

2464-40



Ontwerpnota

N34 Witte paal - Coevorden

november 2011



*Ontwerpnota N34,
gedeelte Witte Paal –Coevorden*

**Planstudie ombouw provinciale weg N34 naar een
veilige regionale stroomweg 100 km/h**

Definitief

Provincie Overijssel

Eenheid Wegen en Kanalen

15 november 2011

Colofon

Datum

15 november 2011

Auteur

Kernteam N34

Project/kenmerk

P07013/N34 Witte Paal – Coevorden

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl/N34

N34@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Doel van de herinrichting	5
1.2	Aanpak van deze planstudie	5
1.3	De weg in zijn omgeving	6
1.4	Betrokkenheid van omwonenden en belanghebbenden	7
1.5	Beschikbare onderzoekresultaten	8
1.6	Doel van deze nota	8
1.7	Leeswijzer	8
2	N34: huidige situatie	9
2.1	Typering van de huidige N34	9
2.1.1	Verkeer	9
2.1.2	Overige aspecten	9
2.2	Verkeerskundige kenmerken regionale stroomweg 100 km/h	10
3	Verkenningennota en 'basialternatief'	11
3.1	Besluit 'Verkenningennota'	11
3.1.1	Randvoorwaarden	11
3.1.2	Maatregelen uit besluit 'Verkenningennota': het basialternatief	11
3.2	Effecten van het basialternatief	14
3.2.1	Netwerkniveau en lokaal niveau	14
3.2.2	Samenvatting effecten basialternatief	14
3.3	Conclusie basialternatief conform besluit 'Verkenningennota'	16
4	Aanvullende maatregelen voor lokale bereikbaarheid: opzet en effecten	17
4.1	Aanvullende bouwstenen	17
4.1.1	Gehele N34	17
4.1.2	Aanvullende bouwstenen deelplan A	1
4.1.3	Aanvullende bouwstenen deelplan B	18
4.2	Effecten van de aanvullende bouwstenen	20
4.2.1	Gehele N34: breedte obstakelvrije zone (bouwsteen 1A)	20
4.2.2	Deelplan B	21
4.2.3	Deelplan A	24
5	Ruimtelijke en landschappelijke aspecten	27
5.1	Landschappelijke aanpassingen	27
5.1.1	Omgeving de Vaart	27
5.1.2	Loodiep/Klooster	27
5.2	Faunavoorzieningen	28
5.3	Ruimte voor de Vecht	28
5.3.1	Deelplan Voorstraat-J.C. Kellerlaan Hardenberg	28
5.3.2	Engelandse Bos	28
5.4	Landgoed De Groote Scheere	29
6	Afweging bouwstenen tot voorkeursalternatief	31
6.1	Kenmerken regionale stroomweg 100 km/h	31
6.2	Inbreng van de focusgroepen	31
6.2.1	Inbreng focusgroep deelplan A	32
6.2.2	Inbreng focusgroep deelplan B	32
6.3	Afweging aanvullende bouwstenen	33
6.3.1	Weg als geheel	33
6.3.2	Deelplan B	33
6.3.3	Deelplan A	34

6.4	Realisatiekosten	35
6.5	Samenstelling voorkeursalternatief	35
6.5.1	Deelplan B	35
6.5.2	Deelplan A	35
7	Voorlopig ontwerp	37
8	Maatschappelijke kosten-batenanalyse	39
8.1	Doel	39
8.2	Resultaat	39
8.3	Conclusie MKBA	40
8.4	Relatie MKBA met het voorkeursalternatief	40
9	Verdere procedure ombouw N34	41
	Bijlagen	
1	Ontwerpplan in Hoofddijken, deelplan A	
2	MER N34, deelplan B	
3	(Concept) Voorlopig Ontwerp N34	

1 *Inleiding*

In dit hoofdstuk worden de achtergrond bij de beoogde herinrichting van de N34 (gedeelte Witte Paal – Coevorden) en de functie en opbouw van deze Ontwerpnota toegelicht.

1.1 *Doel van de herinrichting*

De provinciale weg N34 (onderdeel van de route Zwolle - Groningen via Emmen) is een druk gebruikte regionale hoofdverbinding voor personen- en vrachtverkeer. De verkeerstechnische inrichting van deze verbinding wordt door de provincies Overijssel en Drenthe fasegewijs aangepast aan het steeds toenemende verkeersaanbod. Recent zijn de routes N340 Zwolle - Ommen, de omleiding Ommen (verlengde N36) en N34 in Drenthe gereconstrueerd. Een logische fase in dit proces is de hierop aansluitende 'opwaardering' van de N34 op het traject tussen Witte Paal en Coevorden, dat in deze Ontwerpnota wordt beschreven.

Dit gedeelte van de N34 kent in de huidige situatie ernstige problemen qua verkeersveiligheid die worden veroorzaakt door de huidige technische inrichting van de weg, die niet meer past bij de sterk toegenomen verkeersbelasting. Toen in 2007 de weg door de provincies Overijssel en Drenthe van het Rijk werd overgenomen is daarom al afgesproken om de inrichting van de weg in overeenstemming te brengen met de zware verkeersfunctie. Het doel van de herinrichting is: 'Het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid door het realiseren van een duurzaam veilige inrichting van de N34, gedeelte Witte Paal – Coevorden.' Dit wordt gedaan door de N34 - conform de provinciale wegencategorisering - vorm te geven als regionale stroomweg 100 km/h.

De voorgenomen ombouw van dit gedeelte van de N34 moet bijdragen aan de doelstellingen uit de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel m.b.t. de bereikbaarheid van regionale economische centra, de veiligheid van regionale hoofdverbindingen, de gewenste landschappelijke kwaliteit en landschappelijke beleving en de toegankelijkheid en leefbaarheid in het buitengebied.

1.2 *Aanpak van deze planstudie*

De herinrichting van dit deel van de N34 wordt door de provincie Overijssel en de gemeente Hardenberg gezamenlijk in drie stappen voorbereid:

- Verkenningenfase (t/m 2009);
- Planstudiefase (2009-heden);
- Fase ontwerp/voorbereiding/realisatie (vanaf 2012).

De voorgenomen opwaardering van de N34 (Witte Paal-Coevorden) verkeert nu in de planstudiefase. Bij deze planstudie heeft de provincie een aantal bestuurlijk vastgestelde uitgangspunten 'meegegeven' als resultaat van de besluitvorming over de Verkenningenfase. Deze uitgangspunten sluiten aan bij de beleidslijnen en -ambities van de Omgevingsvisie Overijssel.

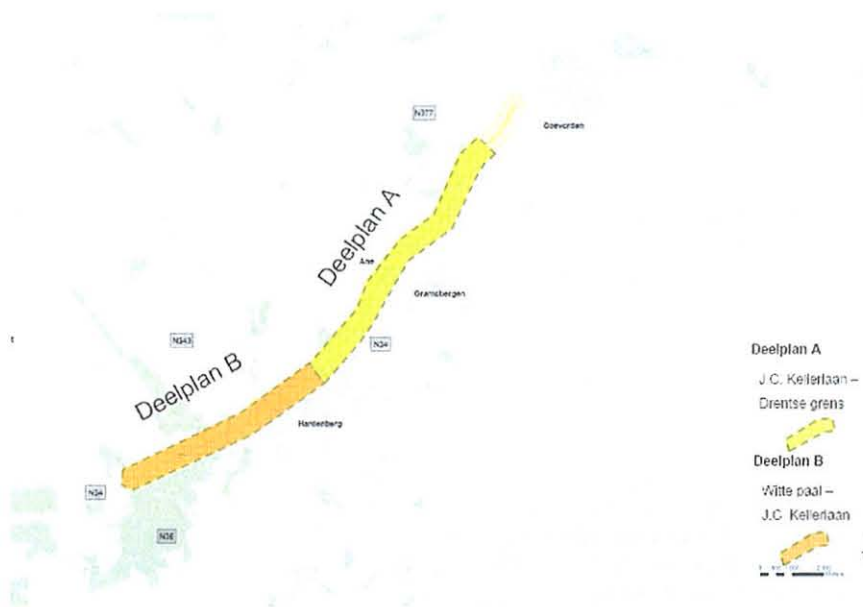
Onderscheid in twee deelplannen

De planstudie naar de herinrichting van de N34 tussen N36/Witte Paal en Coevorden is in twee delen opgezet vanwege:

- verschil in te volgen procedures (wel of geen m.e.r.-procedure)¹
- verschillen in het wegbeeld ten zuiden en ten noorden van Hardenberg.

Daarom zijn de beide onderstaande deelplannen onderscheiden:

- deelplan A (wegvak J.C. Kellerlaan – Coevorden): herinrichting bestaande weg 100 km/h tot 'regionale stroomweg 100 km/h D.V./EHK'²;
- deelplan B (wegvak Witte Paal – J.C. Kellerlaan): herinrichting bestaande weg 80 km/h tot regionale stroomweg 100 km/h D.V./EHK.



Figuur 1.1: onderscheid N34 in deelplan A en deelplan B

Door verwachte ontwikkelingen net over de provinciegrens op het grondgebied van Coevorden (zie hoofdstuk 2) loopt het studiegebied tot de aansluiting N377/N34 (zie lichtgeel gekleurd deel in figuur 1.1).

Tijdens de planstudie is afgestemd met belanghebbende instanties:

- provincie Drenthe;
- gemeente Coevorden;
- gemeente Hardenberg;
- Rijkswaterstaat directie Oost;
- Waterschap Velt en Vecht;
- Staatsbosbeheer.

1.3 De weg in zijn omgeving

De visie van de provincie op de toekomst van de fysieke leefomgeving is neergelegd in de 'Omgevingsvisie'. Beleidsdoel daarin is de ontwikkeling van een sterke hoofdwegenstructuur, gericht op bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid.

¹ De wens om zo snel mogelijk verkeersveiligheidsmaatregelen te kunnen nemen op het traject tussen Coevorden en Hardenberg was aanvankelijk ook een reden voor de aanpak in twee plandelen. Snellere besluitvorming over dit traject bleek echter niet haalbaar te zijn.

² Regionale stroomweg 100 km/h D.V./EHK' is de verkeerstechnische definitie van de herinrichting conform de landelijke richtlijnen 'Duurzaam veilig' en 'Essentiële herkenbaarheidskenmerken'.

Bij de realisatie van hoofdinfrastructuur moeten echter ook mogelijkheden en kansen voor versterking van zowel karakter als beleving van het bestaande landschap worden gebruikt om de kwaliteit van de leefomgeving te verhogen. Het wegbeeld bepaalt immers in belangrijke mate ook hoe de directe omgeving functioneert, hoe die wordt ervaren en hoe het omliggende landschap wordt 'beleefd'.

In de rapportage 'Kansen in beeld' (d.d. 8 juni 2010) is een raamwerk geschetst van kwaliteiten, kansen en opgaven in de interactie tussen weg en omgeving. Daarnaast is de omgeving van de weg met de daarbij behorende kenmerken en relaties uitgebreid onderzocht. Voorbeelden: cultuurhistorische waarden, kenmerken van het huidige en oorspronkelijke landschap en inventarisatie van het gebruik van bestaande oversteekpunten van de weg.

De resultaten zijn gebruikt om de nieuw vormgegeven weg zorgvuldig in te passen in de aanwezige omgeving. De herinrichting van dit deel van de N34 is immers te beschouwen als een eenmalige ingreep in zijn omgeving en vormt een unieke kans om met eigenaren en/of beheerders van de omgeving te komen tot afspraken over (versterking van) zowel de inrichtings- als belevingskwaliteit van de totale openbare ruimte (conform de 'Omgevingsvisie').

1.4 Betrokkenheid van omwonenden en belanghebbenden

Deze ontwerpnota is niet alleen 'achter het bureau' opgesteld. Aan omwonenden en belanghebbenden is gevraagd mee te denken over de toekomstige inrichting en het functioneren van de N34. Dit heeft vorm gekregen in:

Focusgroepen

Voor ieder van beide deelplannen A en B (zie figuur 1.1) is een breed samengestelde 'focusgroep' ingesteld met aanwonenden, ondernemers, agrariërs, plaatselijke belangenorganisaties en brancheorganisaties. Doel hiervan was om inhoudelijke bijdragen vanuit verschillende invalshoeken aan de planvorming voor de N34 te krijgen.

De focusgroepen voor beide plandelen zijn meerdere keren bijeen geweest om de huidige problemen rond de N34 te inventariseren en 'tussenproducten' in de vorm van oplossingssuggesties en deelproducten van de planstudie te bespreken. De hieruit naar voren gekomen suggesties zijn in het onderzoek opgenomen en uitgewerkt. De resultaten hiervan zijn vervolgens ingebracht bij het samenstellen van het voorkeursalternatief voor de nieuwe weginrichting.

Het feit dat de leden van de focusgroepen een inhoudelijke inbreng hebben geleverd bij deze planstudie, betekent uiteraard niet dat zij op enigerlei wijze verantwoordelijk zijn voor c.q. gebonden zijn aan de inhoud van dit voorliggende rapport.

