

Verdubbeling N34

Notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling



Traject van Emmen-West tot de aansluiting met de N381 (Frieslandroute)



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het collegeakkoord (2015-2019) van de provincie Drenthe is een onderzoek opgenomen naar de verdubbeling van de N34 op het traject van Coevorden-Noord tot aan klaverblad N34-A37 en vanaf Emmen-West tot de aansluiting met de N381 (Frieslandroute). Een verdubbeling van deze trajecten verbetert de doorstroming, draagt bij aan het versterken van de regionale economie en bevordert de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

De benodigde planologische procedures zullen voor beide wegvakken separaat worden doorlopen. Uit analyses van herkomst-/bestemmingsgegevens op de N34 komt naar voren dat de meeste weggebruikers zich over een beperkt deel van de weg verplaatsen en de verschillende tracédelen dus redelijk onafhankelijk van elkaar functioneren. Dit geldt zeker voor het deel noordelijk van de A37 ten opzichte van het deel zuidelijk daarvan. Onderhavige notitie gaat in op het wegvak tussen Emmen West en de aansluiting met de Frieslandroute.

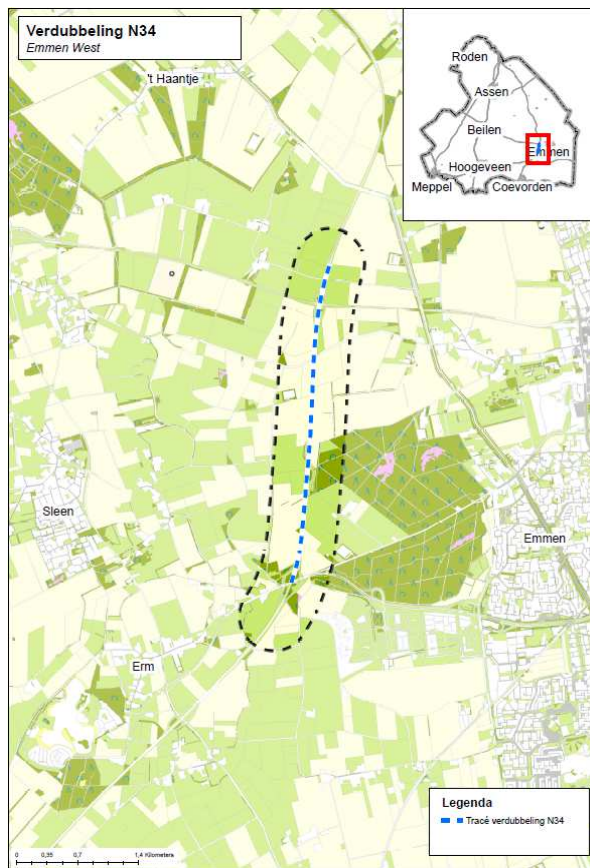
Omdat de wijziging of uitbreiding van een autoweg is opgenomen in onderdeel D (categorie 1.1) van het Besluit milieueffectrapportage dient een zogenaamde “m.e.r.-beoordeling” plaats te vinden. Dit betekent dat wordt bepaald of er ten gevolge van de voorgenomen activiteit sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Als belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet aan de orde zijn, is milieueffectrapportage (m.e.r., de procedure) niet nodig en hoeft er geen MER (milieueffectrapport, het document) te worden opgesteld.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De verdubbeling van het wegvak past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Emmen. Om de verdubbeling mogelijk te maken zal dus een besluit moeten worden genomen zoals aangeduid in kolom 4 van bijlage D van het Besluit m.e.r. Naar verwachting zal dit besluit bestaan uit het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan (artikel 3.1 eerste lid Wet ruimtelijke ordening). De gemeente Emmen geldt hierbij als het bevoegde gezag.

1.2 Ligging projectgebied

Het aan te passen en te verdubbelen wegvak bevindt zich in het noordwesten van de gemeente Emmen, provincie Drenthe. Het projectgebied wordt in het zuiden globaal begrensd door de aansluiting met de rondweg van Emmen (N391). De aansluiting met de N381 (Frieslandroute) vormt aan de noordzijde de globale begrenzing van het projectgebied.



Figuur 1.1: ligging projectgebied

1.3 Wettelijk kader

De lengte van het aan te passen wegvak ligt met 3,6 kilometer beneden de in onderdeel D (categorie 1.1) in het Besluit m.e.r. aangeduide drempelwaarde van 5 kilometer. Dit betekent dat de wijze waarop de m.e.r.-beoordeling plaats vindt vormvrij is. In dit geval wordt ervoor gekozen de m.e.r.-beoordeling een integraal onderdeel te laten zijn van het ontwerp bestemmingsplan dat ten behoeve van de wegvakaanpassingen is gemaakt.

De voorliggende notitie wordt als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan gevoegd en gaat ten behoeve van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling in op de mogelijke negatieve gevolgen van de voorgenomen aanpassingen van het wegvak voor het milieu. Meer specifiek wordt aandacht besteed aan de in bijlage III bij de EU-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven criteria:

1. Kenmerken van de projecten

De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- b) de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- d) de productie van afvalstoffen;
- e) verontreiniging en hinder;
- f) het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis;
- g) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).

2. Locatie van de projecten

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
- b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
- c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
 - ii. kustgebieden en het mariene milieu;
 - iii. berg- en bosgebieden;
 - iv. natuurreservaten en -parken
 - v. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
 - vi. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet nagekomen;
 - vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
 - viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Soort en kenmerken van het potentiële effect

De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onderpunten 1 en 2 van deze bijlage hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1, uiteengezette factoren, met inachtneming van:

- a) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- b) de aard van het effect;
- c) het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- d) de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- e) de waarschijnlijkheid van het effect;
- f) de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- g) de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- h) de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

1.4 Leeswijzer

In deze notitie is in hoofdlijnen de structuur aangehouden van de bijlage over milieueffectbeoordeling bij de EU-richtlijn (zie vorige paragraaf). Achtereenvolgens wordt ingegaan op de kenmerken van het project (hoofdstuk 2), de locatie van het project (hoofdstuk 3) en de mogelijke milieueffecten (hoofdstuk 4).

Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende onderzoeken:

- Capaciteits- en intensiteitenonderzoek – Goudappel Coffeng
- Verkeerskundige notitie – Goudappel Coffeng
- Akoestisch onderzoek – RUD Drenthe
- Luchtkwaliteitsonderzoek – RUD Drenthe
- Externe veiligheid risicoanalyse – RUD Drenthe
- Bodemverontreinigingen – RUD Drenthe

- Quicksan Flora&Fauna - Tauw
- Onderzoek stikstofdepositie – Goudappel Coffeng
- Archeologisch bureauonderzoek – RAAP archeologisch adviesbureau

Deze rapportages zijn als separate bijlagen beschikbaar en vormen de basis voor deze notitie.

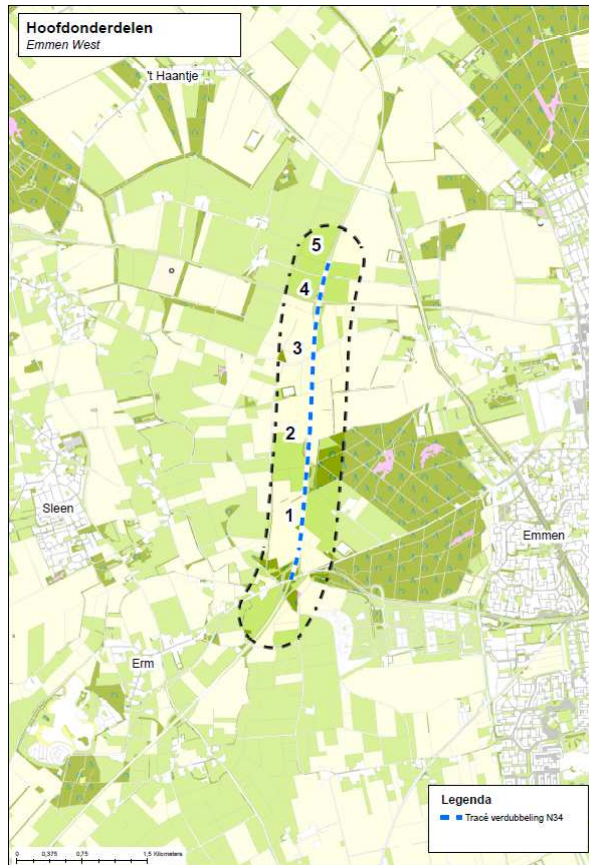
Na de genoemde hoofdstukken 2, 3 en 4 wordt in hoofdstuk 5 een samenvatting gegeven van de beschreven informatie en wordt de eindconclusie gepresenteerd.

