekomstige uitbreidingmogelijkheden. Is het tracé in de toekomst aan te passen wanneer bijvoorbeeld het verkeersaanbod wijzigt? Zijn er ontwikkelingen in het gebied die eventueel uitbreiding en verbetering in de weg staan?

3.2 Beoordeling tracévarianten

In de onderstaande matrix wordt de beoordeling van de tracés weergegeven op basis van de in hoofdstuk 3.1 genoemde criteria. Alle aspecten wegen even zwaar mee in de beoordeling.

++	zeer goed
+	goed
0	neutraal/voldoende
-	matig
--	negatief

	1A	1B	1C	1D	3A	3B
Verkeerskundig						
<i>Ontsluiting Leeuwerikenveld</i>	++	++	++	++	+	+
<i>Ontsluiting Coevorden Zuid</i>	++	+	+	+	+	+
<i>Veiligheid</i>	++	0	0	0	+	++
<i>Verkeersstructuur</i>	+	--	--	-	0	+
<i>Robuustheid</i>	0	0	-	0	0	+

Tabel 3.1 Beoordelingsmatrix varianten

3.2.1 Onderbouwing beoordeling variant 1A

Doordat de tracévariant aan de noordzijde is gepositioneerd vormt deze een korte en directe ontsluiting voor Leeuwerikenveld. Tevens is deze variant de meeste directe verbinding richting de aansluiting met de Brookdiek. De weg loopt in vrijwel een rechte lijn waardoor er weinig discontinuïteiten zijn en daardoor is de weg voorspelbaar en veilig voor de weggebruiker. Het tracé loopt over het grondgebied van Wildkamp, deze partij heeft reeds toegezegd medewerking te willen verlenen bij de aanleg van een weg over hun terrein.

Aandachtspunt bij deze varianten is het viaduct tussen de RWZI en de bedrijven aan de Scholekster. Door het ontbreken van aanvullende informatie omtrent de riooltransportleidingen, de hogedruk gasleiding en overige kabels is het nog onduidelijk hoe het viaduct kan worden ingepast. Mogelijk dienen de leidingen te worden verlegd of dient een voorziening in het kunstwerk te worden getroffen. Daarnaast is het onduidelijk wat de toekomstige ontwikkelingen rondom het Defensie terrein zijn. Op basis van de huidige informatie kan de weg tussen beide complexen worden aangelegd.

3.2.2 Onderbouwing beoordeling variant 1B

Tracévariant 1B kent tot en met de aansluiting bij de Hulteweg hetzelfde verloop als variant 1A. De variant zorgt voor een goede en directe ontsluiting van Leeuwerikenveld. Doordat de weg ter hoogte van de Hulteweg wordt afgebogen richting het zuiden is de route minder direct voor verkeer richting Coevorden Zuid. De afbuiging richting het zuiden is onlogisch in de verkeersstructuur en wordt door weggebruikers als omrijden ervaren. Tevens komt men in een bocht aanrijden richting het viaduct over het kanaal en spoor. Hierdoor is de route minder overzichtelijk en veilig. Doordat de passage tussen de RWZI en de bedrijven aan de Scholekster wordt vermeden, wordt het risico met de kabels en leidingen vermeden. Voor deze variant geldt eveneens dat op basis van de huidige informatie de weg tussen beide complexen van Defensie kan worden aangelegd.

3.2.3 Onderbouwing beoordeling variant 1C

Variant 1C kent tot en met de Hulteweg hetzelfde verloop als 1A en 1B, de passage langs de RWZI wordt vermeden maar ook de passage tussen het mobilisatiecomplex en munitiedepot. Voor het Leeuwerikenveld is het tracé een goede en directe ontsluiting. Het tracé loopt over het grondgebied

van Wildkamp, deze partij heeft reeds toegezegd medewerking te willen verlenen bij de aanleg van een weg over hun terrein.

De weg heeft een bochtig verloop om het mobilisatiecomplex en munitiedepot heen waardoor de weg minder overzichtelijk, voorspelbaar en veilig is. Daarnaast is de afbuiging bij de Hulteweg richting het zuiden onlogisch in de verkeersstructuur en wordt als omrijden ervaren.

3.2.4 Onderbouwing beoordeling variant 1D

Doordat de tracévariant aan de noordzijde is gepositioneerd vormt deze een korte en directe ontsluiting voor Leeuwerikenveld. Doordat de weg ter hoogte van het kanaal en spoorlijn wordt afgebogen richting het zuiden is de route minder direct voor verkeer richting Coevorden Zuid. Tevens komt men in een bocht aanrijden richting het viaduct over het kanaal en spoor. Hierdoor is de route minder overzichtelijk en veilig.

