HUNEBED HIGHWAY N34

provincie Drenthe

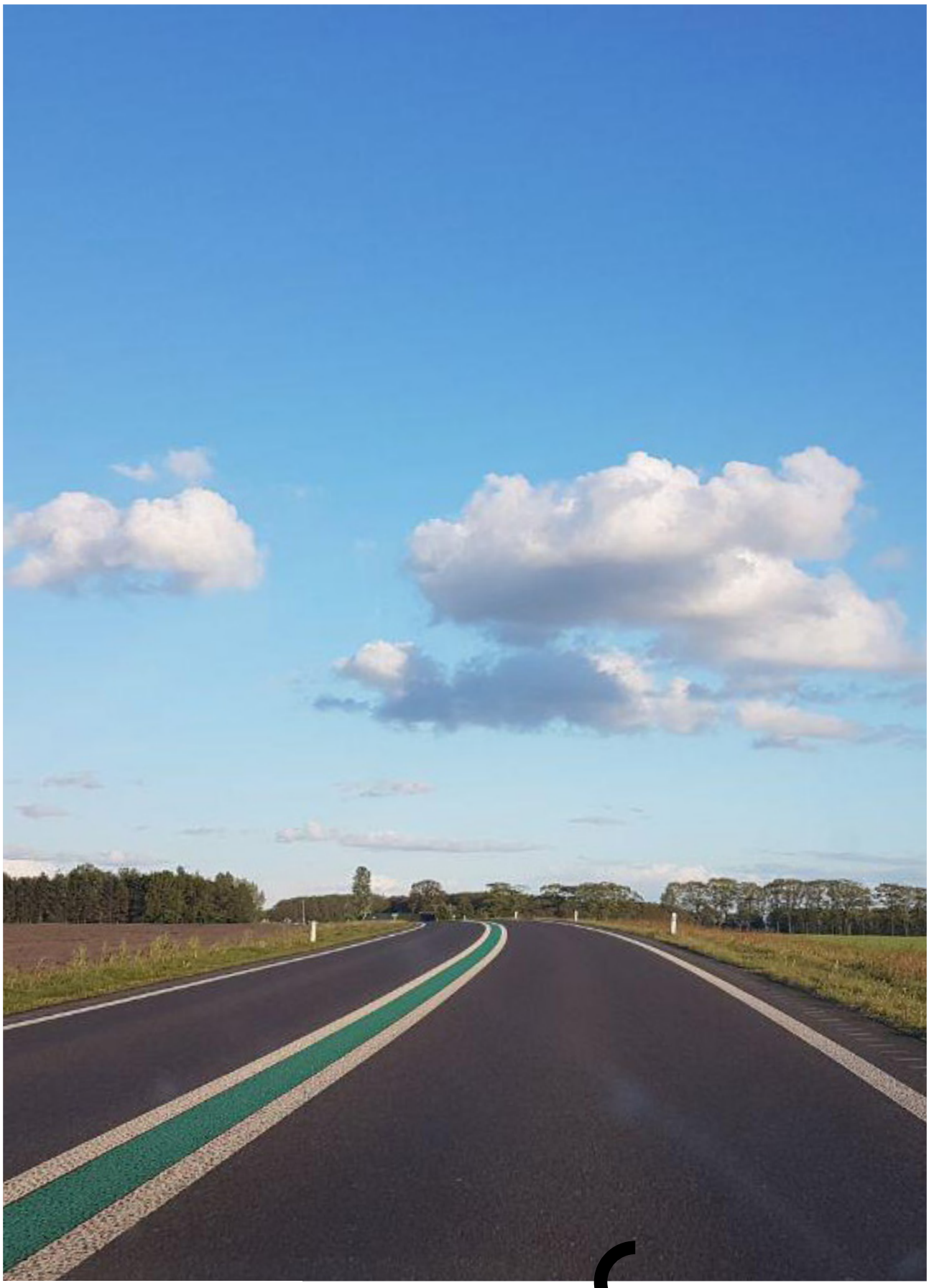
Hier kom ik weg

Gebiedsanalyse N34
Stap 1 – Inventarisatie

Oktober 2019



MUST



provincie Drenthe

N34 slingert vrij door het landschap heen.

Bron: Must Stedenbouw.

Must Stedebouw
Wouter Veldhuis
Freek van Riet
Anne Nieuwenhuijs
Roelof Koudenburg
Bram Oude Monnink

Lutmastraat 191 G+H
Postbus 16631
1001 RC Amsterdam
T +31 (0)20 470 20 13

mail@must.nl
www.must.nl

Projectteam
Maurice Wenker, provincie Drenthe
Maarten Duisterwinkel, provincie Drenthe
Marinus Pasjes, provincie Drenthe
Ina de Lange, provincie Drenthe
Serana Puddu-van Riel, provincie Drenthe
Jose Verbrugge, provincie Drenthe
Petricia de Jong, extern

Contactpersonen
Maurice Wencker
Provincie Drenthe

Achtergronddocumenten
Omgevingsvisie Drenthe, 2018



Verkeersbord langs de N34.

Bron: Must Stedenbouw.

Inhoud

HIER KOM IK WEG Gebiedsanalyse N34

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

1.2 Doel

1.3 Studiegebied

1.4 Historie N34

1.5 Werkwijze

1.6 Systematiek beoordeling

1.7 Leeswijzer

2. Landschap

2.1 Landschappelijk raamwerk

2.1.1 Karakteristieke landschapstypen

2.1.2 Afleesbaarheid van landschapsstructuren

2.1.3 Authenticiteit van landschappelijk systeem

2.1.4 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

2.2 Hoogteligging

2.3 Macrogradiënt

2.4 Landschapstypen

2.5 Bebouwde omgeving

2.6 Begrenzing zichtgebied

2.7 Vista's

2.8 Landschappelijk wegprofiel

2.9 Landschappelijke oriëntatiepunten

3. Natuur

3.1 Natuurnetwerken Drenthe

3.1.1 Ecologische verbindingen, flora- en fauna gebieden

3.1.2 Herkenbaarheid van leefgebieden en verbindingen

3.1.3 Robuustheid en verbonden natuurgebieden

3.2 Ecologische verbindingen

3.3 Stilte en Duisternis

4. Cultuurhistorie

4.1 Cultuurhistorisch erfgoed

4.1.1 Historische gebruikssporen: objecten en structuren

4.1.2 Waarneembaarheid van gebruikssporen

4.1.3 Diversiteit cultuurhistorisch erfgoed

4.2 Objecten

4.3 Historische routes en gebieden

4.4 Aardkundige beschermingsgebieden

4.5 Archeologische beschermingsgebieden

5. Dwarsverbindingen en routes

5.1.1 Bereikbaarheid van het gebied en aanbod wegennetwerk

5.1.2 Oriëntatie, veiligheid en verhouding tot het landschap

5.1.3 Aanpasbaarheid van wegennetwerk

5.2 Functionele contactplekken

5.3 Busstations en carpoolplekken

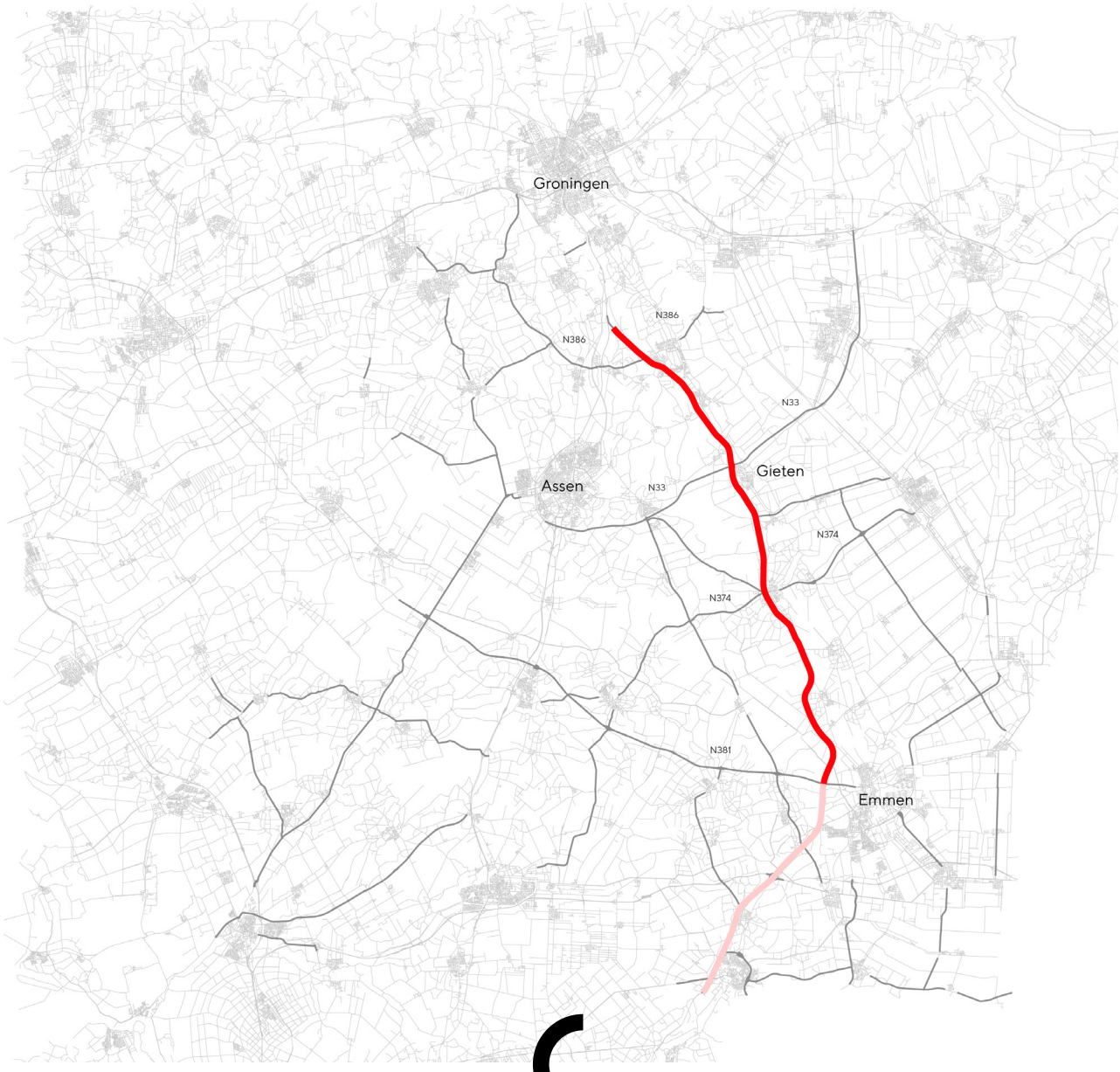
5.4 Fietsnetwerk en wandelroutes

1. Inleiding



Het studiegebied van de N34 betreft de een deel van verbindingsweg tussen Emmen en De Punt. Het gebied wordt gekenmerkt door een groot aantal ruimtelijke kwaliteiten. Deze kwaliteiten worden in dit rapport benoemd en in kaart gebracht.