2. Kenmerken van het project

2.1 Omvang en ontwerp van het project

Het voorgenomen project behelst de wijziging en verdubbeling van de autoweg N34 over een totale lengte van 3,6 kilometer. Onderstaand volgt een korte beschrijving van de belangrijkste projectonderdelen (zie ook figuur 2.1):

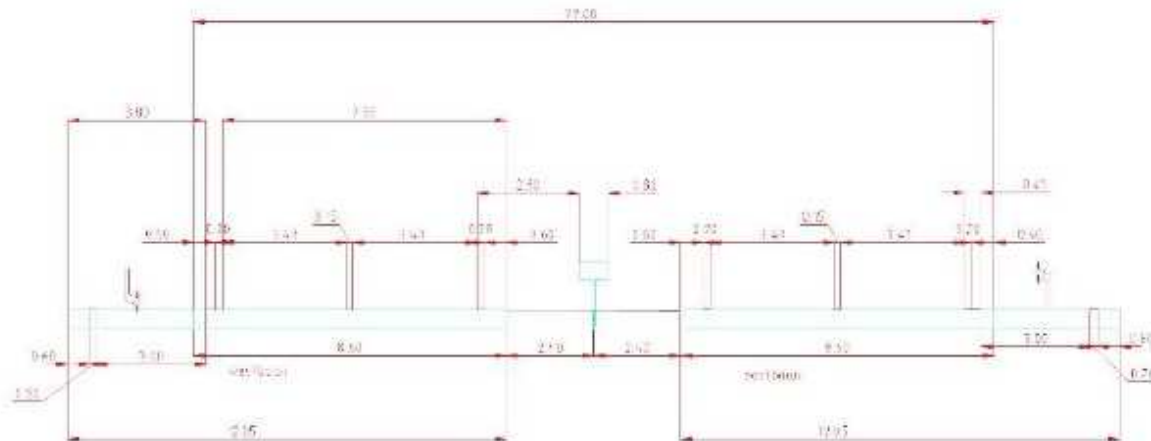
1. De nieuwe rijbaan sluit aan de westelijke zijde aan op de – eveneens nieuw te realiseren – aansluiting Emmen West (zie ook paragraaf 2.2., cumulatie). Vanwege het feit dat de oostelijke invoegstrook van de knoop Emmen-West en de uitvoegstrook van het noordelijker gelegen onbemande tankstation (Amigo) elkaar opvolgen, treedt werveling van het verkeer op. Om dit te voorkomen wordt een weefvak gemaakt.
2. Tankstations: Langs het traject liggen twee tankstations met verzorgingsplaats. Het westelijke is een bemand tankstation met o.a. een LPG installatie (Gulf) en blijft ongemoeid. Het oostelijke is een onbemand tankstation zonder LPG (Amigo). De ruimte voor de nieuwe rijbaan wordt aan de oostzijde gezocht. Ten behoeve hiervan zal een gedeeltelijke herinrichting gaan plaats vinden op het Amigo terrein. Hierbij blijven zowel tankstation als rustplaatsen gehandhaafd.
3. Viaduct Brinkmade (ongelijkvloerse onderdoorgang): Deze onderdoorgang blijft gehandhaafd. Aan de oostzijde zal een tweede viaduct worden gebouwd.
4. Aansluiting N381: De ongelijkvloerse kruising met de provinciale weg N381 Emmen-Drachten (1) wordt aangepast en aan de oostzijde voorzien van twee extra rijstroken. De verkeersafwikkeling op de aansluiting zal worden verbeterd door het aanleggen van bypasses.
5. Viaduct Emmerland (ongelijkvloerse onderdoorgang): De verdubbeling zal worden doorgezet tot enkele honderden meters na de aansluiting met de N381. Daarbij blijft deze onderdoorgang gehandhaafd. Hiervoor zal aan de westzijde een tweede viaduct worden gebouwd.



Figuur 2.1: hoofdonderdelen van het project

In Nederland zijn wegbeheerders verplicht om een eenduidig verkeersbeleid te voeren volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. De Provincie Drenthe heeft haar beleid ten aanzien van de bij haar in beheer zijnde wegen vastgesteld in het Provinciaal Verkeer en Vervoers Plan (PVVP). In het PVVP staat dat de N34 een stroomweg is en onderdeel is van de hoofdinfrastructuur. De functie van deze weg bepaalt de verschijningsvorm van de weg en de maximumsnelheid (100 kilometer per uur).

Direct ten zuiden van het te verdubbelen wegvak ligt in de N34 reeds een traject van enkele kilometers bestaande uit vier rijstroken (Emmen-West tot Holsloot). Het hier toegepaste wegprofiel zal eveneens worden doorgevoerd in het nieuw te verdubbelen wegvak.



Figuur 2.2: standaard dwarsprofiel N34, 2x2 regionale stroomweg

De voorliggende notitie levert inhoudelijk informatie om te kunnen beoordelen of het doorlopen van een m.e.r. procedure al dan niet nodig is bij het opstellen van het bestemmingsplan. Belangrijk hierbij is om te beseffen dat in het bestemmingsplan voornamelijk planologische ruimte wordt gereserveerd om de verdubbeling mogelijk te maken, gekoppeld aan een beperkt aantal bindende voorschriften ten aanzien van het gebruik van die ruimte.

Veel (detail)keuzes aangaande de uiteindelijke weginrichting zullen in een later stadium worden genomen en liggen dus niet ten grondslag aan de nu uit te voeren m.e.r.-beoordeling. Vooruitlopend op deze keuzes zullen nog diverse vervolgonderzoeken plaats vinden. Tevens zal nog nadere visievorming plaats vinden op de interactie tussen de weginfrastructuur en het omliggende landschap.

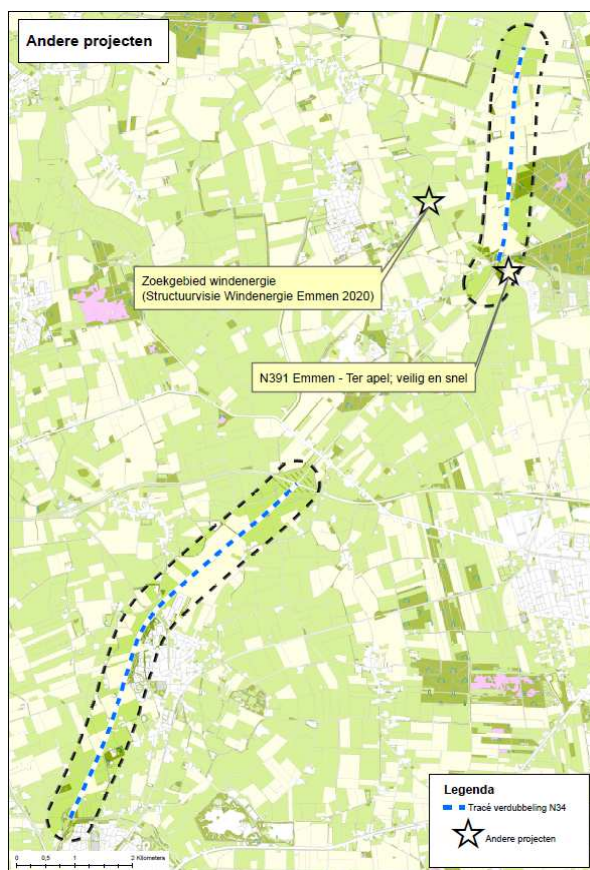
2.2 Cumulatie met andere projecten

Naast het in onderhavige notitie beschouwde wegvak vindt planvoorbereiding plaats voor het aanpassen en verdubbelen van nog twee in de directe nabijheid gesitueerde wegvakken, nl. de aansluiting Emmen-West en de verdubbeling N34 tussen klaverblad Holsloot en Coevorden-Noord.

In 2014 is het project “N391 Emmen – Ter Apel; veilig en snel” van start gegaan. Onderdeel van het project is het ongelijkvloers maken van de kruisingen in deze weg. Eén van die kruisingen is Emmen-West, c.q. de aansluiting van de N391 op de N34. De bestemmingsplanprocedure ten behoeve van het ongelijkvloers maken van deze kruising is in 2015 opgestart. Zoals gememoreerd onder paragraaf 1.4 van deze notitie zijn ten behoeve van deze m.e.r.-beoordeling diverse onderzoeken verricht. Het studiegebied van deze onderzoeken is groter geweest dan het uiteindelijke projectgebied. De onderzoeken zijn namelijk uitgevoerd voor het gehele traject van de aansluiting met de N381 tot en met (c.q. inclusief) de aansluiting Emmen-West. Eventuele cumulatieve effecten in samenhang met het voorgenomen project Emmen-West zijn daarmee integraal in beeld.