Bewonersconsultaties

Met name in deelplan B (N36 t/m J.C.Kellerlaan) bevat de herinrichting van de N34 keuzevragen bij de aanpassing van nu bestaande lokale ontsluitingswegen. Daarom is ervoor gekozen om de hierbij direct betrokken omwonenden al vroegtijdig te consulteren over de eerste schetsontwerpen van maatregelen voor de lokale bereikbaarheid. Met de hieruit naar voren gekomen verbeteringssuggesties zijn de ontwerpvoorstellen verbeterd. Daarna zijn de omwonenden geïnformeerd over de aard van de aanpassingen.

De omwonenden kregen tijdens de consultaties voor het eerst inzicht in de mogelijke gevolgen van de herinrichting van de N34 voor hun persoonlijke situatie. Dat heeft echter niet verhinderd dat de bijeenkomsten in een open en constructieve sfeer zijn verlopen.

1.5 Beschikbare onderzoekresultaten

Deze ontwerpnota bouwt voort op de al beschikbare planstudieresultaten voor de beide deelplannen A en B:

Deelplan A (vanaf J.C. Kellerlaan tot Coevorden):

- 'Ontwerpplan in Hoofdlijnen, planstudie ombouw provinciale weg N34 deelplan A wegvak J.C. Kellerlaan - Coevorden (N377) naar een veilige regionale stroomweg 100 km/h',

15 november 2011

Deelplan B (vanaf Witte Paal tot en met J.C. Kellerlaan):

- 'MER N34, ombouw provinciale weg N34 deelplan B wegvak Witte Paal - J.C. Kellerlaan naar een veilige regionale stroomweg 100 km/h',

15 november 2011

Daarnaast zijn de resultaten gebruikt van:

- de bijeenkomsten met de focusgroepen en de bewonersconsultaties;
- actuele kostenramingen van de herinrichting van de N34;
- de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de ombouw van de N34.

Voor gedetailleerde inhoudelijke achtergronden en informatie wordt korthedshalve verwezen naar de bovengenoemde rapportages (zie bijlagen 1 en 2).

1.6 Doel van deze nota

In deze voorliggende nota worden de mogelijke maatregelen voor de herinrichting van de N34 samengevat, inclusief de beoordeling van hun integrale effecten en de verwachte realisatiekosten. Daarna wordt op basis van de inrichtingsvarianten een 'voorkeursalternatief' voor herinrichting samengesteld.

Dit voorkeursalternatief, het technisch ontwerp daarvan en de belangrijke overwegingen daarbij (waarvan iedereen kennis kan nemen) worden ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Overijssel. Na deze besluitvorming wordt het voorkeursalternatief voor de herinrichting van de N34 voor inspraak ter visie gelegd (gepland eind 2011).

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat kort in op de huidige situatie en problematiek van de N34.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens ingegaan op de opzet en effecten van de maatregelen voor de ombouw van de N34, met als 'vertrekpunt' het besluit over de Verkenningennota (het 'basialternatief' voor de herinrichting).

In hoofdstuk 4 worden de opzet en effecten toegelicht van extra maatregelen ('bouwstenen') ten behoeve van de lokale bereikbaarheid. Hoofdstuk 5 gaat in op de ruimtelijke en landschappelijke kansen en mogelijkheden bij de herinrichting van de N34.

In hoofdstuk 6 volgt de samenstelling van het eindproduct van de planstudie: het 'voorkeursalternatief' voor de herinrichting van de weg, waarvan de samenstelling is gebaseerd op integrale beoordeling en afweging van alle betrokken 'bouwstenen' en hun gevolgen.

Hoofdstuk 7 verwijst naar de ontwerptekeningen van het voorkeursalternatief.

Hoofdstuk 8 beschrijft op basis van een 'maatschappelijke kosten-batenanalyse' in hoeverre de oorspronkelijke doelstellingen van de voorgenomen herinrichting van de N34 worden bereikt.

Hoofdstuk 9 vat ten slotte de verdere procedure voor bestuurlijke besluitvorming over de ombouw van de N34 samen.

2 *N34: huidige situatie*

In dit hoofdstuk wordt de huidige N34 getypeerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de gedetailleerde informatie uit de al uitgevoerde onderzoeken: het 'Ontwerpplan in Hoofdlijnen deelplan A' en het 'MER N34 deelplan B'. Aansluitend worden de belangrijkste kenmerken van een regionale stroomweg 100 km/h beschreven.

2.1 *Typering van de huidige N34*

2.1.1 *Verkeer*

De N34 wordt intensief gebruikt door 12.000 tot 16.000 auto's per dag (2008). De weg heeft een belangrijke doorgaande doorvoerfunctie. Van de voertuigen op de N34 is 40% doorgaand, terwijl 44% een relatie heeft met de kern Hardenberg. Het aandeel vrachtverkeer is hoog (20-22% van het totale verkeer). De toegelaten snelheid op de weg ten zuiden van en in Hardenberg is 80 km/h, ten noorden daarvan 100 km/h. De weg voldoet qua verkeerskundige vormgeving niet aan de huidige inrichtingseisen voor een 100 km/h-weg.

De verkeersafwikkeling op de N34 is goed, maar de verkeersonveiligheid is een aanzienlijk probleem. De kans op een ongeval op deze weg is drie keer zo hoog als op vergelijkbare wegen die wel (volgens de richtlijn) Duurzaam veilig zijn ingericht. Op het wegvak ten noorden van Hardenberg is dat zelfs vijf keer hoger. De ongevallen in deelplan A vinden vooral plaats op wegvakken, waarbij de fatale ongevallen optreden in bochten met tegenliggers. In deelplan B vinden ongevallen met name plaats op kruisingen: kruising N34/Hessenweg/Afterkampsweg en kruising J.C.Kellerlaan.

Ondanks al genomen maatregelen (andere markering, attentieborden) is vooral de N34 ten noorden van Hardenberg nog onvoldoende structureel veilig.

De bestaande gelijkvloerse oversteken worden niet intensief gebruikt, omdat ze vooral plaatselijk gebruik kennen. In deelplan A wordt de oversteek Klooster (Drenthe), in deelplan B de oversteek Hessenweg/Afterkampsweg het meest gebruikt. Het is zeker dat het oversteken van de N34 in de toekomst steeds moeilijker zal worden door de verdere toename van de verkeersintensiteiten, waardoor de verkeersonveiligheid nog groter wordt.

2.1.2 *Overige aspecten*

De toekomstige groei van de verkeersbewegingen op de N34 veroorzaakt toename van de *geluidsbelasting* en verschuiving van geluidgevoelige bestemmingen naar een hogere geluidsklasse. Het aantal geluidgevoelige objecten met een geluidsbelasting van 48 dB (voorkeursgrenswaarde) en 58 dB (de wettelijk bepaalde maximale ontheffingswaarde in buitenstedelijk gebied) neemt toe.

Zowel in de huidige als toekomstige situatie vormt de *luchtkwaliteit* geen knelpunt in het plangebied. Wettelijke grenswaarden worden niet overschreden.

Zowel in de huidige als toekomstige situatie is er geen probleem met de *externe veiligheid* op de N34 (d.i. de kans op overlijden door ongevallen door transport van gevaarlijke stoffen).

Uit inventarisatie wordt verwacht dat er geen *bodemverontreiniging* naar voren zal komen die reikt tot de N34 of de directe omgeving daarvan.

Een bepalend *waterelement* langs de N34 is de Vecht, die samen met de IJssel, het Zwarte Water, buitendijkse gebieden/uiterwaarden en dijken en primaire keringen deel uitmaakt van het watersysteem van de provincie Overijssel.

Aan de N34 en omgeving is een lage tot hoge *archeologische* verwachting toegekend. In deelplan A komt hoge archeologische waarde voor (archeologisch monument). Het is daarom van belang dat de bestaande grondlagen bij realisatie van de ombouw van de N34 zo weinig mogelijk worden verstoord.

De N34 ligt in de nabijheid van de *Ecologische Hoofdstructuur*. De in het plan- en studiegebied aanwezige wettelijk beschermde soorten en gebieden voortkomend uit de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet (Natura 2000-gebieden) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zijn in kaart gebracht.

Langs de N34 liggen *landschappelijk* belangrijke locaties (zoals het Engelandsebos en landgoed de Groote Scheere).

De plandelen A en B van de N34 kennen een verschillend landschapsbeeld: ten zuiden van Hardenberg is het landschap gedeeltelijk 'gesloten' (bosgebied en lintbebouwing), ten noorden van Hardenberg is het landschap 'open' met verspreid liggende bebouwing. Het is van belang om bij de ombouw van de N34 die landschappelijke waarden te behouden en waar mogelijk te versterken.

2.2 Verkeerskundige kenmerken regionale stroomweg 100 km/h

Bij een regionale stroomweg 100 km/h staan de doorstroming en veiligheid van het (doorgaande) autoverkeer centraal. Dit betekent dat het wegontwerp is gebaseerd op een visueel continu wegprofiel met zo weinig mogelijk onderbrekingen. De aansluitingen van de omliggende gebieden aan de weg liggen nabij de belangrijke economische locaties, op onderling ruime afstand. Ze worden –conform de landelijke richtlijnen– uitgevoerd als ongelijkvloerse aansluitingen. De onderling grotere afstand tussen deze aansluitingen betekent dat het verkeer van/naar de stroomweg wordt gebundeld op een relatief klein aantal aansluitingen, die ieder een relevant verkeersaanbod verwerken.

Bij een stroomweg vermindert daardoor het aantal mogelijkheden om de weg te kruisen. Het in stand houden van alle nu bestaande lokale aansluitingen en/of kruisingsmogelijkheden past per definitie niet in het ontwerp van een regionale stroomweg. Na ombouw komt alleen op onderling grote afstanden nog een aansluiting voor.

3 *Verkenningennota en 'basisalternatief'*

Dit hoofdstuk vat de uitkomsten samen van de aan deze planstudie voorafgaande 'Verkenningenfase'. De 'Verkenningennota' en de besluitvorming (2009) daarover hebben de belangrijkste uitgangspunten en maatregelen voor de toekomstige technische inrichting van de N34 vastgelegd. Het hierbij behorende 'basisalternatief' voor de weginrichting vormt het vertrekpunt voor deze planstudie.

3.1 **Besluit 'Verkenningennota'**

3.1.1 *Randvoorwaarden*

Het wegontwerp moet voldoen aan de eerder geformuleerde (bestuurlijke) randvoorwaarden:

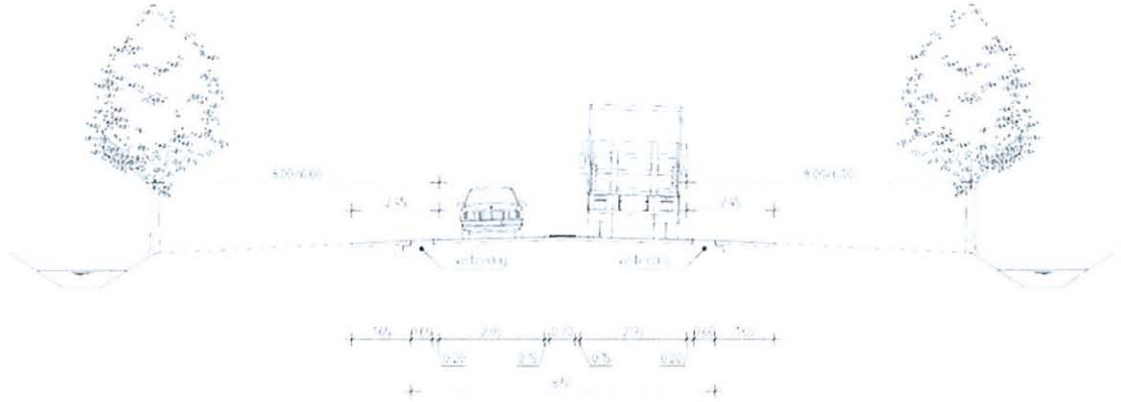
- Afspraken tussen provincie Overijssel en Rijk over de inrichting als regionale stroomweg 100 km/h bij de overdracht van de N34.
- Omgevingsvisie Overijssel.
- Landelijke richtlijnen met betrekking tot duurzaam veilig wegontwerp (Handboek Wegontwerp en Essentiële Herkenbaarheidskenmerken).
- Richtinggevende keuzes uit de 'Verkenningennota N34', die aansluiten bij de recente ombouw van regionale wegen in de directe omgeving (o.a. N340/rondweg Ommen).
- De kansen voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit (Kansen in Beeld N34 d.d. 8 juni 2010).