Deeltraject van de weg N34.
Bron: Must Stedenbouw.



Studiegebied N34 tussen Emmen en De Punt.

1.1 Aanleiding

De provincie Drenthe heeft de ambitie om de N34 op een aantal plaatsen te verdubbelen, tussen Emmen en de aansluiting met de A28 bij De Punt. De doelen van het deels verdubbelen van een aantal trajecten van de N34 zijn een verbetering van:

1. Verkeersveiligheid;
2. Doorstroming;
3. Openbaar vervoer.

Op de huidige weg komen nu relatief veel ernstige ongelukken voor. Het huidige profiel van de N34 bestaat uit een enkelbaans stroomweg met 1 rijstrook per richting, zonder rijbaanscheiding (1x2). Het zuidelijke deel van de weg tussen Emmen en Ommen is al ten dele verdubbeld of wordt momenteel aangepast.

De N34 vormt een belangrijke noord-zuidroute tussen de A28 bij Zuidlaren via Gieten, Emmen, Coevorden, Hardenberg naar de N36 bij Ommen. De weg is een provinciale weg in het beheer van de provincies Drenthe en Overijssel en is in totaal 88 kilometer lang. De weg, die

grotendeels over de Hondsrug loopt, verbindt Overijssel met Drenthe richting Groningen. De nationale verkeersstromen liggen rondom de N34, via de A37, A28 en de A31 in Duitsland. In het gebied hiertussen ligt de N34 en vervult een belangrijke functie in de regio. De N34 behoort daarnaast tot de meest rendabele OV-verbinding van Nederland in de vorm van de busverbinding Groningen-Emmen.

De Provinciale Staten heeft eind 2018 de Startnotitie 'Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen – De Punt' vastgesteld. In totaal bestaat het proces uit zes fasen die in de periode van 2017 tot en met 2026 staan gepland. Het project N34 bevindt zich momenteel in de initiatieffase (eerste fase) waarin kansen en opgaven voor gedeeltelijke verdubbeling worden onderzocht. Het resultaat hiervan is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD N34).



Zicht op knooppunt Gieten.

Bron: Must Stedenbouw.

De afbakening van het onderzoek NRD vormt een belangrijke fase bij het opstellen van een milieueffectrapport (MER). De 'Reikwijdte' staat voor de onderwerpen die terug moeten komen in het MER. Hierin wordt bepaalt welke alternatieven moeten worden onderzocht en welke milieuaspecten relevant zijn. Het 'Detailniveau' bepaalt hoe uitgebreid en op welke manier de verschillende milieuaspecten onderzocht moeten worden.

Ook deze gebiedsanalyse is onderdeel van de initiatieffase is ook deze gebiedsanalyse. In de NRD N34 zullen concrete criteria ten aanzien van de hoofddoelstelling worden geformuleerd. Daarnaast worden op basis van het verkeersonderzoek in de NRD N34 de alternatieven geformuleerd ter toetsing in de MER.

1.2 Doel

Het doel van deze gebiedsanalyse is het in kaart brengen van de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. Deze kwaliteiten zijn specifiek bekeken vanuit de indicatoren landschap, natuur, cultuurhistorie, dwarsverbindingen en routes. De benoemde indicatoren zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Aan de hand van de indicatoren kan worden gemeten in welke mate toekomstige veranderingen deze ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden. Een verandering kan zowel een positief, neutraal of negatief effect hebben op de genoemde kwaliteiten.

Dit rapport is een opmaat voor verder onderzoek naar een zorgvuldige inpassing in het landschap van de gedeeltijke verdubbeling van de N34. De ingrepen voor een gedeeltelijke verdubbeling

van de weg kunnen namelijk van (grote) invloed zijn op de genoemde ruimtelijke kwaliteiten. Daarnaast is het van belang dat toekomstige ontwikkelingen andere ontwikkelingen niet in de weg staan. Het in kaart brengen en beschrijven van de aanwezige kwaliteiten en relevante toekomstige ontwikkelingen vormen de belangrijkste opgave van deze 'Gebiedsanalyse N34'.

1.3 Studiegebied

De opgave bestaat uit het bestuderen van de N34 tussen de N381 en De Punt, een afstand van ca. 42 kilometer, op kwalitatieve ruimtelijke componenten. Omdat het een ruimtelijke inventarisatie en analyse van de N34 betreft, neemt de gebiedsanalyse een breder studiegebied aan dan enkel de weg plus een gedeeltelijke verdubbeling. De omgeving van de weg is immers grotendeels bepalend voor het karakter van de weg. Naast de weg richt de studie zich concreet op het landschappelijk raamwerk, natuurnetwerken, cultuurhistorie, dwarsverbindingen en routes. Deze vormen de belangrijkste ruimtelijke dragers van het gebied in relatie tot de N34.

1.4 Historie N34

De omgeving van de N34 heeft een rijke geschiedenis vanwege het eeuwenlange gebruik van dit gebied. Onder en parallel aan de N34 liggen verborgen en zichtbare sporen die refereren aan een lange periode van menselijke activiteiten in het gebied. Dit heeft te maken met de Hondsrug die als een hoge heuvelrug ver boven de naastgelegen veengebieden en moerassen uitsteekt. Op de zandige ondergrond van de Hondsrug concentreerde zich de eerste bewoning en vormden zich zo routes die de hooggelegen plaatsen met elkaar verbonden. Belangrijke (pre)historische routes zijn zuidoost noordwestelijk georiënteerd, zoals de prehistorische route over de Hondsrug en verschillende postwegen tussen Coevorden en Groningen. De huidige N34 ligt grotendeels evenwijdig aan dit patroon of kruist soms hiermee.

Sinds de jaren '50 werd de N34 (toen nog als rijksweg) in gedeelten geopend. Tot eind jaren '80 liep de weg nog door een aantal dorpen. Sindsdien is het laatste ontbrekende gedeelte van de N34 opengesteld. Op 1 januari 2007 werd de N34 overgedragen van het Rijk naar de provincies Drenthe en Overijssel. Daarbij startte de provincie Drenthe direct met de opwaardering naar een volwaardige enkelbaansweg met groene asmarkering en met ongelijkvloerse kruisingen (o.a. Borger, Gasselte en Gieten). Zo is het verkeersplein bij Gieten ongelijkvloers gemaakt, waarbij de hoofdrijbanen van de N33 onder het verkeersplein door werden geleid. Gelijktijdig werd het OV-knooppunt aangelegd. Gezamenlijk heeft dit de N34 gevormd tot de ongelijkvloerse enkelbaanse autoweg met groene asmarkering zoals we die nu kennen.

1.5 Werkwijze

Ten behoeve van de gebiedsanalyse N34 heeft Must stedebouw verschillende werkzaamheden verricht:

- Cartografische analyses op basis van relevant beleid, plannen en projecten specifiek vanuit landschap, natuur, cultuurhistorie, dwarsverbindingen en routes.
- Locatiebezoek van de weg en omgeving om de huidige situatie en het mogelijk ruimtelijk effect van de aanpassing van de N34 visueel te beoordelen. Hierbij zijn foto's gemaakt van specifieke plekken ter illustratie in het rapport.

De beoordeling is een interactief proces geweest

	Ruimtelijke kwaliteit **landschap**	Ruimtelijke kwaliteit **natuur**	Ruimtelijke kwaliteit **cultuurhistorie**	Ruimtelijke kwaliteit **dwarsverbindingen en routes**
Gebruikswaarde	Karakteristieke landschapstypen bepaald door geomorfologische processen en menselijk gebruik.	Leefgebieden en ecologische verbindingen door flora en fauna.	Historische gebruikssporen, objecten en structuren.	Bereikbaarheid van het gebied en aanbod wegennetwerk.
Belevingswaarde	Afleesbaarheid van landschapsstructuren.	Herkenbaarheid van natuurlijke leefgebieden en verbindingen.	Waarneembaarheid van verwijzingen naar, of fysieke aanwezige gebruikssporen.	Oriëntatie, veiligheid en verhouding tot het landschap.
Toekomstwaarde	Authenticiteit van landschappelijk systeem.	Robuustheid en verbonden natuurgebieden.	Diversiteit cultuurhistorisch erfgoed.	Aanpasbaarheid van wegennetwerk.
Facetkaarten	- landschap - hoogteligging - macrogradiënt - landschapstypen - bebouwde omgeving - begrenzing zichtgebied - vista's -obstakels wegprofiel - landschappelijke oriëntatiepunten	- natuur - natuur/beschermingsniveaus - faunapassages - stilte en rust	- cultuurhistorie - objecten - historische routes - aardkundige beschermingsgebieden - archeologische beschermingsgebieden	- dwarsverbindingen en routes - functionele contactpunten - busstations en carpoolplekken - fietsnetwerk en wandelroutes

C Beoordelingskader gedetailleerde beoordeling huidige situatie, inclusief facetkaarten.

waarbij meerdere malen overleg gevoerd is met betrokken partijen om de beoordeling aan te kunnen scherpen. Tot dit proces behoren:

- Gesprekken en discussies met leden van de klankbordgroep;
- Gesprekken en workshops met de ambtelijke begeleidingsgroep;
- Afstemmingsoverleg met werkgroep van de 'Gebiedsanalyse N34'.

