

N 34 provinciale weg gedeelte Witte Paal – Coevorden

Samenvatting MER N 34

***Ombouw provinciale weg N 34 deelplan B
wegvak Witte Paal – J.C. Kellerlaan naar een veilige
regionale stroomweg 100 km/h***

December 2011

Eenheid Wegen en Kanalen

Colofon

Datum

December 2011

Auteur

Kernteam N34

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl/n34

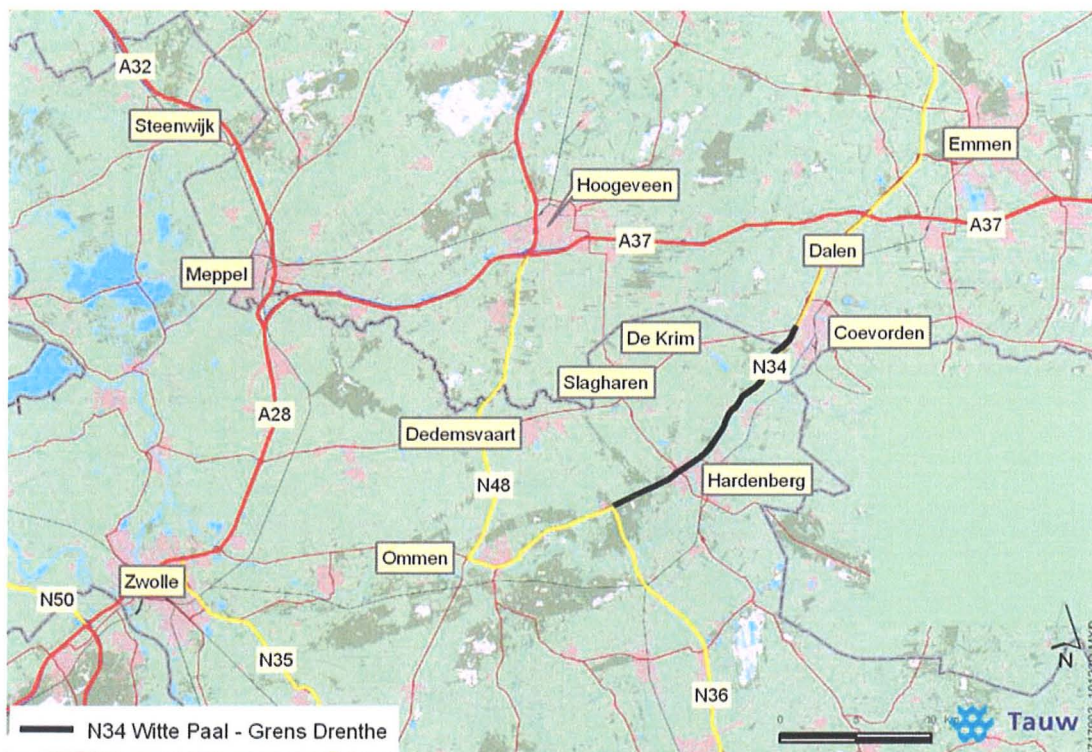
n34@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Opwaardering N 34 Witte Paal - J.C. Kellerlaan naar een regionale stroomweg 100 km/h	5
2	De onderzochte alternatieven en inrichtingsvarianten	7
3	Toetsing aan de doelstelling	8
4	Belangrijkste resultaten verkeer- en milieuonderzoek	10
5	Afwegingen per deelgebied (bouwstenen)	13

1 Opwaardering N 34 Witte Paal - J.C. Kellerlaan naar een regionale stroomweg 100 km/h

De provinciale weg N 34 tussen Witte Paal en de Drentse grens bij Coevorden is een belangrijke weg voor de ontsluiting van het noordoosten van de provincie Overijssel (Ommen, Hardenberg) en het zuidoosten van de provincie Drenthe (Coevorden, Emmen). De N 34 wordt voor zowel recreatieve als zakelijke doeleinden gebruikt om vanuit de hierboven genoemde gebieden richting Zwolle (A28) of Emmen (A37) te gaan en verder. Daarnaast is de N 34 een belangrijke verbinding voor verplaatsingen van de bewoners in het Vechtdal zelf.



Figuur S 1 Regionale ligging N 34

De provincie Overijssel en de gemeente Hardenberg zijn van plan om het wegvak N 34 Witte Paal - Drentse grens (km. 27,865 - km.43,915) in te richten als Duurzaam Veilige regionale stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en een maximum snelheid van 100 km/h. De herinrichting tot regionale stroomweg is wenselijk in verband met de verdere groei van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze weg. Daarnaast gebeuren er op de N 34 te veel ongelukken door de aanwezigheid van gelijkvloerse kruisingen, aansluitingen en oversteken.

In de Wet Milieubeheer (Wm)¹ is geregeld dat bij ruimtelijke ordeningsplannen en/of besluiten met mogelijke grote milieugevolgen het verplicht is informatie te verzamelen over de als gevolg van de ingreep optredende milieugevolgen. Het wegvak Witte Paal – J.C. Kellerlaan kent op dit moment een snelheidsregime van maximaal 80 km/h. Voor de opwaardering van dit deel van de N 34 van 80 km/h weg naar een 100 km/h weg is volgens de Wet milieubeheer het verplicht een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Verder moet een bestemmingsplan worden opgesteld, waarin de opwaardering van de N 34 Witte Paal – JC Kellerlaan wordt vastgelegd.