3.1.2 *Maatregelen uit besluit 'Verkenningennota': het basisalternatief*

Met het besluit over de 'Verkenningennota' heeft het provinciebestuur richting gegeven aan de toekomstige herinrichting van de N34 tot regionale stroomweg 100 km/h. De volgende ombouwmaatregelen zijn (van zuid naar noord) geselecteerd:

Deelplannen A en B:

- wegverbreding en obstakelvrije zone



Figuur 3.1: beoogd dwarsprofiel N34 Witte Paal – Coevorden

Het nieuwe dwarsprofiel van de N34 heeft als kenmerken (zie figuren 3.1 en 3.2):

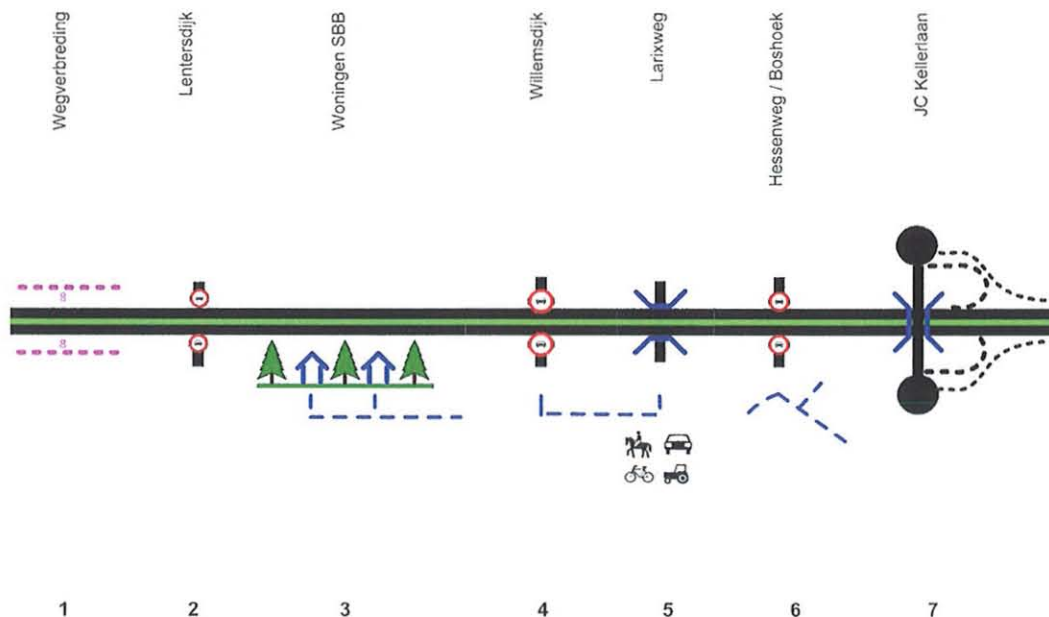
- 1 rijstrook per richting ('1x2');
- doorgetrokken asmarkering conform EHK (figuur 3.2);
- asfaltbreedte 8,50 meter;
- obstakelvrije zone 8,0 meter aan weerszijden van de weg (waar onvermijdelijk minimaal 6,0 meter of beveiliging door middel van geleiderail);
- 2,45 meter vluchtzone aan weerszijden van de weg (deels asfalt en deels verharde berm);
- op viaducten wordt een kleinere breedte naast de weg aangehouden (afgestemd op eventuele verdubbeling in de verdere toekomst conform 'Duurzaam Veilig').



Figuur 3.2: illustratie van beoogd wegbeeld toekomstige N34

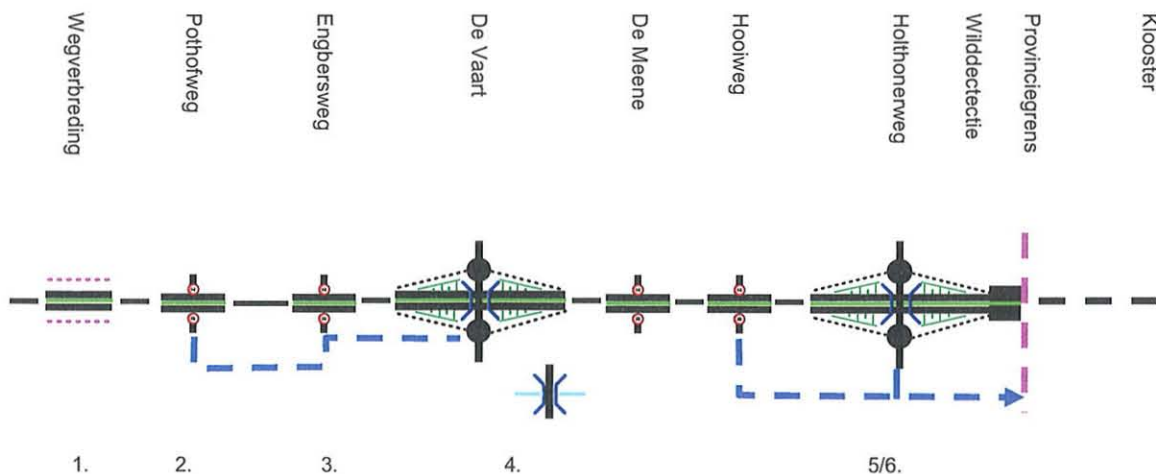
Deelplan B:

- opheffen van aansluiting Lentersdijk;
- ontsluiten woningen Staatbosbeheer;
- een tunnel onder N34 voor lokaal verkeer in de zone Willemsdijk-Larixweg;
- opheffen aansluiting Boshoeck (sportpark bereikbaar via bestaande wegen Hardenberg);
- ongelijkvloerse aansluiting J.C. Kellerlaan (N34 op maaiveld, J.C.Kellerlaan in tunnel of op viaduct).



Deelplan A:

- opheffen van oversteek Pothofweg;
- opheffen van oversteek Engbersweg;
- handhaven aansluiting de Vaart, opheffen oversteek De Meene en behoud huidige Beltmansbrug;
- afsluiten aansluitingen Hooiweg en Holthonerweg;
- tunnel Scheerseweg (in combinatie met een in Drenthe gesitueerde ongelijkvloerse aansluiting bij Klooster).



Deze maatregelen vormen de 'bouwstenen' van het toekomstige wegontwerp (de term 'bouwsteen' zal hierna nog vaak gebruikt worden om de verkeerstechnische voorzieningen c.q. maatregelen aan te duiden, die onderzocht zijn om te komen tot een optimaal nieuw wegontwerp). Het bovenstaande samenstel van 'bouwstenen' uit het besluit 'Verkenningennota' vormt het **basisalternatief** voor de toekomstige herinrichting van de N34.

Dit basisalternatief betekent dat over de gehele lengte van de N34 de hoofdrijbaan wordt verbreed en de bermten worden voorzien van brede obstakelvrije zones. De nu bestaande gelijkvloerse aansluitingen en oversteeken worden opgeheven. Tussen Witte Paal en Hardenberg wordt alle lokaal verkeer uit zijwegen opgevangen op de bestaande parallelweg en kan lokaal verkeer de N34 op een

locatie (nabij Willemsdijk/Larixweg) ongelijkvloers kruisen. De J.C. Kellerlaan wordt uitgebouwd tot een (met de Haardijk vergelijkbare) ongelijkvloerse aansluiting. Ten noorden van Hardenberg kan het lokale verkeer aansluiten op de N34 en kruisen via de te handhaven aansluiting/viaduct de Vaart; en kruisen via een nieuwe tunnel nabij de Holthonerweg. Daarbij is uitgegaan van een toekomstige ongelijkvloerse aansluiting bij Klooster aan de N34 (in combinatie met ontsluiting van het bedrijventerrein van Coevorden).

3.2 Effecten van het basisalternatief

3.2.1 Netwerkniveau en lokaal niveau

De effecten van de maatregelen voor de herinrichting van de N34 tot regionale stroomweg 100 km/h zijn uitgebreid onderzocht in het 'Ontwerpplan in Hoofdlijnen deelplan A' en het 'MER N34 deelplan B'. Hierbij is onderscheid gemaakt in de effecten op *netwerkniveau* en op *lokaal niveau*.

- *Netwerkniveau*
De hoofdrijbaan van de N34, andere provinciale hoofdwegen en de belangrijke ontsluitende wegen in de kernen.
- *Lokaal niveau*
De bereikbaarheid en leefbaarheid van de directe omgeving van de N34 door het opheffen/compenseren van gelijkvloerse aansluitingen en oversteken (waardoor omrijdafstanden en verschuivingen van verkeersstromen worden veroorzaakt).

Het *netwerkniveau* gaat in op die effecten van de herinrichting die het gevolg zijn van de gewijzigde inrichting en gebruik van de N34 als *geheel*. Dit geldt met name voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De berekeningen hiervan zijn uitgevoerd op basis van verkeersintensiteiten in 2020 die horen bij de opwaardering van de gehele N34 tussen de N36 en Drenthe.

De overige effecten zijn vooral gericht op de *lokale gevolgen* (bijvoorbeeld het beperken van omrijdafstanden, de invloed op het landschap bij inpassing van een tunnel of de invloed op ecologische habitats). Deze effecten zijn breed en 'integraal' in beeld gebracht.

3.2.2 Samenvatting effecten basisalternatief

Bij de herinrichting van de N34 moet de beleidsdoelstelling maximaal worden bereikt met zo weinig mogelijk nadelige gevolgen voor de omgeving (geluidsbelasting, ruimtegebruik etc.); en waarbij ten minste wordt voldaan aan geldende wetgeving.

Netwerkniveau: de N34 als geheel

Verkeer

De herinrichting tot regionale stroomweg 100 km/h waarborgt de toekomstige robuustheid en betrouwbaarheid van het regionale hoofdwegenet. Gezien de huidige problematiek ligt de feitelijke uitdaging vooral in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De verkeersintensiteiten op de weg nemen in de toekomst (2020) toe door zowel de ombouw tot regionale stroomweg 100 km/h als door autonome groei:

- deelplan A: verkeerstoename van 12.000 mvt/etm (2008) tot 17.700 mvt/etm in 2020;
- deelplan B: verkeerstoename van 16.000 mvt/etm (2008) tot 22.700 mvt/etm in 2020.

De toekomstige ombouw van de N34 veroorzaakt circa 25% van deze verkeerstoename; de rest wordt veroorzaakt door autonome groei.

Ondanks die verkeerstoename ontstaan er geen problemen met de verkeersafwikkeling, omdat de capaciteit van de weg toeneemt (gelijkvloers kruisend en invoegend verkeer vervalt).

In deelplan A blijft de maximum snelheid 100 km/h, maar neemt de *betrouwbaarheid* van de verkeersafwikkeling (in combinatie met de N340 en N36) toe. Door de snelheidsverhoging na ombouw in deelplan B (van 80 km/h naar 100 km/h) wordt reistijdwinst voor het gehele traject tussen de N36 en de provinciegrens met Drenthe behaald.

Ondanks de verkeerstoename op de N34 wordt de heringerichte weg aanzienlijk veiliger. Uit berekening blijkt dat:

- door het vervangen van gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse er minder kopstaart- en flankongevallen ontstaan;
- door een gekleurde middenas (markering conform Essentiële Herkenbaarheidskenmerken) de kans op frontale ongelukken vermindert;
- door realisatie van bermverharding en een gegarandeerde obstakelvrije zone de kans op eenzijdige ongevallen of ongevallen met obstakels kleiner wordt;
- door opname van wilddetectie in deelplan A het aantal ongevallen met wild aanzienlijk afneemt.

Deze maatregelen leiden ertoe dat er naar verwachting per jaar circa vier ernstige slachtoffers op de N34 voorkomen kunnen worden (-60%). Daarnaast wordt nog een afname verwacht van 3% van de ernstige slachtoffers in het invloedsgebied van de N34, omdat verschuiving van verkeer plaatsvindt naar wegtypen met een lager ongevalrisico.

Overige aspecten

De *geluidbelasting* op de omgeving van de N34 neemt toe als gevolg van de hogere rijsnelheid in combinatie met de hogere verkeersintensiteit. Maatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan zijn nodig, met name bij de lintbebouwing ter hoogte van de Willemsdijk/Larixweg. Uit de berekeningen blijkt dat het toepassen van 'stil' asfalt een effectieve maatregel is op de plekken waar dit nodig is. Op enkele locaties is mogelijk een aanvullende voorziening in de vorm van een geluidsscherm nodig.

De *luchtkwaliteit* in de toekomst verbetert en bereikt geen wettelijk grenswaarden, ondanks de zwaardere verkeersfunctie van de N34. Dit komt vooral door de verbetering van het zogenaamde 'achtergrondniveau'.

Het *ruimtegebruik* van de weg neemt toe door de verbreding van het dwarsprofiel. Dit gaat ten koste van voortuinen, bos en landbouwgrond. In deelplan B kunnen 3 woningen niet behouden blijven. Op 7 plaatsen in het traject wordt de obstakelvrije zone incidenteel versmald om meer 'knelpunten' te vermijden.

Er zijn geen blijvende gevolgen voor *bodemkwaliteit* en *waterhuishouding*.

