



INGEKOMEN 21 MEI 1991

# TRACÉ/MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

## RIJKSWEG 37 EN RIJKSWEG 34

### (GEDEELTE HOLSLOOT-EMMEN-ZUID)



**STARTNOTITIE**

**STARTNOTITIE TRACÉ/MILIEU-  
EFFECTRAPPORTAGE RIJKSWEG 37  
EN RIJKSWEG 34 (GEDEELTE  
HOLSLOOT - EMMEN-ZUID)**

MEI 1991

RIJKSWATERSTAAT DIRECTIE DRENTHE  
POSTBUS 34  
9400 AA ASSEN



## INHOUD

1	INLEIDING	
	1.1 Aanleiding en doel van deze startnotitie	5
	1.2 Projectstudie en te nemen besluit	5
	1.3 Milieu en het verkeers- en vervoerbeleid	6
	1.4 Procedure van de tracé/milieu-effectrapportage	6
2	RIJKSWEG 37/34 NU EN IN DE TOEKOMST: ANALYSE EN PROBLEEMSTELLING	
	2.1 Inleiding	7
	2.2 Verkeer en vervoer	7
	2.2.1 Het hoofdwegennet in Zuid-Drenthe in groter verband	7
	2.2.2 Verkeerssamenstelling	7
	2.2.3 Het verkeersaanbod in relatie tot de capaciteit van de N37 en de N34	8
	2.2.4 Verkeersveiligheid	10
	2.2.5 Openbaar vervoer	11
	2.2.6 Goederenvervoer per rail en weg	12
	2.2.7 Vaarwegen	12
	2.3 Bevolking en bedrijvigheid	14
	2.4 Landschap, natuur en milieu	15
	2.4.1 Landschap en cultuurhistorie	15
	2.4.2 Natuur	15
	2.4.3 Milieu-aspecten	16
	2.5 Probleemafbakening	16
	2.5.1 Inleiding	16
	2.5.2 Vraagstelling projectstudie	17
3	Globale aanduiding van de te onderzoeken alternatieven	
	3.1 Inleiding	19
	3.2 Alternatieven	19
	3.2.1 Nul-alternatief	19
	3.2.2 Nul-plus-alternatief	20
	3.2.3 Openbaar vervoer-alternatief	20
	3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	20
	3.2.5 Ombouw van de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot -Emmen-Zuid)	21

---

4	Globale aanduiding van de te verwachten milieu-effecten	
4.1	Inleiding	23
4.2	Te onderzoeken milieu-aspecten	23
4.2.1	Bodem en geomorfologie	23
4.2.2	Grond- en oppervlaktewater	24
4.2.3	Vegetatie en fauna	24
4.2.4	Landschap en cultuurhistorie	25
4.2.5	Woon- en leefmilieu	25
4.3	Verwachte omvang van de milieu-effecten	25
4.4	Beoordeling milieu-effecten en vergelijking alternatieven	27

#### BIJLAGEN

1	Procedure van de tracé/milieu-effectrapportage	31
2	Overzicht van reeds genomen besluiten en nog te nemen besluiten die van invloed kunnen zijn op het te nemen besluit	32

#### LIJST VAN KAARTEN

1	Overzicht Regio Zuidoost-Drenthe
2	Het Drentse wegennet in groter verband
3	Landschapstypen
4	Archeologische waarden
5	Abiotisch waardevolle gebieden
6	Belangrijke structuren voor de fauna

## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding en doel van deze startnotitie

Reeds lang bestaan er plannen om de rijksweg 37 (tussen Hoogeveen en de Duitse grens) te verdubbelen tot autosnelweg, waarbij kan worden aangesloten op de in Duitsland in aanbouw zijnde Emslandlinie (A31) en de verbeterde verbinding via Meppen naar Cloppenburg en verder. Ook het gedeelte van rijksweg 34 tussen de aansluiting op rijksweg 37 bij Holsloot en de aansluiting Emmen-Zuid komt voor verdubbeling in aanmerking.

De regio (provincie, gemeenten en bedrijfsleven) heeft zich vooral de laatste jaren sterk gemaakt voor deze verdubbeling. Als belangrijkste argumenten werden daarbij aangevoerd: **verkeerstechnische overwegingen** (sterk groeiende verkeersintensiteiten, verkeersonveiligheid, toename grensoverschrijdend verkeer), **transport-economische overwegingen** (belangrijke grensoverschrijdende betekenis, verbetering concurrentiepositie regionale transportondernemingen) en **regionaal-economische overwegingen** (verbetering vestigingsmilieu, met name rond de concentratiekern Emmen, uitbuiten van de economische potenties, internationalisering van het bedrijfsleven, ontwikkelingsprogramma rond de N37).

Voor de gewenste verdubbeling zijn echter financiële afspraken nodig. Hierover is uitvoerig overleg gevoerd tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat), het ministerie van Economische Zaken (ISP), de Europese Commissie (EFRO), de provincie, de gemeenten en de Kamer van Koophandel. Een en ander resulteerde op 15 juni 1990 in een afspraak over de financiering. Op basis van deze afspraak kon de minister van V&W het project opnemen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Alvorens evenwel een definitief besluit tot verdubbeling kan worden genomen, moet de uitkomst van een tracé/milieu-effectrapportage worden afgewacht. Hierbij moeten met name nut en noodzaak van de verdubbeling worden aangetoond en worden afgewogen tegen alle overige belangen.

De voorliggende 'startnotitie tracé/milieu-effectrapportage rijksweg 37 en rijksweg 34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid)' markeert de start van de procedure van de tracé/milieu-effectrapportage.

### 1.2 Projectstudie en te nemen besluit

Onderdeel van de procedure van de tracé/milieu-effectrapportage is een projectstudie, waarin onder andere de verkeers- en vervoersituatie en aspecten op het gebied van economie, landschap en natuur en milieu onderzocht zullen worden. Het studiegebied in deze projectstudie zal niet voor alle aspecten even groot zijn, maar in grootte variëren al naar gelang de omvang van de te verwachten effecten. De projectstudie zal worden uitgevoerd in nauw overleg met de daarvoor in aanmerking komende gemeenten, waterschappen, de provincie Drenthe en rijksdiensten. Op

grond van de projectstudie zal de minister van Verkeer en Waterstaat een definitieve beslissing nemen over de verdubbeling van de rijkswegen 37 en 34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid). Zoals hierboven reeds genoemd betreft het concrete besluit nut en noodzaak van de verdubbeling en een keuze voor een mogelijke uitvoeringsvariant.

### 1.3 Milieu en het verkeers- en vervoerbeleid

De laatste decennia heeft het milieu in het overheidsbeleid steeds meer aandacht gekregen, ook in het verkeers- en vervoerbeleid. In het SVV-II, waarin het beleid op het gebied van het verkeer en vervoer tot 2010 is beschreven, zijn twee naast elkaar staande hoofddoelstellingen het garanderen van een goede bereikbaarheid en een goede leefbaarheid in Nederland. De milieudoelstellingen voor het verkeer en vervoer zijn in verschillende recente rijksnota's concreet uitgewerkt. Doelstellingen zijn onder andere het terugdringen van luchtverontreiniging, geluidhinder en het gebruik van fossiele brandstoffen en het voorkómen en terugdringen van een verdere versnippering van natuur en landschap (SVV-II, Nationaal Milieubeleidsplan Plus en Natuurbeleidsplan). In de uit te voeren projectstudie zullen de verschillende doelstellingen uit deze rijksnota's, voor zover van toepassing, als uitgangspunten gehanteerd worden.

### 1.4 Procedure van de tracé/milieu-effectrapportage

In de procedure van de tracé/milieu-effectrapportage zijn de procedure van de tracéstudie en die van de milieu-effectrapportage geïntegreerd. Voor een overzicht van de procedure wordt verwezen naar bijlage 1.

De procedure kent verschillende belangrijke documenten:

- de voorliggende startnotitie, opgesteld door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat directie Drenthe),
- de richtlijnen voor de milieu-effectenstudie, vast te stellen door het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat),
- het project/milieu-effectrapport, op te stellen door de initiatiefnemer.

Mogelijkheid tot inspraak is er na:

- de bekendmaking van de startnotitie (over de inhoud van het op te stellen project/milieu-effectrapport),
- de bekendmaking van het project/milieu-effectrapport (op de inhoud van het rapport).

## 2. RIJKSWEG 37/34 NU EN IN DE TOEKOMST: ANALYSE EN PROBLEEMSTELLING

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk volgt een beknopte beschrijving van de verkeers- en vervoerssituatie in Zuid-Drenthe en hiermee in verband staande aspecten op het gebied van economie, landschap, natuur en milieu. Voor elk van de aspecten is aangegeven welke vraagpunten of onduidelijkheden op dit moment bestaan. Aan het eind van het hoofdstuk zijn de vraagpunten samengevat en is de hieruit afgeleide vraagstelling voor de projectstudie geformuleerd.

### 2.2 Verkeer en vervoer

#### 2.2.1 Het hoofdwegennet in Zuid-Drenthe in groter verband

De N37 en de N34 ontsluiten als hoofdwegen Zuid- en Oost-Drenthe en verbinden het gebied met de Randstad, Groningen, Overijssel, de Bondsrepubliek Duitsland en Skandinavië. De N37 sluit bij Hoogeveen aan op de autosnelweg A28 (Utrecht - Amersfoort - Zwolle - Groningen) en de autoweg N48 (Hoogeveen - Arnhem). Ten zuiden van Emmen kruist de N37 met een aansluiting de N34 (Zwolle - Emmen - De Punt). Op het grondgebied van de Bondsrepubliek Duitsland zet de N37 zich voort in de Kreisstrasse richting Meppen (m.i.v. 1992: Bundesstrasse 402), die via de Bundesstrassen B402 en B213/E72 bij Cloppenburg aansluiting geeft op de autosnelweg A1 naar Noord-Duitsland en Skandinavië. Enkele kilometers over de grens bij Zwartemeer wordt de B402 in 1993 aangesloten op de in aanleg zijnde autosnelweg A31 (Emslandlinie) (zie kaarten 1 en 2).

De N37 wordt op dit moment verbeterd tot een volwaardige autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Naar verwachting zal het project in 1993 afgerond zijn met het ongelijkvloers maken van de kruising Eldijk. Het doel van de verbetering is het bereiken van een vlottere doorstroming en het bevorderen van de verkeersveiligheid. De N34 (knooppunt Holsloot - Emmen-Zuid) is op dit moment al een volwaardige autoweg.

#### 2.2.2 Verkeerssamenstelling

De N34 en de N37 zijn als hoofdwegen voor de regio belangrijke ontsluitingswegen. De N34 wordt door bedrijven in de regio gebruikt voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten. In de vakantieperiode wordt de weg gebruikt door het verkeer van en naar de diverse recreatieve centra in de regio, onder andere verblijfsrecreatie op de Hondsrug en langs de Overijsselse Vecht en dagrecreatie in het



Noorder Dierenpark te Emmen en het Veenmuseum te Barger-Compasuum. De recreatieve centra hebben zowel een lokale, regionale, als landelijke functie (Streekplan Drenthe).