De m.e.r.-procedure

De m.e.r.- procedure heeft tot doel het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de bestuurlijke besluitvorming. Op verschillende momenten is inspraak mogelijk voor onder meer burgers en belangengroeperingen. Ook wordt op verschillende momenten advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs.

¹ Bijlage bij het Besluit m.e.r. (onderdeel C, categorie 1.4)

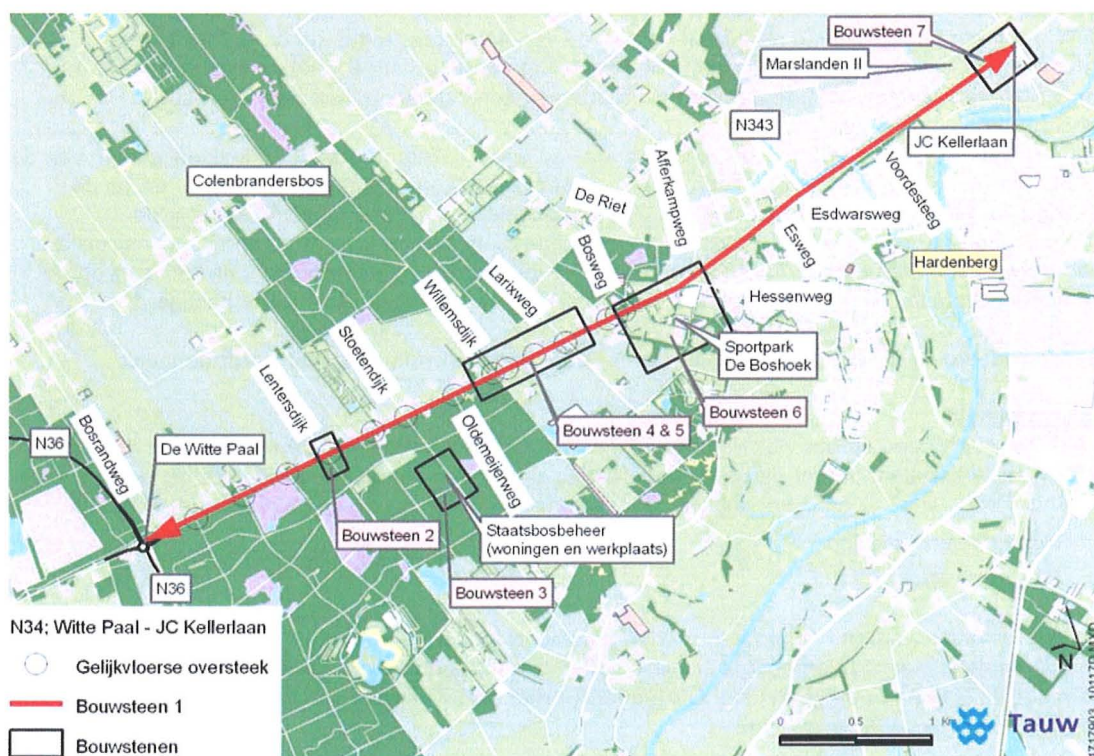
2 De onderzochte alternatieven en inrichtingsvarianten

Om de gevolgen van de opwaardering van de N 34 en de keuzemogelijkheden voor een goede lokale bereikbaarheid inzichtelijk te maken, wordt in het MER onderscheid gemaakt in twee schaalniveaus (netwerkniveau en lokaal niveau). Dit doen we door enerzijds netwerkalternatieven en anderzijds bouwstenen te onderzoeken.

Voor het beschrijven en onderzoeken van gevolgen voor het lokale wegennet is het traject Witte Paal – J.C. Kellerlaan onderverdeeld in 7 deelgebieden, te weten:

1. Wegverbreding N 34
2. Lentersdijk
3. Woningen Staatsbosbeheer
4. Willemsdijk
5. Larixweg
6. Hessenweg (Boshoek)
7. J.C. Kellerlaan

Per deelgebied zijn bouwstenen ontwikkeld. De netwerkalternatieven zijn opgebouwd door de bouwstenen per locatie aan elkaar te schakelen.



Figuur S.2 Overzicht locaties en nummering bouwstenen

3 Toetsing aan de doelstelling

De doelstelling van de opwaardering van de N 34 is:

Het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid door het realiseren van een duurzaam veilige inrichting van de N 34, gedeelte Witte Paal – grens Drenthe, als onderdeel van een integraal plan waarin duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit en het aansluiten bij en rekening houden met ontwikkelingen en kansen langs de N 34, zoals deze voortvloeien uit de Omgevingsvisie 2009, centraal staan.

Bereikbaarheid

Uit het onderzoek blijkt dat door de opwaardering van de N 34 tot regionale stroomweg (100 km/h) het gebruik van N 34 toeneemt. Deze toename is het resultaat van het 'sneller worden van de route'. Door het opheffen van de gelijkvloerse oversteken en aansluitingen neemt de capaciteit van de N 34 toe. De reistijd op het traject neemt aanzienlijk af, waardoor de N 34 aantrekkelijker wordt voor de automobilist. Ook het verkeer op de lokale wegen uit de aangrenzende gebieden kiest nu voor een route via de N 34. De verhouding tussen de verkeersintensiteiten en de verkeerscapaciteit neemt toe, maar dit levert geen verkeersafwikkelingsproblemen op.