Landschap/cultuurhistorie

De infrastructurele uitbreiding (die de ombouw van de N34 feitelijk is) tast de landschappelijke natuurwaarden langs de huidige weg gedeeltelijk aan (boszone Witte Paal-Willemsdijk, landgoed de Groote Scheere). Anderzijds ontstaan ook nieuwe mogelijkheden om de landschappelijke structuur te versterken en beter zichtbaar te maken (Engelandsebos met 'dode' Vechtarm, herstel oorspronkelijke laanbeplanting nabij de Vaart).

Archeologie

Op en langs het gehele traject is sprake van een lage tot hoge archeologische verwachtingswaarde. In deelplan A komt hoge archeologische waarde voor (archeologisch monument). Het is daarom van belang dat de bestaande grondlagen bij realisatie van de ombouw van de N34 zo weinig mogelijk worden verstoord. Om die reden is inventariserend veldonderzoek noodzakelijk voor aanvang van de werkzaamheden.

Ecologie

In het plan- en studiegebied zijn diverse ecologisch waardevolle soorten en gebieden aanwezig. Door de opwaardering treden er directe (functieverandering grond) en indirecte effecten (geluid, luchtkwaliteit, bewegingen etc.) op deze waarden op. De omvang van deze effecten is beperkt.

Voorbeeld: de standplaatsen van enkele waardevolle plantensoorten worden aangetast, maar de nieuwe bermen bieden ook nieuwe ecologische kwaliteiten.

Uit de 'Verslechteringstoets' blijkt dat er geen significant negatieve effecten zijn te verwachten op de nabijgelegen Natura 2000 gebieden.

Lokaal niveau: de omgeving van de N34

De *lokale* bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving van de N34 wijzigen door het opheffen van de nu bestaande gelijkvloerse aansluitingen en oversteekmogelijkheden. Voor het beoordelen van die effecten zijn de volgende *kwantitatieve* indicatoren gebruikt:

- **Omvang verkeer**

De verkeersdruk door gemotoriseerd verkeer op de lokale wegen langs de N34 mag niet hoger worden dan de omvang die conform het landelijk verkeersbeleid 'Duurzaam Veilig' voor lokale ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is bepaald.

- **Verkeersleefbaarheid**

Er moet worden voldaan aan de wettelijke eisen met betrekking tot *geluidbelasting* en *luchtkwaliteit* (Wet geluidhinder respectievelijk Wet milieubeheer).

Uit de analyses blijkt dat de lokale bestemmingen aan beide zijden van de N34 weliswaar bereikbaar blijven, maar dat de lokale bereikbaarheid als geheel afneemt. Dit is het gevolg van minder mogelijkheden om de N34 te kruisen, waardoor omrijdafstanden ontstaan. Er worden echter geen normen of richtlijnen overschreden: de verkeersintensiteiten op de parallelwegen in beide deelplannen blijven ruim onder het niveau dat voor een weg met een lokale ontsluitingsfunctie (zogenaamde 'erftoegangsweg 60 km/h') in Nederland is toegestaan.

Omdat meer verkeer de parallelwegen zal gebruiken en dus dichters langs de woningen rijdt (voorheen reed dit verkeer op de hoofdrijbaan) is er plaatselijk sprake van verslechtering van de verkeersleefbaarheid. Nergens is echter sprake van overschrijding van (wettelijke) milieunormen. Ook verbetering van de leefbaarheid komt voor, bijvoorbeeld in de omgeving van de Hessenweg door afsluiting van de gelijkvloerse aansluiting Boshoeck.

3.3 Conclusie basialternatief conform besluit 'Verkenningennota'

Uit de planstudie blijkt dat het basialternatief voor de herinrichting van de N34 voldoet aan de centrale beleidsdoelstelling (zie paragraaf 1.1). Deze opzet voor de herinrichting van de N34 vormt dus een goed uitgangspunt voor de toekomstige ombouw van de weg. Daarmee is echter nog geen optimaal nieuw wegontwerp beschikbaar. Hiervoor is het nog nodig om:

- 1° het basialternatief zo goed mogelijk in te passen in de bestaande omgeving van de huidige N34, met zo min mogelijk 'schade' of hinder;
- 2° na te gaan of er aanvullende maatregelen denkbaar zijn die de lokale bereikbaarheid verder verbeteren en die daarbij een aantoonbare (maatschappelijke) meerwaarde hebben.

Deze aspecten worden in het volgende hoofdstuk uitgewerkt.

4 *Aanvullende maatregelen voor lokale bereikbaarheid: opzet en effecten*

Hoewel het basisalternatief een goed uitgangspunt is voor de herinrichting van de N34, is die nog niet te beschouwen als optimale oplossingsrichting. Dit bleek o.a. uit het overleg met de *focusgroepen*, waarin sterk is aangedrongen op (onderzoek naar) extra maatregelen die de lokale bereikbaarheid verder zouden kunnen verbeteren.

De verbreding van de N34 ten behoeve van de nieuwe functie van 100 km/h regionale stroomweg en het opheffen van de nu aanwezige gelijkvloerse oversteken/aansluitingen zijn -op grond van landelijke verkeerskundige normen- vaststaande onderdelen van het ontwerp. Deze zijn niet beïnvloedbaar.

Andere aspecten van het ontwerp van de nieuwe weg zijn echter nog wel beïnvloedbaar en bevatten nog keuzes. Het gaat hierbij om:

- De manier waarop de *lokale bereikbaarheid* wordt gehandhaafd na opheffing van de ongelijkvloerse aansluitingen en oversteken (bv. locatie van toekomstige kruisingen en uitvoering daarvan: tunnel of viaduct).
- De *ligging* van het nieuwe dwarsprofiel van de weg (met aan te houden afstanden tot bestaande bebouwing of bomen).

Hierna wordt ingegaan op de aanvullende ontwerpmaatregelen die zijn onderzocht om de inpassing van de verbrede N34 in de bestaande omgeving en de lokale bereikbaarheid verder te verbeteren. Deze maatregelen zijn opgesteld, in hoofdlijn ontworpen en daarna op hun gevolgen (inclusief de benodigde investering) beoordeeld. Het initiatief daarvoor kwam in meerdere gevallen mede van de focusgroepen.

4.1 *Aanvullende bouwstenen*

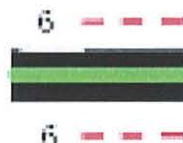
De onderzochte aanvullende bouwstenen compenseren vooral het vervallen van de nu aanwezige gelijkvloerse aansluitingen c.q. oversteken (vanaf een *aansluiting* kan nu de hoofdrijbaan van de N34 worden op- en afgereden; bij een *kruising* is alleen het oversteken van de hoofdrijbaan toegestaan).

De aanvullende bouwstenen verbeteren met name de *lokale bereikbaarheid* door te voorzien in een (vervangende) ongelijkvloerse aansluiting c.q. kruising op (ongeveer) de nu bestaande locaties.

4.1.1 *Gehele N34*

Bouwsteen 1A: *naast de verbreding van de wegverharding:*

- het incidenteel terugbrengen van de obstakelvrije zone van 8,0 tot 6,0 meter of plaatselijk toepassen van geleiderail.



4.1.2 Aanvullende bouwstenen deelplan A

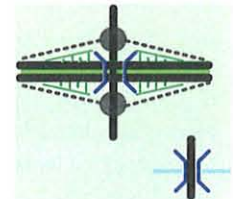
Bouwsteen 2 Pothofweg: naast de afsluiting van de huidige oversteek Pothofweg:

- realiseren van een tunnel voor fiets, auto en landbouwverkeer aan de noordzijde van de huidige Pothofweg (2B1);
- realiseren van een tunnel voor fiets, auto en landbouwverkeer in de huidige Pothofweg (2B3).



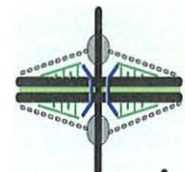
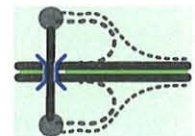
Bouwsteen 4 de Vaart: naast het handhaven en aanpassen van aansluiting de Vaart:

- vervanging van de huidige Beltmansbrug door een bredere brug.



Bouwsteen 6 Holthonerweg–Klooster: naast afsluiting van Hooiweg en Holthonerweg:

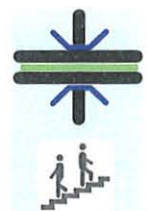
- realiseren van een tunnel onder de N34 ter plaatse van de Scheerseweg; aansluiting op de N34 vindt plaats bij Klooster, waarbij de aansluitingen op maaiveld liggen (6A1);
- realiseren van een tunnel onder de N34 ter plaatse van de Scheerseweg; aansluiting op de N34 vindt plaats bij Klooster, waarbij de aansluitingen hoog liggen (6A2);
- door de realisatie van een aansluiting bij de Holthonerweg wordt uitwisseling met de N34 gewaarborgd op de huidige locatie (6B).



4.1.3 Aanvullende bouwstenen deelplan B

Bouwsteen 2 Lentersdijk: naast afsluiting van de gelijkvloerse oversteek/aansluiting:

- realiseren van een voetgangersverbinding (tunnel of brug).



Bouwsteen 3 woningen Staatsbosbeheer: in plaats van een nieuwe ontsluiting:

- woningen amoveren.



Bouwsteen 4 Willemsdijk: naast afsluiting van de gelijkvloerse oversteek/aansluiting Willemsdijk:

- aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor fiets/auto/ruiter/landbouwverkeer (tunnel/brug);

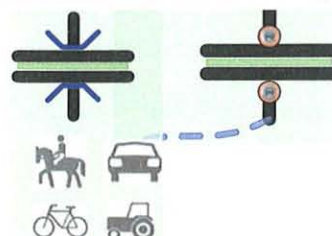


- b. aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor fiets/ruiter (tunnel/brug).

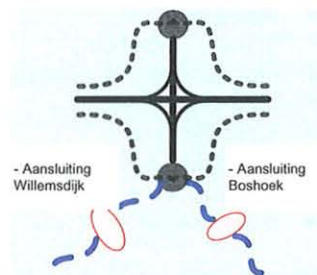


Bouwsteen 5: Larixweg: naast afsluiting van de gelijkvloerse oversteek en aansluiting:

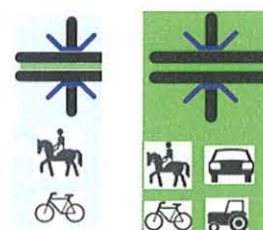
- a. aanleg van een parallelweg en ongelijkvloerse kruising (auto/landbouwverkeer/ruiter/fiets) bij de Willemsdijk;



- b. aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting Larixweg met parallelwegen naar Willemsdijk en Boshoeck;



- c. aanleg van een ongelijkvloerse kruising Larixweg en een parallelweg naar de Willemsdijk, waar een ongelijkvloerse kruising voor fiets/ruiter wordt gerealiseerd.



Bouwsteen 6 Hessenweg/Boshoeck: naast afsluiting van de huidige aansluiting en ontsluiting van de Boshoeck via de Haardijk/Hessenweg:

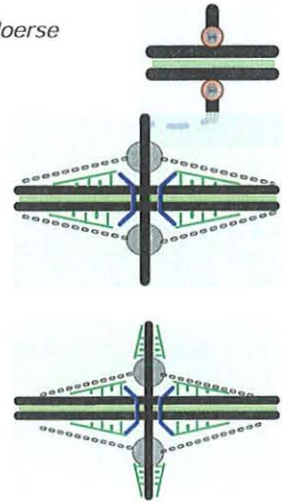
- a. Ontsluiting van sportpark De Boshoeck via een nieuwe ongelijkvloerse kruising voor autoverkeer/landbouwverkeer in de Afterkampweg (bedrijventerrein Haardijk);



- b. idem, via een nieuwe parallelweg aan zuidkant N34 naar de nieuwe aansluiting Larixweg (5c).

Bouwsteen 7 J.C.Kellerlaan: *vervanging huidig kruispunt door ongelijkvloerse aansluiting:*

- a. met N34 verlaagd, J.C. Kellerlaan op maaiveld;
- b. met N34 half verdiept en J.C. Kellerlaan half verhoogd.



4.2 Effecten van de aanvullende bouwstenen

Alle bouwstenen hebben de integrale effectbepaling doorlopen op de beoordelingsaspecten:

- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid;
- geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid;
- bodem en water;
- ruimtegebruik;
- landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- ecologie, flora & fauna;
- duurzaamheid.

Hierna worden de belangrijkste effecten van de bouwstenen samengevat. Voor de uitgebreidere uitwerking daarvan wordt verwezen naar de rapportages in bijlagen 1 en 2.

4.2.1 Gehele N34: breedte obstakelvrije zone (bouwsteen 1A)

Behalve bij de kunstwerken/viaducten (waar een kleinere bermbreedte wordt toegepast, zie paragraaf 2.3.2) treedt op zeven plaatsen een ruimtelijk knelpunt op als de streefwaarde voor de breedte van de obstakelvrije zone (8,0 m) wordt gehanteerd. Op vier locaties is daarom een obstakelvrije zone van 6,0 m toegepast; op drie locaties is gebruikt gemaakt van beveiliging door middel van een geleiderail.