1.6 Systematiek beoordeling

Voor de beoordeling van de effecten op de ruimtelijke kwaliteit wordt gebruik gemaakt van de "Werkbank Ruimtelijke Kwaliteit" van het voormalige ministerie van VROM (2011). Het toetskader bestaat uit twee indicatoren:

1. Kernwaarden:
- Gebruikswaarde;
- Belevingswaarde;
- Toekomstwaarde.

2. De ruimtelijke kwaliteit:
- Landschap;
- Natuur;
- Cultuurhistorie;
- Dwarsverbindingen en routes.

In het volledige beoordelingskader staat beschreven waarop de gedetailleerde beoordeling is gebaseerd. Onderaan het overzicht is een opsomming van de verschillende facetkaarten opgenomen waarop de indicatoren zijn getoetst. In deze gebiedsanalyse is het beoordelingskader gebruikt om de referentiesituatie (lees: huidige situatie) in kaart te brengen.

Het beoordelingskader wordt uiteindelijk in de

variantenstudie voor de gedeelteijke verdubbeling gewaardeerd op basis van de referentiesituatie. Aan de hand van drie kernwaarden wordt beoordeeld of de verandering een positieve (+), neutrale/ gelijke (0) of negatieve invloed heeft op de referentiesituatie.

Het hoofduitgangspunt voor de maatregelen om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te kunnen realiseren, is dat deze inpasbaar moeten zijn in de beschikbare ruimte. Ook moeten ze passen bij de bestaande en gewenste ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. De ruimtelijke kwaliteit wordt beoordeeld op de volgende drie waardes:

-Gebruikswaarde: hoe wordt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied doelmatig en functioneel gebruikt.
-Belevingswaarde: wat is de mate waarin de gebruiker van het gebied de ruimtelijke kwaliteit kan ervaren.
-Toekomstwaarde: wat is de weerbaarheid van de ruimtelijke kwaliteit.

1.7 Leeswijzer

Het voorliggende rapport maakt onderdeel uit van gebiedsanalyse N34. In deze gebiedsanalyse wordt gewerkt van globaal naar specifiek. De gebiedsanalyse bestaat uit drie stappen. Dit rapport betreft stap 1 van de gebiedsanalyse N34:

Stap 1. Inventarisatie van de huidige ruimtelijke situatie van de weg en haar omgeving. Het gaat hier om een kwalitatieve inventarisatie die de ruimtelijke componenten van de N34 en de omgeving ervan in beeld brengt en waardeert. De waardering wordt getoetst op basis van het beoordelingskader (zie pagina 12) om daarmee de huidige situatie in kaart te brengen.

Stap 2. Analyse van de mogelijke gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Dit behelst een gedetailleerde kijk op het wegtracé in tien deelgebieden. In een zone langs de huidige contouren van de N34 wordt specifiek gekeken naar kansen en knelpunten op basis van de conclusies en waardering uit de inventarisatie van stap 1. De afronding van stap 1 en 2 dienen als input voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waaruit concrete criteria kunnen worden opgemaakt, op grond van landschappelijke en ruimtelijk inpassing van de gedeeltelijke verdubbeling van de N34.

Stap 3. Een Digitale Atlas richt zich op de identiteit van Drenthe in relatie tot de N34 als drager van deze identiteit. De atlas biedt inspiratie en advies, op basis van referenties en ruimtelijke schetsmodellen. Hierbij worden voorstellen voor de manier vangedeeltelijke verdubbeling van de weg met bijkomende elementen en kunstwerken aangedragen. Ook geeft de atlas voorbeelden met ondersteunende tekst van wat wel en wat ruimtelijk niet gewenst is. Bovendien vormt de 'Digitale Atlas' een bundeling van de gehele gebiedsanalyse N34 met stappen 1, 2 en 3 samen.

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2. Landschap: beschrijft het landschappelijk systeem met de structuren en karakteristieken per landschapstype.
- Hoofdstuk 3. Natuur: behandelt de netwerken, leefgebieden en ecologische verbindingen.
- Hoofdstuk 4. Cultuurhistorie: beschrijft de objecten en structuren die in verloop van tijd zijn ontstaan en gebruikssporen in het

landschap hebben achtergelaten.

- Hoofdstuk 5. Dwarsverbindingen en Routes: beschrijft het netwerk van wegen en de ontsluiting van gebieden.

Ieder hoofdstuk bevat een hoofd themakaart. Hierin zijn de essentiële onderdelen opgenomen van dit specifieke thema. De hoofdkaarten zijn opgesteld op basis van de beoordelingscriteria. In tekst wordt een toelichting gegeven op de kaarten. De teksten zijn opgebouwd uit de relevante indicatoren gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden specifiek per thema zoals staat omschreven in de systematiek beoordeling bij paragraaf 1.6. Iedere paragraaf sluit af met een opsomming van kernkwaliteiten waarin de belangrijkste onderdelen worden toegelicht. Vervolgens wordtonder het kopje 'ruimtelijke opgaven en knelpunten' advies gegeven op waar de ruimtelijke kwaliteiten kam worden verbeterd of waar mogelijk een dreiging ontstaat.

Ieder hoofdstuk is uitgesplitst in een aantal facetkaarten die dieper ingaat op een specifiek onderwerp. De facetkaarten hebben een omschrijving met kernkwaliteiten, afsluitend met ruimtelijke opgaven en knelpunten.



Zicht op weids landschap.

Bron: Must Stedenbouw.



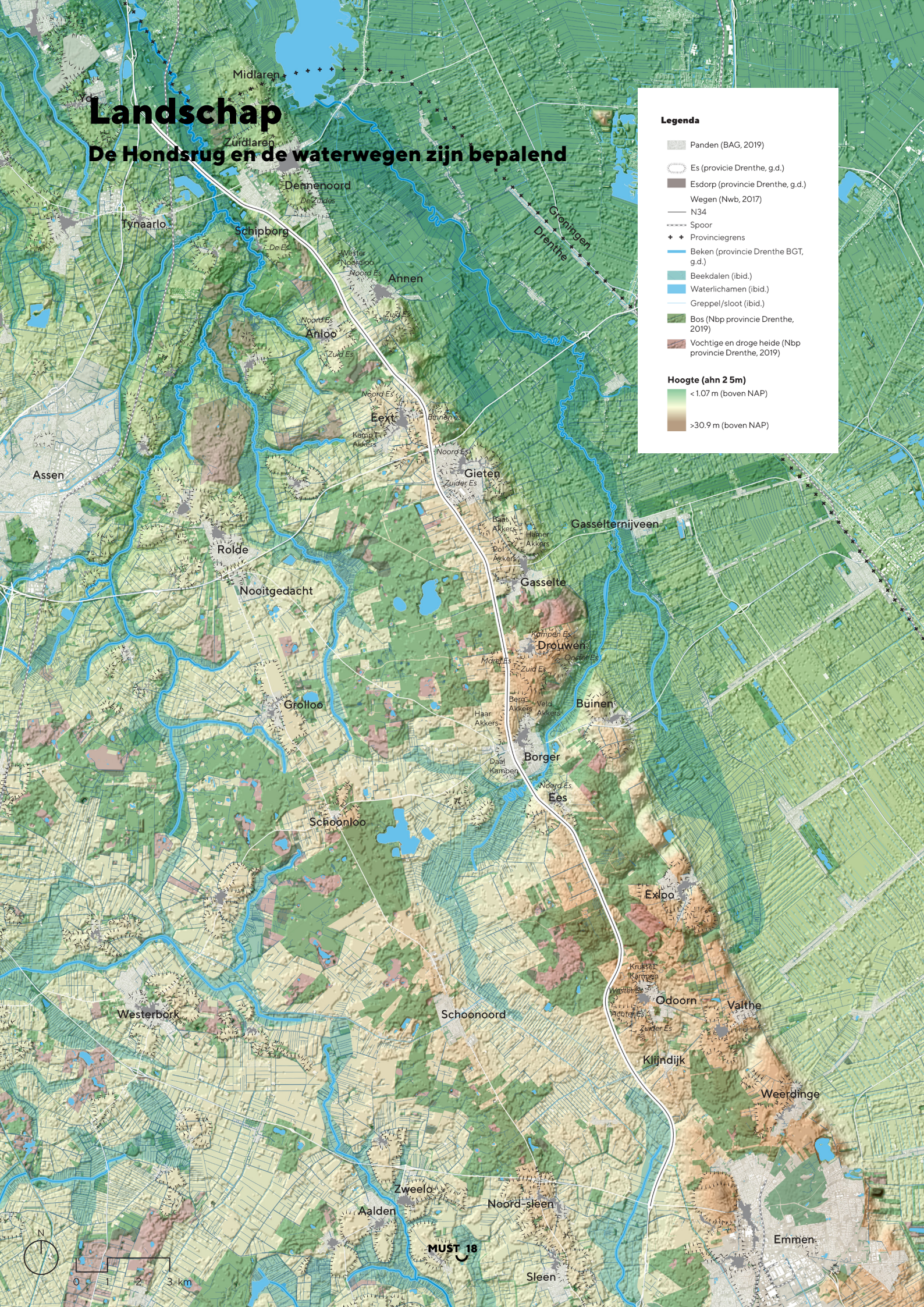
2. Landschap

De gebiedsanalyse begint met de bestaande situatie van het landschap. De huidige kwaliteiten vormen immers de basis voor de analyse van gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de ruimtelijke consequenties.

Deeltraject van de weg N34.
Bron: Must Stedenbouw.

Landschap

De Hondsrug en de waterwegen zijn bepalend



2.1 Landschappelijk raamwerk

Het huidige karakter van het landschap wordt bepaald door de verscheidenheid aan type landschappen met ieder een eigen karakter en structuur. Naast de vorming van geomorfologische processen en het veranderende klimaat, heeft de mens zich in het natuurlijk gevormde landschap gevestigd en voor een groot deel de verschijningsvorm van het landschap bepaald zoals we deze nu kennen. De inrichting van het landschap is de manier waarop we het landschap consumeren, door onder andere voedselproductie, energiewinning en recreatie. Afhankelijk van de behoefte en techniek per tijdsperiode is het gebruik van het landschap ook in constante beweging. Alleen al in de laatste decennia zijn grote delen van het landschap in Nederland onherkenbaar veranderd. Door schaalvergroting en ruilverkaveling is de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk in gebruik genomen, soms met het verdwijnen van karakteristieke landschapselementen tot gevolg. Daarnaast neemt de druk door verstedelijking en de bijkomende mobiliteitsvoorzieningen op het landschap alsmaar toe. Het zijn met name de gewaardeerde cultuurlandschappen waar de grootste druk ontstaat. Ondanks de toenemende druk en het verdwijnen van waardevolle landschappelijke elementen groeit het besef en kennis over de waarde van het landschap. De karakteristieke landschappen en parken worden vanuit verschillende organisaties en beleid gestuurd. Daarmee zijn kwetsbare gebieden beschermd en waar nodig versterkt.