Geconcludeerd wordt dat de doelstelling voor het aspect bereikbaarheid wordt gehaald.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op het traject Witte Paal – Grens Drenthe wordt sterk verbeterd. Zoals beschreven in bovenstaande paragraaf nemen de verkeersintensiteiten op de N 34 toe. Door inrichting als Duurzaam Veilige stroomweg neemt het aantal ernstige verkeersslachtoffers af met circa 60% ten opzichte van de autonome situatie. Dit komt overeen met circa 4 ernstige slachtoffers.

Een bijkomend tweede effect is de verschuiving van voertuigkilometers in het invloedsgebied van de N 34. Op de, relatief onveilige, wegen buiten de bebouwde kom neemt het gebruik af en op de overige autowegen in invloedsgebied (de N36) neemt het aantal voertuigkilometers in de projectsituatie juist toe. De N36 heeft, door een Duurzaam Veilige inrichting, een lager risicocijfer dan de wegen buiten de bebouwde kom, waardoor de verschuiving een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Hiermee wordt naar verwachting circa 1 ernstige slachtoffer bespaard.

Geconcludeerd wordt dat de doelstelling voor het aspect verkeersveiligheid wordt gehaald.

Duurzaamheid

De N 34 scoort goed op het vlak van duurzaamheid. Op een aantal aspecten valt echter ook zeker nog winst te behalen. Vanuit de totale beoordeling zijn er een aantal onderdelen te benoemen waar nog een grote winst te behalen valt als het gaat om aansluiten bij de Omgevingsvisie, namelijk:

- Toerisme en vrije tijd
- Gezond leefmilieu

Deze twee onderwerpen hebben een matige tot slechte score meegekregen, vanuit de beoordeling van de doelstellingen. Daarnaast is er een relatief grote groep met onderwerpen waar een gemiddelde score aan toegekend is. Deze onderwerpen zijn daarmee ook aandachtspunt bij het opstellen van verbetervoorstellen.

Geconcludeerd wordt de doelstelling voor het aspect duurzaamheid op dit moment niet volledig wordt gehaald. Door de benoemde optimalisatiemaatregelen mee te nemen bij de verdere

uitwerking van de plannen voor de opwaardering van de N 34 is het behalen van deze doelstelling haalbaar.

Ruimtelijke kwaliteit

In de Omgevingsvisie heeft de provincie de ambitie opgenomen tot behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit. Het behouden of herstellen van relaties tussen gebiedskwaliteiten of het toevoegen van nieuwe kwaliteiten versterkt de ruimtelijke kwaliteit.

Als gevolg van de opwaardering van de N 34 worden relaties tussen gebieden hersteld, maar een aantal gebiedskwaliteiten wordt niet behouden. Door de verdwijning van de lintbeplanting rondom de N 34 worden de gebiedskwaliteiten aan de noord- en zuidzijde van de N 34 visueel met elkaar verbonden en zichtbaar vanaf de weg. Echter, door de aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting bij de J.C. Kellerlaan en de Larixweg en de aanleg van nieuwe verbindingswegen, gaan huidige gebiedskwaliteiten verloren en treedt visuele verstoring op.

Geconcludeerd wordt de doelstelling voor het aspect Ruimtelijke Kwaliteit op dit moment niet wordt gehaald. Door de benoemde optimalisatiemaatregelen mee te nemen bij de verdere uitwerking van de plannen voor de opwaardering van de N 34 is het behalen van deze doelstelling haalbaar.

4 *Belangrijkste resultaten verkeer- en milieuonderzoek*

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de belangrijkste effecten die uit het verkeer- en milieuonderzoek naar voren zijn gekomen.

Verkeer

Netwerkeffecten verkeer

Het gebruik van de N 34 neemt in beide netwerkalternatieven toe. De capaciteit en de inrichting van de weg zijn geen belemmering voor deze groei van autoverkeer. Slechts incidenteel kunnen er vertragingen ontstaan. Door het opheffen van de gelijkvloerse oversteken en aansluitingen neemt de betrouwbaarheid van deze route toe. Voor het traject Witte Paal – J.C. Kellerlaan wordt 20% reistijdwinst geboekt en op het traject J.C. Kellerlaan – Coevorden wordt geen reistijdwinst geboekt. Voor het totale traject van Witte Paal naar Coevorden betekent dit een reistijdwinst 10%. Hierbij is er geen onderscheid tussen de beide netwerkalternatieven.

Lokale effecten verkeer

Het onderzoek laat zien dat het gebruik van de Ommerweg tussen Witte Paal en de Lentersdijk en ter hoogte van de Afterkampweg toeneemt. De parallelweg is voldoende breed om deze toename van verkeer te verwerken, er ontstaan geen afwikkelingsknelpunten. Wel is de verkeerleefbaarheid (toename van de geluidbelasting) hier een aandachtspunt. Op het overige deel van de parallelweg blijven de intensiteiten ongeveer gelijk aan de huidige situatie.

Het opheffen van de aansluiting Hessenweg/Afterkampweg laat een afname van het autogebruik op weekdagen op de Hessenweg zien, echter de piekmomenten op weekenddagen (van en naar het sportpark) kunnen drukker worden dan in referentiesituatie.

Door het afsluiten van oversteken en aansluitingen ontstaan er beperkte omrijdafstanden voor auto- en landbouwverkeer. De extra reistijd die dit met zich meebrengt wordt opgeheven door het vervallen van de wachttijden om de N 34 op te komen. Voor het fietsverkeer blijven de omrijdafstanden beperkt door de onderdoorgang o.a. ter hoogte van de Larixweg. Wandelaars maken ook gebruik van deze onderdoorgang en hebben hierdoor een veilige oversteek. Voor deze groep is impact van de extra af te leggen afstand het grootst.