Zoals in paragraaf 1.1 gememoreerd, is de aanleiding voor onderhavig project het streven om te komen tot een volledige tweebaans uitvoering van de N34 tussen Emmen (aansluiting N381) en Coevorden (aansluiting N382). Naast het in deze notitie beschouwde wegvak zal daarvoor nog een wegvak verdubbeld moeten worden, namelijk tussen het klaverblad Holsloot en de aansluiting Coevorden Noord in de gemeente Coevorden. Eventuele cumulatieve effecten worden onderzocht door beide voornemens mee te nemen in het onderzoeken van verkeersintensiteiten en – dientengevolge – de effecten van deze nieuwe intensiteiten op geluid, luchtkwaliteit en stikstofdeposities in natuurgebieden. Tevens is bij het onderdeel landschap oog voor de samenhang met de andere projecten.

Tot slot wordt in de gemeente Emmen een planprocedure doorlopen voor een “Structuurvisie Windenergie Emmen 2020”. In de ontwerp structuurvisie, die in de zomer van 2015 ter inzage heeft gelegen, vormen de landbouwgronden ten westen van het projectgebied een van de zeven zoekgebieden voor grootschalige windenergie. Of dit zoekgebied in de toekomst daadwerkelijk als zodanig benut gaat worden en in welke mate valt nu nog niet te voorzien. De voornemens zijn daarmee onvoldoende concreet om hier rekening te kunnen houden met eventuele cumulatieve effecten.



Figuur 2.3: de wegverdubbeling N34 en andere voorgenomen projecten

2.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

In februari 2014 heeft de provincie Drenthe zich aangesloten bij de Green deal duurzaam GWW (Grond-Weg-Waterbouw). Ook bij de uitvoering van dagelijkse werkzaamheden bevordert ze de aandacht voor milieu en energie, onder andere door op een rendabele, duurzame en milieuvriendelijke wijze grondstoffen toe te passen. Het beperken van het gebruik van primaire bouwstoffen (o.a. door hergebruik van in het werk vrijkomende grond) en het bevorderen van het

gebruik van secundaire bouwstoffen bij civiele technieken ondersteunt het duurzaamheidsbeleid van de provincie. Dit streven is ook van toepassing bij onderhavig project. Geconcludeerd mag worden dat de ontwikkeling van de voorziene activiteiten niet tot bijzondere beslaglegging op natuurlijke hulpbronnen leidt.

2.4 Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanleg of bij het gebruik van de weg vindt er geen productie van stoffen plaats die leidt tot gevaarlijke of milieubelastende situaties.

2.5 Verontreiniging, hinder en risico's voor de menselijke gezondheid

Bij de aanleg en het gebruik van de weg zijn voornamelijk de aspecten verkeer, geluid, lichthinder en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden in hoofdstuk 4 nader beschreven.

2.6 Risico van zware ongevallen en/of rampen

De beoogde aanpassingen aan en rond de N34 zorgen niet voor een toename van de risico's voor de omgeving. Verbetering van de verkeersveiligheid is juist een van de primaire doelstellingen van het project. Dit wordt nader toegelicht in de paragraaf Externe veiligheid onder hoofdstuk 4.

3. Locatie van het project

3.1 Bestaand en goedgekeurd landgebruik

Het projectgebied valt in planologisch opzicht onder het bestemmingsplan Buitengebied, zoals in 2011 door de gemeenteraad van Emmen is vastgesteld. De verdubbeling van de N34 vindt plaats op grondgebied dat is bestemd voor agrarisch landgebruik dan wel reeds is bestemd als weg (nl. de huidige N34).

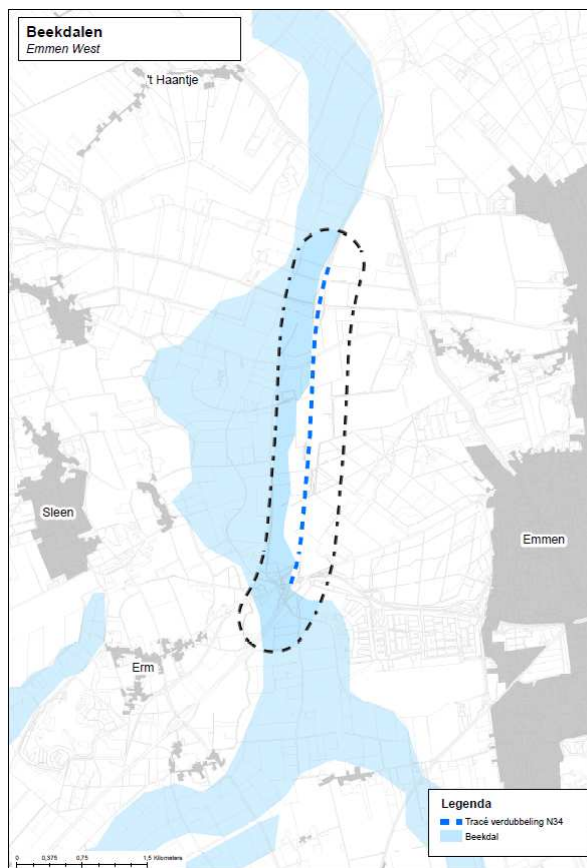
3.2 Natuurlijke hulpbronnen

Bodem en land

Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag naast de huidige N34. De natuurlijke hulpbronnen bodem en land ter plekke zijn vernieuwbaar (agrarisch gebied). De relatieve rijkdom is vergelijkbaar met de omgeving.

Robuuste watersystemen

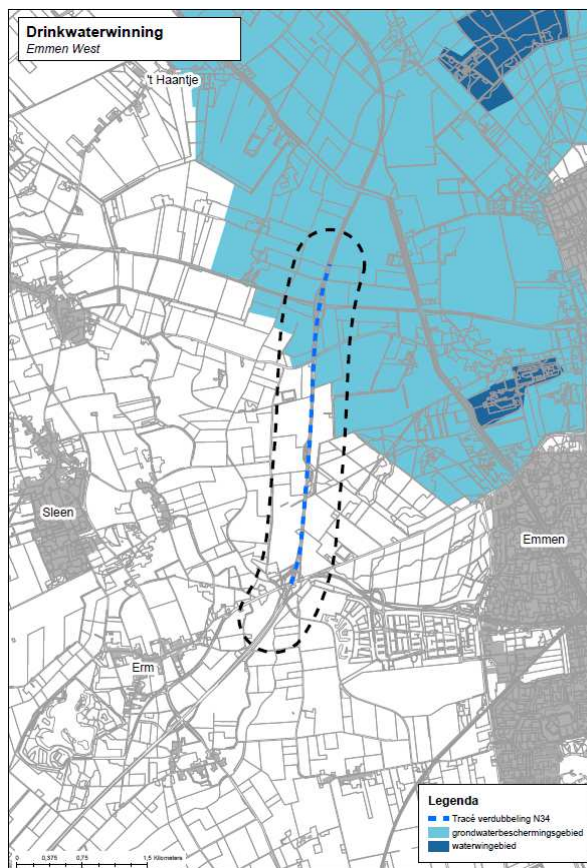
Het aan te passen wegvak ligt in zijn geheel direct of nagenoeg direct tegen het beekdal van de Sleenerstroom aan. Beekdalen spelen in de provincie Drenthe een belangrijke rol in het robuuster maken van het watersysteem om extreme omstandigheden op te kunnen vangen. Water verzamelt zich van nature in de beekdalen. De provincie wil niet langer dit water overal zo snel mogelijk kunnen afvoeren. In de provinciale Beekdalenvisie 2030 wordt ingezet op een verhoogde dynamiek (hoge en lage waterstanden) in de beekdalen



Figuur 3.1: beekdalen

Drinkwater

Het aan te passen wegvak doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied voor de waterwingebieden Valtherbos en Noordbargeres. Voor de grondwaterbeschermingsgebieden gaat de provincie uit van een risicogerichte benadering, waarbij maatwerk per gebied wordt toegepast. Een en ander is vastgelegd in o.a. de artikelen 7.11 en 7.14 van de Provinciale Omgevingsverordening en nader uitgewerkt in gebiedsdossiers per waterwingebied. In een gebiedsdossier is informatie verzameld die van belang is voor de waterkwaliteit op de plaats van de winning. Op basis hiervan zijn maatregelen ontwikkeld die gericht zijn op preventie en risicobeheersing.



Figuur 3.2: drinkwaterwinningen en grondwaterbeschermingsgebieden

Biodiversiteit

De bescherming van inheemse dier- en plantensoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. Teneinde zicht te krijgen op het mogelijk voorkomen van beschermde flora en/of fauna is een quickscan verricht door onderzoeksbureau Tauw. De situering van het projectgebied wordt in algemene zin omschreven als agrarisch met ontwateringssloten langs het gehele tracé die intensief worden beheerd en vrij steile oevers hebben.