De N37 vormt binnen het hoofdwegennet van Nederland een onderdeel van één van de routes van de Randstad naar Noord-Duitsland en Skandinavië. Op de N37 komt relatief veel vrachtverkeer voor. Tellingen van 1989 geven aan dat het aanbod van vrachtverkeer op het traject tussen de knooppunten Hoogeveen en Holsloot ca. 30 % van het totale verkeersaanbod bedraagt en op het traject tussen knooppunt Holsloot en de Duitse grens ca. 40 %. Op het traject van de N34 van knooppunt Holsloot naar de aansluiting Emmen-Zuid bedraagt het percentage vrachtverkeer ca. 15 %. In de periode 1986-1990 is het aanbod van vrachtverkeer op het traject tussen knooppunt Holsloot en Zwartemeer gegroeid, zoals blijkt uit tabel 2.1.

Tabel 2.1 Groei vrachtverkeer over grensovergang Zwartemeer sinds 1986 (aantal vrachtwagens en relatieve toename in procenten)

JAAR	1986	1987	1988	1989	1990
aantal (x 1000)	140,0	150,9	166,6	192,7	214,4
%	100	108	119	138	153

(bron: Hauptzollamt Emden/Hauptzollamt Nordhorn)

In het Streekplan Drenthe is aangegeven dat de N37 en de aansluitende weg op Duits grondgebied, na het gereedkomen van de rondwegen op de route Duitse grens - Haselünne - Cloppenburg, een onderdeel zijn van de derde hoofdverbinding van de Randstad naar Noord-Duitsland. De andere verbindingen lopen via de A7/E35 (Nieuweschans) en de A1/E8 (Oldenzaal). De gevolgen van het gereedkomen van de rondwegen in de B402 en B213 voor het aanbod van (vracht)verkeer op de N37 zullen in de projektstudie onderzocht worden.

### 2.2.3 Het verkeersaanbod in relatie tot de capaciteit van de N37 en de N34

Bij voortzetting van het verkeer- en vervoersbeleid zoals dat vóór 1987 is gevoerd neemt het aantal autokilometers in de periode 1986 - 2010 in Nederland gemiddeld met 70% toe. Het SVV-II-beleid gaat uit van een beperking van de groei van het aantal autokilometers tot 35% in plaats van 70% in de genoemde periode.

In de Randstad zal de groei minder dan 35% bedragen, omdat hier maatregelen mogelijk zijn als het invoeren van tol en het stimuleren van fietsen en omdat het openbaar vervoernet hier fijnmaziger is en frequentere verbindingen heeft dan elders in Nederland. Verder is het streven om het autoverkeer zoveel mogelijk op hoofdwegen in plaats van ondergeschikte wegen te concentreren. Per saldo zal de groei in de Randstad daarom geringer zijn dan 35% en op de hoofdwegen buiten de Randstad

hoger dan 35%. Voor Drenthe zal deze groei tenminste in de orde van grootte van 50% liggen.

Op het hoofdwegennet wordt de kans dat 5% van de weggebruikers in een file komt te staan als maximum gehanteerd voor de ontwerp-capaciteit van een weg. Is de filekans groter dan 5% dan moet de capaciteit van de weg worden vergroot.

Bij tweestrookswegen of indien het vrachtwagenpercentage hoger is dan 10%, dienen de intensiteit en de capaciteit niet in aantallen motorvoertuigen uitgedrukt te worden, maar moet een omrekening naar personenauto-equivalenten (p.a.e.) plaatsvinden.

Tabel 2.2 geeft de verkeersintensiteiten in 1986 en 1990 in p.a.e. per etmaal op een viertal wegvakken, terwijl tabel 2.3 de relatieve toename van het verkeer in % geeft. Tevens staan in tabel 2.2 de prognose voor het jaar 2010 en de capaciteit van de wegvakken bij 5% filekans, eveneens in p.a.e. uitgedrukt. De prognose voor het jaar 2010 is berekend met een verkeersmodel van de studie Emsland - Drenthe - Overijssel - Gelderland (EDOG). Deze prognose is gedaan met een scenario waarbij de gemiddelde landelijke toename van het aantal autokilometers 35% bedraagt over de periode 1986-2010.

Tabel 2.2 Verkeersintensiteiten in personenauto-equivalenten per etmaal voor 1986, 1990 (tellingen) en 2010 (prognose) en de capaciteit bij een filekans van 5% op verschillende wegvakken van de N37 en de N34

Traject	verkeersintensiteit (p.a.e./etmaal)			capaciteit bij 5% filekans
	1986	1990	2010 SVV-II	
knooppunt Hoogeveen - Mr. Cramerweg (N37)	12950	17100	24500	16500
Mr. Cramerweg - Holsloot (N37)	12100	15500	23600	16000
Holsloot - Duitse grens (N37)	4050	6100	11000	16000
Holsloot - Emmen-Zuid (N34)	15850	18100	23400	17750

Bij een 5% filekans blijken de wegvakken knooppunt Hoogeveen - Mr. Cramerweg en Mr. Cramerweg - Holsloot op de N37, alsmede het wegvak Holsloot - Emmen-Zuid van de N34 overbelast te zijn en is een verdubbeling noodzakelijk.

De intensiteit op het wegvak Holsloot - Duitse grens (N37) blijft weliswaar beneden de capaciteit bij een 5% filekans, maar een verdubbeling van dit wegvak geeft een betere aansluiting op het Duitse autosnelwegennet en voor Noord-Nederland een

goede verbinding met het Ruhrgebied en verder, waardoor een hogere intensiteit verwacht mag worden dan volgens de EDOG-prognose.

Tabel 2.3 Relatieve toename in procenten van het verkeer in de periode 1986 - 1990 (tellingen) en de periode 1986 - 2010 (SVV-II-prognose) op verschillende trajecten van de N37 en de N34

Traject	1986-1990	1986-2010 SVV-II (gem. Nederland 35%)
knooppunt Hoogeveen - Mr. Cramerweg (N37)	32%	89%
Mr. Cramerweg - Holsloot (N37)	28%	95%
Holsloot - Duitse grens (N37)	51%	172%
Holsloot - Emmen-Zuid (N34)	14%	48%

Bij de prognose voor het jaar 2010 (tabel 2.3) moet het volgende opgemerkt worden. Het autoverkeer op de N37 stijgt veel sterker dan het landelijk gemiddelde van 35% en zelfs veel meer dan het veronderstelde percentage van circa 50% voor hoofdwegen in Drenthe. Behalve de verbeteringen aan de B402 en B213 in Duitsland speelt de 24-uurs openstelling van grenspost Zwartemeer hierbij een rol. Verwacht mag worden dat de openstelling van de Europese grenzen dit verder zal versterken. Evenzeer is de pal over de grens in aanleg zijnde A31 (Emslandlinie), die van Emden naar het Ruhrgebied loopt, van belang. De toename van het verkeer op de N34 komt overeen met de te verwachten stijging op hoofdwegen in Drenthe van 50%.

Opgemerkt moet worden, dat bij de intensiteiten voor het deel Holsloot - Duitse grens de EDOG-prognose het minst hard is. Behalve de onzekerheden die voor de gehele prognose gelden komt daar voor dit wegvak nog bij, dat in het basisjaar (1987) van de EDOG-studie de intensiteit gering was. Met de ombouw tot volwaardige autoweg van de N37 moest nog worden begonnen. Op het Duitse vervolg van de N37 (Duitse grens - Cloppenburg) was nog geen van de verbeteringswerken gereed, evenmin als de Emslandlinie. Bovendien zit het internationale verkeer als "buitengebied" in de studie.

Gezien deze onzekerheden verdient het aanbeveling om een paar jaar na het gereedkomen van de werken in Duitsland de prognose voor dit wegvak opnieuw te berekenen. In de projectstudie zal hier aandacht aan worden besteed.

#### 2.2.4 Verkeersveiligheid

In 1989 vonden op de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid) op een weglengte van 47 km 24 ongevallen met ernstige afloop (letsel of dood) plaats, met 46 slachtoffers. Daarnaast vonden 72 ongevallen met uitsluitend materiële schade plaats. Bij ongewijzigd beleid, dat wil zeggen alleen realisatie van de N37 als volwaardige autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen, zal naar verwachting alleen al door toenemende intensiteiten in het jaar 2010 het aantal ongevallen met slachtoffers opgelopen zijn.

Daarnaast is op de N37 sprake van een toename van het vrachtverkeer. Door het snelheidsverschil tussen vrachtverkeer en personenauto's (maxima respectievelijk 80 km/h en 100 km/h) wordt er steeds meer ingehaald bij steeds minder voorhanden zijnde inhaal mogelijkheden. Bovendien zijn er verschillende onoverzichtelijke bochten in de N37. Het risico van inhaalongevallen met relatief ernstige afloop zal daarmee toenemen.

In de projectstudie zal e.e.a. nader onderzocht en in beeld gebracht worden.

#### 2.2.5 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Zuid-Drenthe wordt verzorgd via twee lijnen van de Nederlandse Spoorwegen (Zwolle - Meppel - Hoogeveen - Beilen - Assen - Groningen en Zwolle - Dalfsen - Ommen - Mariënberg - Hardenberg - Gramsbergen - Coevorden - Dalen - Nieuw-Amsterdam - Emmen-Bargeres - Emmen) en een lijnennet van busverbindingen (van hoofdzakelijk de Drentse Vervoersmaatschappij DVM). Op de spoorlijn Zwolle - Groningen zijn in Zuid-Drenthe bij Meppel en Hoogeveen reizigersstations, waar overdag in beide richtingen twee keer per uur stop-treinen vertrekken. Op de lijn Zwolle - Emmen zijn in Zuid-Drenthe stations bij Coevorden, Dalen, Nieuw-Amsterdam, Emmen-Bargeres en Emmen. Ook hier wordt het reizigersverkeer uitgevoerd in een halfuursdienst.

In Zuid-Drenthe bestaan busverbindingen tussen Hoogeveen en Emmen (twee keer per uur, via Geesbrug, Zwinderen, Oosterhesselen en Sleen), Emmen en Coevorden (één keer per uur, via Klazienaveen en Schoonebeek) en vanuit Emmen naar Assen en Groningen (sneldienst en stopdienst). In het gebied is verder een lijn van Assen naar Coevorden via Zweeloo en Dalen (zeven keer per dag) en een belbus vanuit Hoogeveen naar Assen via Westerbork. De TET (Twentse autobusdienst) verzorgt een busdienst tussen Almelo en Hoogeveen.