Door een ongelijkvloerse aansluiting te realiseren ter hoogte van de Larixweg verbetert de lokale bereikbaarheid en worden de omrijdafstanden grotendeels opgeheven. De verkeersleefbaarheid verslechtert ter hoogte van de nieuwe infrastructuur, Ommerweg tussen Lentersdijk en Witte Paal en op de Larixweg en Oldemeijerweg. Er is in het geval van realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting bij de Larixweg sprake van een verbetering van de verkeersleefbaarheid ter hoogte van de Hessenweg en de Afterkampweg.

Netwerkeffecten verkeersveiligheid

Het onderzoek laat geen onderscheid zien tussen de verkeersveiligheidseffecten tussen de beide netwerkalternatieven. Door het opheffen van de gelijkvloerse aansluitingen en oversteken worden alle bestaande verkeersveiligheidsknelpunten opgelost. Het aantal ernstige slachtoffers wordt verminderd met 60%. Het effect is, zoals ook beschreven bij de toetsing aan de doelstelling, zeer positief.

Lokale effecten verkeersveiligheid

Ook op de parallelwegen en de overige lokale wegen blijft ondanks een beperkte toename van de verkeersintensiteiten een verkeersveilige situatie bestaan. Aandachtspunt is wel de (hogere) snelheid van het autoverkeer t.o.v. die van het fietsverkeer, waarvoor mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn.

Geluid

Netwerkeffecten geluid

Voor het aspect geluid is er geen onderscheid tussen de beide netwerkalternatieven op netwerkniveau. Door de toename van het aandeel verkeer neemt het geluidbelast oppervlak toe met circa 6% (circa 55 ha.). Ook neemt het aantal geluidgevoelige bestemmingen in de hogere geluidklassen toe.

Lokale effecten geluid

Door de algemene toename van het verkeer op delen van de parallelweg (Ommerweg) neemt hier de geluidbelasting toe. Dit is nauwelijks afhankelijk van de keuzes voor bouwstenen die er wordt gemaakt.

Verder is er ter plaatse van de nieuw aan te leggen infrastructuur in de bouwstenen 4, 5 en 6 (onder andere de zuidelijke parallelweg naar de ongelijkvloerse aansluiting Larixweg) sprake van een relatief sterke toename van de geluidbelasting.

Ter plaatse van de Hessenweg is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten wanneer gekozen wordt voor de ontsluiting via de Rheezerweg / Oldemeijerweg of via de Afterkampweg. Wel blijven zich op de Hessenweg tijdens het weekend piekmomenten voordoen bij thuiswedstrijden op het complex de Boshoeck.

Luchtkwaliteit

Netwerkeffecten luchtkwaliteit

Als gevolg van de opwaardering N 34 neemt de bijdrage van het wegverkeer aan de luchtkwaliteit iets toe ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is vooral lokaal bij de ongelijkvloerse kruisingen zichtbaar. Echter de bijdrage van het wegverkeer blijft overal ruim onder de grenswaarden. De conclusie is dat luchtkwaliteit ook na de realisatie van de opwaardering geen knelpunt is in het gebied en dat de netwerkalternatieven voor het onderdeel luchtkwaliteit niet duidelijk onderscheidend zijn.

Lokale effecten

Lokaal kan de luchtkwaliteit op sommige wegen iets verslechteren of verbeteren ten opzichte van de referentiesituatie, door veranderende lokale verkeersstromen. Dit effect is echter op geen van de beschouwde wegen en bij geen van de bouwstenen 'in betekenende mate'.

Externe veiligheid

Het opwaarderen van de N 34 tot een regionale stroomweg met 100 km/u heeft zeer beperkte gevolgen voor het plaatsgebonden risico. Zowel in de referentiesituatie als in het netwerkalternatief is er geen 10^{-6} -contour berekend. Wel verschuift de 10^{-8} -contour minimaal, maar dit heeft geen gevolgen. Het groepsrisico wordt in zijn geheel niet beïnvloed door de wegaanpassingen. De gehele groepsrisicocurve neemt niet toe en blijft overeenkomstig de referentiesituatie onder de oriëntatiewaarde.

Ecologie

De opwaardering van de N 34 heeft directe en indirecte gevolgen voor de ecologische waarden in het plan- en studiegebied. Om de opwaardering tot regionale stroomweg uit te voeren is extra grond aan weerszijden van de weg nodig. De huidige waarden van deze grond gaat verloren door de opwaardering. Dit is een direct effect. Het verbreden van de weg en het aanleggen van ongelijkvloerse oversteken en aansluitingen gaat ten zuiden van de N 34 tussen Witte Paal en Willemsdijk ten koste van Ecologische Hoofdstructuur (Oldemeijerse Bossen). Ook gaan de waarden in de huidige berm verloren door de grondwerkzaamheden. De nieuwe berm biedt ook weer mogelijkheden voor deze plantensoorten om zich te vestigen, uitgaande van herplanten en ecologisch bermbeheer.

Indirecte effecten ontstaan door hinder als gevolg van hoofdzakelijk het wegverkeer. Hierbij moet gedacht worden aan geluidhinder, lichthinder, barrièrewerking, versnippering van leefgebied, etc.