Er is onderzocht wat het effect is op de verkeersveiligheid als incidenteel een breedte van de obstakelvrije zone smaller dan 8,0 m wordt toegepast; dan wel een smalle obstakelvrije zone met beveiliging met een geleiderail. Daaruit bleek dat er geen direct negatief effect aantoonbaar is. Verder is de kostenbesparing ten opzichte van een continue obstakelvrije zone van 8,0 m berekend.

De locaties waar de incidentele versmalling van de obstakelvrije zone is toegepast, zijn aangegeven in het (concept) Voorlopig Ontwerp van de N34 (zie bijlage 3).

Effect:

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Lokale versmalling levert geen aantoonbaar onveiligere situatie op. De kostenreductie is circa € 3,79 mln.

De lokale versmalling zorgt ook voor een minder grote ruimtelijke impact van de wegverbreding (die ontstaat doordat een strook van landbouwgrond, voortuinen en bomen, met elk hun eigen waarde, verloren gaat).

Logischerwijs is er ook een minder groot effect op waardevolle plantensoorten en archeologische waarden.

4.2.2 Deelplan B

Lentersdijk voetgangerstunnel (bouwsteen 2B1)

Door het opheffen van de oversteek vervalt voor wandelaars (campingrecreanten, bewoners) de korte en directe verbinding met het bosgebied aan de zuidzijde van de N34. Omlopen via de rotonde Witte Paal of tunnel Willemsdijk/Larixweg is geen alternatief vanwege de omweg van circa 2-2,5 km. Om toch een directe verbinding tussen noord- en zuidzijde van de N34 te behouden is bouwsteen 2B1 opgesteld: een voetgangerstunnel onder de weg. Het gaat hier om plaatselijke recreatie; de route maakt geen deel uit van een (groter) recreatief netwerk.

Effect:

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Deze voetgangerstunnel draagt niet bij aan een regionaal recreatief netwerk, maar voorziet wel in een lokale behoefte.

De aanlegkosten bedragen circa € 0,76 mln.

Woningen Staatsbosbeheer (bouwsteen 3A)

In het basisalternatief is uitgegaan van het op eenvoudige wijze 'achterom' ontsluiten van de drie woningen (halfverharding). Het om een uiterst geringe verkeersomvang zonder effect op de lokale bereikbaarheid of verkeersleefbaarheid.

Alternatief is het amoveren van de woningen. Dit is vanuit optiek van ecologie echter negatiever beoordeeld dan handhaving van de woningen, omdat die nu verblijfplaats zijn voor dwergvleermuis, eekhoorn en steenmarter.

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Effect:

Het verdwijnen van de verblijfplaatsen voor de Dwergvleermuis, de Eekhoorn en de Steenmarter is niet wenselijk.

De kosten voor aankoop/sloop van de woningen zijn circa € 0,4 mln. hoger dan die van ontsluiting.

Larixweg: aansluiting op de N34 (bouwsteen 5H)

Een eventuele extra aansluiting van de Larixweg aan de N34 kan om de volgende redenen een meerwaarde hebben:

- Sportpark De Boshoeck blijft rechtstreeks bereikbaar vanaf de N34.
- Campings langs dit deel van de N34 zijn direct bereikbaar (toeristisch aantrekkelijk).
- De bereikbaarheid van de overige lokale bestemmingen in het buitengebied verbetert.

De aansluiting is bedoeld om het directe omliggende buitengebied beter bereikbaar te maken. Uit verkeerskundige berekeningen blijkt echter dat de nieuwe aansluiting vooral functioneert voor het zuidwestelijk gedeelte van de kern Hardenberg en daarbij een deel van het verkeer van de aansluiting Haardijk 'overneemt'. Daardoor wordt een ongewenst effect bereikt, namelijk verschuiving van verkeersdruk vanuit de kern Hardenberg naar het buitengebied. Tegengaan van dit effect is uitermate moeilijk, omdat daarvoor maatregelen nodig zouden zijn die ook direct ingrijpen op de lokale bereikbaarheid van het buitengebied (bijvoorbeeld wegafsluiting of gesloten verklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer). Ten slotte is de inpassing in de omgeving van de aansluitingsbogen bij de Larixweg problematisch qua ruimtegebruik en landschappelijke waarden.

Door bovengenoemde nadelen is gezocht naar een alternatief voor de aansluiting Larixweg met minder bezwaren. Daarbij is het volgende overwogen:

- De bereikbaarheid van de Boshoeck kan ook -buiten de woonbuurt Hessenweg om- worden gewaarborgd door vanaf het bedrijventerrein (Afterkampweg) een autotunnel onder de N34 te leggen naar de Hessenweg nabij de huidige toegang van het sportpark (bouwsteen 6B). Het sportpark krijgt dan een toekomstvastе ontsluiting via de aansluiting N34/Haardijk - bedrijventerrein - nieuwe tunnel. De huidige structuur van het sportpark (ligging hoofdentree/parkeerterrein) hoeft dan niet te wijzigen en de verkeersleefbaarheid voor de omgeving Hessenweg blijft (nagenoeg) intact. De Haardijk kan nu en in de toekomst dit verkeer goed verwerken. De bestaande tunnel voor langzaam verkeer blijft aanwezig.
- De afwikkeling van het op de campings georiënteerde verkeer via Hardenberg is verkeerskundig logisch en kan ondersteund worden met een goede bewegwijzering.
- Voor de lokale bereikbaarheid per auto is de aansluiting Larixweg geen noodzaak (een lokale onderdoorgang onder de N34 in de zone Larixweg-Willemsdijk voor alle verkeer blijft aanwezig).
- De inpassing van de autotunnel bij Boshoeck belast geen kwetsbaar gebied.

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Effect:

Hoewel de autotunnel bij de Boshoeck duurder is dan de aansluitingsbogen van de Larixweg met een nieuwe parallelweg naar het sportpark, is dit een duurzame oplossing die voorkomt dat de scheiding tussen de kern Hardenberg en het buitengebied vervaagt door onnodige verplaatsing van stedelijk autoverkeer. Dit laatste zou een (sterk ongewenste) uitbreiding van de stedelijke invloedssfeer betekenen.

Een bijkomend -maar niet bepalend- argument is dat uit de bewonersconsultaties bleek dat (de gevolgen van een) aansluiting nabij de Larixweg bij veel omwonenden op weerstand stuit.

Willemsdijk - Larixweg: variant tunnels (bouwstenen 4/5)

De tunnel in de 'basis'variant heeft als functie:

- ontsluiting van de woningen ten zuiden van de N34 naar de noordelijke parallelweg;
- oversteek voor recreatieve routes (fiets, ruiters, wandelaars) bij de Willemsdijk;
- verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de N34, vooral voor landbouwverkeer.

Hierbij zijn drie uitvoeringsvormen denkbaar:

- Tunnel voor alle verkeer in de Willemsdijk (bouwsteen 4B), waarbij de Larixweg wordt afgesloten en de woningen ten zuiden van de N34 via een nieuwe parallelweg worden aangesloten op de Willemsdijk.
- Tunnel voor alle verkeer in de Larixweg (bouwsteen 5B), waarbij de Willemsdijk wordt afgesloten en de woningen ten zuiden van de N34 via een nieuwe parallelweg worden aangesloten op de Larixweg.
- Als hierboven, aangevuld met een tunnel specifiek voor fietsers, wandelaars en ruiters in de Willemsdijk (bouwsteen (4A/5B)).

Belangrijk hierbij is dat de bestaande functie van de Larixweg (slechts toegankelijk voor bestemmingsverkeer) hierbij niet hoeft te wijzigen, zodat er in de nieuwe tunnels en op de nieuwe parallelweg alleen bestemmingsverkeer per auto rijdt naar de hier aanwezige woningen. Daarnaast is er bestemmingsverkeer in de vorm van landbouwverkeer, recreatieve fietsers en ruiters.

Er ontstaat vooralsnog geen nieuwe verbinding tussen de bestemmingen ten zuiden van de N34 (o.a. campings) of Hardenberg-west met de noordelijke parallelweg.

De gemeente Hardenberg overweegt of het mogelijk is om die verbinding wel tot stand te brengen; en zo ja, op welke wijze. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan het opwaarderen van het gedeelte van de Willemsdijk-zuid, aansluitend aan de Oldemeijerweg. Hiernaar wordt momenteel *aanvullend onderzoek* gedaan.

Bereikbaarheid

Verkeersveiligheid

Geluid

Luchtkwaliteit

Externe veiligheid

Ecologie

Bodem

Water

Landschap

Cultuurhistorie

Archeologie

Ruimtegebruik

In bouwsteen **4B** ligt de tunnel in de Willemsdijk, waardoor recreatieve fietsers (en ruiters) die vanuit Larixweg en Willemsdijk willen oversteken, dit zonder omrijdbewegingen en veilig kunnen doen.

Op dit moment kent de (onverharde) Willemsdijk geen autoverkeer. Na realisatie van de tunnel zal het bestemmingsverkeer van de woningen ten zuiden van de N34 via de tunnel Willemsdijk naar de noordelijke parallelweg rijden. Hierdoor neemt het verkeer langs enkele woningen met circa 100 autobewegingen per dag toe. Dit bestemmingsverkeer ondervindt een kleine omrijdafstand, maar krijgt ook een veilige oversteekmogelijkheid zonder wachttijd.

De verkeersgerelateerde hinder in de nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur neemt toe (wat negatief wordt beoordeeld). Het

voorkomen van permanente effecten op de ecologische waarden als gevolg van tijdelijke of permanente gevolgen van drainage bij aanleg van de tunnel is een aandachtspunt.

De investeringskosten van deze bouwsteen bedragen circa € 3,54 mln.

In bouwsteen **5B** ligt de tunnel voor alle verkeer in de Larixweg. De recreatieve fietsroute bij de oversteek Willemsdijk moet worden omgelegd. Recreatieve fietsers over de Willemsdijk krijgen weliswaar een korte omrijdafstand, maar tevens een veilige oversteek zonder wachttijd.

Ook in deze variant zijn de leefbaarheidseffecten klein en wijzigt de lokale bereikbaarheid niet.

De inpassing van de tunnel in de Larixweg gaat ten koste van landbouwgrond en standplaatsen van de Steenanjer (die daarom voorafgaand aan de ombouw van de weg verplaatst moeten worden).

De investeringskosten van deze bouwsteen bedragen circa € 3,96 mln.

In de bouwsteen **4A/5B** wordt een extra tunnel gemaakt in de Willemsdijk voor fietsers, wandelaars en ruiters. Het recreatieve netwerk wordt hierdoor hersteld en de extra tunnel draagt bij aan de subjectieve verkeersveiligheid (scheiding van autoverkeer en langzaam verkeer).

De investeringskosten van deze bouwsteen bedragen circa € 7,66 mln.

Aansluitvormen J.C. Kellerlaan (bouwstenen 7A/7B/7C)

Onderzocht is welke vormgeving van de aansluiting het best inpasbaar is in de omgeving met behoud van de verkeerskundige functionaliteit. Hierbij zijn ook de milieueffecten en kosten bepaald. Onderzocht zijn de (verkeerskundig gelijkwaardige) varianten:

- N34 op maaiveld, J.C. Kellerlaan verdiept (7B);
- N34 verdiept, J.C. Kellerlaan op maaiveld (7A);
- N34 half verdiept, J.C. Kellerlaan half verhoogd (7C).

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Bij bouwsteen 7B zijn de ruimtelijke impact en invloed op de leefbaarheid van bestaande bebouwing groter. De aansluiting ligt op korte afstand van vijf woningen, waarbij bij 1 à 2 woningen de handhaving twijfelachtig is. Door de handhaving van de N34 op maaiveldniveau zijn de kosten van deze variant het laagst.

Bij de verdiepte (7A) of half verdiepte (7C) ligging van de N34 kan gekozen worden voor een aansluitingsvorm die grotendeels parallel aan de N34 wordt ingepast en die daardoor minder negatieve invloed op de bestaande bebouwing heeft. Een woning moet vervallen.

De verdiepte of half verdiepte ligging van de N34 heeft een positief effect op de geluidssituatie. De bebouwing langs de N34 wordt afgeschermd door de hoger liggende op- en afritten. Nergens is sprake van overschrijding van (wettelijke) milieunormen.

De aanleg van een (half) verdiepte tunnel vindt plaats in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is. Ook de tijdelijke en permanente effecten van de tunnel op het grondwater (waaronder drainage) zijn een punt van aandacht.

Een verdiepte of half verdiepte ligging van de N34 is duurder dan de maaiveldligging. Daarbij geldt hoe dieper de N34 wordt gelegd, hoe duurder de realisatie. De meerkosten ten opzichte van maaiveldligging bedragen respectievelijk circa € 3,4 mln. en € 0,9 mln.