Wel liggen langs het tracé een aantal aandachtsgebieden waar bepaalde beschermde flora- en/of faunasoorten zouden kunnen voorkomen (zie ook figuur 3.3):

1. Ter hoogte van hm 60.4 is een klein bosperceel aanwezig. Het betreft vrij jonge bomen met een redelijk ontwikkelde ondergroei.
2. Bij hm 60.8 is aan de oostzijde van de N34 een parkeerhaven en tankstation aanwezig. Het tankstation zelf bestaat uit één pomp met een plat dak erboven wat door twee palen wordt ondersteund. Het dak is aan de zijkanten en onderkant recht en glad afgewerkt. Er zijn geen hopen of nesten aan de zijkanten of aan de onderkant van het tankstation waargenomen. Tussen de parkeerhaven en afrit vanuit het tankstation is een slootje aanwezig met aan weerszijden een



Figuur 3.3: Ecologische aandachtsgebieden

rij jonge bomen er omheen. Er zijn geen holtes of vaste verblijfplaatsen van vogels aangetroffen in deze bomen. De oevers van de sloot zijn steil en intensief beheerd, waardoor er geen opgaande oevervegetatie aanwezig is.

3. Ter hoogte van hm 61.4 ligt aan de westzijde van de N34 een parkeerhaven met een tankstation. Het tankstation heeft drie pompen en een winkeltje. Langs de op- en afrit van het tankstation en de parkeerplaats zijn bomenrijen aanwezig. Er zijn geen holtes of jaarrond beschermde roofvogelnesten in deze bomen waargenomen. Er worden geen gebouwen gesloopt of bomen gekapt.
4. Ter hoogte van hm 62 kruist de N34 een kleine watergang. De oevers ervan zijn intensief beheerd en het talud is vrij steil.
5. Nabij hm 62.4 overbrugt de N34 de Slenerweg. Langs de Slenerweg staat een bomenrij die diverse vegetatiestructuren in de omgeving met elkaar verbindt. De afstand tussen de bomen van de bomenrij aan beide zijden van de N34 is ongeveer 50 meter. Het viaduct biedt een onderdoorgang voor vleermuizen van zo'n 4 meter hoogte.
6. In het noorden van het tracé, nabij hm 63, kruist de N34 de N381. Aan weerszijden van de N381 heeft de N34 zowel een af- als oprit. Tussen deze verbindingswegen zijn bosjes aanwezig.

3.3 Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

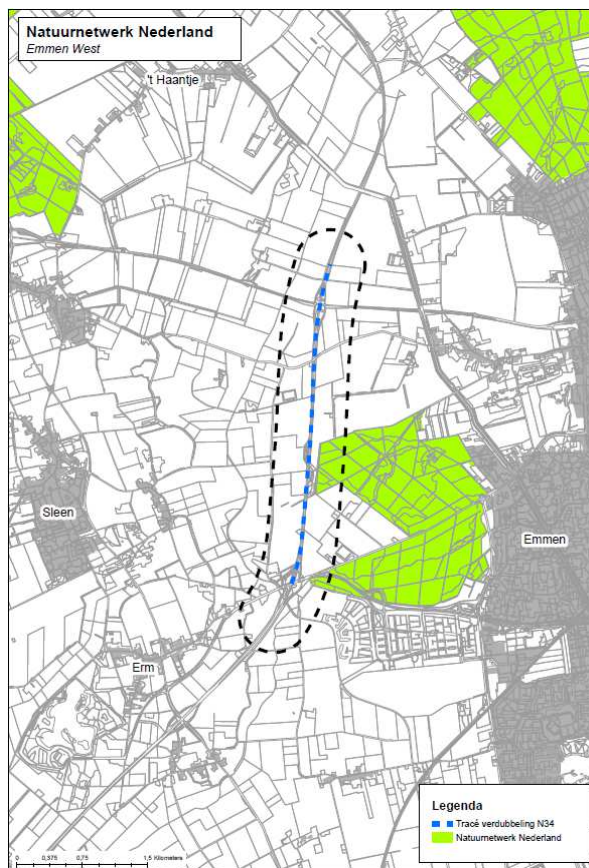
Natura2000 en specifieke natuurlijke milieus

De afstand van het projectgebied tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden Bargerveen, Mantingerzand en Elperstroom of andere specifieke natuurlijke milieus (bijv. wetlands, oeverformaties, riviermondingen, kustgebieden, marien milieu of berggebieden) bedraagt minimaal 12 kilometer.

De Provincie Drenthe heeft een aantal gebieden in de provincie aangewezen als “stiltegebieden” en “donkertebieden”. Ook deze liggen op relatief grote afstand (> 12 kilometer) van het projectgebied.

Natuurnetwerk Nederland

In Nederland worden gebieden met een bijzondere natuurkwaliteit beschermd en onderling verbonden tot Natuurnetwerk Nederland. Dit is een samenhangend netwerk van gebieden, dat voldoende robuust is voor het in stand houden en duurzaam verbeteren van de omstandigheden voor de wilde flora en fauna en voor natuurlijke leefgemeenschappen. Direct oostelijk van het wegvak Emmen ligt het tot Natuurnetwerk Nederland behorende Noordbargerbos. De provincie Drenthe hanteert geen externe werking (effecten over afstand) op het Natuurnetwerk Nederland.



Figuur 3.4: Natuurnetwerk Nederland

Landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang

Het projectgebied heeft (mogelijk) overlap met landschappen en plaatsen die vanuit verschillende invalshoeken een bijzonder belang vertegenwoordigen:

- I. vanuit de invalshoek archeologie en het (mogelijk) voorkomen van archeologische vindplaatsen;
- II. vanwege de situering in het “Geopark de Hondsrug”;
- III. vanwege de situering in het “esdorpenlandschap”;

de periode Neolithicum-Bronstijd. Deze vondsten zijn aangetroffen nabij de Klinkmolenbrug in het beekdal van de Sleenerstroom (VP-4), in het noordelijke deel van het beekdal (VP-5) en op de overgang van het beekdal naar het dekzandplateau in het oostelijke deel van het studiegebied (VP 11 en 12). Beekdalen zijn bekende locaties voor offervondsten en/of depotvondsten, vooral plaatsen waar beken samenvloeien. Bij de Klinkmolenbrug komen meerdere wegen bij elkaar die over de Sleenerstroom gaan. Hieruit blijkt dat dit van oudsher een belangrijke oversteekplaats was. Mogelijk zijn hier de resten van een oude voorde te vinden. Op meerdere zandkoppen in het studiegebied zijn vuursteenvondsten gedaan. De meeste hiervan dateren uit het Mesolithicum. Dergelijke plaatsen waren in het verleden geliefd vanwege hun hoge en droge ligging in het landschap. Ook op de andere zandkoppen in het gebied is de kans groot dat resten van kampementen uit de Steentijd worden aangetroffen.

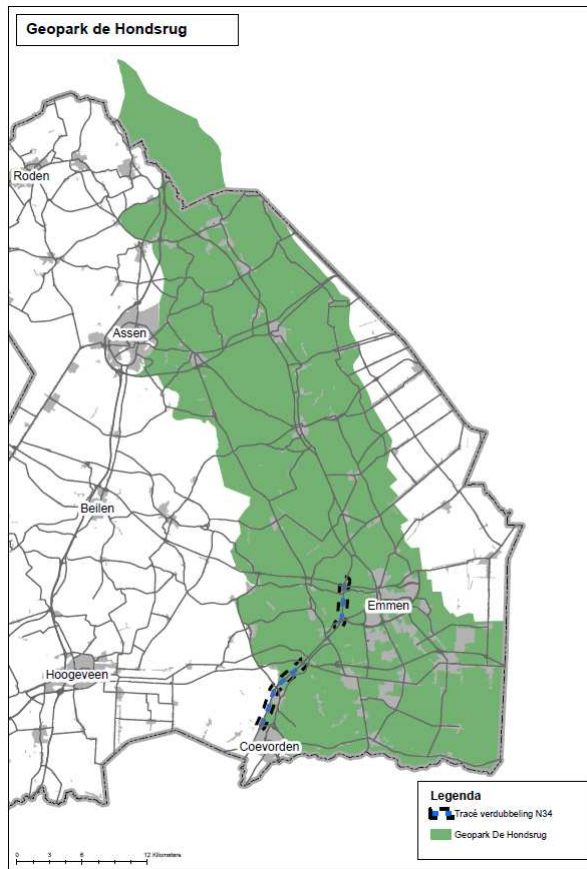
Op grond van gegevens van de gedetailleerde bodemkaart, aangevuld met gegevens van het AHN, historische kaarten en de beleidsadvieskaart kan het volgende worden opgemerkt over de archeologische verwachting voor het studiegebied:

- Hoge-middelhoge verwachting: ter plaatse van dekzandkoppen en in gebieden met hoge en middelhoge humuspodzolgronden worden resten van nederzettingen, grafmonumenten, akkercomplexen en infrastructuur (oude routes) verwacht. De archeologische resten worden verwacht in de top van het dekzand, en zullen zich, een enkele uitzondering (zeer diep ingegraven grondsporen) daargelaten, binnen 1 m onder de top van het dekzand bevinden. De verwachte nederzettingen dateren vanaf het Laat-Paleolithicum tot in de Middeleeuwen. Bij nederzettingen uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum zal het gaan om jachtkampementen. Grondsporen uit deze vroege perioden betreffen vrijwel uitsluitend haardkuilen. Vanaf het Neolithicum zijn naast tijdelijke kampementen ook min of meer permanente nederzettingen te verwachten. Bij een langdurige bewoningsgeschiedenis en bij langdurig gebruik van steeds min of meer hetzelfde gebied als akkergrond, is de kans echter groot dat ondiepe grondsporen opgenomen zijn in latere prehistorische akkerlagen. De dieper reikende grondsporen, zoals paalsporen en kuilen, zullen in elk geval nog bewaard gebleven zijn.
- Lage verwachting: voor de huidige N34 en de afgegraven percelen geldt een lage verwachting op het aantreffen van archeologische resten.
- Beekdalen: in de beekdalen is kans op het aantreffen van depotvondsten uit de periode Neolithicum tot IJzertijd. Deze kunnen o.a. bestaan uit één of meerdere stenen of metalen bijlen, complete potten en resten van dierskeletten. Daarnaast bestaat de kans op het aantreffen van voorden, bruggen, visinstallaties e.d. Dergelijke vondsten zijn niet op te sporen met een booronderzoek en kunnen in het hele beekdal voorkomen.
- Veentje: in het noordwesten van het studiegebied ligt een veentje (VnA op fig 3.7). Dit veentje wordt mogelijk door de verdubbeling van de N34 bedreigd. Veentjes kunnen in het verleden als offerveentje zijn gebruikt. Daarnaast kunnen aan de randen van veentjes (ringwal) kampementen uit de Steentijd worden aangetroffen. Voor het veentje is het van belang om de aard ervan te bepalen, de aanwezigheid van veen aan te tonen en indien het een pingo-ruïne betreft, een eventuele ringwal op te sporen.
- Huisplaats met erf: de huisplaats bij de Klinkmolenbrug ligt onder de kruising van de N34 en de N391. Waarschijnlijk zijn de resten hiervan verloren gegaan bij de aanleg van deze kruising.
- Voorde en brug: nabij de Klinkmolenbrug ligt vermoedelijk een oude oversteekplaats over de Sleenerstroom.

II. Geopark de Hondsrug

In 2013 heeft het Hondsruggebied als eerste Nederlandse geopark de status van Europees Geopark gekregen. In 2015 zijn de Europese Geoparken opgegaan in het netwerk van UNESCO Global Geoparks. Vertrekpunt voor de geoparken is dat ze allen hun eigen unieke geologische geschiedenis

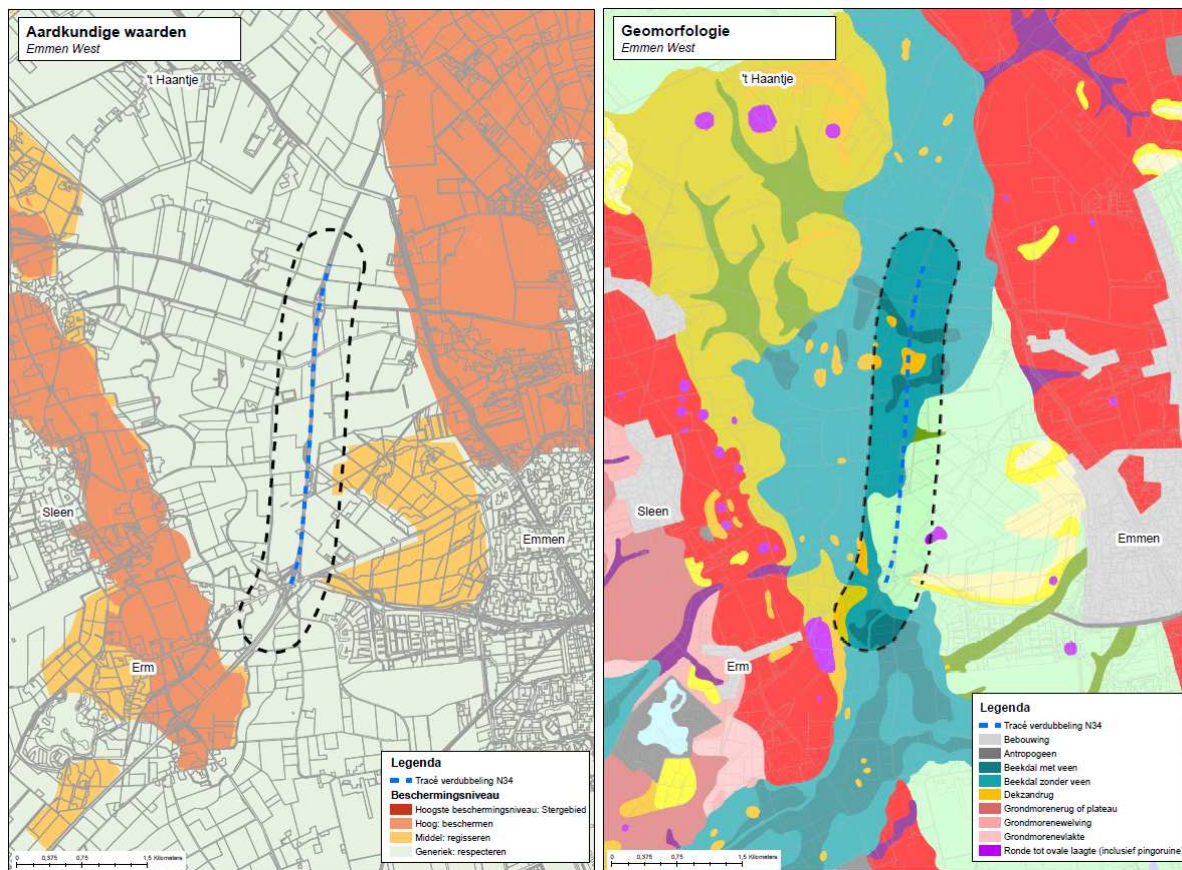
hebben. Geologisch erfgoed is bepalend voor de natuur en de cultuur van het gebied. Samen geven deze elementen een geopark een identiteit die het onderscheidt van andere gebieden. Een geopark wil mensen inspireren om samen de toekomst van hun streek met vertrouwen en op een duurzame manier tegemoet te gaan.



Figuur 3.6: Geopark Hondsrug

Het streven om de Hondsrug verder te ontwikkelen als geopark staat opgenomen in de Omgevingsvisie Drenthe 2014. Het projectgebied ligt binnen de gebiedsbegrenzing van het geopark (zie figuur 3.6). Zoals aangegeven, is het geologische erfgoed het vertrekpunt voor het nadenken over de toekomst van het geopark. Voor een nadere duiding van het geologische erfgoed van de Hondsrug sluit de provincie aan bij het algemene provinciale beleid voor aardkundige waarden. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen vier beschermingsniveaus (hoogst, hoog, middel, generiek).

De directe omgeving van het projectgebied valt volledig in het (laagste) generieke beschermingsniveau. Dit impliceert het respecteren van lokale aardkundige kenmerken (zie figuur 3.8 geomorfologie). In de nabijheid van het wegvak zijn het reliëf (langgerekte laagte met hoogteverschil) en de bodemsequentie (in de natste posities veengronden, dan veengronden op zand, moerige podzolgronden en op de hogere flanken zandige beekdalgronden) kenmerkend. Voorts doorkruist het wegvak een gebied met keileem in de ondergrond, variërend van 7.5 tot 15 meter dikte. De keileem begint tussen 0 en 5 meter. De verticale doorlatendheid van de keileem varieert sterk. Er zijn gebieden met een c-waarde van 5000 dagen, dat wil zeggen dat het nauwelijks water door laat.