Als uitwerking van het SVV-II wordt voor Drenthe als geheel door de Vervoerregio Drenthe een regionaal verkeers- en vervoerplan ontwikkeld (Mobiliteitsplan Drenthe). Naar verwachting komt dit plan eind 1991 gereed. De doelstelling van het plan

is de groei van de automobilititeit te beperken. Op dit moment zijn de in het kader van het Mobiliteitsplan Drenthe te treffen maatregelen en de daaruit voortvloeiende effecten nog in studie.

### 2.2.6 Goederenvervoer per rail en weg

De spoorlijnen tussen Zwolle en Groningen en Zwolle en Emmen worden behalve voor personenvervoer ook gebruikt voor goederenvervoer. De hoeveelheden getransporteerde goederen op de lijn Zwolle - Groningen zullen in beeld worden gebracht. De lijn Zwolle - Emmen wordt door verschillende sectoren van de industrie in Emmen gebruikt voor goederenvervoer, onder andere door de delfstofwinning en de chemische, rubber- en kunststofverwerkende industrie.

Aan de lijn Zwolle - Emmen is bij Coevorden een rail/weg-terminal, waar zowel door Nederlandse als Duitse vervoerders goederen overgeslagen worden. Deze terminal heeft via de Bentheimer-Eisenbahn een directe aansluiting op het Duitse spoorwegenet. Voorts is er een goederenlijn vanuit Schoonebeek die nabij Nieuw-Amsterdam aansluit op de lijn Zwolle - Emmen. Gegevens over de overgeslagen resp. vervoerde hoeveelheden goederen zullen eveneens in beeld worden gebracht.

Het beleid geformuleerd in het SVV-II kan leiden tot verschillende ontwikkelingen op het gebied van het verkeer en vervoer in Zuid-Drenthe. Voor wat betreft het railvervoer zal de verdubbeling van de op dit moment nog enkelsporige gedeelten van de lijn Zwolle - Emmen leiden tot een capaciteitsvergroting en een hogere snelheid van vervoer. De gevolgen van deze verdubbeling voor het personenverkeer en -vervoer en het goederenverkeer en -vervoer zullen in de projectstudie aangegeven worden.

In het Streekplan Drenthe is vermeld dat een aanleg van een spoorlijn Emmen - Ter Apel - Stadskanaal - Zuidbroek op korte termijn niet haalbaar wordt geacht. De ruimtelijke reservering van het tracé blijft echter gehandhaafd, in die zin dat ontwikkelingen die een wezenlijke belemmering inhouden voor een eventuele toekomstige realisering van de spoorlijn niet worden toegestaan. In het SVV-II is deze spoorlijn afgevoerd t.o.v. het SVV-I, hetgeen inhoudt dat de rijksoverheid zich niet langer verantwoordelijk acht voor het planologisch reserveren.

In het kader van het Bestuurlijk Overlegplatform Goederenvervoer Noord-Nederland is begin 1991 een onderzoek gestart naar de huidige vervoerstromen in Noord-Nederland en de mogelijkheden om het goederenvervoer per trein en per schip te stimuleren ten koste van het goederenvervoer per (vracht)auto. In de projectstudie zal aan dit onderzoek aandacht worden besteed.

### 2.2.7 Vaarwegen

Zuid-Drenthe is via twee routes voor het goederentransport-over-water ontsloten. In Zuidwest-Drenthe zijn Meppel en Hoogeveen voor de beroepsvaart bereikbaar via

het Meppeler Diep en de Hoogeveense Vaart. In Zuidoost-Drenthe zijn Emmen en Coevorden vanuit het kanaal Almelo - de Haandrik bereikbaar via het Coevorden - Vechtkanaal, het Stieltjeskanaal, de Verlengde Hoogeveense Vaart en de Bladderswijk. Zuidwest- en Zuidoost-Drenthe zijn onderling verbonden door de Verlengde Hoogeveense Vaart. Deze vaarweg speelt voor het goederenvervoer-over-water echter een ondergeschikte rol.

In tabel 2.4 is de bevaarbaarheid van de verschillende kanalen in klassen weergegeven. (Bron: Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart, met recente wijzigingen.)

Tabel 2.5 laat het gebruik van de kanalen zien. Hierbij moet opgemerkt worden dat de kanalen ook door de recreatievaart veelvuldig gebruikt worden, hetgeen in de cijfers is opgenomen. Daarnaast bestaat het goederenvervoer per schip voornamelijk uit bulktransporten (zand, grind, olie, e.d.).

Tabel 2.4 De bevaarbaarheid van de kanalen in Zuid-Drenthe

KANAAL	KLASSE
Meppelerdiep	V (2000 ton)
Hoogeveense Vaart	II (600 ton)
Verlengde Hoogeveense Vaart	I (300 ton)
Kanaal Almelo - de Haandrik	II*°
Coevorden-Vechtkanaal	II*°
Stieltjeskanaal	II
Bladderswijk	I

\* met beperking; per '93 tot 400 ton geladen

° met beperking diepgang: 1,80 m.

In het kader van het Integraal Structuurplan Noorden des Lands (ISP) wordt een zodanige verbetering gerealiseerd van de objecten in de vaarweg Almelo - Coevorden dat gedeeltelijk beladen scheepvaart klasse II met beperking tot 400 ton mogelijk wordt. Knelpunten in het Drentse deel van deze vaarweg zijn een duiker, een spoorbrug en een aantal geleidewerken langs andere bruggen.

De mogelijkheid van de realisatie van een containerterminal bij Meppel wordt in het SVV-II niet uitgesloten.

Tabel 2.5 Aantal schepen en tonnage op de kanalen in Zuid-Drenthe in 1986 (inclusief de recreatievaart)

KANAAL	AANTAL SCHEPEN	TONNAGE (x 1000 ton)
Meppelerdiep	8242	1544
Hoogeveensche Vaart	2881	343
Verlengde Hoogeveensche Vaart	1726	24
De Haandrik - Emmen	1957	269

(Bron: Streekplan Drenthe 1990)

### 2.3 Bevolking en bedrijvigheid

De belangrijkste kernen in Zuid-Drenthe zijn Meppel, Hoogeveen, Emmen en Coevorden. In deze gemeenten wonen ca. 170.000 mensen, dit is ca. 40 % van de Drentse bevolking. Werkgelegenheid is er in de land- en tuinbouw, de industrie en de dienstverlening. De industriële bedrijvigheid is divers en omvat onder andere elektrotechnische industrie, delfstofwinning, chemische, kunststofverwerkende en rubberindustrie, informatietechnologie, computerbedrijven en transport- en communicatiebedrijven. Bij Emmen betreft het met name bedrijven met een hoogwaardige technologie.

In de periode '84-'86 is de werkgelegenheid in Zuid-Drenthe sterker gegroeid dan landelijk: 3,8 % tegen 2,8 % per jaar. De groei was vooral sterk in de automatiseringssector (computertechnologie en -service) en in de sector glastuinbouw (Kamer van Koophandel in Drenthe).

In 1987 is in een samenwerkingsverband van vier grote gemeenten in Zuid-Drenthe (Hoogeveen, Emmen, Coevorden en Meppel) en de Kamer van Koophandel en Fabrieken een onderzoek uitgevoerd naar de economische betekenis van een verdubbeling van de N37. De conclusie van het onderzoek was dat een verdubbeling van essentiële betekenis is voor de economische ontwikkeling van de regio, onder andere door de betekenis van de weg als onderdeel van de kortste route van de Randstad naar Noord-Duitsland vice versa, de verbetering van de concurrentiepositie van regionale transportondernemingen en de verbetering van het vestigingsklimaat in Zuid-Drenthe.

Na de opname van de ombouw van de N37 in het SVV-II is door het samenwerkingsverband een hernieuwd initiatief genomen een ontwikkelingsprogramma op te stellen voor Zuid-Drenthe. Dit initiatief is mede genomen naar aanleiding van de aanwijzing van Zwolle als stedelijk knooppunt (Vierde Nota op de Ruimtelijke Ordening Extra)

en de plannen voor de economische ontwikkeling van Meppen (Bondsrepubliek Duitsland), zoals de aanleg van een 700 ha groot industrieterrein en een terminal voor gecombineerd vervoer. Het doel van het ontwikkelingsprogramma is het ontwikkelen van een visie op de meest kansrijke economische ontwikkeling van de regio, mede gezien in internationaal verband.

Op dit moment zijn verschillende ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening en de regionale economie in Zuid-Drenthe aan de gang. De gevolgen van deze ontwikkelingen voor de mobiliteit zijn nog onduidelijk. Hieronder zijn deze ontwikkelingen kort toegelicht.

Emmen is in het rijksbeleid (VINEX) aangeduid als concentratiekern. Emmen is de meest geïndustrialiseerde (tevens grootste industrie)kern van het Noorden. Onderzoek heeft aangegeven dat het gebied rond Emmen een industriële potentie heeft. Zowel het rijks- als het regionale beleid hebben tot doel die potentie uit te buiten. In het kader van het Integraal Structuurplan Noorden des Lands wordt met name aandacht gegeven aan de verdere ontwikkeling van de stad Emmen.

In het Streekplan Drenthe zijn Hoogeveen en Emmen aangeduid als 'streekcentra'. Het provinciaal ruimtelijk beleid is gericht op het versterken van de positie van deze kernen. Dit houdt onder meer in dat deze kernen een meer dan evenredig deel van de provinciale bevolkingsgroei moeten opvangen. Voor wat betreft de recreatie is in het Streekplan ten zuiden van Emmen een gebied aangegeven waar de komende jaren grootschalige toeristische en recreatieve objecten met een lokale en regionale functie ontwikkeld kunnen worden. Op dit moment zijn er concrete plannen voor de aanleg van een project met water- en oeverrecreatie.

Bij Hoogeveen is een transportpark van 28 ha in ontwikkeling.

Naar verwachting van de Kamer van Koophandel in Drenthe zal de groei van de werkgelegenheid in Zuid-Drenthe zich de komende jaren voortzetten, met name in de automatiseringssector (computertechnologie en -service) en de sector glastuinbouw.

## 2.4 Landschap, natuur en milieu

### 2.4.1 Landschap en cultuurhistorie

De N37 doorsnijdt in Zuid-Drenthe verschillende landschapstypen, namelijk het veenkoloniale landschap tussen Hoogeveen en Zwinderen, het esdorpenlandschap tussen Zwinderen en Holsloot en het veenkoloniale landschap tussen Holsloot en Zwartemeer (kaart 3).

De westelijke veenontginningsgronden (bij Hoogeveen) zijn relatief weinig vruchtbaar, wat er toe heeft geleid dat veel stukken bebost zijn. Het landschap bij Hollandsche Veld en omgeving heeft hierdoor een relatief kleinschalig karakter. Kenmerkend voor het esdorpenlandschap tussen Zwinderen en Holsloot zijn de esdorpen op de hogere gronden in de nabijheid van de overwegend noord-zuid lopende beekdalen (Loodiep, Ruimsloot, Drostendiep, Holslootdiep en Oude Diep). Kenmerkend zijn verder de



verspreid voorkomende houtwallen op de overgangen naar de beekdalen en de bosjes, heiderestanten, stuifzanden en veentjes op de voormalige veldgronden.