4.2.3 Deelplan A

Tunnel Pothofweg (bouwstenen 2B1, 2B3)

Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid
Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Het afsluiten van de Pothofweg veroorzaakt omrijafstanden voor het utilitaire fietsverkeer en landbouwverkeer. De realisatie van een tunnel (bouwstenen 2B1 t/m 2B3) voorkomt in de relatie Anevelde - Hardenberg v.v. voor fiets- en landbouwverkeer een omrijafstand van circa 2,5 km (enkele reis, circa 10 minuten fietsen).

Indien echter -zoals nu wordt voorzien- bij de uitwerking van 'Ruimte voor de Vecht' (inclusief de toeristische fietsroute) aan de zuidzijde van de N34 een fietsvoorziening tussen de J.C. Kellerlaan en de Pothofweg wordt aangelegd, vervalt dit nadeel. Voor het landbouwverkeer wordt (in

overleg met het waterschap) onderzocht of via ruilverkaveling de noodzaak tot het hier oversteken van de N34 kan vervallen.

Nadelen van de aanleg van een tunnel zijn de eventuele ingreep in het landschap (2B2, zuidelijke tunnel) en de verwachte realisatiekosten, die variëren van circa € 3,3 - 5,2 mln.

De Vaart: vervanging/verbreding van de Beltmansbrug (bouwsteen 4B)

Bereikbaarheid Verkeersveiligheid

Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Voor optimaal gebruik van de bestaande aansluiting De Vaart vanuit De Meene is verbreding van de Beltmansbrug (over het afwateringskanaal bij de Anerweerdweg) wenselijk.

Van de huidige brug kan zwaar verkeer (vrachtverkeer en landbouwverkeer) vanaf De Meene en de zuidzijde van Coevorden geen gebruik maken door de te kleine draaicirkel. Daarom rijdt dit verkeer nu door de kern Gramsbergen.

Verbreding van de Beltmansbrug ontlast de kern Gramsbergen weliswaar van dit zware (landbouw-) verkeer, maar de aantallen zijn te gering om een effect van betekenis te hebben. Tegelijkertijd kan daardoor een sluiproute ontstaan tussen bedrijventerrein Coevorden-zuid en aansluiting De Vaart, wat het positieve effect van de aanpassing Aneweerdseweg opheft. Ten slotte zijn er extra kosten: circa € 1,0 mln., nog exclusief de noodzakelijke verbreding van de aangrenzende route Anerweerdweg.

Situatie Holthone/Klooster (bouwstenen 6A1 en 6B)

In het basisalternatief is bouwsteen **6A2** opgenomen. Die omvat in hoofdzaak:

- de afsluiting van de aansluiting Holthonerweg in combinatie met een tunnelverbinding in de Scheerseweg;
- een bijdrage aan een ongelijkvloerse (sobere) aansluiting bij Klooster (met bijbehorende parallelwegen).

Hiermee blijft een aansluiting op acceptabele afstand van Holthone intact, heeft de provincie Drenthe de gelijkvloerse oversteek Klooster opgelost en heeft de gemeente Coevorden de mogelijkheid het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II direct te ontsluiten op de N34 en (op termijn) een zuidelijke rondweg aan te sluiten. Ten slotte worden de Krimweg en Monierweg in Coevorden ontlast.

De tunnel in de Scheerseweg beperkt de omrijdafstand voor landbouwverkeer, houdt recreatieve routes in stand (zowel fietsroutes als Pieterpad steken over bij de huidige aansluiting) en verbetert tevens de bereikbaarheid van het landgoed per fiets.

Aandachtspunt vormt de leefbaarheid langs de noordelijke parallelweg tussen Holthone en Klooster. Hier blijven geluidsbelasting en luchtkwaliteit echter ruimschoots binnen wettelijke grenzen.

Bereikbaarheid Verkeersveiligheid

Geluid
Luchtkwaliteit
Externe veiligheid
Ecologie
Bodem
Water
Landschap
Cultuurhistorie
Archeologie
Ruimtegebruik

Bouwsteen **6A1** biedt eveneens een sobere aansluiting bij Klooster. Het verschil met het basisalternatief is de vormgeving van deze aansluiting, waarbij de aansluitpunten van de op- en afritten van de N34 nu op maaiveld liggen (minder compacte vormgeving). Dit resulteert echter in hogere realisatiekosten, levert geen meerwaarde op voor de verkeerskundige werking en kent dezelfde milieueffecten.

Bouwsteen **6B** gaat uit van het realiseren van een sobere ongelijkvloerse aansluiting ter plaatse van Holthone (in plaats van Klooster). Dit optimaliseert de lokale bereikbaarheid van het gebied Holthone/Groote Scheere. Die inpassing van de aansluiting brengt negatieve effecten voor de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van de omgeving (landgoed de

Groote Scheere) met zich mee, maar het effect van die aantasting is niet groter dan die bij de bouwstenen 6A1 en 6A2. Dit komt door de combinatie van negatieve effecten in de bouwstenen 6A1 en 6A2: op de bomenlaan bij de provinciegrens, op de historische waterloop Kleine Vecht en op de laanbeplanting bij Klooster.

In ecologisch opzicht hebben de drie aansluitingsvarianten vergelijkbaar negatieve effecten. Bouwsteen 6B verstoort het natuurgebied bij landgoed de Groote Scheere; bouwstenen 6A1 en 6A2 verstoren de natte biotoop bij Klooster. Ze verstoren alle de ecologische samenhang door versnippering van de ruimte.

Bij bouwsteen 6B vervalt de mogelijkheid voor Coevorden om het bedrijventerrein Leeuwerikenveld II direct op de N34 te ontsluiten. Die ontsluiting kan alleen nog maar via bestaande wegen naar de aansluiting Krimweg, of via een nieuwe verbindingsweg via Klooster naar de Krimweg. Voor de provincie Overijssel is van belang dat hierdoor de druk van het verkeer vanuit het bedrijventerrein om gebruik te maken van de aansluiting Holthone groot zal zijn, terwijl de aansluiting hiervoor niet bedoeld en gedimensioneerd is. Maatregelen om dit gebruik tegen te gaan zijn in dat geval nodig, maar hebben dan ook een negatieve invloed op de lokale bereikbaarheid.

Daarnaast zal in deze bouwsteen de verkeersdruk op de Hulteweg (provincie Overijssel) in de richting van de aansluiting De Vaart blijven bestaan. Deze bekende sluiproute wordt in het basisalternatief, waarbij het bedrijventerrein direct ontsloten wordt op de N34, opgeheven.

De investeringskosten voor de provincie Overijssel zijn bij bouwsteen 6B minder hoog dan die bij bouwsteen 6A2.

5 *Ruimtelijke en landschappelijke aspecten*

In de directe omgeving van de weg worden initiatieven ontwikkeld, die een ruimtelijke of landschappelijke relatie hebben met de N34 (zie 'Kansen in beeld N34', kenmerk P07013, 8 juni 2010). Conform de 'Omgevingsvisie' van de provincie moet de toekomstige ombouw van de N34 zo veel mogelijk rekening houden met en 'inspelen' op die initiatieven. Daardoor kunnen mogelijkheden en kansen om zowel het karakter als de beleving van het omliggende bestaande landschap te versterken optimaal worden benut, met een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving als resultaat. Het wegbeeld bepaalt immers in belangrijke mate hoe de directe omgeving wordt ervaren en hoe het omliggende landschap wordt 'beleefd'.

De kansen voor versterking van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit concentreren zich op vier aspecten, die in hoofdzaak in deelplan A voorkomen:

- Landschappelijke aanpassingen.
- Het aanbrengen van faunavoorzieningen.
- Het vormgeven van het Vechtpark.
- Het waarborgen van de kwaliteit en bereikbaarheid van landgoed De Groote Scheere.

5.1 *Landschappelijke aanpassingen*

5.1.1 *Omgeving de Vaart*

Bij de aanleg van het huidige viaduct/aansluiting de Vaart is destijds nieuwe laanbeplanting parallel aan de N34 aangebracht, afwijkend van de historische beplantingsstructuur. Die oorspronkelijke laanbeplanting komt namelijk niet voor langs de N34, maar vooral in de 'dwarsrichting': langs de op de N34 aantakende wegen.

Door de verbreding van de N34 (obstakelvrije zone) moet de parallel langs de N34 lopende boomstructuur verdwijnen. Tegelijkertijd zal wel de historisch lopende laanstructuur zo veel mogelijk worden hersteld.

5.1.2 *Loodiep/Klooster*

Het waterschap streeft naar een hoogwaardige (aquatische en ecologische) verbinding tussen de Vecht en de Geeserstroom, via de Oude Kleine Vecht, de Watering en het Loodiep. Hierdoor worden de stroomgebieden van de Vecht, de Kleine Vecht, het Loodiep en de Geeserstroom met elkaar gekoppeld. De te verbinden watergangen kruisen de N34 bij Klooster. Bij de herinrichting van de N34 zal afstemming worden gezocht met betrekking tot deze waterkruising.

5.2 Faunavoorzieningen

Er worden in het wegontwerp faunavoorzieningen opgenomen om de kans van ongevallen met wegverkeer te beperken en de oversteekmogelijkheden van de N34 voor dieren te vergroten.

In deelplan B worden op zeven plaatsen faunapassages opgenomen onder de toekomstige N34 (1 met hoogte 140 cm, 6 met hoogte 40 cm) voor dassen en andere kleine dieren.

In deelplan A is onderzocht of een faunapassage onder de N34 als onderdeel van een tunnel bij Groote Scheere realiseerbaar is. Er ontstaan dan echter hoge extra kosten voor een dergelijke faunapassage door verbreding van de tunnel en door aanpassing van een NAM-gasleiding (circa € 1,37 mln.) Om die reden is de faunapassage als oplossingsrichting verlaten en wordt uitgegaan van een wilddetectiesysteem op de N34 dat automobilisten waarschuwt.

5.3 Ruimte voor de Vecht

Het programma 'Ruimte voor de Vecht' (opgesteld door een samenwerkingsverband van overheden en diverse instanties) is gericht op integrale versterking van het Vechtdal op het vlak van waterbeheer, landschap en sociaaleconomische ontwikkeling.

Ambities Vechtpark

'Ruimte voor de Vecht' richt zich naast de wateropgave op het vergroten van de betekenis van de rivier voor het landschap en haar bewoners. De gemeente Hardenberg en het Waterschap Velt en Vecht hebben op basis hiervan in 2010 een structuurvisie voor het Vechtpark Hardenberg opgesteld. In dit plan wordt onder andere de dijk verplaatst in de richting van de N34 om het uitzicht op de Vecht te verbeteren en een overstromingsgebied te creëren. Ten behoeve van recreatie is voorzien in een overgang van de N34 voor fietsers en voetgangers nabij de J.C. Kellerlaan. Er wordt ook een carpoolplaats opgenomen in/nabij het Vechtpark, die tevens een toeristische functie kan vervullen. Daarnaast zijn er plannen voor een 'fietsrondje' Vechtdal.

Deze elementen worden opgenomen in een (in 2012 op te stellen) inrichtingsontwerp.

5.3.1 Deelplan Voorstraat-J.C. Kellerlaan Hardenberg

In de komende periode wordt hiervoor een nieuw inrichtingsvoorstel opgesteld. Hierbij wordt gedacht aan verruiming van het winterbed van de Vecht, waardoor de dijk van de N34 tevens een waterkerende functie zou krijgen. Daarnaast is er behoefte aan een carpoolplaats nabij de J.C. Kellerlaan, die mogelijk een plaats kan krijgen in het toekomstige Vechtpark en daarbij ook een startpunt kan vormen voor een toeristisch/recreatieve fietsroute. Deze aspecten zullen bij de verdere uitwerking van de ombouw van de N34 aan de orde komen en worden afgestemd met het toekomstige wegontwerp van de N34.

5.3.2 Engelandse Bos

Direct bij het Engelandse Bos ligt een afgesneden arm van de Vecht, die door de aanleg van de N34 in de jaren zestig is ontstaan. De wens is om dit gebied fysiek weer een onderdeel van het riviersysteem Vecht te maken en de doorsnijding door de N34 sinds de jaren vijftig op te heffen. Als eerste stap daarbij kan mogelijk de vechtarm weer zichtbaar gemaakt worden vanaf de N34.

5.4 Landgoed De Groote Scheere

Nabij Holthone ligt aan weerszijden van de N34 landgoed De Groote Scheere. Eigenaar ASR gaat in de komende jaren een grootschalige reconstructie van het landgoed uitvoeren (waterhuishouding, herstel oude groenstructuur, aanleg van recreatieve fiets- en voetpaden en bouw van recreatiewoningen). De plannen voor deze reconstructie zijn gebaseerd op de huidige situatie van de N34. Door de herinrichting van de weg ontstaan mogelijk nieuwe kansen die hierbij kunnen worden benut:

- verminderen van barrièrewerking van de N34;
- zichtbaarheid/beleving van het landgoed vanaf de N34;
- herstel van landschappelijke structuren;
- toerisme (voet- en fietspaden);
- wateropgave/passage Holthone: onder meer de verbinding tussen de waterpartijen aan noord- en zuidzijde van de N34, eventueel in combinatie met een wildpassage.