Figuren 3.7 en 3.8: aardkundige waarden en geomorfologie

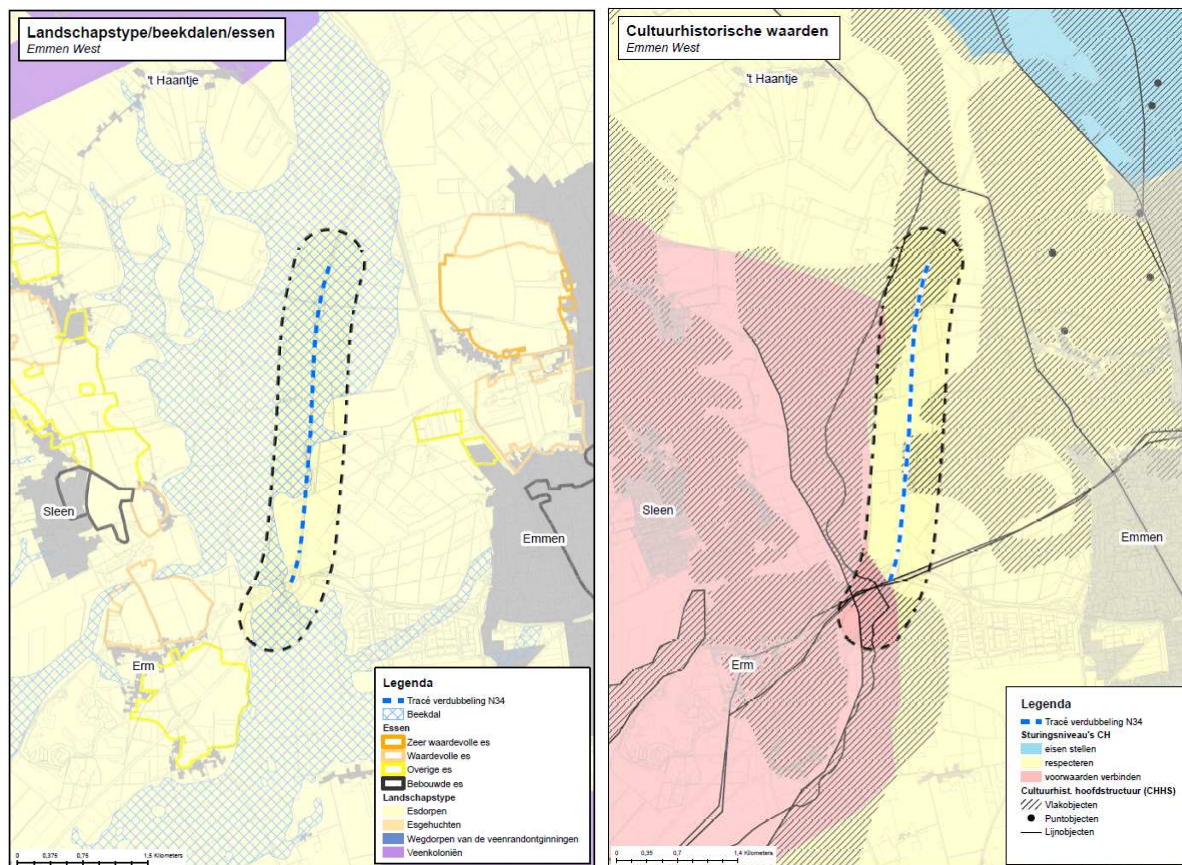
III. Esdorpenlandschap

Zowel in het beleid van de provincie Drenthe (o.a. verwoord in de Omgevingsvisie 2014 en het Cultuurhistorisch Kompas) als van de gemeente Emmen (o.a. verwoord in de Structuurvisie Emmen 2020 en de Ruimtelijke Waardenkaart Emmen) maakt het projectgebied in landschappelijk en cultuurhistorisch opzicht deel uit van het zogenaamde “esdorpenlandschap”. In de beschrijvingen van dit landschapstype komen enkele kenmerkende onderdelen telkens terug: het dorp, de es, het beekdal en de velden/bossen/heide.

Het provinciaal beleid voor het esdorpenlandschap is gericht op het behouden en versterken van (karakteristieke elementen van) de essen en de beekdalen. Het projectgebied ligt landschappelijk gezien voor een groot deel in het beekdal van de Sleenerstroom. Landschappelijk streefbeeld voor de beekdalen is het behouden van het onbebouwde karakter en het versterken van karakteristieke beekdal(rand)beplanting. Overigens ligt de beek zelf op enige afstand ten westen parallel aan het wegtracé. In de nabijheid van het projectgebied bevinden zich geen essen (zie figuur 3.9).

In het provinciale cultuurhistorische beleid valt het projectgebied in een gebied waarop het lichtste provinciale sturingsniveau van toepassing is (“respecteren”). Dit betekent dat bij ontwikkelingen de inzet ligt bij het waarborgen van de cultuurhistorische samenhang voor de toekomst. Op welke samenhangen wordt bedoeld staat omschreven in het Cultuurhistorisch Kompas Drenthe. Het wegvak valt hierin in het cultuurhistorische deelgebied “Mars- en Westerstroom”. In dit deelgebied vindt generieke sturing plaats op een aantal karakteristieken. Voor onderhavig project zijn daarvan mogelijk relevant:

- Het in stand houden van de karakteristiek van het esdorpenlandschap. Deze karakteristiek uit zich in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend microreliëf en beplantingselementen als houtwallen en esrandbosjes;



Figuren 3.9 en 3.10: landschapkenmerken en cultuurhistorische waarden

- Het vasthouden en doorzetten van de ruimtelijke, meer langgerekte opzet van de esdorpen door zorgvuldig om te gaan met de vrije ordening van bebouwing en boerderijen, de afwisseling tussen bebouwde plekken en open ruimtes (in het bijzonder de brinken) en doorzichten naar het omliggende buitengebied;

Het blijvend zichtbaar onderscheiden van de beekdalen door het grillige verloop en de kleinschaligheid te benadrukken.

De Ruimtelijke Waardenkaart Emmen geldt voor de gemeente als intern beleidskader, waarmee richting wordt gegeven aan de inrichting van gebieden. Voor de versterking van de kenmerkende waarden van het esdorpenlandschap worden verschillende handvatten meegegeven. Bij escomplexen betreft dit het versterken en herstel van de omzomende beplantingen, het ontwikkelen van een zorgvuldige overgang tussen bebouwing en es en het versterken van zichtbaarheid en beleefbaarheid. Bij beekdalen gaat het om het herstel van de structuur van houtwallen, die vanaf de hogere gronden het beekdal insteken, tot op het moment waarop sloten watervoerend worden. Herkenbaarheid wordt verder versterkt door het herstel van de beekloop, het weer laten meanderen van de beekloop waarbij de beek periodiek buiten de oevers treedt, vernatting van het beekdal en het behoud van het open, onbebouwde karakter. Tot slot wordt meegegeven dat de afleesbaarheid van de gelaagdheid van het landschap kan worden versterkt door het herstel van de context van archeologische monumenten.

IV. Wegpanorama N34

Als onderdeel van haar landschapsbeleid kent de provincie In de Omgevingsvisie 2014 een speciaal belang toe aan de weg N34 als zijnde een van de zogenaamde “wegpanorama’s”. In de als wegpanorama aangemerkte wegen wil de provincie de karakteristieken van de landschapstypen en het contrast tussen stad en land, gezien vanaf de weg, zichtbaar houden.

Ook in de Ruimtelijke Waardenkaart Emmen (2008) wordt geconstateerd dat veel mensen het landschap van Emmen uitsluitend beleven vanaf de hoofdwegen. Het beeld dat zij vanaf de weg zien, bepaalt voor hen het beeld dat ze van Emmen hebben. In die zin vormen de hoofdwegen steeds meer de visitekaart waarmee gebieden zich kunnen presenteren en profileren. Daarmee wordt het steeds noodzakelijker een visie ten aanzien van die wegen in het landschap te ontwikkelen. Een dergelijke visie dient betrekking te hebben op de relatie met het onderliggende landschap, op de vraag waar men 'vensters op het landschap' wil behouden en versterken, op de vraag welke knooppunten men wel wil ontwikkelen en welke niet en op de wijze waarop bedrijven zich aan de weg presenteren.

4. Soort en kenmerken potentiële effect

4.1 Verkeer

Verkeersintensiteit

De in de toekomst te verwachten verkeersintensiteiten op de N34 zijn berekend door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. Uit de berekeningen komt als eerste naar voren dat de intensiteiten in de toekomst ook zonder infrastructurele maatregelen zullen toenemen. De verwachte autonome groei op het wegvak tussen Emmen-West en de aansluiting met de N381 is becijferd op 30% meer autoverkeer in 2030. Ook is berekend wat de intensiteiten in 2030 zullen zijn na uitvoering van de voorgenomen maatregelen. Deze maatregelen betreffen zowel onderhavige verdubbeling, als de eveneens voorgenomen verdubbeling van het wegvak tussen Coevorden-Noord en knooppunt Holsloot en het ongelijkvloers maken van de aansluiting met de N391 (zie ook paragraaf 2.2 “Cumulatie met andere projecten”). Met inbegrip van deze maatregelen wordt de verkeerstoename op het wegvak tussen Emmen-West en de aansluiting met de N381 geraamd op 35% meer autoverkeer in 2030.

Concluderend zal de verdubbeling van de N34 dus zorgen voor een verkeersaantrekkende werking. Het effect hiervoor is becijferd op 5% (35 minus 30). Het effect van de verdubbeling is, waar nodig, gebruikt bij het bepalen van emissies.

Verkeersveiligheid

Het voorgenomen project voorziet in de verdubbeling van rijstroken (naar 2x2) en een fysieke scheiding tussen de beide rijrichtingen. In de richtlijnen wordt het profiel met 2x2 rijstroken vanuit verkeersveiligheid aangemerkt als de ideale inrichting van een regionale stroomweg. Na uitvoering van het project zal het wegtraject dan ook optimaal aansluiten bij de vijf principes van “Duurzaam Veilig”, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Indeling van wegen in 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

4.2 Geluid en licht

Geluid

Bij de wijziging van een weg dient op grond van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Dit is gedaan door de RUD Drenthe. In dit onderzoek is een inventarisatie gemaakt van het wegverkeerslawaai in de toekomstige situatie. Binnen het onderzoeksgebied is één

woning gelegen. Hiervoor is de geluidsbelasting op de gevel berekend. Geconcludeerd wordt dat op de woning geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er hoeft daarom geen hogere waarde te worden vastgesteld en er hoeven ook geen geluidreducerende maatregelen te worden getroffen.