Ook voor het studiegebied van de N34 geldt dat de verschillende transities en bijkomende behoefte aan ruimte, kwetsbare gebieden onder druk zetten. Het is daarom van essentieel belang de kwaliteiten van het huidige landschap zo goed mogelijk in kaart te brengen. Juist de samenhang tussen de verschillende structuren en elementen bepalen de kwaliteit van het landschappelijk systeem zoals het Nationaal Park Drentsche Aa en het Geopark Hondsrug. Het is daarom bij toekomstige ontwikkelingen van belang dat de verschillende onderdelen binnen een gebied in bredere context worden bekeken en zo de samenhang ervan te behouden. Bij toekomstige ontwikkelingen is het daarom van belang een passende invulling kunnen krijgen. Hierin is kennisontwikkeling en het benoemen van de kwaliteiten van het landschap van groot belang om de aanwezige ruimte op een passende en integrale manier verder vorm te geven. Niet voor niets herbergt het gebied een aantal groot gewaardeerde landschappen en parken.



Zicht op open landschap omzoomd door bos.

Bron: Must Stedenbouw.

Parken en landschappen

Het studiegebied van de N34 ligt binnen een aantal grote overlappende hoogwaardige landschappen en parken. Ondanks dat grote delen van het landschap zijn veranderd, is het oorspronkelijke oeroude landschap van het Drents Plateau grotendeels intact is gebleven. Mede dankzij behoud en bescherming van deze gebieden is het gebied herkenbaar in haar structuur. De samenhang tussen de dorpen, essen, velden en beken maken het tot een van de best bewaarde esdorpenlandschappen van West-Europa. Het gebied herbergt een aantal kenmerkende parken en gebieden:

Ten eerste gaat het om het gebied van het Global Geopark waarin het verhaal van de Hondsrug wordt verteld. Het gebied strekt zich uit over de hoge zandrug tussen Groningen en Coevorden. Het vertelt een groot deel van de ontstaansgeschiedenis van het gebied. Het geopark wil mensen inspireren om vanuit kennis uit het verleden op een duurzame en zorgvuldige manier om te gaan met hun omgeving. In 2013 heeft het Hondsruggebied de status van het Global Geopark gekregen en was daarmee het eerste Geopark van Nederland. De N34 volgt de lengterichting van het geopark en volgt zo de eeuwenoude route van Hondsrug.

Ten tweede vertelt het Nationaal Park Drentsche Aa het verhaal van het beekdal en het esdorpenlandschap. De aanleiding voor het Nationaal Park is ontstaan vanuit het behoud van natuur, maar behelst inmiddels ook een breder verhaal over het ontstaan van het landschap en de cultuurhistorie. Binnen de grenzen van het Drentsche Aa-gebied liggen 21 dorpen en gehuchten en bestaat de grondoppervlakte voor meer dan de helft uit landbouwgrond. Het park is sinds 2007 ook uitgeroepen tot Nationaal Landschap. Het gehele gebied van de Drentsche Aa is daarmee vergroot tot 34.000 hectare grondgebied. Het gebied strekt zich uit van de bron in het zuiden tot aan de benedenloop in het noorden en ligt grotendeels binnen het Geopark van de Hondsrug. De N34 doorsnijdt het park en ligt op de oostflank van de Hondsrug.

Sinds 2017 is er een samenwerkingsovereenkomst tussen beide parken getekend, met als doel elkaar te kunnen aanvullen en versterken.

Naast de parken zijn er verschillende zones in het studiegebied aangewezen als Natura 2000-gebied. De Europese afspraak voor de Vogel- en Habitatrichtlijnen stellen als doel de natuur hier te beschermen en te versterken. In het hoofdstuk natuur wordt hier verder op ingegaan.

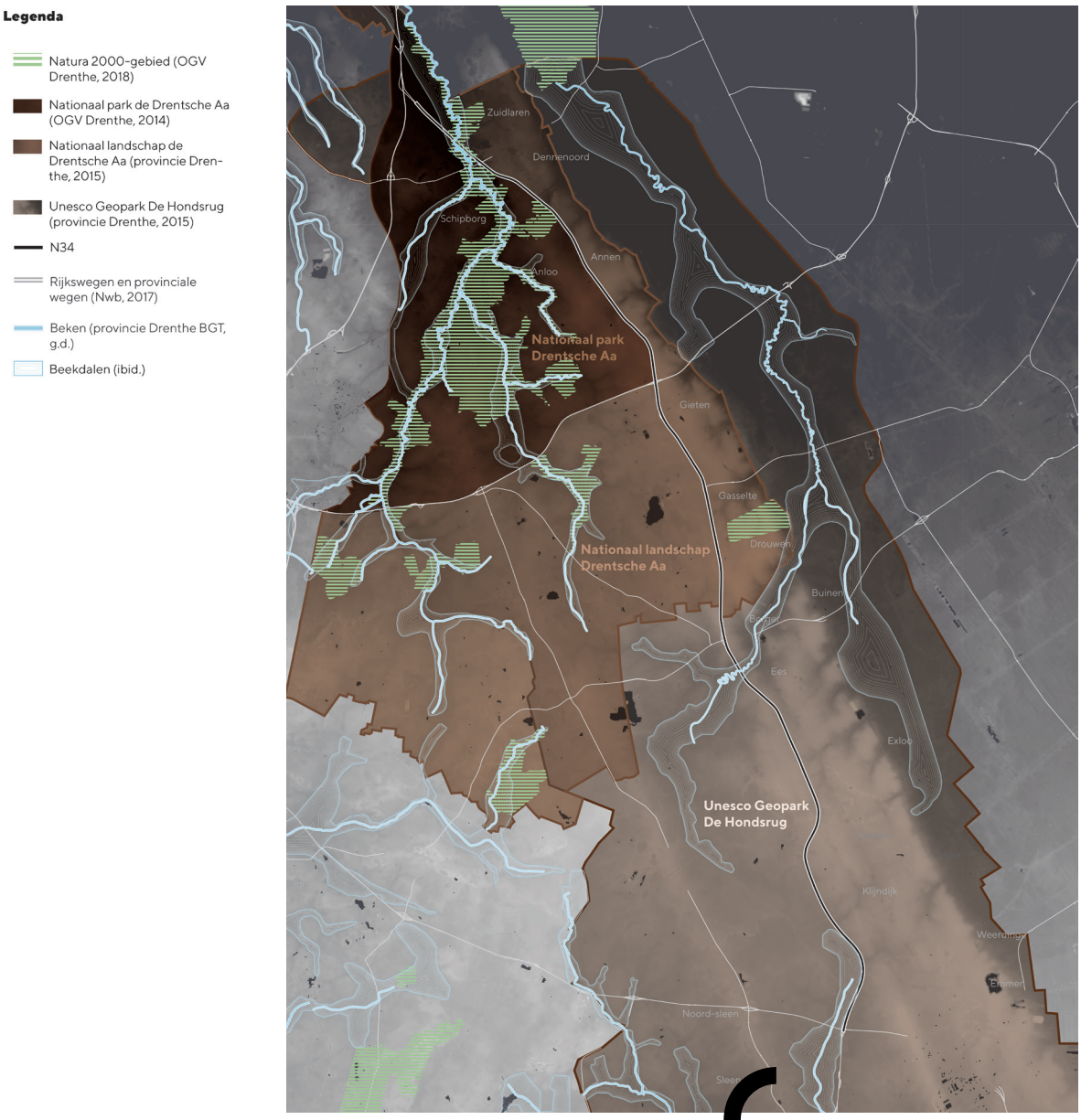


Agrarisch gebruik van landschap.

Bron: Must Stedenbouw.

Landschappelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt de kwaliteit van het landschap vanuit verschillende waarde (gebruiks-



Landschapsparken en beschermingsgebieden.

Bron: Must Stedenbouw.

waarde, belevingswaarde en toekomstwaarde) bekeken. De waarden specifiek voor het landschap zijn: 2.1.1 Karakteristieke landschapstypen vanuit geomorfologische processen en menselijke gebruik, 2.1.2 Afleesbaarheid van landschapsstructuren en 2.1.3 Authenticiteit van landschappelijk systeem. Aansluitend zijn aan de hand van een aantal facetkaarten de volgende onderdelen dieper uitgelicht: 2.2 Hoogteligging, 2.3 Macro gradiënt, 2.4 Landschapstypen 2.5 Bebouwde omgeving 2.6 Begrenzing zicht gebieden 2.7 Vista's, 2.8 Landschappelijk wegprofiel en 2.9 Landschappelijke oriëntatiepunten.

2.1.1 Karakteristieke landschapstypen: geomorfologische processen en menselijke gebruik.
Het gebied rondom de N34 bestaat uit een rijk palet van essen, velden, bossen en beekdalen. Het landschap wordt bepaald door het geheel van deze bestaande structuren en karakteristieke landschapstypen. Het gehele landschap-

pelijke systeem is opgebouwd uit biotische (levende factoren, dus invloeden afkomstig van organismen) en abiotische (niet-levende factoren uit de omgeving) factoren. De kaart laat zien dat de morfologie (vormen en structuren van het landschap) van de Hondsrug en de waterstructuren daarin leidend zijn. Aan weerszijde van de brede Hondsrug liggen in twee rijen de (es)dorpen verspreid. De oorspronkelijke bewoners vestigden zich hier op de overgang van hoog/laag en droog/nat landschap, omdat deze gradiënten gunstige omstandigheden bevatten. Op de hogere delen liggen de akkers, omzoomd door bospercelen. In de lagere natte delen strekken de weilanden zich uit in beekdalen. De afwisseling en het contrast tussen open beek- en weidegebieden en dichte bosgebieden zijn kenmerkend voor het landschap.



Zichtbare grafheuvel tussen Borger en Drouwen.

Bron: Must Stedenbouw.