Het veengebied ten zuidoosten van Emmen is grootschalig verveend, waarbij een open landschap is ontstaan met een regelmatig patroon van kanalen, diepen en wijken. Langs de hoofdkanalen ontstonden karakteristieke bebouwingslinten.

Archeologisch belangrijke gebieden liggen bij Holsloot en bij Klazienaveen. De N37 en de N34 doorsnijden hier gebieden die in het Streekplan Drenthe zijn aangegeven als 'belangrijke archeologische eenheid'. Een waardevolle archeologische vindplaats ligt bij Holsloot (kaart 4).

In het Streekplan zijn verder abiotisch waardevolle gebieden aangegeven. Langs de N37 en de N34 zijn dit essen, beekdalen, hoogveen(restanten) en stuifzandgebieden. Bij onder andere Klazienaveen komen bijzondere bodemtypen voor. Ook deze zijn aangewezen als abiotisch waardevol gebied (kaart 5). In het Ontwerp Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden (1990) van de provincie Drenthe zijn de abiotisch waardevolle gebieden als bodembeschermingsgebied aangegeven. In dit programma is het bosgebied bij Hollandsche Veld als potentiële grondwaterwinning gereserveerd.

#### 2.4.2 Natuur

In het intensief gebruikte landbouwgebied langs de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid) zijn de verspreid liggende, kleine en grote bos- en natuurgebieden belangrijk als rust- en voedselgebied voor de fauna (vogels, zoogdieren e.d.). Ook zijn het in veel gevallen terreinen met een belangrijke botanische waarde, zowel in regionaal als landelijk opzicht. Als relatief grote natuurterreinen kunnen genoemd worden de boswachterij Gees en het bosgebied bij Hollandsche Veld, het Noordbarger- en het Oosterbos, de hoogveenrestanten ten zuidoosten van Zwinderen en het 2000 ha grote hoogveenreservaat Bargerveen. De beekdalen in de regio zijn belangrijk als rust- en broedgebied voor weidevogels en als rust- en pleistergebied voor overwinterende vogels (Streekplan Drenthe, kaart 6).

In het Streekplan Drenthe zijn in Zuid-Drenthe (potentieel) belangrijke verbindingzones tussen natuurgebieden voor grote landzoogdieren en de visotter aangegeven. De N37 kruist op twee plaatsen een dergelijke verbindingzone voor grote landzoogdieren, namelijk tussen Nieuweroord en Geesbrug en bij Klazienaveen. Potentieel belangrijke verbindingzones voor de visotter liggen bij Geesbrug (Zwinderensche Kanaal) en bij Holsloot (Drostendiep). In het Streekplan Drenthe wordt de actuele waarde van deze zones als verbindingzone gekenschetst als 'slecht'.

Gegevens over de effecten van het verkeer op de natuurwaarden in de regio als gevolg van onder meer verzuring, versnippering en verstoring zullen in de projectstudie in beeld gebracht worden.

### 2.4.3 Milieu-aspecten

In de projectstudie zullen gegevens verzameld en geïnterpreteerd worden van de milieu-aspecten die verband houden met verkeer en vervoer als luchtverontreiniging, geluid- en stankhinder, trillingen en verstoring.

## 2.5 Probleemaafbakening

### 2.5.1 Inleiding

In de vorige paragrafen zijn een aantal ontwikkelingen beschreven op het gebied van het verkeer en vervoer in Zuid-Drenthe. Bij de beschrijving is ingegaan op de relatie tussen ontwikkelingen in het verkeer en vervoer en die op het gebied van de bevolking en de bedrijvigheid. Tevens zijn belangrijke waarden op het gebied van natuur en landschap aangeduid en, voor zover mogelijk, de beïnvloeding hiervan door het verkeer en vervoer. Ook zijn een aantal vraagpunten en onduidelijkheden geformuleerd. Samengevat gaat het om de volgende punten:

1. Het aanbod van het vrachtverkeer op de N37 is relatief groot en de laatste jaren vooral op het traject tussen het knooppunt Holsloot en de Duitse grens sterk gegroeid. Een groot deel van het vrachtverkeer betreft internationale transporten van de Randstad naar Noord-Duitsland en Scandinavië. Verwacht mag worden, dat de groei zich verder voort zal zetten, gezien de verkeersaantrekkende werking van de verbeteringen aan de N37 en in Duitsland aan de B402 en B213, alsmede de realisatie van de aansluiting in 1993 op de Emslandlinie. De gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid van het (relatief) grote aanbod van vrachtverkeer op de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid) zijn op dit moment niet duidelijk.
2. De resterende enkelsporige gedeelten van de spoorlijn Zwolle - Emmen zullen in de komende jaren verdubbeld worden. De capaciteit en de snelheid van vervoer nemen hierdoor toe. De gevolgen van de verdubbeling voor het personen- en goederenvervoer per spoor en voor het verkeersaanbod op de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid) zullen in beeld gebracht moeten worden.
3. Enkele takken van de industrie maken gebruik van de vaarwegen in het studiegebied, voornamelijk voor bulktransporten. De mogelijkheden om via verbeteringen aan het vaarwegennet de (vracht)automobiliteit in de regio te vervangen, zullen nader onderzocht resp. in beeld gebracht worden.
4. De laatste jaren is de werkgelegenheid in Zuid-Drenthe sterk gegroeid, vooral in de automatiseringssector (computertechnologie en -service) en in de sector glas-tuinbouw. Emmen is de grootste industriekern van het Noorden en het beleid is erop gericht die positie te versterken. De werkgelegenheidsgroei zal naast de

reeds genoemde sectoren met name plaatsvinden in de hoogwaardig technologische bedrijvigheid, terwijl in de regio ook in de transport en distributieve sector groei verwacht mag worden. In het Streekplan Drenthe zijn Emmen en Hoogeveen aangeduid als streekcentra, wat onder meer inhoudt dat deze kernen een regionale verzorgende functie vervullen en een meer dan evenredig deel van de Drentse bevolkingsgroei moeten opvangen. Verder is in het Streekplan ten zuiden van Emmen een gebied aangegeven waar grootschalige toeristische en recreatieve objecten met een lokale en regionale functie ontwikkeld kunnen worden. De gevolgen van deze ontwikkelingen voor de verplaatsingsbehoefte in de regio zullen onderzocht en/of aangegeven moeten worden.

5. De effecten en gevolgen van het verkeer en vervoer op het milieu en de natuur- en landschapswaarden in Zuid-Drenthe zijn thans onvoldoende bekend. Dit zal eveneens nader onderzocht worden.

### 2.5.2 Vraagstelling projectstudie

Op grond van de voorgaande analyse kan de vraagstelling van de projectstudie als volgt geformuleerd worden:

1. Welke ontwikkelingen op het gebied van het verkeer en vervoer kunnen voor de rijkswegen 37 en 34 verwacht worden bij een autonome ontwikkeling, waarbij uitgegaan wordt van het rijksbeleid zoals verwoord in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, de Vierde Nota op de Ruimtelijke Ordening Extra en het Nationaal Milieubeleidsplan Plus:
  - a. in relatie tot het vervoer over weg, rail en water in Zuid-Drenthe,
  - b. in relatie tot de economische ontwikkeling in Zuid-Drenthe,
  - c. in relatie tot de economische ontwikkeling in Europa, met name op de as Randstad - Noord-Duitsland - Scandinavië, de relatie met Oost-Europa en met het Ruhrgebied,
  - d. in relatie tot ontwikkelingen in de bevolkingsgroei en de recreatie in Zuid-Drenthe,
  - e. in relatie tot de verbeteringen aan de Bundesstrassen B402 en B213 (Duitse grens - Cloppenburg) en de aanleg van de autosnelweg A31 (Emslandlinie) in de Bondsrepubliek Duitsland.
2. Wat zijn de milieu-effecten van de onder 1. geschetste ontwikkelingen.
3. Welke maatregelen kunnen genomen worden om zowel een goede bereikbaarheid als een goede leefbaarheid in Zuid-Drenthe te garanderen en past daarin de verdubbeling van de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid).

### 3. GLOBALE AANDUIDING VAN DE TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

#### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de alternatieven beschreven die naar de mening van de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat directie Drenthe) in de projectstudie onderzocht moeten worden. Uitgangspunten bij alle alternatieven zijn:

- de doelstellingen van het rijksbeleid op het gebied van het milieu, voorzover deze betrekking hebben op het verkeer en vervoer,
- uitvoering van het SVV-II-beleid: dit houdt onder andere in maatregelen op het gebied van de beperking van de groei van de automobiliteit,
- voltooiing van de verbetering van de N37 tot volwaardige autoweg. Dit werk is naar verwachting in 1993 afgerond met het ongelijkvloers maken van de kruising Eldijk.

Bij het formuleren van de alternatieven hebben Rijkswaterstaat directie Drenthe een tweetal ontwikkelingsrichtingen van het verkeer en vervoer voor ogen gestaan:

- een ontwikkelingsrichting die uitgaat van de huidige infrastructuur. Afgezien van kleine aanpassingen en de bovengenoemde verbetering van de N37 tot volwaardige autoweg blijft de huidige infrastructuur gehandhaafd,
- een ontwikkelingsrichting die uitgaat van een verdubbeling van de N37 en van de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid).

In het vorige hoofdstuk zijn een aantal vraagpunten geformuleerd op het gebied van de economische ontwikkeling van de regio en de hiermee verband houdende ontwikkeling van het verkeer en vervoer. Op dit moment is nog onduidelijk hoe snel en in welke richting de economie van de regio zich zal ontwikkelen. In de projectstudie zullen een aantal scenario's voor de economische ontwikkeling van de regio ontwikkeld worden. Voor elk van de scenario's zal de hiermee in verband staande verkeers- en vervoervraag worden onderzocht. Op dit moment is nog niet duidelijk om hoeveel scenario's het zal gaan.

In de volgende paragraaf zijn de alternatieven als afzonderlijke oplossingsmogelijkheden geformuleerd. Dit sluit niet uit dat combinaties van de verschillende alternatieven mogelijk zijn.

#### 3.2 Alternatieven

##### 3.2.1 Nul-alternatief

Het nul-alternatief betreft de autonome ontwikkeling van het verkeer en vervoer op de bestaande infrastructuur. De uitgangspunten voor dit alternatief zijn in de inleiding

van dit hoofdstuk geformuleerd. Dit alternatief zal als zelfstandig alternatief onderzocht worden en zal tevens gebruikt worden als referentie in de onderlinge vergelijking van de alternatieven.