Deze hinder is het gevolg van de toename van verkeer op de N 34 zelf, maar ook van gewijzigde verkeersroutes op de wegen in de nabijheid van de N 34. In het algemeen kan gesteld worden dat deze toename op de lokale wegen zeer lokaal en beperkt is. De toename van verkeergerelateerde hinder is daarmee ook beperkt.

Bij voldoende mitigerende maatregelen is er geen sprake van overtredingen van de verbodsbepalingen voortkomend uit de Flora- en Faunawet.

Om de effecten op het nabijgelegen Natura 2000-gebied Vecht en Beneden Regge in beeld te brengen is een Passende Beoordeling opgesteld. Uit deze Passende Beoordeling komt naar voren dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van het habitatgebied Vecht en Beneden-Regge en op 'oude doelen' van inliggende Beschermde Natuurmonumenten, als gevolg van de ombouw van de N 34, met zekerheid kunnen worden uitgesloten.

Ondergrond

Het opwaarderen van de N 34 heeft een impact op de gebieden direct grenzend aan de huidige weg. In het MER zijn onder de noemer ondergrond de aspecten ruimtegebruik, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie behandeld. De effecten van deze items zijn beperkt. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste uitkomsten kort beschreven.

Ruimtegebruik: Het verbreden van de weg zelf heeft een grote ruimtelijke impact door de functieverandering van de direct aangrenzende gronden. Ook de aansluitingen bij de Larixweg en de J.C. Kellerlaan (bouwsteen 5 en 7) hebben een grote ruimtelijke impact in de nabijheid van woningen en in landbouwgebied. De overige bouwstenen hebben een beperktere impact. Bij de nadere detaillering van het wegontwerp is de ruimtelijke inpassing een belangrijk aandachtspunt.

Bodem: Voor het aspect bodem zijn de effecten op aardkundige waarden van het plan- en studiegebied beoordeeld. De ingrepen die met het opwaarderen van de N 34 en de diverse bouwstenen worden uitgevoerd zijn beperkt en leiden niet tot effecten. Uitzondering hierop zijn de bouwstenen waar een tunnel wordt aangelegd. De vergravingen zorgen een plaatselijke sterke verstoring van de bodemopbouw.

Water: Voor het aspect water zijn geen significante effecten te verwachten, mits bij het aanleggen van tunnels aanvullende maatregelen worden genomen die de tijdelijke dan wel permanente effecten van de drainage voorkomen.

Landschap en cultuurhistorie: Over het geheel genomen kent de verbreding van de N 34 een neutraal tot positief effect hebben. Het verwijderen van beplanting versterkt het autonome karakter van de weg en verbetert voor de weggebruiker de beleving van het omliggende landschap. De nieuwe doorsnijdingen van het landschap door de nieuwe zuidelijke parallelweg en het realiseren van oversteken en aansluitingen zorgen voor aantasting van het Oude Hoeve- en Essenlandschap.

Archeologie: In de nabijheid van het gehele tracé is op basis van de verwachtingswaarde nader inventariserend veldonderzoek nodig. Het uitvoeren van een verdiepte ligging van of de J.C. Kellerlaan of de N 34 is zeer negatief gezien de hoge potentiële waarde van dit gebied.

5 Afwegingen per deelgebied (bouwstenen)

In dit hoofdstuk wordt per deelgebied de bouwstenen behandeld. Inzichtelijk wordt gemaakt wat de belangrijkste milieuresultaten van de mogelijke bouwstenen zijn en welke afweging hierbij een rol speelt.

Deelgebied 1: Wegverbreding N 34

8,5 meter wegbreedte + 8m obstakelvrije zone aan weerszijden van de weg (standaardprofiel 100km/h)

Het verbreden van de weg tot 8,5 meter en het realiseren van een obstakelvrije zone van 8 meter aan weerszijden van de weg heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Er ontstaat een eenduidig en overzichtelijk wegbeeld. Er zijn diverse locaties langs het tracé (onder andere kunstwerken ter hoogte van de Boshoeck, tunnel Haardijk, etc.) waar het aanleggen van een obstakelvrije zone van 8 meter ruimtelijk gezien zeer moeilijk of niet mogelijk is. Ter plaatse moet het profiel op een andere wijze verkeersveilig worden gemaakt.

Om de obstakelvrije zone mogelijk te maken wordt beplanting in deze zone verwijderd. Hierdoor ontstaat er zicht op de omliggende gebieden en wordt de relatie met deze gebieden (heide en jonge ontginningen) versterkt. Ter plaatse van de wegverbreding is sprake van een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is.

De ruimtelijke impact van de wegverbreding is aanzienlijk. Omdat het totale wegprofiel breder wordt moet ook aanliggende functies, waaronder de parallelweg en sloten, worden verplaatst. Dit gaat ten koste van landbouwgrond, woonpercelen, beschermde plantensoorten en EHS. De bestaande bermen gaan verloren, maar komen in bredere vorm terug en bieden bij de juiste voorzorgsmaatregelen een goede ecologische kwaliteit. Door het verbreden van de N 34 doorsnijdt de weg ter hoogte van kilometer 31.2 2 bestaande woningen. Het handhaven van deze woningen is ook vanuit het oogpunt van leefbaarheid niet wenselijk.

Door het verbreden van de weg neemt de barrièrewerking van de N 34 verder toe. Ook de toename van het verkeer zorgt ervoor dat dieren die de weg willen oversteken een groter risico lopen om aangereden te worden. Verder neemt de geluid-, licht- en bewegingshinder voor soorten en aanwonenden aan weerszijden van de N 34 toe.