De N34 kruist verschillende landschapstypen. Van zuid naar noord begint eerst het voormalige beekdal van de Sleenerstroom en het veenontginningsgebied van waar de weg de Hondsrug opstijgt naar hoger gelegen esgronden. Vervolgens daalt de weg weer af naar het lager gelegen beekdal van de Hunze (Voorste Diep) om vervolgens weer te stijgen naar de hogere esgronden bij Drouwen en Gasselte. Daarna daalt de weg weer gestaag via de esgronden van Gieten, Eext, Anloo en Annen naar het nog laaggelegen beekdal van de Drentsche Aa.

De landschappelijke ondergrond met de bijbehorende verschillende ontginningspatronen is op sommige plekken zichtbaar. Daarin spelen de morfologie van de Hondsrug en de waterstructuren een belangrijke hoofdrol. Het abiotische zuidoost-noordwestelijke patroon van heuvelrug (Hondsrug), de uitslijting door bestaande (Drentsche Aa en Hunze) en voormalige beekdalen (Sleenerstroom) zijn ervaarbaar. Op deze plekken toont het landschap zich geaccidenteerd en zijn ruimtelijke verschillen waarneembaar: verschillen in hoog en laag, open en dicht en in beplanting structuren en occupatie vorm.

Het landschap van het plateau bestaat grotendeels uit het esdorpenlandschap. Dit landschap kenmerkt zich door een samenhang van dorp, es, beekdal en afwisseling van velden, bossen en heide. Deze komen als onderdelen terug in het landschap. De esdorpen staan aan het begin van een periode waarin het landschap werd ontgonnnen en liggen op de overgang van nat (beekdal) naar droog (es/heide/bos).

Op de hoger gelegen delen liggen de essen omzoomd door bosjes, strubben of soms

een ringwal. In de lager gelegen beekdalen bevinden zich graslanden. Later zijn deze verkaveld en gescheiden door houtwallen. Ze dragen bij aan het kleinschalige karakter van het gebied. Buiten de gecultiveerde landen lagen de woeste gronden. Hier graasden de schapen en werd de vruchtbare mest opgespaard voor het bemesten van de akkers. Met het vele bemesten kwamen de akkers steeds boller te liggen. Door ontginning en bebossing zijn een groot deel van de heidevelden verdwenen.

Op de as van twee of meerder kronkelige (zand) wegen vormden zich de brink aan de rand van het dorp. Tegenwoordig is de brink vaak het centrum van het dorp. Karakteristiek zijn de hoog opgaande eiken waaronder vroeger het vee werd verzameld. Rondom de brink groepeerde zich de boerderijen. De open ruimte tussen de gebouwen bestonden uit akkers en weilanden. Het doordringen van deze landschappelijke structuren tot in de dorpen dragen bij aan het groene karakter van het dorp. Het dorpsgezicht kenmerkt zich door hoog opgaand bos en vormen een dak boven de lagere bebouwing eronder.

Ten oosten van het plateau, in het laaggelegen gebied, strekt zich het veenkoloniaal landschap uit. Het cultuurlandschap kenmerkt zich door sporen van het systematische en grootschalige vervening ten behoeve van de turfwinning in het gebied. De grotere waterwegen diende voor afwatering van het veen en later voor transport van het gewonnen turf. Enkele vaarten refereren hier nog aan. Het veenkoloniaal landschap is vanaf de N34 niet direct te beleven aangezien de weg ten westen van de hooggelegen rug loopt.



Doorsnijding van houtwallen.

Bron: Must Stedenbouw .

Landschappelijke weg

De N34 voegt zich zo goed mogelijk in de omgeving en slingert als een landschappelijke weg door het landschap. De karakteristieken van het omliggende landschap zijn dan ook grotendeels goed zichtbaar vanuit het perspectief van de weggebruiker.

De weg slingert om de bestaande dorpen en steden heen. Hiermee wordt zo min mogelijk milieuhinder veroorzaakt en liggen de meeste kernen (nog) vrij in het landschap. Daarentegen zijn nieuwe uitbreidingen van dorpskernen zich steeds verder richting de N-weg gaan bewegen. In sommige gevallen heeft de bouwontwikkeling zich zelfs aan de andere kant van de weg doorgezet (zoals bij Borger). Inmiddels hebben ook enkele bedrijventerreinen zich strategisch aan de N34 georiënteerd. Niet overal

is het mogelijk geweest waardevolle gebieden te omzeilen. Zo zijn aaneengesloten natuurgebieden en beekdalen doorkruist. Een zorgvuldige inpassing is hierbij extra bij gebaat.

De opbouw van de weg met ruime boogstralen heeft voor de weggebruiker geen perspectivisch verdwijnpunt meer. Als de weggebruiker vooruit kijkt, ziet hij steeds wisselende oriëntatiepunten in de omgeving. De buitenbermen zijn overwegend vrij van planten waardoor de landschapsbeleving vanaf de weg wordt versterkt. Ook kan de hoogteligging van de weg bij onder andere dwarsverbindingen een versterkende werking hebben op het karakter van het landschap. De inrichting van deze dwarsverbindingen kunnen bijdragen aan de beleving van het landschap. Zo zijn (weliswaar gedeeltelijk) de bermen van de ongelijkvloerse kruising tussen Anloo en Annen met bomen ingeplant. Hierdoor heeft de automobilist het gevoel dat de weg in de bossen ligt.

De weg is te gast is in haar omgeving. Dit komt door de ingetogen en terughoudende vormgeving van de weg en het feit dat de weg zelf weinig aandacht vraagt. Het rustige wegbeeld draagt positief bij aan de ervaring van de weggebruiker van het landschap.

Kernkwaliteiten:

- Grote landschappen Nationaal Park Drentsche Aa en UNESCO Global Geopark.
- Kleinschalig landschap met fijnmazige beplantingsstructuren van o.a. beekdalen en esdorpenlandschap.
- Afwisseling van essen, esdorpen, beekdalen, bosgebieden, heide en veenontginningen.
- N34 is een landschappelijke weg die zich voegt in het landschap.
- Contrast tussen open beek- en weidegebieden en dichte bosgebieden.

2.1.2 Afleesbaarheid van landschapsstructuren
Een belangrijk aspect van de relatie tussen de weg en de omgeving is de leesbaarheid van de ruimtelijke componenten van het landschap. De leesbaarheid van het landschap gaat niet alleen om de weggebruiker; ook de ervaring van de gebruikers van het gebied eromheen zijn van belang. Hoe sterker de structuren van het landschap aanwezig zijn, des te groter is de afleesbaarheid ervan. Kenmerkend zijn de houtwallen, strakke bosgebieden, weids laag gelegen beekdalen en open esgronden met randbeplanting. Ze zijn van essentiële waarde voor de beleving van het landschap. Hoe beter afleesbaar, hoe sterker de samenhang tussen de verschillende landschappelijke onderdelen wordt ervaren. De N34 doorkruist meerdere van deze landschappelijke onderdelen en zijn zowel in sterke als in matige vorm herkenbaar aanwezig.

Kernkwaliteiten:

- Relatie reliëf van de hoger gelegen Hondsrug en lager gelegen watersysteem.
- De N34 heeft vrijwel geen bermbeplanting waardoor het landschap duidelijk te lezen is.
- Houtwallen, strakke bosgebieden, weids laaggelegen beekdalen en open esgronden met randbeplanting.

2.1.3 Authenticiteit van landschappelijk systeem
Bepalend voor de kracht van het landschap is de mate waarin het oorspronkelijk is en of de kwaliteit hiervan bij toekomstige ontwikkeling overeind blijft. Het is aannemelijk dat grote aaneengesloten landschappen beter bestand zijn tegen verandering dan de kleinere, meer kwetsbare gebieden. De manier van inpassing van een groot structurerend element zoals N34 oefent invloed uit op het landschap. Het volgen

van bestaande landschappelijke structuren en eenheden kunnen bijdragen aan het behoud van die authenticiteit.

Kernkwaliteiten:

- Het gehele landschappelijk systeem, bestaande uit aaneenschakeling van landschapstypen, contrasterend in open-gesloten ruimtes en variërend van hoge-lage gebieden.
- Onbebouwde delen van beekdalen, esgronden en bosgebieden.
- Grote eenheid en gaafheid van landschappelijke kwaliteit van de Nationaal Park Drentsche Aa en Geopark Hondsrug.