### 3.2.2 Nul-plus-alternatief

Het nul-plus-alternatief betreft de autonome ontwikkeling van het verkeer en vervoer op de bestaande infrastructuur, waarbij aanvullende maatregelen zijn getroffen om de groei van de automobilititeit te beperken. Bij de aanvullende maatregelen wordt gedacht aan:

- Maatregelen op het gebied van het goederenvervoer. De mogelijkheden en effecten van het verplaatsen van het goederenvervoer van de weg naar het spoor zullen worden onderzocht, evenals de mogelijkheden om een groter gedeelte van het goederenvervoer over het water te laten plaatsvinden. De resultaten van de studie naar de mogelijkheid om een overslagterminal voor goederen in Noord-Nederland te realiseren (Bestuurlijk Overleg platform Noord-Nederland) zullen in dit alternatief meegenomen worden. Verder zullen de effecten onderzocht worden van het gereedkomen van de rondwegen in de B402/B213 (Duitse grens - Cloppenburg) en de aanleg van de autosnelweg A31 (Emslandlinie) in Duitsland op het aanbod van (vracht)verkeer op de N37 en de N34.
- Maatregelen op het gebied van de ruimtelijke planning en het personenvervoer. Onderzocht zal worden welke mogelijkheden er zijn om locaties voor woongebieden, bedrijfsterreinen, recreatiegebieden en de glastuinbouw zo te kiezen dat de automobilititeit die door de locatiekeuze opgeroepen wordt zo gering mogelijk is. De mogelijkheden en effecten van openbaar of collectief vervoer voor werknemers en recreanten zullen hierbij onderzocht worden. Voor zover mogelijk zal worden aangesloten bij de plannen die ontwikkeld worden in het kader van de Vervoerregio Drenthe.

### 3.2.3 Openbaar vervoer-alternatief

In dit alternatief zullen de mogelijkheden en effecten onderzocht worden om door middel van een optimalisatie van het openbaar vervoer de verkeers- en vervoerproblemen in de regio op te lossen. Voor zover relevant zullen de plannen die ontwikkeld worden in het kader van de Vervoerregio Drenthe in dit alternatief meegenomen worden.

### 3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is geen op zichzelf staand alternatief, maar een combinatie van die delen van de overige alternatieven, waarin op de meest optimale wijze rekening gehouden is met het milieu. Op dit moment is nog niet duidelijk wat het meest milieuvriendelijk alternatief zal inhouden. Hiervoor zal eerst een onderzoek naar de milieu-effecten van de andere alternatieven moeten plaatsvinden. Bij elk van de alternatieven zullen maatregelen worden geformuleerd die de milieu-effecten kunnen compenseren of verzachten. De invulling van het meest milieuvriendelijk alternatief hangt af van de waardering die aan de verschillende milieu-aspecten toegekend wordt. In de projectnota zal op basis daarvan worden aangegeven wat het meest milieuvriendelijk alternatief inhoudt.

### 3.2.5 Ombouw van de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid)

Dit alternatief betreft de verdubbeling van de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid). Uitgegaan wordt van een verdubbeling waarbij de tweede rijbaan naast en aansluitend op de bestaande weg zal worden aangelegd.

Redenen voor de aanleg van een tweede baan die aansluit op de bestaande weg zijn een kosten- en materiaalbesparing, het voorkómen van een verdere versnippering van natuur en landschap en het voorkómen van een (verdere) aantasting van bodem, grondwater en reliëf. Andere redenen zijn dat de ruimtelijke reservering voor het wegtracé al opgenomen is in de bestemmingsplannen buitengebied van de betreffende gemeenten (uitgezonderd de gemeente Sleen) en dat Rijkswaterstaat al een gedeelte van de voor de verdubbeling benodigde gronden in eigendom heeft. Daarnaast zijn een aantal viaducten, tunnels en overbruggingen al dubbel uitgevoerd of zijn zo aangelegd dat ze op eenvoudige wijze verlengd kunnen worden in één bepaalde richting.



## 4. GLOBALE AANDUIDING VAN DE TE VERWACHTENMILIEU-EFFECTEN

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de milieu-effecten aangeduid van de in het vorige hoofdstuk beschreven alternatieven. Welke milieu-effecten optreden, en in welke mate, is afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer en vervoer in de regio. De ontwikkeling hiervan is weer afhankelijk van de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van de bevolking in de regio en in Europa. In de projectstudie zullen van de (nog nader te bepalen) economische ontwikkelingsscenario's de op het verkeer en vervoer betrekking hebbende milieu-effecten onderzocht worden.

In de studie naar de milieu-effecten van wegenprojecten en het verkeer zijn de volgende aspecten het meest relevant:

- bodem en geomorfologie
- grond- en oppervlaktewater
- vegetatie en fauna
- landschap en cultuurhistorie
- woon- en leefmilieu

Bij de aanleg of reconstructie van wegen is het zinvol om een onderscheid te maken in een aantal activiteiten, die in de tijd gezien gefaseerd plaatsvinden, namelijk de aanleg, het gebruik en het beheer en onderhoud van een weg. Bij het onderzoek van de alternatieven in de projectstudie zal dit onderscheid gehanteerd worden. Ook zal worden ingegaan op de effecten van mogelijke calamiteiten, zoals verkeersongevallen met transport van gevaarlijke stoffen.

### 4.2 Te onderzoeken milieu-aspecten

#### 4.2.1 Bodem en geomorfologie

De effecten van het verkeer en van de wegeaanleg op de bodem bestaan uit een verstoring van de bodemopbouw, -structuur en -kwaliteit. Bij alle alternatieven zullen de effecten op de bodem onder andere bestaan uit een veranderende bodemkwaliteit door van de weg gespoelde verontreinigingen, waaronder minerale oliën en aromatische koolwaterstoffen. Bij een verdubbeling zal tijdens de aanleg van de weg verstoring van de bodem optreden door onder andere het grondverzet en de zetting van de bodem onder het weglichaam. Ook bij calamiteiten kan verandering van de bodemkwaliteit optreden. In de projectstudie zal aandacht besteed worden aan werkwijzen om verstoring van de bodem te voorkomen. In het bijzonder zal hierbij aandacht gegeven worden aan de abiotisch waardevolle gebieden zoals genoemd in het Streekplan Drenthe.



Bij een verdubbeling van de N37 en de N34 zal plaatselijk het reliëf aangetast worden. Naar verwachting zal vooral in het esdorpenlandschap de aantasting van het reliëf relatief sterk zijn. In de projectstudie zal worden ingegaan op de mogelijkheden om verstoring van het reliëf zo veel mogelijk te voorkómen of te verzachten.

#### 4.2.2 Grond- en oppervlaktewater

De effecten op het grondwater bestaan uit (mogelijke) wijzigingen in de grondwaterkwaliteit, -peilen en -stromingen. Bij alle alternatieven kunnen de effecten bestaan uit veranderingen in de grondwaterkwaliteit door uitworp en van de weg afgespoelde verontreinigingen, als zouten, minerale oliën en aromatische koolwaterstoffen. Bij een verdubbeling van de N37 en de N34 kunnen de grondwaterpeilen en -stromingen beïnvloed worden door bronbemaling tijdens de aanleg van kunstwerken en door zetting van het weglichaam. Daarnaast zal naar verwachting de kans op calamiteiten met bijbehorende effecten door verdubbeling van de N37 en N34 afnemen.

Effecten op het oppervlaktewater bestaan uit veranderingen in het patroon van beken en waterlopen en veranderingen in de waterkwaliteit. Bij een verdubbeling van de rijkswegen N37 en N34 zullen (zeer waarschijnlijk) geen beken omgelegd hoeven te worden. Lokaal zullen waarschijnlijk kleine waterlopen en sloten verlegd moeten worden. Bij alle alternatieven kan, net als bij het grondwater, verontreiniging van het oppervlaktewater optreden door uitworp en van de weg gespoelde verontreinigingen als minerale oliën en aromatische koolwaterstoffen. Daarnaast zal de kans op calamiteiten met bijbehorende effecten door verdubbeling van de N37 en N34 afnemen.

In de projectstudie zal aandacht besteed worden aan methoden om verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater tijdens aanleg, gebruik en door calamiteiten te voorkomen respectievelijk te beperken. Aandacht zal in dit verband worden besteed aan het geprojecteerde waterwingebied bij Hollandsche Veld. Tenslotte zal bezien worden of tijdelijke verlaging van het grondwater invloed heeft op verdroging van landerijen en/of de fundering van gebouwen.

#### 4.2.3 Vegetatie en fauna

De verdubbeling van de N37 en de N34 zal leiden tot een verscheidenheid aan effecten op vegetatie en fauna. De effecten tijdens en door de aanleg betreffen onder andere biotoopverlies, verstoring door geluid en stank en een vergroting van de barrièrewerking. Voor alle alternatieven geldt dat verstoring door geluid, licht en stank en luchtverontreiniging belangrijke effecten zullen zijn. In de projectstudie zal voor wat betreft de vegetatie onder andere ingegaan worden op het biotoopverlies en de gevolgen van de luchtverontreiniging. Voor wat betreft de fauna zullen de effecten van de (verwachte) vergrote barrièrewerking onderzocht worden, zowel voor terrestrische als aquatische fauna. Ook zal aandacht worden besteed aan het voorkomen van een versnippering van de aan weerszijden van de N37 en de N34 liggende leefge-

bieden. In het bijzonder zal hierbij aandacht worden gegeven aan de door het gebied lopende ecologische verbindingszones. Verder zal ingegaan worden op de effecten van verstoring voor de in het gebied liggende broed-, rust- en foerageergebieden van (wei-de)vogels. In de studie zal verder ingegaan worden op de mogelijkheden om met verzachtende en compenserende maatregelen de negatieve effecten op de natuur te beperken. De studie naar de effecten op de natuur zal, voor zover mogelijk en noodzakelijk, uitgaan van een landschaps-ecologische benadering.

#### 4.2.4 Landschap en cultuurhistorie

De effecten van wegeaanleg en verkeer op het landschap betreffen een afname van de landschappelijke kwaliteit, met name als gevolg van de verstoring van de samenhang tussen ecologische, functionele en visueel-ruimtelijke aspecten inclusief de beleving van het landschap. De effecten zullen vooral optreden bij het ombouw-alternatief, en wel tijdens de aanleg van de weg. Eénmaal opgetreden effecten zullen zonder compenserende maatregelen blijven bestaan in de gebruiksfase. In de projectstudie zal worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de vermindering van de landschappelijke kwaliteit zo veel mogelijk te voorkomen. In het bijzonder zal aandacht worden besteed aan de gebieden met belangrijke archeologische waarden langs de N37 en de N34.

#### 4.2.5 Woon- en leefmilieu

Verkeer heeft invloed op het woon- en leefmilieu als gevolg van luchtverontreiniging, geluid, licht en trillingen. In de projectstudie zal voor de verschillende alternatieven worden onderzocht of, en in welke mate, deze effecten zullen optreden. Verder zal worden ingegaan op de mogelijkheden om de negatieve effecten op het woon- en leefmilieu zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting zullen de negatieve effecten op het woon- en leefmilieu vooral sterk zijn bij het nul- en het ombouw-alternatief.