Het tracé loopt over het grondgebied van Wildkamp, deze partij heeft reeds toegezegd medewerking te willen verlenen bij de aanleg van een weg over hun terrein.

Aandachtspunt bij deze varianten is het viaduct tussen de RWZI en de bedrijven aan de Scholekster. Door het ontbreken van aanvullende informatie omtrent de riooltransportleidingen, de hogedruk gasleiding en overige kabels is het nog onduidelijk hoe het viaduct kan worden ingepast. Mogelijk dienen de leidingen te worden verlegd of dient een voorziening in het kunstwerk te worden getroffen.

3.2.5 Onderbouwing beoordeling variant 3A

Het tracé is verder richting het zuiden gepositioneerd ten opzichte van de varianten 1A t/m 1C. Hierdoor is de ontsluiting voor het Leeuwerikenveld iets minder, maar nog altijd goed. Voor Coevorden Zuid is de verbinding nog steeds snel en direct. De weg loopt met een bocht tussen het mobilisatiecomplex en munitiedepot door. Tevens komt men in een bocht aanrijden richting het viaduct over het kanaal en spoor. Hierdoor is de route minder overzichtelijk en veilig ten opzichte van variant 3B. Het tracé loopt over gronden die niet in het bezit zijn van de gemeente, met de grondeigenaren is nog niet gesproken over mogelijke aankoop ten behoeve van de rondweg.

3.2.6 Onderbouwing beoordeling variant 3B

Het tracé is verder richting het zuiden gepositioneerd ten opzichte van de varianten 1A t/m 1C. Hierdoor is de ontsluiting voor het Leeuwerikenveld iets minder, maar nog altijd goed. Voor Coevorden Zuid is de verbinding nog steeds snel en direct. De weg loopt in vrijwel een rechte lijn tussen de aansluiting N34 en Brookdijk en wordt middels twee ruimte bochten aangesloten. Door het rechte verloop is de weg overzichtelijk, veilig en logisch in de verkeersstructuur.

Het tracé loopt over gronden die niet in het bezit zijn van de gemeente, met de grondeigenaren is nog niet gesproken over mogelijke aankoop ten behoeve van de rondweg.

4 Conclusie en aanbeveling

In dit hoofdstuk is gekeken welke tracévariant het beste scoort in totaliteit en daardoor het voorkeurstracé vormen. Daarnaast is gekeken in hoeverre de Zuidelijke Rondweg op korte termijn gedeeltelijk kan worden aangelegd in vorm van een Zuidelijke Ontsluitingsweg.

4.1 Voorkeursvariant Zuidelijke Rondweg

Uit de beoordeling volgens tabel 3.1 blijkt dat variant 1A het beste scoort. Het tracé vormt een rechte en korte verbinding tussen de aansluiting N34 bij Klooster en de Brookdiek met een 80km/uur profiel. De Hulteweg kan middels een rotonde worden aangesloten waarmee vervolgens het onderliggende wegennet goed wordt ontsloten.

Bij de nadere uitwerking van de Zuidelijke Rondweg dient goed te worden gekeken naar de inpassing van een viaduct ten noordoosten van de RWZI. In dit tracé liggen diverse kabels en leidingen, waaronder een riooltransportleiding en een hogedruk gasleiding. Het verplaatsen van deze leidingen brengt mogelijk hoge kosten met zich mee of er moet een duurdere viaductconstructie (bijvoorbeeld op palen) worden gekozen.

Een tweede optie is het verplaatsen van het tracé richting het noorden (Scholekster). In dat geval dienen nadere afspraken te worden gemaakt met de gevestigde bedrijven en een reserveringsruimte te worden opgenomen bij het uitgeven van de kavels. Verder is het belangrijk om de ontwikkelingen rondom het Defensie terrein te volgen, op dit moment zijn er geen ontwikkelingen bekend die de huidige positionering in de weg staan.

4.1.1 Aanbevelingen

Zoals eerder aangegeven is er nog een aantal onzekerheden bij tracé variant 1A. Om vast te stellen of deze variant technisch, ruimtelijk en financieel haalbaar is dient nader onderzoek te worden gedaan naar:

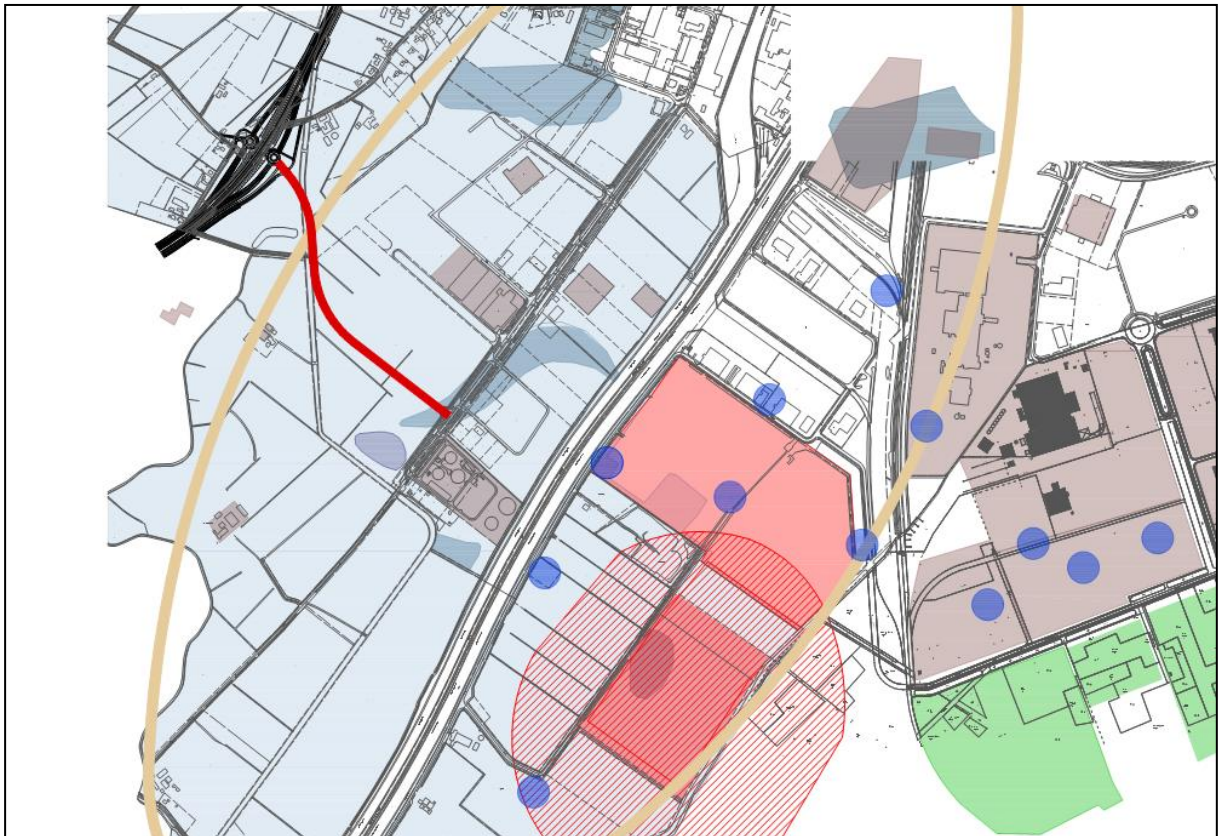
- onderzoek naar de mogelijkheden met kabels en leidingen ten noordoosten van de RWZI;
- in gesprek treden met bedrijven en grondeigenaren aan de Scholekster. In hoeverre is het mogelijk het viaduct naar het noorden te verschuiven. Kunnen grondeigenaren elders worden gecompenseerd wanneer de weg op hun terrein komt te liggen?
- overleg met eigenaar van vuilstortplaats ten oosten van het kanaal, indien er voor gekozen wordt om het viaduct naar het noorden te schuiven. Daarnaast ook onderzoek doen naar mogelijke verontreinigen op dit terrein;
- inzichtelijk maken inpasbaarheid en kosten van een viaduct met 'natuurlijk' talud en viaduct op palen.

4.2 Gefaseerde uitvoering

De gemeente Coevorden wil op korte termijn graag een ontsluiting realiseren op de nieuwe aansluiting N34 bij Klooster. Om deze reden wil de gemeente het eerste deel – tussen N34 en Hulteweg – op korte termijn realiseren.

4.2.1 Zuidelijke Ontsluitingsweg

Het eerste deel van Zuidelijke Rondweg variant 1A kan relatief snel worden aangelegd. In dat geval wordt gesproken van een Zuidelijke Ontsluitingsweg, zie figuur 4.1. Wildkamp heeft reeds aangegeven mee te willen werken aan de realisatie over hun terrein. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat wanneer de weg in de toekomst wordt doorgetrokken als Zuidelijke Rondweg, het verkeerskundig niet wenselijk is dat Wildkamp een directe aansluiting krijgt op de Zuidelijke Rondweg. De Zuidelijke Rondweg moet een snelle en directe route zijn met aansluitingen op een aantal strategische locaties, zodat de weg een alternatief vormt voor de aansluiting N34-Krimweg en de Noordelijke Rondweg ontlast. Individuele aansluitingen op de Zuidelijke Rondweg zorgen voor meer conflictpunten en hebben negatieve invloed op de doorstroming. Daarnaast zal een aparte aansluiting voor Wildkamp een precedentwerking kunnen hebben op overige bedrijven.