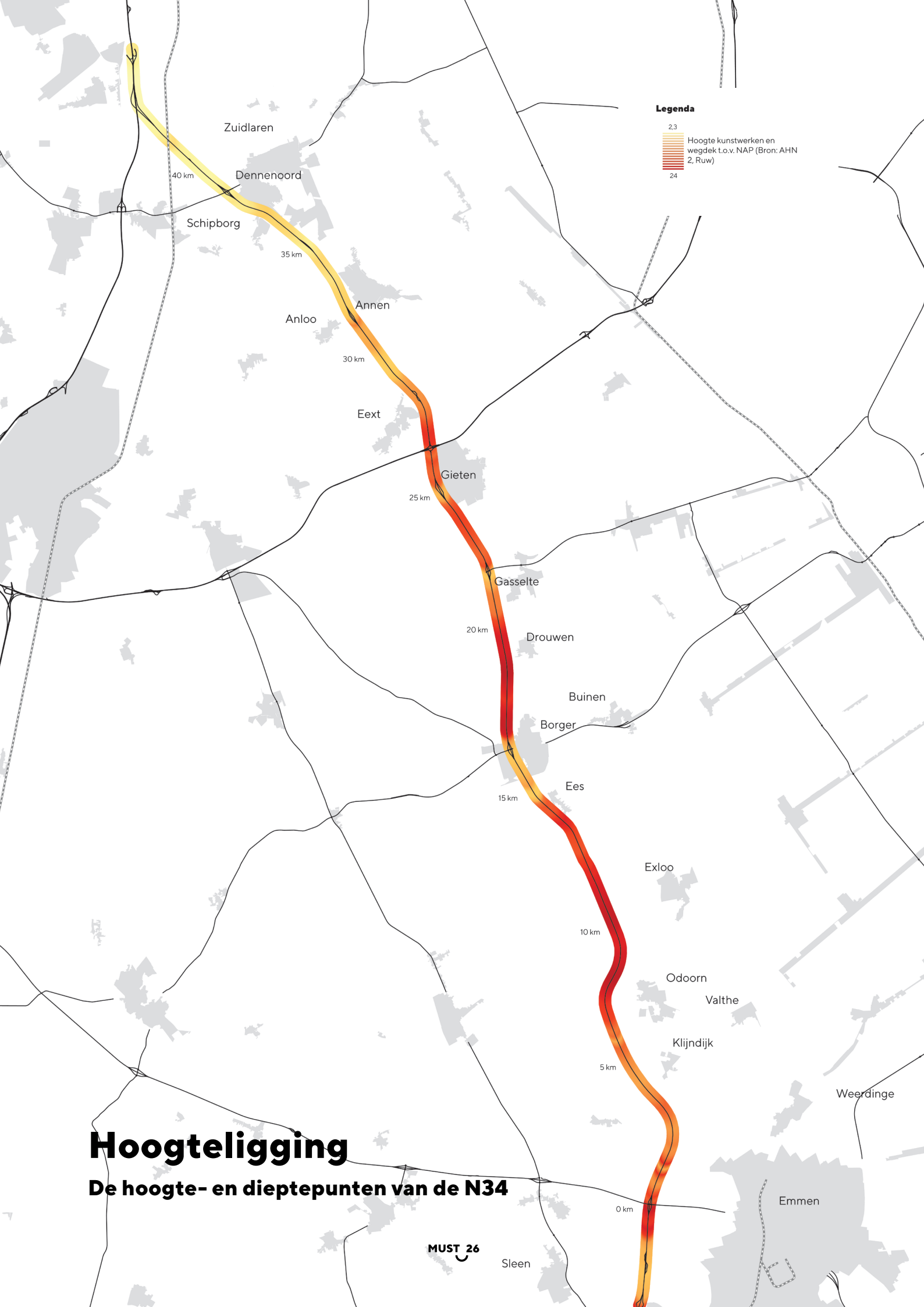
2.1.4 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Het is van essentieel belang om de verschillende onderdelen binnen een landschap of park met elkaar in samenhang te zien en dat de onderlinge relaties in een bredere context worden geplaatst. Hiermee worden onder andere de landschapselementen binnen de verschillende landschapstypes, het Nationaal Park Drentsche Aa en het Geopark Hondsrug bedoelt.
- Oorspronkelijke landschapstypen, zoals esdorpenlandschap, zijn niet overal even goed meer leesbaar door onder andere hedendaagse activiteiten. Een zorgvuldige afstemming tussen nieuwe en oude structuren is daarom van belang.
- Vergroten en versterken van verscheidenheid aan karakteristieke landschapstypen.
- De N34 doorkruist het Nationaal Park Drentsche Aa en staat met het oog op de gedeelteijke verdubbeling hiermee op gespannen voet met de gaafheid van het park.



Landschappelijke weg volgt glooiing van het landschap.

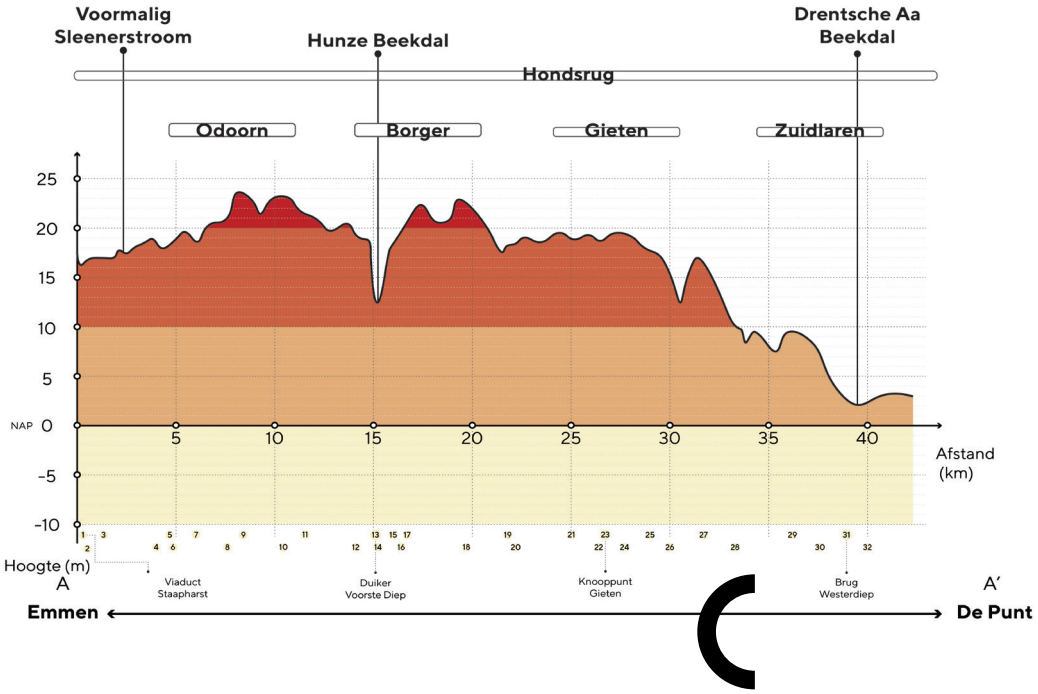
Bron: Must Stedenbouw .



Hoogteligging

De hoogte- en dieptepunten van de N34

MUST 26



Hoogte maaiveld langs N34.

Bron: DINOLoket, DGM v2.2, verticale doorsnede.

2.2 Hoogteligging

In de lengterichting van de route stijgt en daalt de weg, variërend tussen NAP +24 meter en NAP +2 meter. Het traject van circa 42 km lang heeft een vrij sterk reliëf, gezien de lange afstand is dit echter maar beperkt merkbaar. De kaart geeft op macroniveau de glooiing weer die op sommige stukken van de N34 waarneembaar is. Hoogteverschil is te zien op bijvoorbeeld het hoger gelegen deel van de weg ten noorden van Gieten en ten zuiden van Borger waar de weg juist dieper ligt. Op plaatsen van ongelijkvloerse kruisingen, waarbij de N34 over de kruisende weg heen loopt, stijgt de weg even boven het landschap uit. Andere momenten waar de N34 onder een viaduct door gaat, zoals ten westen van Gieten, ontnemen dijklichamen van de op- en afritten het zicht op het landschap. Hoogteverschillen in het landschap worden geaccidenteerd door bospercelen en houtwallen.

Kernkwaliteiten:

- De landschapsstructuren dragen bij aan de ervaring van het visuele hoogteverschil.
- De inrichting van de ongelijkvloerse kruisingen dragen bij aan het reliëf in de weg en beïnvloeden daarmee de beleving van het landschap (belevingswaarde).

2.2.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- De onderdoorgangen bij ongelijkvloerse kruising belemmeren de beleving van het landschap.



Macrogradiënt

Reliëf toont zich in contrast met laaggelegen beekdalen

2.3 Macrogradiënt

De steile rand van het Drents Plateau wordt hier aangeduid als macrogradiënt. Het reliëf is duidelijk terug te vinden op de overgang tussen de Hondsrug en de lager gelegen veenkoloniën. Deze reliëfrijke overgangen zijn goed zichtbaar op de kaart en ook daadwerkelijk beleefbaar in oost-westelijke richting en omgekeerd. Vanaf de N34, die grotendeels evenwijdig aan het zuidoost-noordwestelijke patroon ligt, is dit niet altijd te ervaren. Met uitzondering van de eerder genoemde overgangen naar de laaggelegen beekdalen van de Drentsche Aa, is het reliëf van de Hondsrug als heuvelrug vanaf de N34 slechts waarneembaar als zeer licht glooiend.



Het doorbraakdal van het Voorste Diep met oplopende dalflanken.

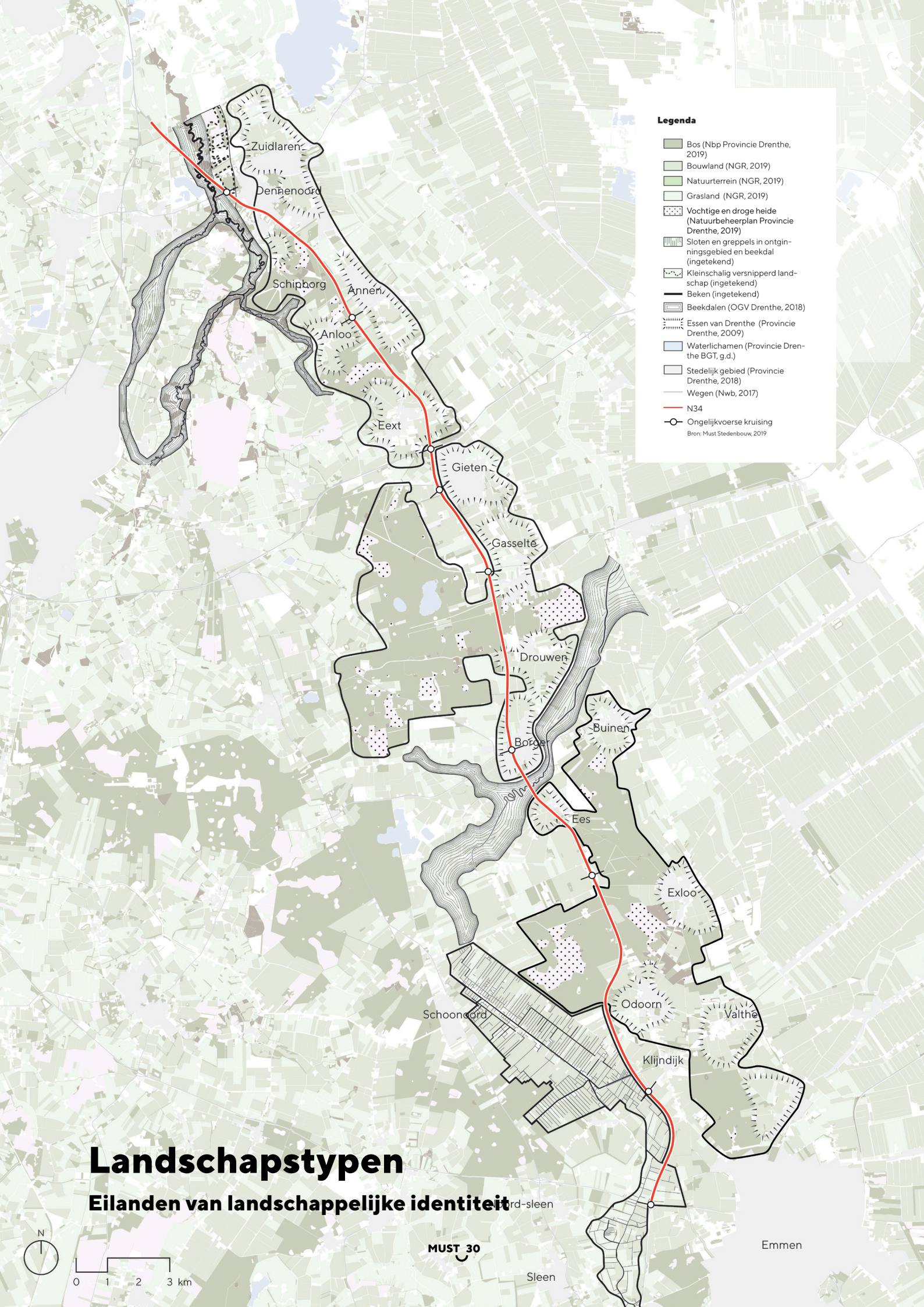
Bron: Must Stedenbouw.