Licht

Het verlichtingsplan dat als onderdeel van de wegvakaanpassing wordt gemaakt is gebaseerd op de beleidsnota "Openbare verlichting, provinciale wegen Drenthe". Dit betekent dat wordt gekozen voor een zo beperkt mogelijk aantal lichtpunten en het tot een minimum beperken van "strooilicht" door aandachtige selectie van juiste armaturen en spiegeloptiek.

4.3 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is afhankelijk van de mate van verontreiniging door diverse luchtverontreinigende stoffen, waarbij een belangrijke bron van luchtverontreiniging het wegverkeer is. De invloed van de plannen op de luchtkwaliteit is door de Regionale Uitvoeringsdienst Drenthe beoordeeld.

De Wet luchtkwaliteit geeft aan dat de invloed van de verdubbeling en overige aanpassingen op de luchtkwaliteit moet worden beoordeeld. Er zijn luchtkwaliteitseisen vastgesteld zoals grenswaarden, richtwaarden en drempels.

Met behulp van het model Geomilieu-Stacks is door de RUD Drenthe bepaald wat de gevolgen van de verdubbeling zijn voor de luchtkwaliteit. Voor de bestaande situatie (2019), de autonome ontwikkeling (2030) en het geplande voornemen (2030) is berekend wat de concentraties stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀-) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) langs de weg zijn ten gevolge van het wegverkeer. Deze berekende concentraties zijn getoetst aan de geldende luchtkwaliteitsnormen. Cumulatieve effecten met de voorgenomen verdubbelingen op de bij Emmen West aantakende N391 en het wegvak in de N34 tussen Holsloot en Coevorden Noord zijn in de berekeningen meegenomen.

De toetsing levert de volgende conclusies:

- zowel de gemiddelden als de maxima van de voor de verschillende scenario's berekende concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof langs de weg, voldoen ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen;
- ten opzichte van de bestaande situatie nemen, voor zowel de autonome ontwikkeling als het geplande voornemen, ondanks het toenemend wegverkeer, de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof aanmerkelijk af. De verklaring hiervoor is een wagenpark dat aan steeds strengere emissie-eisen moet voldoen;
- de concentraties in stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof zijn in de geplande situatie nauwelijks hoger dan de concentraties ten gevolge van de autonome ontwikkeling door een beperkte toename van het wegverkeer.

De eindconclusie is dan ook dat uit oogpunt van luchtkwaliteit er geen belemmering bestaat om het geplande voornemen uit te voeren. Er bestaat geen aanleiding om de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit nader te onderzoeken.

4.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Om eventuele risico's inzichtelijk te maken heeft de RUD Drenthe het voornemen getoetst aan de eisen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen, Besluit externe veiligheid buisleidingen en het Besluit externe veiligheid transport gerelateerd aan het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Naar aanleiding van deze toetsing wordt geconcludeerd:

- Plaatsgebonden risico: Voor zowel de huidige als de toekomstige situatie is geen 10^{-6} risicocontour aanwezig. Er zijn geen knelpunten qua externe veiligheid.
- Groepsrisico: Voor zowel de huidige als de toekomstige is de risicosituatie nihil (nul). De groepsrisicocurve is niet zichtbaar in de fN-curve. Er is hiermee sprake van een acceptabele situatie.

4.5 Bodem

Door de RUD Drenthe zijn de locaties met mogelijke bodemverontreinigingen ter plaatse van de geplande wegverbreding geïnventariseerd. Bij de inventarisatie zijn 17 locaties in het onderzoeksgebied naar voren gekomen die potentieel verdacht zijn. Op een groot deel van deze locaties is al bodemonderzoek verricht, op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van bodemverontreinigingen waarbij de concentraties van verontreinigende stoffen de interventiewaarden overschrijden.

Voor twee locaties in het onderzoeksgebied is, indien hier inderdaad werkzaamheden zullen worden uitgevoerd, voorafgaand aan het uitvoeren van die werkzaamheden aanvullend onderzoek nodig om vast te stellen of saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn. Het betreft hier de locaties:

- Ermerweg, erfverharding 224, Emmen; locatie is asbestverdacht;
- Ermerweg ENBB IV, Emmen; locatie is verdacht voor bodemverontreiniging i.v.m. dempingsmateriaal dat bestaat uit puin en/of bouw- en sloopafval.

Mochten de voorgestelde onderzoeken nodig zijn, dan zal dit ruim voor aanvang van de werkzaamheden worden uitgevoerd. Indien blijkt dat saneringsmaatregelen getroffen dienen te worden, dan zal hierover met het bevoegd gezag in overleg worden getreden.

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

4.6 Water

Waterkwaliteit

De N34 geldt in het provinciale drinkwaterbeleid als een "lijnbron" die de kwaliteit van de winning potentieel negatief kan beïnvloeden. Met het oog op de bescherming van de grondwaterkwaliteit zullen de regels uit de Provinciale Omgevingsverordening uit m.n. de artikelen 7.11 en 7.14 worden opgenomen als specifieke eis in een aanbesteding. Ook zal bij de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden rekening worden gehouden met het maatregelenpakket uit het gebiedsdossier en het uitvoeringsprogramma van het grondwaterbeschermingsgebied Valtherbos/Noordbargeres.

Geconcludeerd wordt dat negatieve effecten op de waterkwaliteit niet op voorhand zijn uit te sluiten, maar dat deze goed zijn te mitigeren. Als onderdeel van de verdere projectvoorbereiding zal gewerkt worden aan passende mitigatievoorstellen.

Waterkwantiteit

De voorgenomen werkzaamheden zorgen voor een toename van het verhard oppervlak. Hierdoor vermindert de mogelijkheid voor regenwater om te infiltreren in het grondwater. Dit betreffen echter kleine effecten, waarmee bij de nadere uitwerking van de technische details rekening wordt gehouden. Hierdoor is er geen sprake van nadelige effecten.

Hiernaast wordt in het kader van de watertoets gekeken naar de eventueel uit te voeren watercompensatie die verplicht is door een toename van het verhard oppervlak. In overleg met Waterschap Vechtstromen worden afspraken gemaakt over compensatiemaatregelen, zoals het verdiepen van de berm sloten en het participeren in projecten in de omgeving van het projectgebied die de robuustheid van het watersysteem als geheel vergroten. De waterhuishoudkundige doelstellingen zijn hiermee voldoende geborgd.

4.7 Ecologie

Natura2000

In verband met de relatief grote afstand (>12 kilometer) van het projectgebied tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden, zijn effecten van het project op de instandhoudingsdoelen uit de beheerplannen uit te sluiten. Dit geldt ook voor eventuele negatieve effecten door toegenomen stikstofdeposities in de Natura 2000 gebieden ten gevolge van veranderde verkeersintensiteiten. Om dit laatste vast te kunnen stellen zijn de referentiesituatie en plansituatie uit het verkeerskundig onderzoek (zie ook paragraaf 4.1) ingevoerd in de zogenoemde Aeries-Calculator. Op basis van de ingevoerde verkeersnetwerken bepaalt de Aeries-Calculator de stikstofdepositie in de Natura2000 gebieden. Uit de berekeningen blijkt dat voor geen van de Natura 2000-gebieden in de omgeving sprake is van een stikstofdepositie die groter is dan 0,05 mol/ha/jr. De stikstofdepositie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

Flora&Fauna

De verbreding van de N34 kan op de volgende manieren tijdelijke of permanente effecten hebben op beschermde Flora- en faunawetsoorten:

- Tijdelijk: Verstoring van vogels, vleermuizen of grondgebonden zoogdieren door:
 - Nachtelijke verlichting bij werkzaamheden
 - Geluid of beweging door materieel of personen bij werkzaamheden
- Permanent: Aantasting van leefgebied van beschermde dieren en/of standplaatsen van planten door:
 - Bomenkap
 - Verwijdering struweel / vegetatie
 - Grondverzet
 - Vergraven / dempen van sloten.

Door bureau Tauw is de ruimtelijke uitvoerbaarheid van het voorgenomen project vanuit de Flora- en faunawet getoetst. Uit de effectbeoordeling blijkt dat het plan mogelijk van invloed is op zwaarder beschermde soorten. De bijzondere natuurwaarden zijn veelal beperkt tot een aantal aandachtsgebieden, zoals omschreven in paragraaf 3.2. Geconcludeerd wordt dat het redelijkerwijs aannemelijk is dat het plan ruimtelijk uitvoerbaar is vanuit de Flora- en faunawet. Premisse voor deze conclusie is dat in het vervolgtraject de onderstaande stappen in acht worden genomen. Dit zal worden gedaan.