8,5 meter wegbreedte + Incidenteel verkleinen 8m obstakelvrije zone aan weerszijden van de weg tot 6 meter (standaardprofiel 100km/h)

In deze bouwstenen wordt ter plaatse van de kunstwerken Boshoeck, tunnel Haardijk gekozen voor een kleinere obstakelvrije zone met een geleiderail om de veiligheid te garanderen. De effecten van het incidenteel verkleinen van de obstakelvrije zone zijn grotendeels overeenkomstig bouwsteen 1. De ruimtelijke impact ter plaatse van deze locaties vermindert, de overige effecten blijven onveranderd. Ook in dit geval is het niet mogelijk de woningen ter hoogte van kilometer 31.2 te behouden.

Deelgebied 2: Lentersdijk

Afsluiten Lentersdijk

Door het afsluiten van de Lentersdijk moet de gebruikers (bewoners, bedrijven, recreanten) van deze aansluiting / oversteek omrijden naar de eerste volgende aansluiting of oversteek. Dit betreft de Witte Paal of de Larixweg, waarbij het grootste deel van het autoverkeer kiest voor de aansluiting Witte Paal om de N 34 op te rijden. De verkeersbewegingen nemen hierdoor op dit gedeelte van de Ommerweg (Lentersdijk – Witte Paal) toe. De automobilisten moeten een langere route afleggen om op de plek van bestemming te komen, maar daar staat tegenover dat de wachttijd om de N 34 op te komen, komt te vervallen en dat de oversteek veilig kan plaatsvinden.

De huidige oversteek bij Lentersdijk wordt gebruikt door wandelaars (bewoners en recreanten van de camping) om in de bossen van Staatsbosbeheer te komen. Voor deze groep gebruikers is de afstand naar Witte Paal of de Larixweg aanzienlijk, waardoor deze uitlopmogelijkheid onder druk komt te staan. Het betreft hier geen route die is aangewezen als onderdeel van het recreatieve netwerk.

De woningen langs de parallelweg tussen Witte Paal en de Lentersdijk ondervinden extra verkeersgerelateerde hinder (geluid, luchtkwaliteit) door de omrijdbewegingen.

Afsluiten Lentersdijk en aanleg van voetgangerstunnel

In aanvulling op de effecten als gevolg van het afsluiten van de Lentersdijk kunnen door het toevoegen van een voetgangersverbinding ter plaatse van de Lentersdijk de recreatieve wandelaars hier gericht de N 34 oversteken. Deze oversteek draagt niet substantieel bij aan het regionale recreatieve netwerk, maar dus wel aan de lokale behoefte.

Het aanleggen van de voetgangersverbinding (tunnel) maakt het mogelijk het oorspronkelijke tracé van de Lentersdijk weer functioneel en zichtbaar te maken in het lokale landschap.

Deelgebied 3: Woningen Staatsbosbeheer

'Achterom' ontsluiting woningen

Het behouden van deze woningen en de werkplaats van Staatsbosbeheer betekent dat er een nieuwe ontsluiting moet worden aangelegd waarbij de woningen gebruik maken van de Willemsdijk.

Om deze ontsluiting mogelijk te maken moet er nieuwe infrastructuur aangelegd worden. Ter plaatse van deze nieuwe wegen moeten bomen gekapt worden. Gezien het recreatieve gebruik van deze woningen betreft het een zeer geringe verkeersstroom die geen effect heeft op de lokale bereikbaarheid of verkeersleefbaarheid. Gezien het karakter van het bosgebied en het beperken van de kap en de impact van de weg wordt ervan uitgegaan dat volstaan kan worden met een onverharde weg.

Amoveren woningen

Het slopen van de woningen en de werkplaats van Staatsbosbeheer gaat ten koste van twee verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis en de habitats voor de Eekhoorn en Steenmarter. De nieuwe natuur die na de sloop van de woningen kan ontstaan, is van mindere waarde dan deze verblijfplaatsen en deze habitats.

Op de overige milieuthema's heeft het verwijderen van de woningen geen effecten.

Deelgebied 4: Willemsdijk

Afsluiten Willemsdijk + parallelweg naar Larixweg

Het afsluiten van de Willemsdijk en het aanleggen van een parallelweg naar de ongelijkvloerse oversteek / aansluiting Larixweg is niet van invloed op de lokale bereikbaarheid van de woningen en gronden aan weerszijden van de N 34. De afstand die de gebruikers van deze oversteek / aansluiting moeten afleggen neemt toe (omrijdbewegingen), maar daar staat een gegarandeerde oversteek zonder wachttijd tegenover. Bovendien is de ongelijkvloerse oversteek veiliger dan de huidige gelijkvloerse oversteek.

Door het afsluiten van de Willemsdijk neemt het verkeerskundige gebruik van deze route af. Gezien de ligging van deze weg in en grenzend aan de Ecologische Hoofdstructuur (Klimberg en de Oldemeijerse bossen) is dit een positieve ontwikkeling door de afname van verkeersgerelateerde hinder in de EHS. Wel is er sprake van een sterke toename van geluidhinder ter plaatse van de nieuwe parallelweg, maar dit landbouwgebied is van mindere ecologische waarde.

De recreatieve fiets- en wandelroute die in de huidige situatie gebruik maakt van de Willemsdijk moet worden omgelegd naar de Larixweg. Deze omlegging betekent omrij- en omloopafstanden voor de recreanten, maar heeft op zich echter ook een recreatief karakter.