#### 4.3 Verwachte omvang van de milieu-effecten

In de vorige paragraaf is aangegeven dat niet bij alle alternatieven dezelfde milieu-effecten zullen optreden en dat de omvang van de milieu-effecten naar verwachting niet bij alle alternatieven hetzelfde zal zijn. Bij het alternatief 'ombouw van de N37 en de N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid)' zullen de milieu-effecten naar verwachting groter zijn dan bij de andere alternatieven. De oorzaak hiervoor is dat bij het bedoelde alternatief, in tegenstelling de overige alternatieven, behalve van beheer en onderhoud ook sprake is van de aanleg van een tweede baan.

In de onderstaande matrix is aangegeven of een effect verwacht wordt van verschillende ingrepen op de milieu-aspecten die in dit hoofdstuk onderscheiden zijn. Horizontaal zijn de ingrepen aangegeven die onderscheiden kunnen worden bij de aanleg, het gebruik en het beheer en onderhoud van een weg. Verticaal zijn de milieu-aspecten aangegeven die onderscheiden kunnen worden in de studie naar de milieu-effecten van wegenprojecten en het verkeer. In het overzicht is voor elk van de ingrepen aangegeven of een effect verwacht wordt op de verschillende milieu-aspecten. De lijst van ingrepen is niet uitputtend bedoeld en zal in de projectstudie zonodig aangevuld worden. Ook zal in de projectstudie aangegeven worden of de milieu-effecten tijdelijk, dan wel permanent zijn.

Figuur 4.1 Voorlopige ingreep-effectmatrix voor de milieu-effecten tijdens aanleg, gebruik en beheer van een weg en bij calamiteiten

INGREEP	MILIEU-ASPECTEN								
	A	B	C	D	E	F	G	H	I
<u>Aanleg</u>									
grondwerk en -verzet	P	P	P	P	P	P	P	P	P
ontwateren, funderen	P	P	P	P	P	P	P	P	P
ruimtebeslag	P	P	P	P	P	P	P	P	P
aanleg verharding	.	V	V	V	V	P	.	V	P
<u>Emissie in gebruiksfase</u>									
geluid	.	.	.	.	.	P	V	P	P
licht	.	.	.	.	.	P	V	P	P
emissie via lucht	.	V	V	V	P	P	V	V	P
via afstromend regenwater	.	P	P	P	P	P	.	.	.
<u>Beheer</u>									
bermen/bermsloten	V	V	V	P	P	P	.	P	V
wegonderhoud	.	P	P	P	P	P	.	.	P
gladheidbestrijding	.	P	P	P	P	P	.	.	.
<u>Calamiteiten</u>									
	P	P	P	P	P	P	P	P	P

A: geomorfologie

B: bodem

C: grondwater (kwaliteit en kwantiteit)

D: oppervlaktewater (kwaliteit en kwantiteit)

E: vegetatie

- 
- F: fauna  
G: cultuurhistorie  
H: landschap  
I: woon- en leefmilieu  
P: potentieel effect aanwezig  
V: potentieel effect aanwezig, naar verwachting echter verwaarloosbaar  
.: potentieel geen effect aanwezig

#### 4.4 Beoordeling milieu-effecten en vergelijking alternatieven

Bij de beoordeling van de milieu-effecten kunnen verschillende criteria gebruikt worden. Als eerste indicatie kan aangegeven worden dat in de projectstudie gebruikt zullen worden:

- normen, bv. voor geluidhinder,
- criteria als zeldzaamheid, diversiteit, vervangbaarheid en volledigheid (bij de beoordeling van effecten op plant en dier),
- doelstellingen van het rijksbeleid, bv. voor de reductie van luchtverontreiniging.

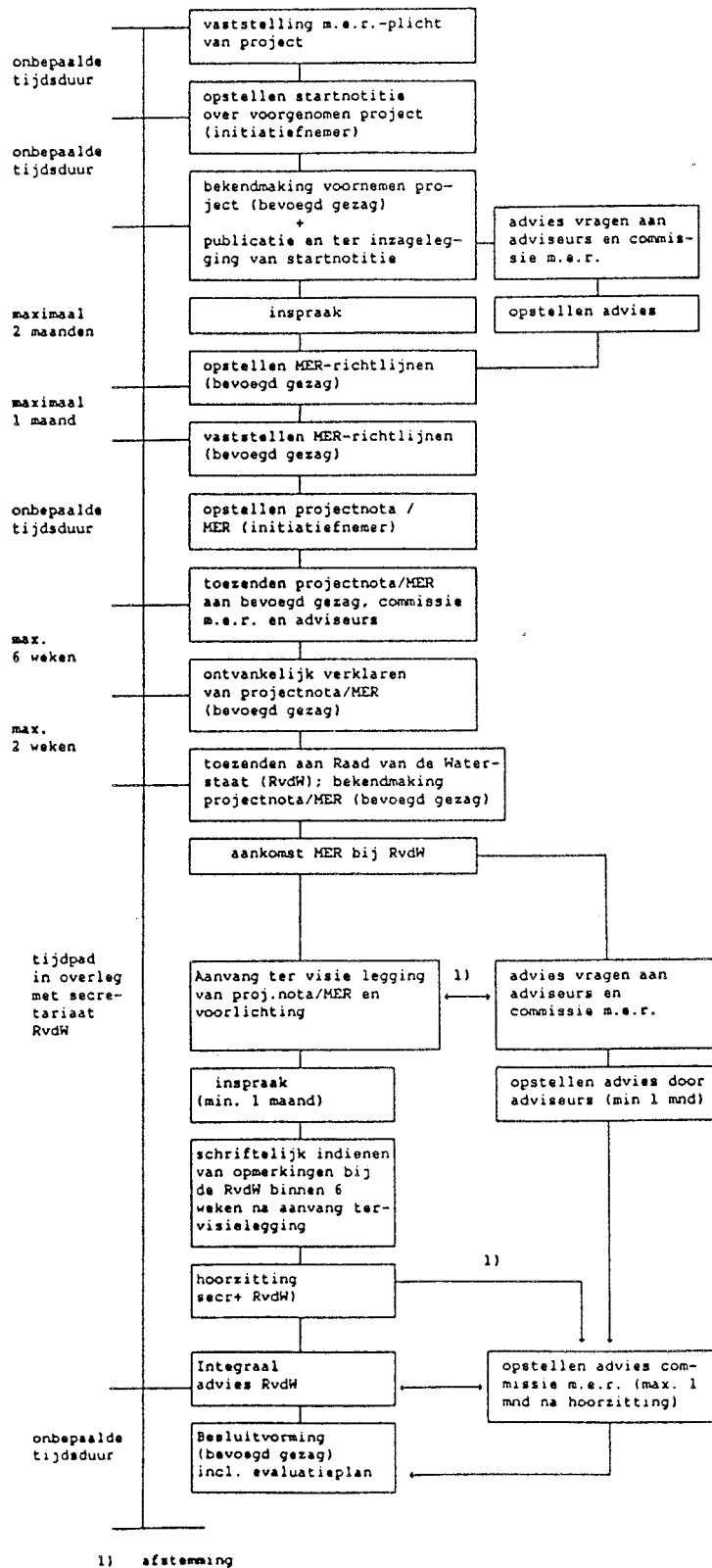
De vergelijking van de alternatieven zal plaatsvinden op basis van zowel de getalsmatige (normen) als de beschrijvende (criteria, doelstellingen) beoordeling. Voor de beoordeling zal o.a. worden aangesloten bij de methoden voor de beoordeling van milieu-effecten voor wegenprojecten zoals beschreven in 'Methoden Milieu-effectrapportage Wegenprojecten' van Rijkswaterstaat Dienst Weg en Waterbouwkunde (1990).



BIJLAGEN



Bijlage 1. Procedure tracé/milieu-effectrapportage





Bijlage 2. Overzicht van reeds genomen en nog te nemen besluiten die van invloed kunnen zijn op het besluit tot tracévaststelling

## A. REEDS GENOMEN BESLUITEN

### Rijksoverheid

- Besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 juni 1990 t.a.v. de financiering en de tijdsplanning, alsmede het opnemen in het SVV-II, deel d.
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)
  - = N37 Hoogeveen - Holsloot (N34) - Duitse grens: ombouw van een bestaande verbinding tot autosnelweg.
  - = N34 Holsloot (N37) - Emmen-Zuid: te verbreden verbinding.

### Provincie Drenthe

Streekplan Drenthe (1990).

- Ruimtelijke reservering van het wegtracé voor de verdubbeling van de N37 en de N34 (Holsloot - Emmen-Zuid).