Het karakter van het landgoed brengt met zich mee dat de aantasting ervan door de ombouw van de N34 zo gering mogelijk moet zijn. In alle bouwstenen is een tunnel in de Scheerseweg onder de N34 opgenomen, waardoor ook de samenhang tussen beide delen van het landgoed verbetert (ook ten opzichte van de huidige situatie).

6 *Afweging bouwstenen tot voorkeursalternatief*

In dit hoofdstuk wordt de uiteindelijke keuze voor de toe te passen bouwstenen beargumenteerd. Dit leidt tot een *voorkeursalternatief* voor de herinrichting van de N34, die de basis vormt voor het Voorlopig Ontwerp van de weg.

Het voorkeursalternatief wordt vooral bepaald door:

1. verkeerskundige kenmerken van een regionale stroomweg 100 km/h (6.1);
2. de effectbeoordelingen van de aanvullende bouwstenen (zie hoofdstuk 4);
3. de resultaten uit het overleg met focusgroepen en uit de bewonersconsultaties (6.2);
4. de verwachte realisatiekosten.

6.1 *Kenmerken regionale stroomweg 100 km/h*

Bij het ontwerp van een regionale stroomweg 100 km/h staan de doorstroming en veiligheid van het doorgaande autoverkeer centraal. Dit betekent dat het wegontwerp is gebaseerd op een visueel continu wegprofiel dat zo weinig mogelijk onderbrekingen kent. De aansluitingen van de omliggende gebieden aan de weg liggen nabij de economisch belangrijke locaties, op onderling ruime afstand. Deze worden -conform de landelijke verkeerskundige richtlijnen- uitgevoerd als ongelijkvloerse aansluitingen. De onderling grotere afstand tussen deze aansluitingen betekent dat het verkeer van/naar de stroomweg wordt gebundeld op een relatief klein aantal aansluitingen die ieder een relevant verkeersaanbod verwerken.

Bij een stroomweg vermindert daardoor het aantal aansluitingen en mogelijkheden om de weg te kruisen. Het in stand houden van alle nu bestaande aansluitingen en/of kruisingsmogelijkheden past daardoor per definitie niet in het ontwerp van een regionale stroomweg. Alleen op onderling grote afstand (te denken is aan gemiddeld ten minste 4 à 5 kilometer) komt een aansluiting voor. Ook bestaande gelijkvloerse kruisingsmogelijkheden worden gebundeld tot minder ongelijkvloerse kruisingen op onderling grotere afstand.

6.2 *Inbreng van de focusgroepen*

Voor zowel plandeel A als plandeel B van de N34 heeft een focusgroep in deze planstudiefase 'meegedacht' bij het opstellen van oplossingsrichtingen c.q. ontwerpmaatregelen voor de ombouw van de N34. Dat heeft geleid tot extra 'bouwstenen' voor de lokale bereikbaarheid ten opzichte van de 'basisvariant', die vervolgens zijn uitgewerkt, in hoofdlijn ontworpen, op hun effecten beoordeeld en qua kosten begroot.

De resultaten hiervan zijn in hoofdstuk 4 beschreven. In paragraaf 6.3. hierna worden ze betrokken in de totale afweging die leidt tot het voorstel voor het voorkeursalternatief voor de nieuwe N34.

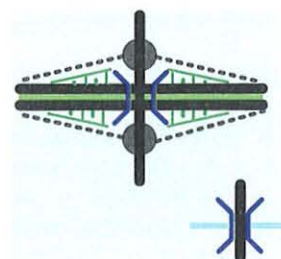
6.2.1 Inbreng focusgroep deelplan A

Na overleg met de focusgroep zijn als extra bouwstenen in plandeel A onderzocht:

1. een tunnel in de **Pothofweg** (vervanging van de huidige ongelijkvloerse oversteek);



2. verbreding van de huidige **Beltmansbrug** (voor zwaar verkeer).



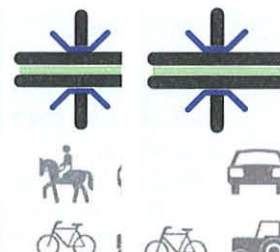
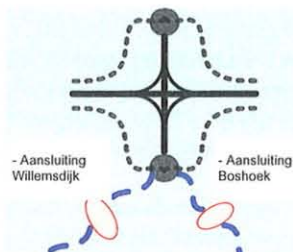
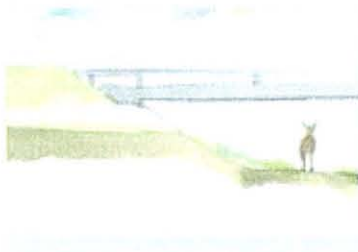
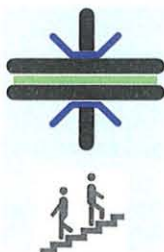
Deze maatregelen zijn in de planstudie opgenomen als bouwstenen nummers 2B1 tot en met 2B3 respectievelijk 4B (voor beschrijving zie bijlage 1). Het verschil tussen de variant-bouwstenen 2B wordt veroorzaakt door verschil in ligging c.q. inpassing van deze tunnel in de omgeving.

De verbreding van de Beltmansbrug (die neerkomt op vervanging) is als zodanig niet ontworpen, maar wel onderzocht en qua kosten inzichtelijk gemaakt.

6.2.2 Inbreng focusgroep deelplan B

Na overleg met de focusgroep zijn de volgende maatregelen aanvullend onderzocht:

1. een voetgangerstunnel in de **Lentersdijk** (bouwsteen 2B1);
2. een **ecologische verbinding** tussen de noord- en zuidzijde van de N34;
3. een **ongelijkvloerse aansluiting** aan de N34 ter hoogte van de Larixweg (bouwsteen 5H);
4. een **extra tunnel** in de Willemsdijk ten behoeve van fiets en ruiter (naast een tunnel voor alle verkeer in de Larixweg), bouwsteen 4A);
5. een extra tunnel voor autoverkeer tussen de Afterkampweg en de Hessenweg (sportpark De Boshoeck).



Ook deze maatregelen zijn ontworpen, op hun effecten beoordeeld en begroot.

Bij de gevraagde ecologische verbinding is nagegaan wat de urgentie is van een dergelijke voorziening ten opzichte van vergelijkbare locaties in de provincie. Daaruit kwam naar voren dat de locatie N34 laag 'scoort' in noodzaak van aanleg. In combinatie met de beperkte budgetruimte voor deze voorzieningen in de toekomst is geconcludeerd dat de realisatie van een voldoende ecologische verbinding (ecoduct) in de verwachte ombouwperiode van de N34 geen urgentie heeft. Wel is de mogelijkheid van passages voor kleinere dieren verder uitgewerkt. Dit leidt ertoe dat nu in de voorkeursvariant (zie hierna) zeven faunapassages onder de N34 in deelplan B zijn opgenomen.

6.3 Afweging aanvullende bouwstenen

6.3.1 Weg als geheel

Conclusie breedte obstakelvrije zone (bouwsteen 1A):

Voor de voorkeursvariant wordt -vanwege het niet aantoonbare negatief effect op de verkeersveiligheid in combinatie met de kostenbesparing van circa € 3,79 mln.- gekozen voor de wegverbreding van de N34 met een obstakelvrije zone van 8 meter, die incidenteel wordt teruggebracht naar 6 meter (of incidenteel wordt voorzien van een geleiderail).

6.3.2 Deelplan B

Conclusie voetgangerstunnel Lentersdijk (bouwsteen 2A):

Een voetgangerstunnel ter hoogte van de Lentersdijk draagt niet bij aan een regionaal netwerk, maar voorziet 'slechts' in een lokale behoefte. Dit weegt niet op tegen de extra investering van circa € 0,76 mln.

Conclusie woningen Staatsbosbeheer (bouwsteen 3):

In de voorkeursvariant is een 'achterom'ontsluiting van de woningen opgenomen. Door het behoud van de woningen blijven de verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis en de habitats voor de Eekhoorn en Steenmarter in stand. Daarnaast zijn de investeringskosten circa € 0,39 mln. lager dan die van sloop.

Conclusie aansluiting Larixweg (bouwsteen 5H):

De aansluiting N34/Larixweg veroorzaakt een ongewenste verplaatsing van stedelijk verkeer van/naar Hardenberg naar het buitengebied; en schiet daarmee als het ware 'zijn doel voorbij'. De belangrijkste achterliggende bestemming van die aansluiting (sportpark De Boshoeke) kan echter ook op goede wijze via een autotunnel in de Afterkampweg/Hessenweg bereikt worden. Daarom is gekozen voor deze duurzame oplossing, die circa € 1,30 mln. meer kost dan de aansluitingsbogen bij de Larixweg.

Conclusie tunnels zone Willemsdijk/Larixweg bouwstenen 4/5):

Alle drie de onderzochte tunneloplossingen verzorgen de ontsluiting van de bestemmingen ten zuiden van de N34. De varianten met een tunnel in de Willemsdijk houden het recreatieve fietsroutenetwerk in stand. Negatief effect van deze tunnels in de Willemsdijk is de ecologische impact op de EHS. Met aanvullende compenserende maatregelen moet dat effect zo veel mogelijk worden verminderd.

Alle varianten houden de lokale bereikbaarheid op vergelijkbare wijze in stand. Ze veroorzaken ook een vergelijkbare afname van de verkeersleefbaarheid aan de noordelijke parallelweg, maar wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit worden niet overschreden. Een tunnel voor alle verkeer in de Willemsdijk (bouwsteen 4B) heeft de voorkeur. De investeringskosten van deze bouwsteen zijn substantieel lager dan die van de bouwstenen 5B/4A, waarin één tunnel voor alle verkeer (Larixweg) en één tunnel voor langzaam verkeer (Willemsdijk) worden gerealiseerd. Gezien de geringe aantallen gemotoriseerd verkeer blijft bij een goede uitvoering van de tunnels (goed zicht, beperkt snelheid) de verkeersveiligheid gewaarborgd, ook bij gemengd gebruik.

Conclusie vormgeving ongelijkvloerse aansluiting J.C. Kellerlaan

De drie onderzochte uitvoeringsvormen voor de nieuwe aansluiting J.C. Kellerlaan zijn verkeerskundig vergelijkbaar. Het heeft de voorkeur om de aansluiting te realiseren met de N34 half verdiept en de J.C. Kellerlaan half verhoogd. De ruimtelijke impact en de effecten op de omgeving zijn hierdoor minder groot dan in de goedkoopste oplossing (waarin de J.C. Kellerlaan volledig wordt verdiept). Dit weegt op tegen de meerkosten (circa € 0,9 mln.).

6.3.3 *Deelplan A*

Conclusie tunnel Pothofweg (bouwsteen 2B):

Het afsluiten van de Pothofweg leidt tot omrijafstanden voor utilitair fietsverkeer en landbouwverkeer. Voor de Pothofweg wordt daarom ingezet op het aanleggen van de minst dure tunnelvariant (circa € 3,3 mln.).

Conclusie verbreding Beltmansbrug (bouwsteen 4B):

De verkeervermindering in de kern Gramsbergen weegt niet op tegen de kosten van verbreding van de Beltmansbrug en het gevaar van het ontstaan van een nieuwe sluiproute tussen de N34 en bedrijventerrein Coevorden-zuid.

Conclusie situatie Holthone/Klooster (bouwstenen 6A1, 6B):

Bouwsteen 6A1 levert verkeerskundig en milieutechnisch geen meerwaarde op. De realisatie ervan is duurder dan die van bouwsteen 6A2 (aansluiting Klooster in combinatie met een tunnel Scheerseweg).

Over de realisatie van een aansluiting met viaduct bij Klooster in combinatie met een tunnel Scheerseweg heeft uitgebreid afstemmingsoverleg met Drenthe en Coevorden plaatsgehad. Alle partijen zijn het er over eens dat deze (relatief dure) oplossing inhoudelijk de meeste voordelen biedt en zowel nu als op langere termijn de meest duurzame oplossing is, vergeleken met bouwsteen 6B: een aansluiting/tunnel bij Holthone (met een door Drenthe te realiseren viaduct bij Klooster). De belangrijkste voordelen zijn dat bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein van Coevorden een directe aansluiting krijgt op de N34 en niet onnodig het buitengebied wordt 'ingetrokken; dat de lokale bereikbaarheid aan Overijsselse en Drenthse zijde op een goede manier in stand blijft; dat de N377 wordt ontlast; en dat de mogelijkheid voor Coevorden om - op lange termijn - een eventuele zuidelijke rondweg aan te sluiten, intact blijft.

Daarom is geconcludeerd dat de maatschappelijke meerwaarde van deze bouwsteen 6A2 opweegt tegen de extra uitgave die daarvoor moet worden gedaan. De betrokken partijen (Overijssel, Drenthe, Coevorden en Hardenberg) zijn het daarbij ook eens geworden over een gemeenschappelijke verdeling van de investeringskosten. Om die reden is deze aansluiting N34 met viaduct bij Klooster, inclusief een tunnel onder de N34 bij Holthone, opgenomen in het voorkeursalternatief voor de herinrichting van de N34.