Het aanleggen van de nieuwe ontsluitingsweg richting de Larixweg parallel aan de N 34 betekent een nieuwe doorsnijding van het landschap (Oude Essen- en Hoevenlandschap) en van landbouwgronden. De doorsnijding beïnvloedt de bereikbaarheid en het agrarische gebruik van deze gronden waarbij de inpassing hiervan een belangrijk aandachtspunt is bij de verdere uitwerking.

Afsluiten Willemsdijk + ongelijkvloerse oversteek (fiets/auto/landbouwverkeer/ruiters) + parallelweg aansluiting Larixweg

Door het vervangen van de gelijkvloerse oversteek door een ongelijkvloerse oversteek blijft de verkeersfunctie van de Willemsdijk onveranderd. Het gebruik van de Willemsdijk neemt toe. De verkeersgerelateerde hinder in de nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur neemt toe. Het recreatieve gebruik blijft onveranderd. De lokale bereikbaarheid blijft gelijk door afname wachttijd in combinatie met een toename van de omrijbewegingen.

Het aanleggen van een tunnel op deze locatie gaat direct ten koste van landbouwgrond en standplaatsen van planten en de lokale bodemopbouw. Indirect moet rekening gehouden worden met de bemaling die nodig is om de graafwerkzaamheden aan de tunnel uit te kunnen voeren.

Afsluiten Willemsdijk + ongelijkvloerse oversteek voor fietsers en ruiters + parallelweg naar aansluiting Larixweg

De effecten van deze bouwsteen zijn gelijk aan de resultaten van bouwsteen zonder de fiets- en ruiterverbinding. Door het aanleggen van de fiets- en ruiterverbinding wordt aan recreatieve gebruikers van het gebied tegemoet gekomen door omrij- en loopafstanden te voorkomen. De ruimtelijke impact van deze tunnel is beperkt, maar gaat uiteraard ook ten koste van landbouwgrond en standplaatsen van planten.

Deelgebied 5: Larixweg

Afsluiten Larixweg + ongelijkvloerse oversteek Larixweg

Het vervangen van de gelijkvloerse oversteek door een ongelijkvloerse oversteek ter hoogte van de Larixweg is niet van invloed op de lokale bereikbaarheid van de woningen en gronden aan weerszijden van de N 34. De afstand die de gebruikers van deze oversteek / aansluiting moeten afleggen neemt toe (omrijbewegingen), maar daar staat een gegarandeerde oversteek zonder wachttijd tegenover. Bovendien is de ongelijkvloerse oversteek veel veiliger dan de huidige gelijkvloerse oversteek.

De verkeersdruk op de parallelweg richting de Larixweg neemt beperkt toe. Een deel van het verkeer kiest voor de aansluiting Witte Paal, om daar de N 34 op te rijden. De parallelweg is qua omvang geschikt voor deze toename van verkeersintensiteiten. Er zijn geen problemen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid (menging van fiets- en autoverkeer) te verwachten. Ter plaatse van de parallelweg is er sprake van een lokale verslechtering van de geluidssituatie en de luchtkwaliteit.

De aanleg van een tunnel op deze locatie gaat direct ten koste van landbouwgrond en standplaatsen van de Steenanjer en de lokale bodemopbouw. Indirect moet rekening gehouden worden met de bemaling die nodig is om de graafwerkzaamheden aan de tunnel uit te kunnen voeren. De graafwerkzaamheden vinden plaats in een gebied met middelhoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is.

Afsluiten Larixweg + Parallelweg naar tunnel Willemsdijk

De effecten voor lokale bereikbaarheid zijn beschreven bij deelgebied Willemsdijk. Het aanleggen van de nieuwe ontsluitingsweg richting de Willemsdijk parallel aan de N 34 betekent een nieuwe doorsnijding van het landschap (Oude Essen- en Hoevenlandschap) en van landbouwgronden. De doorsnijding beïnvloedt de bereikbaarheid en het agrarische gebruik van deze gronden waarbij de inpassing hiervan een belangrijk aandachtspunt is bij de verdere uitwerking.

Ongelijkvloerse aansluiting Larixweg

De lokale bereikbaarheid verbetert door de aanleg van de aansluiting Larixweg. Bewoners en recreanten kunnen door deze aansluiting zonder wachttijd én verkeersveilig de N 34 op- en afrijden. Voor de omliggende gebruikers is er sprake van een beperkt effect op de lokale bereikbaarheid door beperkte omrijdbewegingen maar een gegarandeerde oversteek.

De verkeersdruk op de parallelweg neemt beperkt toe, maar ook hier zorgt de omvang niet voor problemen met de verkeersafwikkeling (voldoende capaciteit) en de verkeersveiligheid (menging fiets- en autoverkeer). De Larixweg moet als toevoerweg voor deze aansluiting wel opgewaardeerd worden om de toenemende verkeersintensiteiten goed en verkeersveilig af te kunnen wikkelen.

Ter plaatse van de aansluiting en de parallelweg is er sprake van een lokale verslechtering van de geluidssituatie en de luchtkwaliteit.

De ruimtelijke impact van de aan te leggen aansluiting is groot en gaat ten koste van landbouwgrond/ bedrijfsground. Ook moet 1 woning gesloopt worden om deze aansluiting mogelijk te kunnen maken. Ter plaatse van de aansluiting is sprake van een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is. Verder is de impact van de aansluiting Larixweg op het landschap groot, omdat diverse bomenlanen en hagen door de aanleg van de aansluiting worden doorsneden en verwijderd.