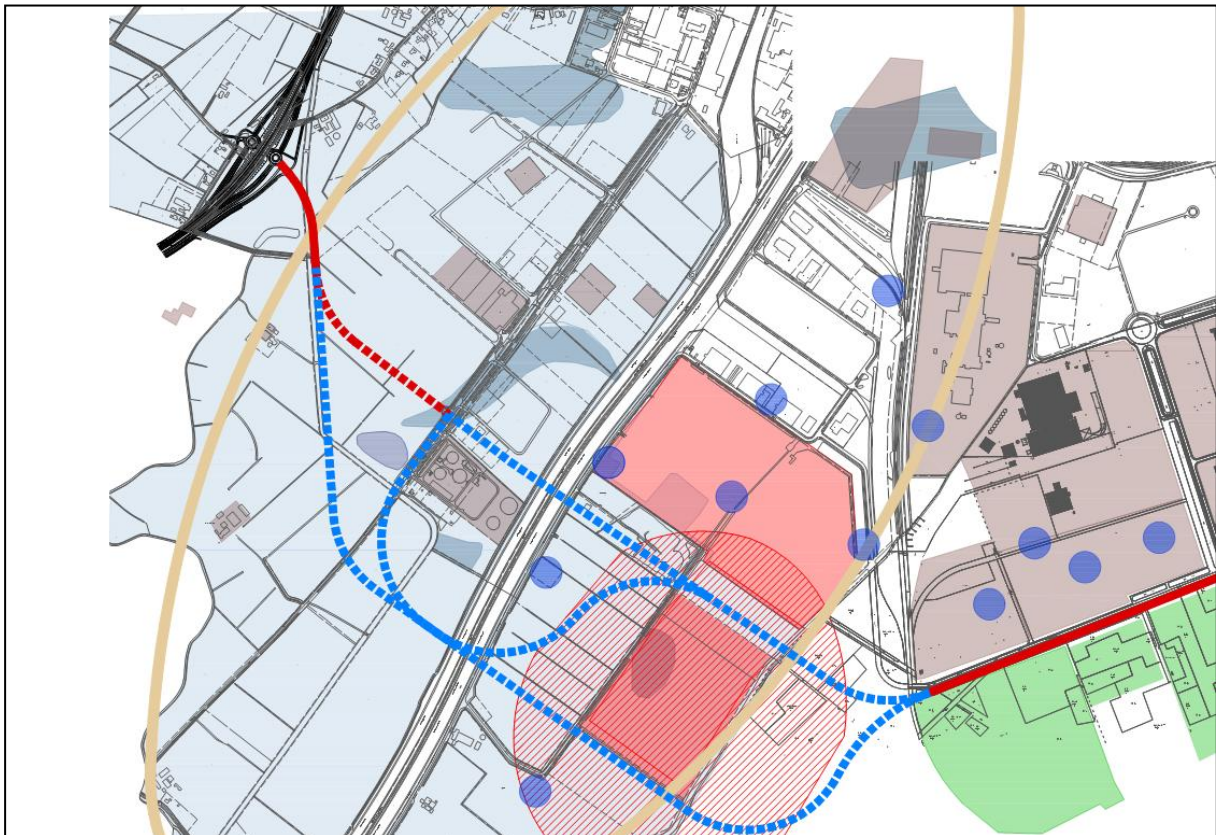


Figuur 4.1 Variant 1A, deel N34 - Hulteweg

4.2.2 Alternatieve mogelijkheden Zuidelijke Rondweg

Indien op de korte termijn gekozen wordt om het deel N34-Hulteweg aan te leggen volgens variant 1A, weergegeven in figuur 4.1, dan zijn er in de toekomst alternatieve mogelijkheden indien blijkt dat een viaduct technisch, ruimtelijk of financieel niet inpasbaar is nabij de RWZI. Dan zijn de volgende opties in de toekomst mogelijk:

- Zuidelijke Ontsluitingsweg doortrekken tot Zuidelijke Rondweg volgens variant 1B, 1C of 1D;
- Zuidelijke Ontsluitingsweg doortrekken tot Zuidelijke Rondweg volgens variant 3A of 3B waarbij het eerste deel over Wildkamp terrein loopt. Het deel tussen perceel Wildkamp en Hulteweg (rode stippellijn figuur 4.2) kan worden aangesloten als onderliggende ontsluitingsweg op de Zuidelijke Rondweg. Bij deze optie dient rekening te worden gehouden met de ruimtereservering op het terrein van Wildkamp voor een eventuele aansluiting.



Figuur 4.2 Alternatieve mogelijkheden