De aansluiting Klooster brengt wel negatieve effecten voor de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van de omgeving met zich mee, maar verschilt daarin niet wezenlijk van een aansluiting bij Holthone.

Bouwsteen 6B (de aansluiting/tunnel bij Holthone), die als belangrijkste voordeel de lagere investeringskosten heeft, is door het bovenstaande niet in het voorkeursalternatief gekozen.

6.4 Realisatiekosten

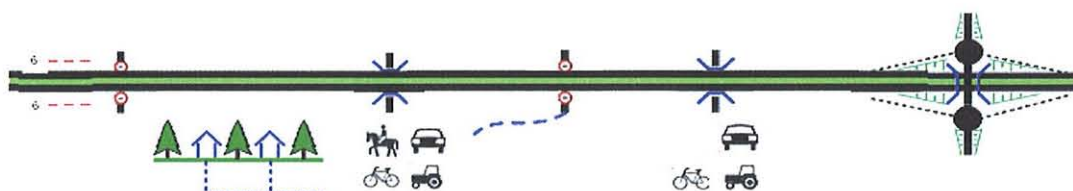
Van de herinrichting van de N34 zijn – voor iedere bouwsteen afzonderlijk - investeringsramingen opgesteld op basis van de SSK-systematiek.

Door de aard van deze kostenramingen hebben deze een vertrouwelijk karakter.

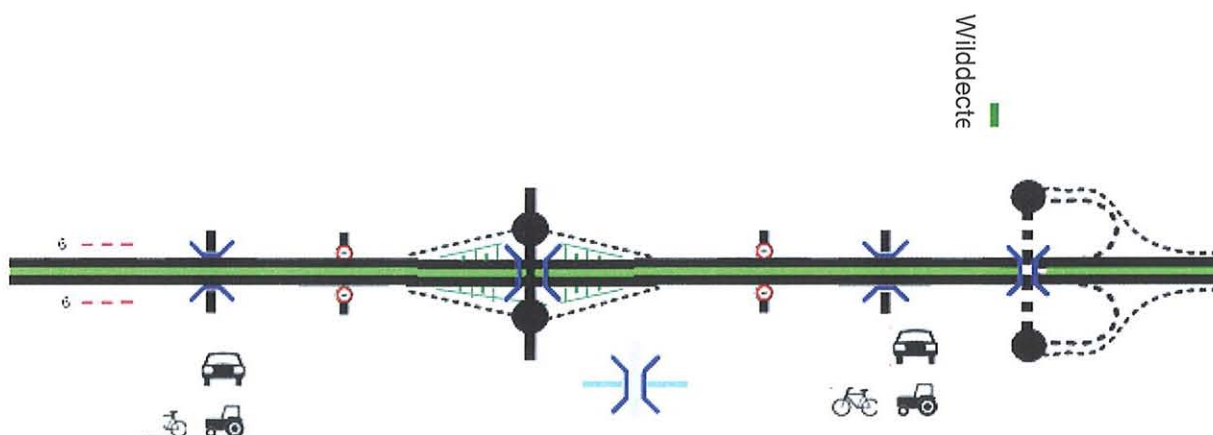
6.5 Samenstelling voorkeursalternatief

De hiervoor genoemde conclusies leiden tot de samenstelling van het voorkeursalternatief als volgt:

6.5.1 Deelplan B



6.5.2 Deelplan A



7 *Voorlopig ontwerp*

Het hierboven beschreven voorkeursalternatief is opgenomen in het (concept) Voorlopig Ontwerp van de N34 voor de plandelen A en B gezamenlijk. Dit ontwerp is als bijlage 3 bijgevoegd (concept Voorlopig Ontwerp N34 'Planstudie ombouw provinciale weg N34 deelplan A en B', tekeningnummers 4717911, bladen 80 tot en met 85 d.d. 01 november 2011).

Nadat door de provincie Overijssel een besluit is genomen over de definitieve samenstelling van het voorkeursalternatief, wordt dit voorlopig ontwerp - na eventuele aanpassing- verder uitgewerkt tot 'definitief ontwerp'. In die fase zullen een aantal aspecten nader worden gedetailleerd, bijvoorbeeld de (exakte ligging van de) nieuwe ontsluitingswegen naar de langs de N34 voorkomende bebouwing en de overgang op de bestaande hoofdrijbaan en parallelweg van de N34 bij de provinciegrens met Drenthe.

8 *Maatschappelijke kosten-batenanalyse*

8.1 *Doel*

Als onderdeel van deze planstudie is een extra toets uitgevoerd op verschillende inrichtingsalternatieven voor de ombouw van de N34 tot regionale stroomweg 100 km/h. Deze toets gaat in op de vragen:

- in hoeverre de oorspronkelijke doelstellingen van de ombouw in de verschillende inrichtingsvarianten worden bereikt;
- of er daarbij essentiële verschillen tussen inrichtingsalternatieven of bouwstenen voorkomen.

De toets is uitgevoerd als zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): een economische projectbeoordeling die verder kijkt dan alleen de directe financiële effecten (kosten en opbrengsten). Ook andersoortige effecten (zoals kwaliteit van de bereikbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving etc.) worden meegenomen. Er wordt daarbij ook gekeken naar effecten *in de tijd* (investeringen op korte termijn, bereikbaarheids- en veiligheidseffecten op lange termijn).

Ook de waarde van niet-financiële effecten van ombouw van de weg (bv. het maatschappelijke voordeel van minder verkeersslachtoffers) wordt zichtbaar gemaakt en in geld uitgedrukt. Door alle maatschappelijke effecten op deze wijze mee te nemen ontstaat een integraal afwegingskader waarin de effecten van de ombouw van de N34 op welvaart en welzijn voor alle belanghebbenden in brede zin zijn meegenomen. De uitkomst van de MKBA is een saldo van kosten en baten.

De MKBA is opgesteld volgens de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur, het landelijke kader dat in Nederland onder meer verplicht is bij rijksprojecten. Omdat het hier echter een regionaal project betreft zijn daarnaast aanvullende analyses gedaan naar vooral lokale en regionale effecten.

De MKBA is opgesteld voor drie inrichtingsalternatieven van de N34 (met onderling verschillende 'bouwstenen'), waaronder het basialternatief conform het besluit over de Verkenningennota (zie hoofdstuk 2). Dit is *voorafgaand* gedaan aan het samenstellen van het voorkeursalternatief. Het resultaat van de MKBA voor het voorkeursalternatief zelf is daarom niet exact bekend. Dat is overigens geen probleem: de functie van de MKBA is vooral om op hoofdlijn inzichtelijk te maken wat het rendement van bepaalde maatregelen is.

In de berekeningen in de MKBA zijn de volledige kosten van de ombouw van de N34 (dus ook die van het gedeelte in Drenthe/Coevorden) opgenomen. Een deel van de effecten is immers ook regio-overstijgend en zelfs nationaal.

8.2 *Resultaat*

Als wordt gekeken naar de verhouding tussen kosten en baten van de ombouw van de N34 blijkt dat het basialternatief voor de ombouw van de N34 en het 'middelste' alternatief een rendement hebben van 4,6%. Het alternatief met de optimale lokale bereikbaarheid (met daarin 'bouwstenen' voor lokale bereikbaarheid op alle onderzochte locaties) heeft 4,9%.

Het 'middelste' alternatief komt in hoofdlijn overeen met het hierboven beschreven voorkeursalternatief; het enige verschil is dat het voorkeursalternatief een tunnel voor alle verkeer heeft in de Willemsdijk (in plaats van in de Larixweg). Het overgrote gedeelte van de baten wordt veroorzaakt door de toename van de verkeersveiligheid, die voor alle drie inrichtingsalternatieven geldt. Verder zijn de bereikbaarheidseffecten voor het doorgaande verkeer op de N34 belangrijk. Samen wordt daardoor circa 95% van de baten verklaard.

Maar ook de kwaliteit van de lokale bereikbaarheid is onderscheidend. In het basisalternatief treedt hierin een verslechtering op (ruim € 5 mln. negatief), in de twee andere alternatieven is dit juist een positief effect door de verschillende bouwstenen die hiervoor worden ingezet. Het met de voorkeursvariant vergelijkbare alternatief heeft op dit aspect een nagenoeg gelijk effect als die met de optimale voorzieningen (positieve waarden van € 2,7 mln. respectievelijk € 2,9 mln.).

8.3 Conclusie MKBA

Het minst dure basisalternatief heeft in totaliteit het minste effect. Weliswaar is het effect van dit alternatief op de aspecten 'verkeersveiligheid' en 'netwerkbereikbaarheid' goed, de lokale bereikbaarheid gaat er op achteruit. Het met het voorkeursalternatief vergelijkbare alternatief wijkt juist op dit aspect af: het rendement van investeringen en baten van de bouwstenen ten behoeve van de lokale bereikbaarheid slaat hier om naar een positieve waarde. Het inrichtingsalternatief met de meeste voorzieningen heeft de hoogste baten; dit is echter ook de duurste van de drie onderzochte weginrichtingen.

Door de aard van de MKBA (weergave investeringskosten per bouwsteen) heeft de rapportage een vertrouwelijk karakter.

8.4 Relatie MKBA met het voorkeursalternatief

In feite ondersteunt de uitkomst van de MKBA het bestuurlijke besluit tot ombouw van de N34 tot regionale stroomweg 100 km/h met betrekking tot de beleidsdoelstellingen 'verbeteren verkeersveiligheid' en 'waarborgen regionale bereikbaarheid'. Op die beide aspecten heeft de ombouw evident positieve effecten.

De ombouw van de weg grijpt echter ook in op de lokale bereikbaarheid van de gebieden die grenzen aan de N34. Door het opheffen van de nu aanwezige gelijkvloerse oversteken en aansluitingen neemt die bereikbaarheid af.

Het inzicht dat de MKBA aanvullend biedt is dat het basisalternatief voor herinrichting (conform het besluit over de 'Verkenningennota') onvoldoende maatregelen bevat om de lokale bereikbaarheid op het huidige niveau in stand te houden. Door -mede op suggestie van de focusgroepen- het basisalternatief uit te breiden met extra voorzieningen voor de lokale bereikbaarheid tot 'voorkeursalternatief', slaat die balans nu om.

Ten slotte onderschrijft het resultaat van de MKBA de keuze om niet alle onderzochte voorzieningen voor de lokale bereikbaarheid aan het voorkeursalternatief toe te voegen, omdat dit in maatschappelijk opzicht maar weinig toegevoegde waarde heeft.

9 *Verdere procedure ombouw N34*

Na besluitvorming door de provincie Overijssel en de gemeente Hardenberg over dit Ontwerpplan zal dit (conform de Inspraakverordening van de provincie) ter inzage worden gelegd. Er kunnen daarop door een ieder zienswijzen worden ingediend, die vervolgens door Overijssel en Hardenberg inhoudelijk worden beoordeeld. De uitkomst van die beoordeling kan er toe leiden dat het Ontwerpplan wordt aangepast. De beoordeling en afweging van de zienswijzen worden opgenomen in een zogenaamde 'Reactienota', die openbaar zal zijn.

Na vaststelling van de Reactienota door de provincie en de gemeente zullen de technische en procedurele voorbereidingen voor de herinrichting van dit deel van de N34 starten. Dit leidt tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. Ook op dit nieuwe bestemmingsplan kunnen zienswijzen worden ingediend en worden die -nu in het kader van de Wet ruimtelijke ordening- door de gemeente beoordeeld en afgewogen. Het bestemmingsplan zal de gebruikelijke procedure (met naar verwachting aangepaste termijnen als gevolg van de Crisis en Herstelwet) doorlopen.

De start van de fase ontwerp/voorbereiding/realisatie van de ombouw van de N34 is nu voorzien vanaf 2012.

Bijlagen

Bijlage 1: Ontwerpplan in Hoofdlijnen deelplan A

***Ontwerpplan in Hoofdlijnen N34
gedeelte Witte Paal –Coevorden***

**Planstudie ombouw provinciale weg N34 deelplan A
wegvak J.C. Kellerlaan – Coevorden naar een
veilige regionale stroomweg 100 km/h**

Provincie Overijssel

Eenheid Wegen en Kanalen

15 november 2011

Bijlage 2: MER N34 deelplan B

***MER N34,
gedeelte Witte Paal - Coevorden***

***Ombouw provinciale weg N34 deelplan B
wegvak Witte Paal – J.C. Kellerlaan naar een veilige
regionale stroomweg 100 km/h***

Definitief

Provincie Overijssel

Eenheid Wegen en Kanalen

15 november 2011

Bijlage 3: (Concept) Voorlopig Ontwerp N34

(Concept) Voorlopig Ontwerp N34 'Planstudie ombouw provinciale weg N34 deelplannen A en B', tekeningnummers 4717911 bladen 80 tot en met 85 d.d. 1 november 2011).