Deelgebied 6: Hessenweg / Boshoeck

Ontsluiting Boshoeck via Hessenweg

Het afsluiten van de aansluiting Boshoeck verbetert de verkeersveiligheid op de N 34 en de aansluiting. Het gebruik van de Hessenweg voor de ontsluiting van het sportpark De Boshoeck en de manege zorgt voor een verkeerstoename op deze weg. Hierdoor verslechtert de leefbaarheid ter plaatse van de woningen aan weerszijden van deze weg. Vooral tijdens piekmomenten (thuiswedstrijden HHC) is er sprake van hinder door verkeer en verkeersgerelateerde effecten.

De lokale bereikbaarheid van woningen en gronden aan weerszijden van de N 34 wordt verder niet beïnvloed door het afsluiten van de aansluiting Boshoeck. De route via de Hessenweg is goed toegankelijk.

Door het gebruik van bestaande infrastructuur is de ruimtelijke en landschappelijke impact evenals de gevolgen voor de ondergrond en ecologische waarden zeer beperkt.

Ontsluiting Boshoeck via Rheezerweg/ Oldemeijerweg

Het afsluiten van de aansluiting Boshoeck verbetert de verkeersveiligheid op de N 34 en de aansluiting. De verkeersintensiteiten op de Rheezerweg en de Oldemeijerweg nemen beperkt toe (300 mvt/etm). Beide wegen kunnen deze toename goed verwerken, waardoor de verkeersafwikkeling gegarandeerd blijft. De leefbaarheid ter plaatse van de Hessenweg verslechtert niet. De verkeersleefbaarheid ter hoogte van de Rheezerweg / Oldemeijerweg blijft gelijk.

De Rheezerweg en de Oldemeijerweg zijn langs en in waardevolle ecologische gebieden (EHS) gelegen (Rheezermaten, Oldemeijerse bossen). De beperkte toename van verkeersintensiteiten zorgen voor een beperkte toename van de verstoring in deze gebieden.

Door het gebruik van bestaande infrastructuur is de ruimtelijke en landschappelijke impact evenals het gevolg voor de ondergrond en ecologische waarden zeer beperkt. Alleen ter plaatse van de nieuwe achterontsluiting van sportpark de Boshoeck wordt een historische es doorsneden. Deze ingreep heeft een grote landschappelijke impact.

Ontsluiting Boshoeck op Afterkampweg (tunnel onder N 34)

Het afsluiten van de aansluiting Boshoeck verbetert de verkeersveiligheid op de N 34 en de aansluiting. De verkeersintensiteiten op de Afterkampweg nemen beperkt toe (300 mvt/etm). De Afterkampweg kan deze toename goed verwerken, waardoor de verkeersafwikkeling gegarandeerd blijft. De leefbaarheid ter plaatse van de Hessenweg verslechtert niet.

Doordat grotendeels gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur over het bedrijventerrein is de ruimtelijke en landschappelijke impact evenals het gevolg voor de ondergrond en ecologische waarden zeer beperkt. De graafwerkzaamheden voor de tunnel vinden plaats in een gebied met middelhoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is.

Deelgebied 7: J.C. Kellerlaan

N 34 maaiveld, J.C. Kellerlaan verdiept

Het aanleggen van een volwaardige aansluiting ter plaatse van de J.C. Kellerlaan heeft een grote ruimtelijke impact die de gebiedskarakteristiek negatief beïnvloed. De ingreep doorsnijdt een groot oppervlak aan landbouwgrond en de nieuw aan te leggen infrastructuur (op- en afritten, tunnel) komt zeer nabij 5 woningen. Hierdoor moet de leefbaarheid ter plaatse en de bereikbaarheid van deze woningen aanvullend onderzocht worden bij de verdere uitwerking.

De aanleg van de tunnel vindt plaats in een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is. Ook de tijdelijke of permanente drainage die noodzakelijk is voor deze tunnel is punt van aandacht bij de verdere uitwerking.

N 34 verdiept, J.C. Kellerlaan maaiveld

De verkeerskundige werking van deze aansluiting verandert niet door de vorm van de aansluiting te veranderen.

Door te kiezen voor een andere aansluiting blijft de ruimtelijke impact beperkt. Bij de inpassing van deze aansluiting moet 1 woning gesloopt worden. De aanleg van de tunnel vindt plaats in een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is. Ook de tijdelijke of permanente drainage die noodzakelijk is voor deze tunnel is punt van aandacht bij de verdere uitwerking.

Het verdiept aanleggen van de N 34 heeft een positief effect op geluidssituatie, omdat het geluid zich niet verder kan verspreiden.

N 34 half verdiept, J.C. Kellerlaan half verhoogd

De verkeerskundige werking van deze aansluiting verandert niet door de vorm van de aansluiting te veranderen.

Door te kiezen voor een andere aansluiting blijft de ruimtelijke impact beperkt. Bij de inpassing van deze aansluiting moet 1 woning gesloopt worden. De aanleg van de tunnel vindt plaats in een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde, waardoor nader inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is. Ook de tijdelijke of permanente drainage die noodzakelijk is voor deze tunnel is punt van aandacht bij de verdere uitwerking.

Het verdiept aanleggen van de N 34 heeft een positief effect op geluidssituatie, omdat het geluid zich niet verder kan verspreiden.