Kernkwaliteiten:

- Het reliëf van de hoger gelegen Hondsrug is met name ervaarbaar in contrast met de laaggelegen beekdalen van het Voorste Diep en Drentsche Aa.

2.3.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Versterken van reliëfrijke overgangen en contrast tussen landschapstypen ten behoeve van beleving van de landschappelijke diversiteit.



Landschapstypen

Eilanden van landschappelijke identiteit

2.4 Landschapstypen

Het landschap rondom de N34 heeft hoge cultuurhistorische en ecologische waarde, door de identiteit, maat, schaal en de relatie met de abiotische ondergrond. De verschillende type landschappen verwijzen de verschillende type bodem en de tijd waarin activiteiten hebben plaatsgevonden. Het studiegebied van de N34 onderscheid landschappelijk karakteristieke kenmerken die als 'ruimtelijke eenheden' geïdentificeerd kunnen worden. Het esdorpenlandschap is gerelateerd aan de agrarische occupatie en is langs de N34 nog redelijk gaaf en herkenbaar. Dit landschap bestaat uit esdorpen velden, bossen en beekdalen. De esdorpen liggen oorspronkelijk op de overgangen van droog (bos, es, heide) naar nat (beekdal) landschap. Ze zijn als open ruimtes in het landschap herkenbaar met oude ontginningspatronen en de kenmerkende esrandbeplanting (houtwallen). Bossen en velden zijn steeds terugkerende elementen die de leesbaarheid van het landschap ondersteunen maar die ook belangrijk zijn voor de ervaring van het contrast tussen dicht en open. Daarnaast zijn de beekdalen kenmerkend als laaggelegen open, onbebouwde gebieden met kleinschalige beplantingen en extensief beheer. Deze gebieden onderscheiden zich door de bewerkte ontginningspatronen van de essen. Een groot aantal beken meandere weer in de beekdalen van de Hunze en (Voorste Diep) en de Drentsche Aa. In het voormalige beekdal van de Sleenerstroom is er daarentegen geen visuele connectie met de gekanaliseerde waterstructuur. Het voormalig beekdal lijkt ruimtelijk, gezien de openheid en verkaveling, tot het aangrenzende veenontginningsgebied te behoren. Bovendien vindt de Sleenerstroom zijn oorsprong in een ander watersysteem en watert het naar het zuiden af. De Drentsche Aa en



Weids zicht op bouwland met bomenlaan.

Bron: Must Stedenbouw.

Voorste Diep behoren daarentegen tot hetzelfde watersysteem en hebben dezelfde afwateringsrichting (noordelijk). Ten slotte is het veenontginningslandschap rond Sleenerstroom als 'ruimtelijk eiland' te onderscheiden in het landschap. Dit landschap karakteriseert zich door strakke orthogonale verkaveling en bebouwingslinten langs kanalen. Langgerekte opgaande bomenlanen langs de wegen zijn in het open en vlakke landschap vrij dominant. Als ruimtelijke eenheid behoort het voormalige beekdal van de Sleenerstroom hier ook toe.

Kernkwaliteiten:

- Ruimtelijke eilanden van landschapstypen die herkenbaar zijn en relatie met de (abiotische) ondergrond en ontstaansgeschiedenis hebben (belevingswaarde).
- De overgangen tussen de verschillende

landschapstypen zijn waardevol want hier is het ruimtelijke contrast sterk afleesbaar (belevingswaarde).

- Grote diversiteit aan landschapstypen, essen, esdorpen, beekdalen, bossen, heide en velden (gebruikswaarde).
- Beekdalen en veenontginningslandschap met een open karakter.
- Esdorpenlandschap kent afwisseling en contrast binnen het landschapstype.

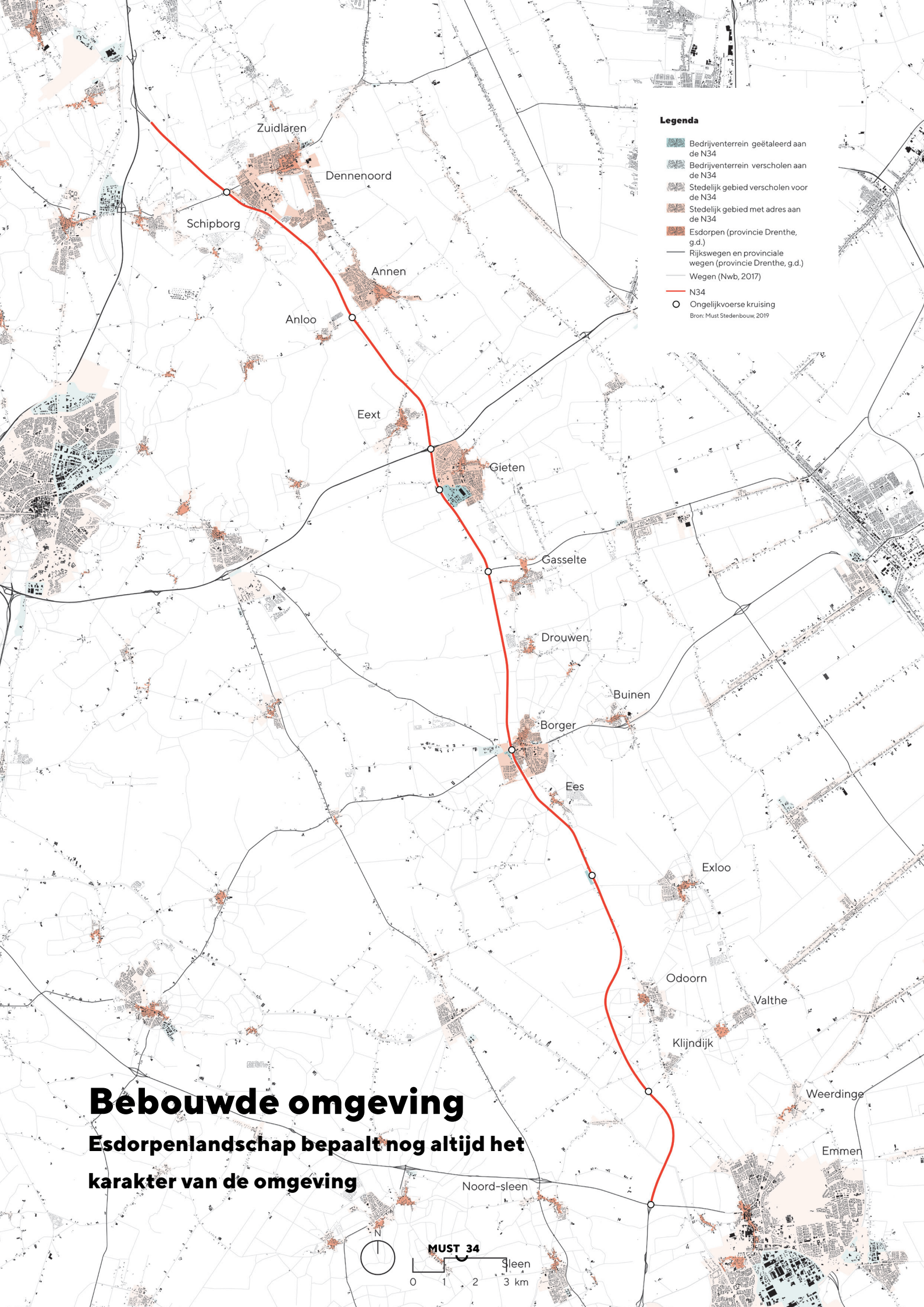
2.4.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Aanbrengen van samenhang van inrichting tussen gebruik en abiotische ondergrond.
- Versterken van karakteristieke landschaps-typen.



Zicht op verscholen esdorp.

Bron: Must Stedenbouw.



Bebouwde omgeving

Esdorpenlandschap bepaalt nog altijd het karakter van de omgeving

2.5 Bebouwde omgeving

Het nederzettingspatroon langs de N34 is vrij eenduidig en gering. De voornaamste vorm van bebouwing is direct verbonden aan de esdorpen. Deze woonkernen liggen hiermee wat verder van de N34 af. Dat komt doordat ze van oudsher gerelateerd zijn aan de historische routes en wegen die hoger op de Hondsrug lagen en de verschillende dorpen met elkaar verbonden. Een groot aantal esdorpen zoals Klijndijk, Odoorn, Exloo, Buinen, Drouwen, Gasselte, Eext, Anloo en Schipborg hebben hun adres niet aan de N34, maar aan de historische routes evenwijdig aan de N34. Deze bebouwde gebieden liggen daarmee verscholen in het landschap ten opzichte van de N34. Omgekeerd ligt ook de N34 verscholen vanuit het perspectief van deze dorpen. Borger, Annen, Gieten en Zuidlaren vormen daarop uitzonderingen. Deze plaatsen liggen met hun nieuwbouwwijken tot aan de N34. Borger ligt aan beide zijden van de weg maar Annen, Gieten en Zuidlaren liggen alleen langs de oostzijde van de N34. Deze plaatsen verhouden zich anders tot de N34. Ze zijn met hun adres aan de N34 komen te liggen en zijn niet verscholen in het landschap. De N34 speelt vanuit het perspectief van deze dorpen dan ook een meer prominente rol.