Vervolgstappen:

- Voorafgaand aan de uitvoering van werkzaamheden die mogelijk van invloed zijn op beschermde soorten, zoals genoemd in hoofdstuk 2 van het onderzoeksrapport, is het noodzakelijk om te onderzoeken of deze soorten hier ook daadwerkelijk aanwezig zijn.
- Indien soorten worden geschaad dient een ontheffing van de Ffw of (per 1 januari 2017) Wnb voor deze soorten te worden aangevraagd. De Ffw en Wnb bieden de mogelijkheid voor ontheffingen,

mits voldaan wordt aan voorwaarden. In onderstaande opsomming worden deze voorwaarden vermeld, en wordt beknopt beschreven hoe hiervan sprake is bij het voornemen:

- Er moet sprake zijn van een wettelijk belang: het voornemen betreft een “ruimtelijke ingreep”, die onder de Ffw en Wnb vermeld staat als “wettelijk belang”. Voor onder andere vogels met jaarrond beschermde nestlocatie en vleermuizen moet sprake zijn van een geldig belang uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn om ontheffing te kunnen krijgen. Bij onderhavig project komt hiervoor het belang “Volksgezondheid of openbare veiligheid (belang d)” in aanmerking kunnen komen, aangezien het project de openbare (verkeers)veiligheid ten goede komt.
- Alternatievenafweging: Er dient aangetoond te worden dat er geen, voor de betreffende soorten, beter alternatief is voor uitvoering van de werkzaamheden. Dat het hier gaat om een verdubbeling, waarbij de nieuwe rijbaan direct tegen de bestaande rijbaan wordt aangelegd, is hierbij logischerwijze een belangrijk vertrekpunt.
- Mitigerende maatregelen:
 - Bij een ontheffingsaanvraag hoort een voldoende uitgewerkt mitigatieplan. Dit zal, zo nodig, voor dit project worden gemaakt.
 - Periodisering: door te werken buiten kwetsbare perioden van de relevante soorten (zoals de voortplantingsperiode), wordt verstoring tot een minimum beperkt.
 - Aanbieden alternatief leefgebied: in de omgeving is voldoende alternatief leefgebied voor alle soorten aanwezig. Bovendien wordt ernaar gestreefd bij de verbreding van de weg de kwaliteit van leefgebied te verbeteren.
- Op basis van bovenstaande randvoorwaarden is het redelijkerwijs aannemelijk dat een eventuele ontheffing van de Ffw of Wnb verkregen zal worden. Het voorkomen van Ffw- of Wnb-soorten in het plangebied vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voornemen.

4.8 Archeologie

Op de archeologische advieskaart (figuur 3.7) is een onderscheid gemaakt in zones met hoge en middelhoge verwachting. Voor deze zones zijn adviezen opgesteld met betrekking tot vervolgonderzoek. De adviezen staan samengevat in onderstaande overzichtstabel.

code	vindplaatstype	eerste stap vervolgonderzoek	tweede stap vervolgonderzoek
VP-4	steentijdvindplaats en depotvondsten	waarderend booronderzoek gericht op steentijdvindplaats, voor de overige verwachte archeologische fenomenen wordt een archeologische begeleiding aanbevolen	proefsleuven
VP-6	steentijdvindplaats	waarderend booronderzoek, om de 25 m	proefsleuven
VP-9	steentijdvindplaats	waarderend booronderzoek, om de 25 m	proefsleuven
VnA	veentje	waarderend booronderzoek, kruisraai	archeologische begeleiding
voorde en brug	-	archeologische begeleiding	-
beekdalen: provinciaal belang	-	verkennend booronderzoek, om de 50 m	archeologische begeleiding
hoge- en middel-hoge verwachting	-	verkennend booronderzoek, om de 50 m	karterend onderzoek
lage verwachting	-	geen vervolgonderzoek	-

De adviezen gelden daar waar de ingrepen ten behoeve van de wegverbreding gaan plaatsvinden, hiervoor is een zone met een breedte van 20 m vanaf de huidige N34 gesteld. Deze vervolgonderzoeken bestaan in eerste instantie uit booronderzoek (mogelijk gevolgd door

proefsleuven), en begeleidingen. Indien na proefsleuvenonderzoek blijkt dat een behoudenswaardige vindplaats bedreigd wordt door de voorgenomen verbreding van de N34, wordt geadviseerd tot inpassing van die vindplaats, en indien deze optie niet mogelijk is, is behoud ex situ (opgraving) van het bedreigde deel van de vindplaats aan de orde. Indien er buiten de 20m zone bodemingrepen ten behoeve van de verdubbeling van de N34 plaatsvinden, dan zal het advies (de adviestabel) daartoe moeten worden aangepast.

De voorgestelde vervolgonderzoeken zullen ruim voor de uitvoering van de werkzaamheden worden uitgevoerd. De voorgestelde archeologische begeleidingen zullen plaats vinden gedurende de relevante werkzaamheden. Hiermee wordt voldoende geborgd dat er geen negatieve beïnvloeding van archeologische waarden ten gevolge van het project zal plaatsvinden.

4.9 Aardkundige waarden

Voor de hele provincie Drenthe geldt minimaal een generiek beschermingsbeleid voor aardkundige waarden. Dit houdt in dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de lokale aardkundige kenmerken worden gerespecteerd. Dit zal bij uitvoering van het project o.a. worden gedaan door:

- Grondverzet t.b.v. de werkzaamheden tot een minimum te beperken. Bijkomend effect is dat ingrepen in de vorm, de typische vocht- en bodemgradiënt en het reliëf van de bodem ter plekke tot een minimum worden beperkt.
- Grondwaterpeilen op bestaand niveau te laten. Hierdoor is eventuele oxidatie en verlies van veen niet aan de orde.

4.10 Landschap en cultuurhistorie

Voor de beoordeling van potentiële effecten van het voorgenomen project op landschap en cultuurhistorie is blijkens het provinciale en gemeentelijke beleid de eventuele relatie met de omschreven karakteristieke elementen van het esdorpenlandschap het meest relevant.

Het projectgebied ligt grotendeels in een gebied dat binnen het esdorpenlandschap is aangeduid als beekdal (zie ook figuur 3.9). Naar aanleiding van de in het provinciaal en gemeentelijk beleid geuite streefbeelden voor de beekdalen kan het volgende worden geconcludeerd over karakteristieke elementen die dienen te blijven behouden c.q. versterkt:

- (a) Behouden van open en onbebouwd karakter: T.g.v. de verdubbeling zal een klein deel van het beekdalareaal worden verhard. De weg kan ter hoogte van de beekdalen zodanig worden ingericht dat de weg het open karakter van het beekdal niet negatief beïnvloed. Het project scoort hiermee licht negatief voor deze karakteristiek.
- (b) Versterking van karakteristieke beekdal(rand)beplanting: Er hoeft met het oog op uitvoering van het voorgenomen project geen bestaande beekdal(rand)beplanting te wijken. Mogelijk kan bij uiteindelijke weginrichtingskeuzes worden ingespeeld op (oorspronkelijke) beekdal(rand)beplantingsstructuren, bijvoorbeeld: herstel van de structuur van houtwallen die vanaf de hogere gronden het beekdal insteken tot op het moment waarop sloten watervoerend worden.

In het kader van het binnenkort te starten visievormingstraject over de ruimtelijke inbedding van de weginfrastructuur in het omliggende landschap zal nader worden gekeken welke weginrichtingskeuzes zich het beste verhouden tot bovenstaande observaties. Hiermee is het streven om negatieve effecten op landschap en cultuurhistorie te minimaliseren en waar mogelijk te komen tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en (beleving van) het wegpanorama.

5. Conclusie

Na toetsing van de criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn wordt voor de verdubbeling en aanpassing van de N34 tussen de aansluiting Emmen-West en de aansluiting met de Frieslandroute geconcludeerd dat de kenmerken van het voorgenomen project in relatie tot het projectgebied niet tot belangrijke nadelen voor het milieu leiden. De invloed van het voorgenomen project is gering te noemen. Het project heeft geen effecten van betekenis ten aanzien van geluid, lichthinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, water, ecologie, aardkundige waarden, cultuurhistorie, archeologie of landschap. De aangegeven mogelijk negatieve effecten zijn in de nadere projectuitwerking te mitigeren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is bij feitelijke uitvoering van de werkzaamheden aandacht nodig om de verdubbeling en andere wegaanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en milieu verantwoorde manier uit te voeren. Bij de aanbesteding van het werk zal bovendien extra aandacht worden gevraagd voor de minst bezwarende uitvoeringswijze.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu is de conclusie gerechtvaardigd dat het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure en daarmee het opstellen van een MER niet nodig is.