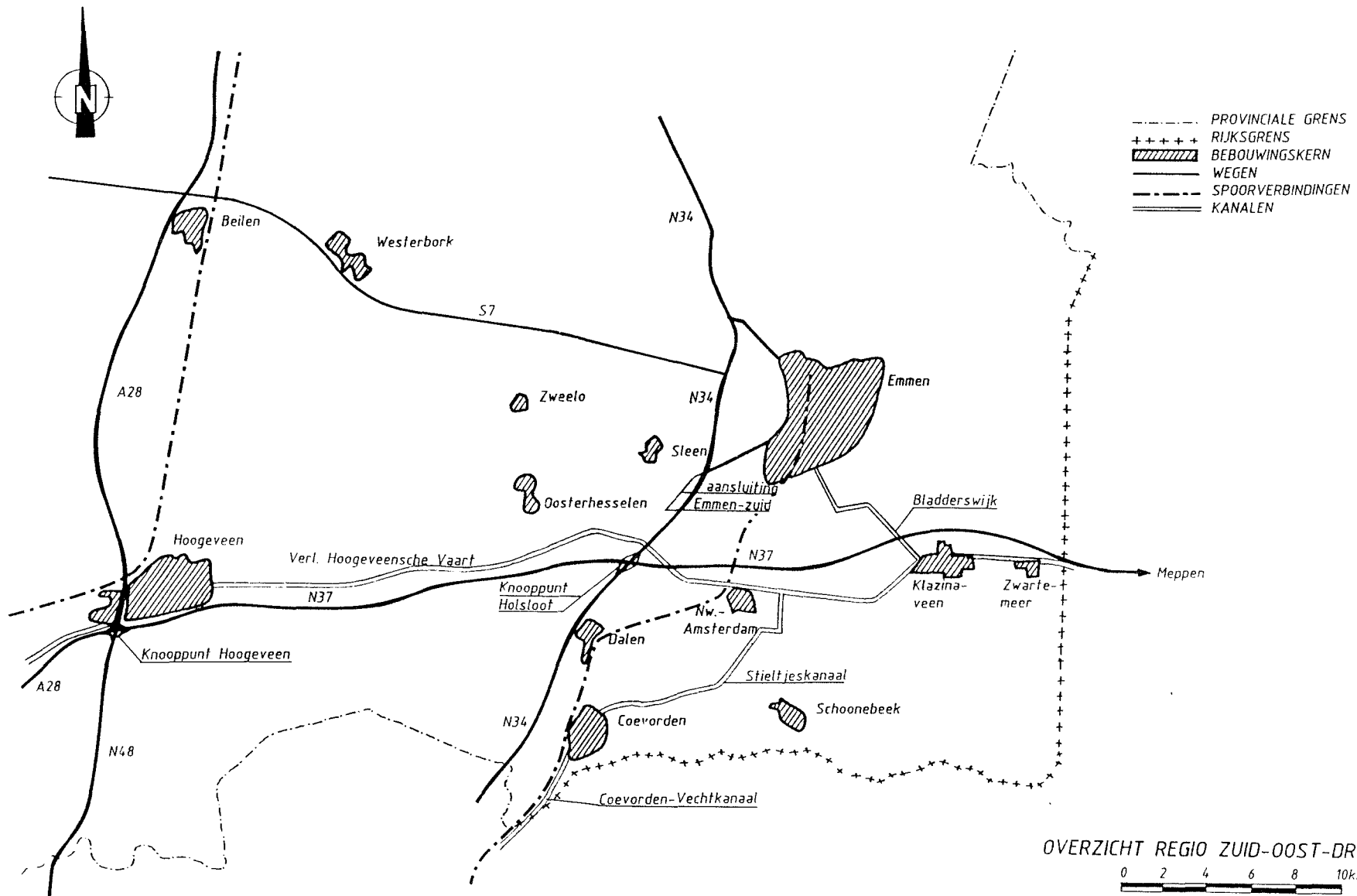
### Gemeenten

De ruimtelijke reservering van het wegtracé is geregeld in de bestemmingsplannen buitengebied van de gemeenten Hoogeveen, Oosterhesselen, Dalen en Emmen.

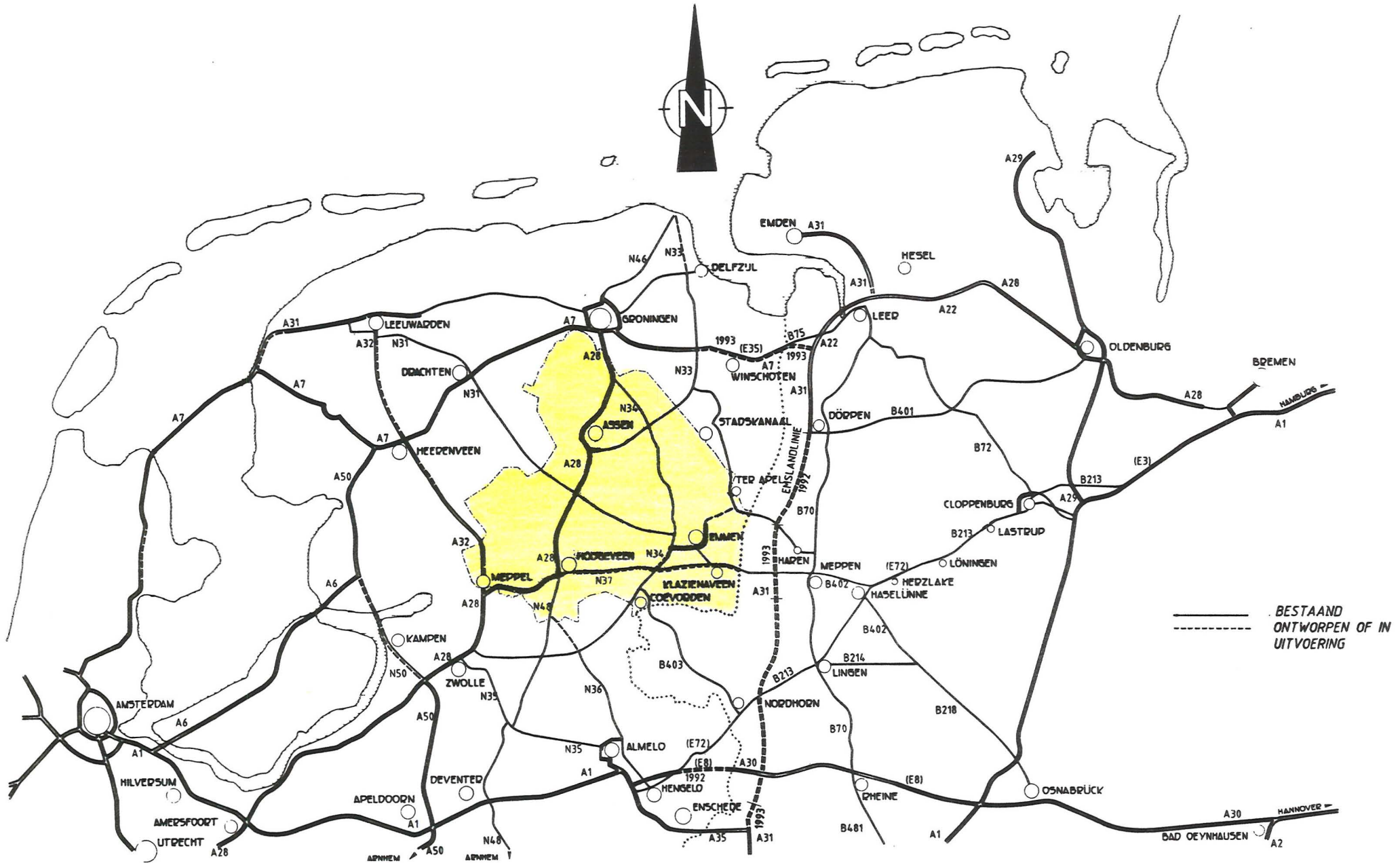
## B. NOG TE NEMEN BESLUITEN

### Gemeenten

De ruimtelijke reservering van het wegtracé is nog niet planologisch geregeld in de gemeente Sleen.

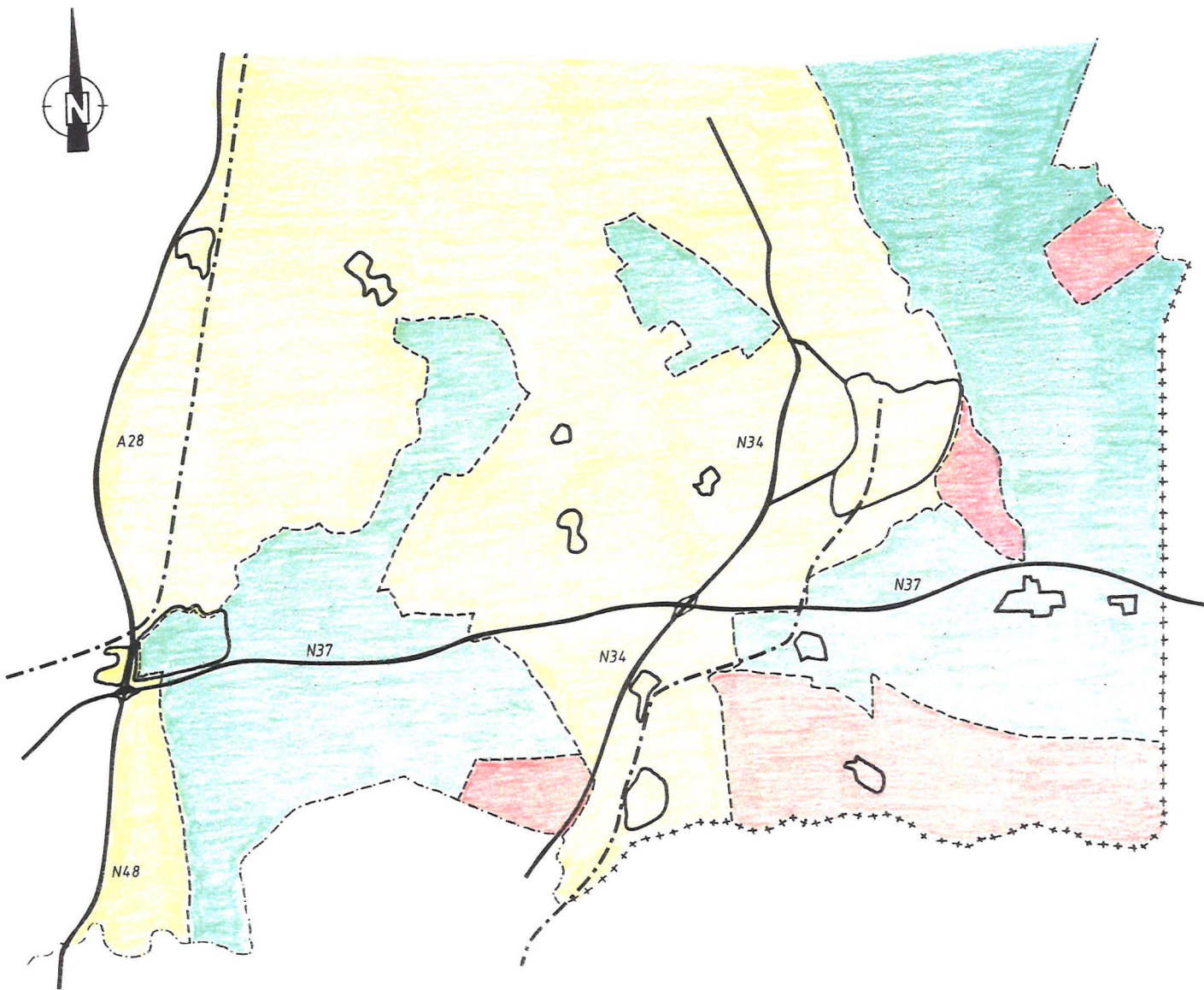


KAART 1



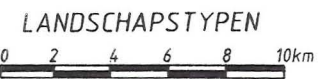
HET DRENTSCHE WEGENNET IN GROTER VERBAND.



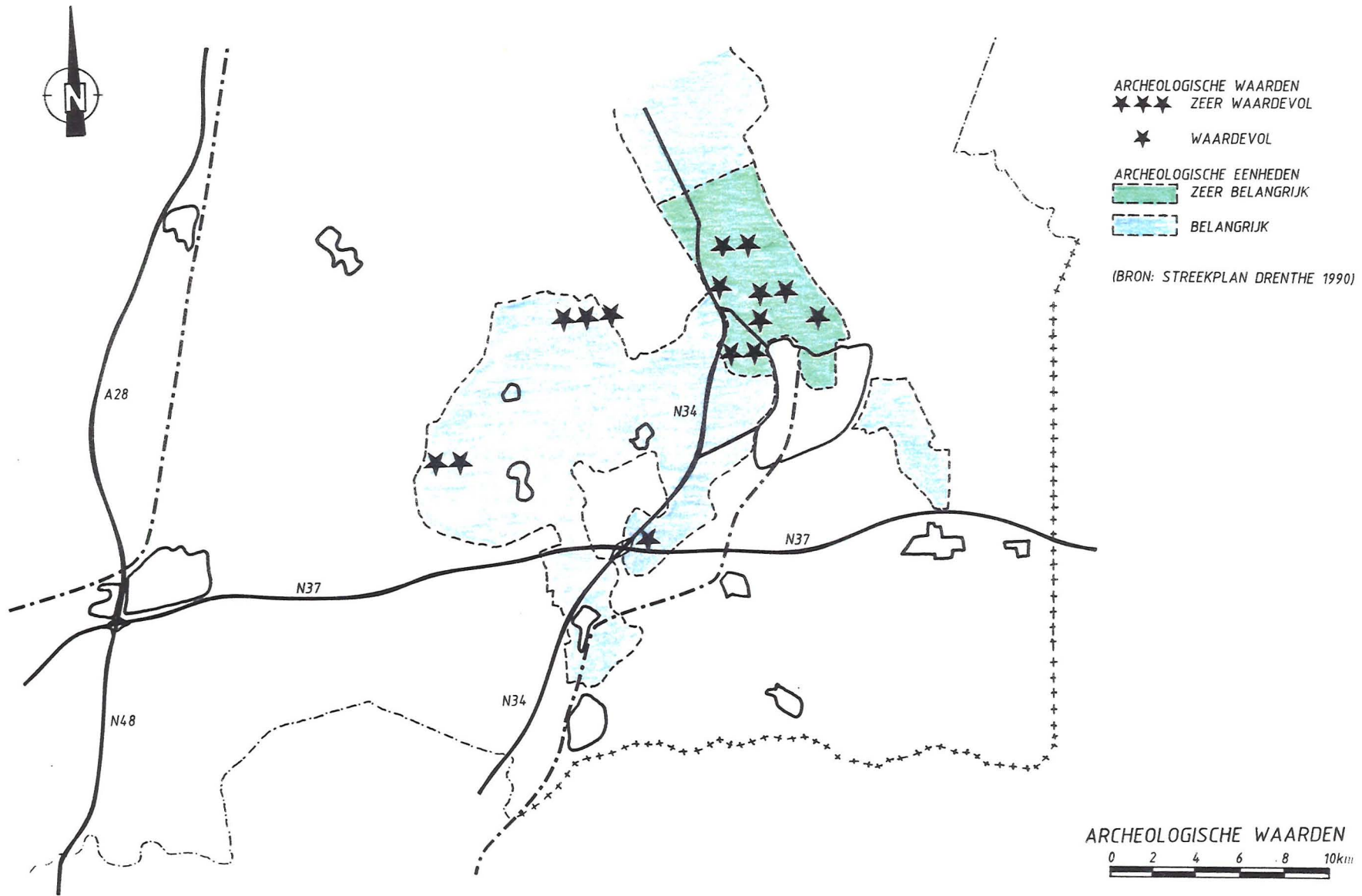


- ESDORPENLANDSCHAP
- WEGDORPENLANDSCHAP VAN DE VEENRANDONTGINNINGEN
- VEENKOLONIEN

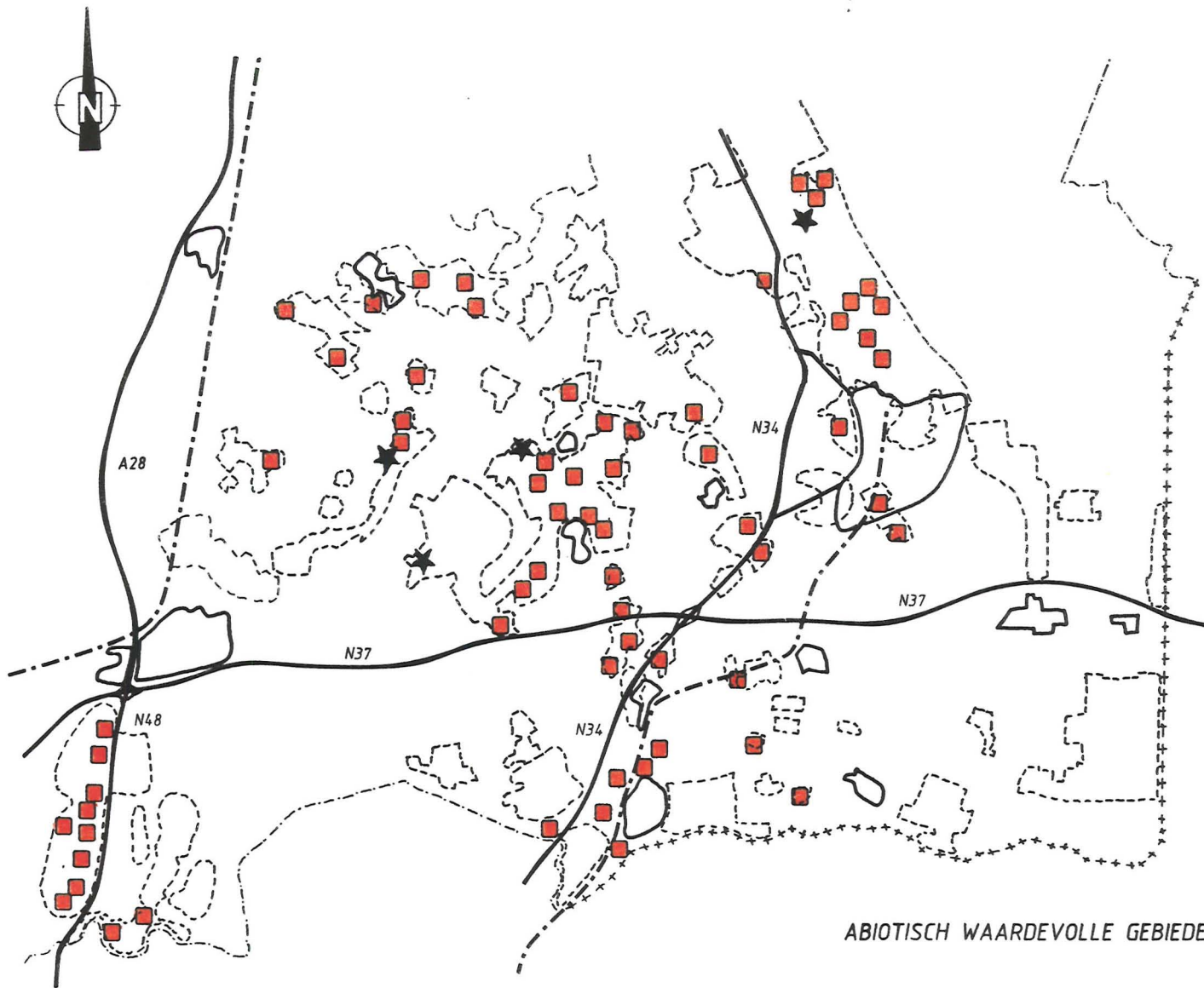
(BRON: STREEKPLAN DRENTHE 1990)



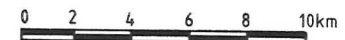
KAART 3



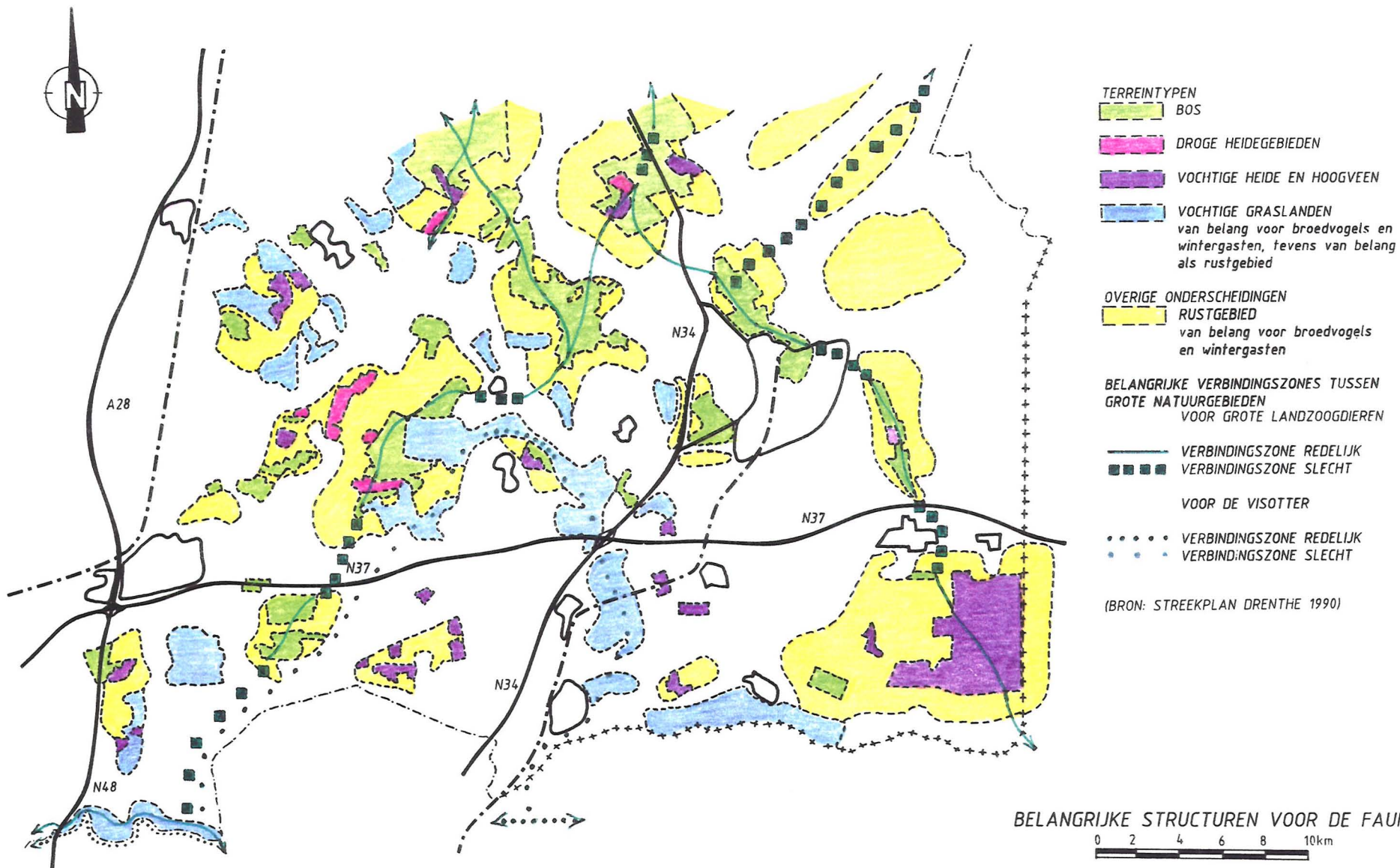
KAART 4



ABLOTISCH WAARDEVOLLE GEBIEDEN, OBJECTEN EN VERSCHIJNSELEN



KAART 5



KAART 6