Het esdorpenlandschap en daarmee de ondergrond bepaalt nog steeds grotendeels de occupatie en daarmee de landschappelijke structuur en bebouwde omgeving. Historisch gezien lagen de esdorpen en de verbindende routes daartussen op de Hondsrug. De N34 in de huidige vorm is uitgeplaatst ten opzichte van de historische routes. Tegenwoordig liggen de dorpen verscholen ten opzichte van de N34 en vice versa. Een aantal nieuwbouwwijken en bedrijventerreinen zoals de Bloemakkers



Kerkbrink te Anloo .

Bron: ANLOO *in het landschap drenthe* – 1982

in Gieten en Daalkampen in Borger zijn echter losgetrokken van dat historische patroon: ze hebben zich in de etalage geplaatst als zichtlocatie N34.

Bedrijventerreinen

Binnen de bebouwde omgeving is de categorie bedrijventerrein in de omgeving van de N34 te onderscheiden. De bedrijventerreinen zijn oostwaarts ontwikkeld langs uitvalswegen zoals bij Borger (aan de Buinerweg/N374 en Strengenweg/N374 in ontwikkeling) en Zuidlaren (N386/ Bolwerk aan de Havenstraat). Deze bedrijventerreinen hebben als overeenkomst dat ze via N-wegen goed bereikbaar zijn van en naar de N34.

Kernkwaliteiten:

- Het grotendeels ontbreken van bebouwing langs de N34 draagt bij aan het landschappelijke karakter van de weg.
- Verscholen dorpen/verscholen N34.
- Plaats georiënteerde bedrijventerreinen (gebruikswaarden).

2.5.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Nieuwbouw (woningen + bedrijventerreinen) is prominent aanwezig aan de N34 en draagt niet bij aan het landschappelijke karakter van de N34.



Zicht op bedrijventerrein bij Gieten.

Bron: Must Stedenbouw.



Begrenzing zichtgebied

Verborgen landschap door beplanting Noord-sleen

2.6 Begrenzing zichtgebied

De ruimtelijke verschijningsvorm van beplanting speelt een belangrijke rol in de beleving van het landschap. Voor het karakter van de weg is de inrichting van wegbermen zeer bepalend. Beplanting in de berm van de weg benadrukt de ruimtelijke continuïteit van de weg, maar isoleert de weg tegelijkertijd ruimtelijk van de omgeving. De N34 is overwegend vrij van bermbeplanting en draagt op deze manier bij aan het landschappelijk karakter van de weg. Op plaatsen waar laanbomen aan de weg staan, kan bij gebrek aan snoeibeheer het zicht op het landschap worden ontnomen. Tegelijkertijd kan beplanting iets vertellen over het aanwezige landschap wanneer beplanting gerelateerd is aan het landschapstype uit de omgeving. Lijnbeplanting is langs de N34 te vinden ten noorden van Odoorn, waar de weg oogt als een (eenzijdige) laan door het bos. Daarnaast is er tussen Gasselte en Gieten laanbeplanting aangebracht. Hier bieden de opgekroonde bomen aan de westelijke zijde van de weg zicht op de omgeving, terwijl aan de andere zijde veel minder doorkijk naar het landschap mogelijk is door onderbegroeiing. Op plekken waar de N34 bos kruist, zijn de bosranden vanzelfsprekend dicht begroeid. Deze vorm van beplanting is samenhangend van aard en betreft een (aspect) van een karakteristiek landschapstype.

Kernkwaliteit:

- Het onbeplante wegprofiel van de N34 draagt bij aan het landschappelijke karakter van de weg.
- Bij grote delen van de N34 ontbreekt bermbeplanting waardoor het zichtveld vanaf de N34 tot diep in het landschap reikt (Belevingswaarden).
- Specifieke structurerende beplanting die een vertserkende bijdrage leveren aan het type landschap waarin het staat.

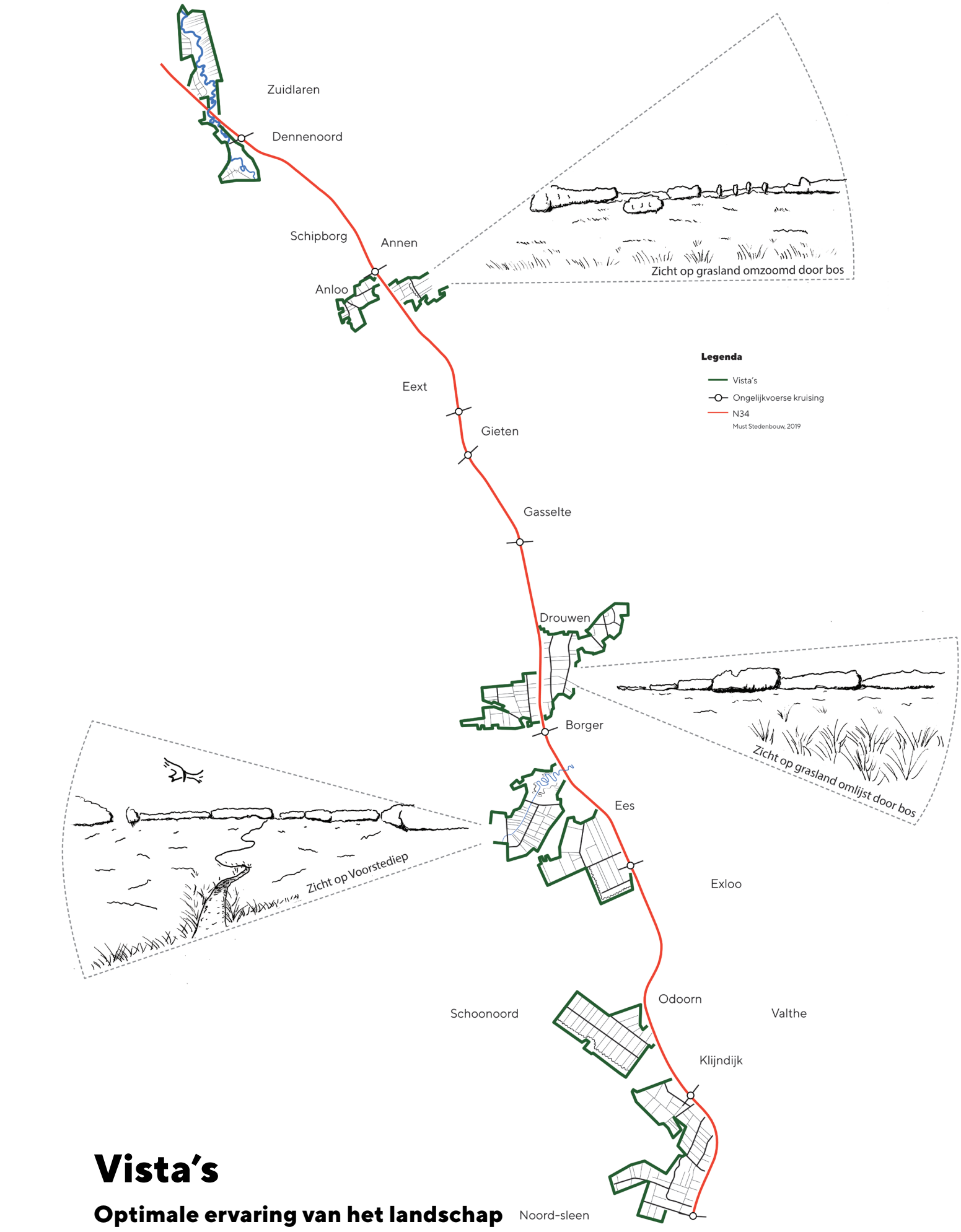


Afwisseling tussen dichte en open beplanting.

Bron: Must Stedenbouw.

2.6.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Restruimtes, overhoeken en kwekerijen waar beplanting met onderbegroeiing direct langs de weg staat, dragen niet direct bij aan het landschappelijk karakter. Wel kan onderbegroeiing een positieve bijdragen leveren aan de ecologie. Een goede afweging is hierbij gebaad.
- Op plaatsen waar de opgaande beplanting met onderbegroeiing langs de weg groeit, wordt het zicht op het achterliggende landschap weggenomen.
- Uitzonderingen hierop vormen de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen die geaccentueerd zijn met opgaande beplanting. Deze beplantingen zijn vaak onsamenhangend van karakter en vertellen daardoor niets over het aanwezige landschap.

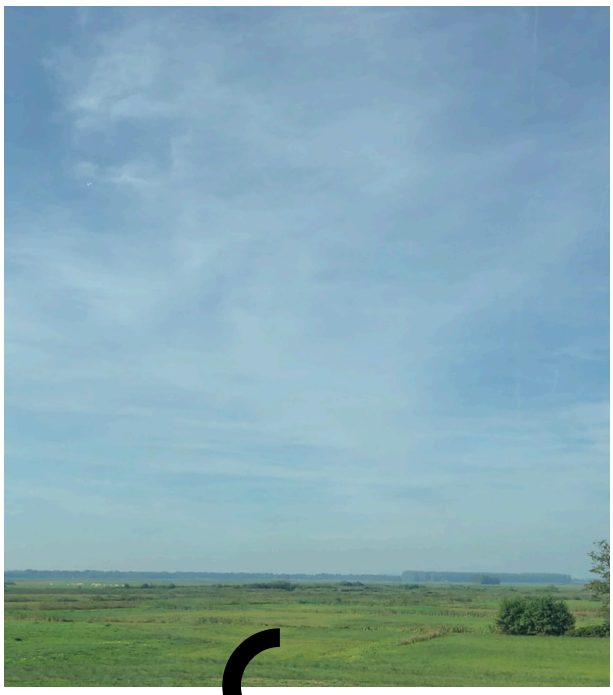


Vista's

Optimale ervaring van het landschap

2.7 Vista's

De N34 staat ook wel bekend als een wegpanorama. De zogenoemde vista's maken het mogelijk tot diep het landschap te kijken vanaf de N34. Hierbij gaat het niet om gefixeerde fotomomenten die enkele seconden een blik op het landschap werpen vanuit de automobilist gezien. Deze vista's dragen in belangrijke mate bij aan de landschappelijke identiteit van de N34. Langs de N34 zijn een aantal bijzondere uitzichten of vista's te ervaren. De essentie van een wegpanorama ligt in de beleefbaarheid van contrast in het landschap. Maar omdat de weggebruiker er langs raast is het van belang dat deze plekken schaal hebben en contrastrijk zijn zodat ze werkelijk gezien kunnen worden.



Vergezicht over het beekdal van het Voorste Diep.

Bron: Must Stedenbouw.

Landschappelijke elementen

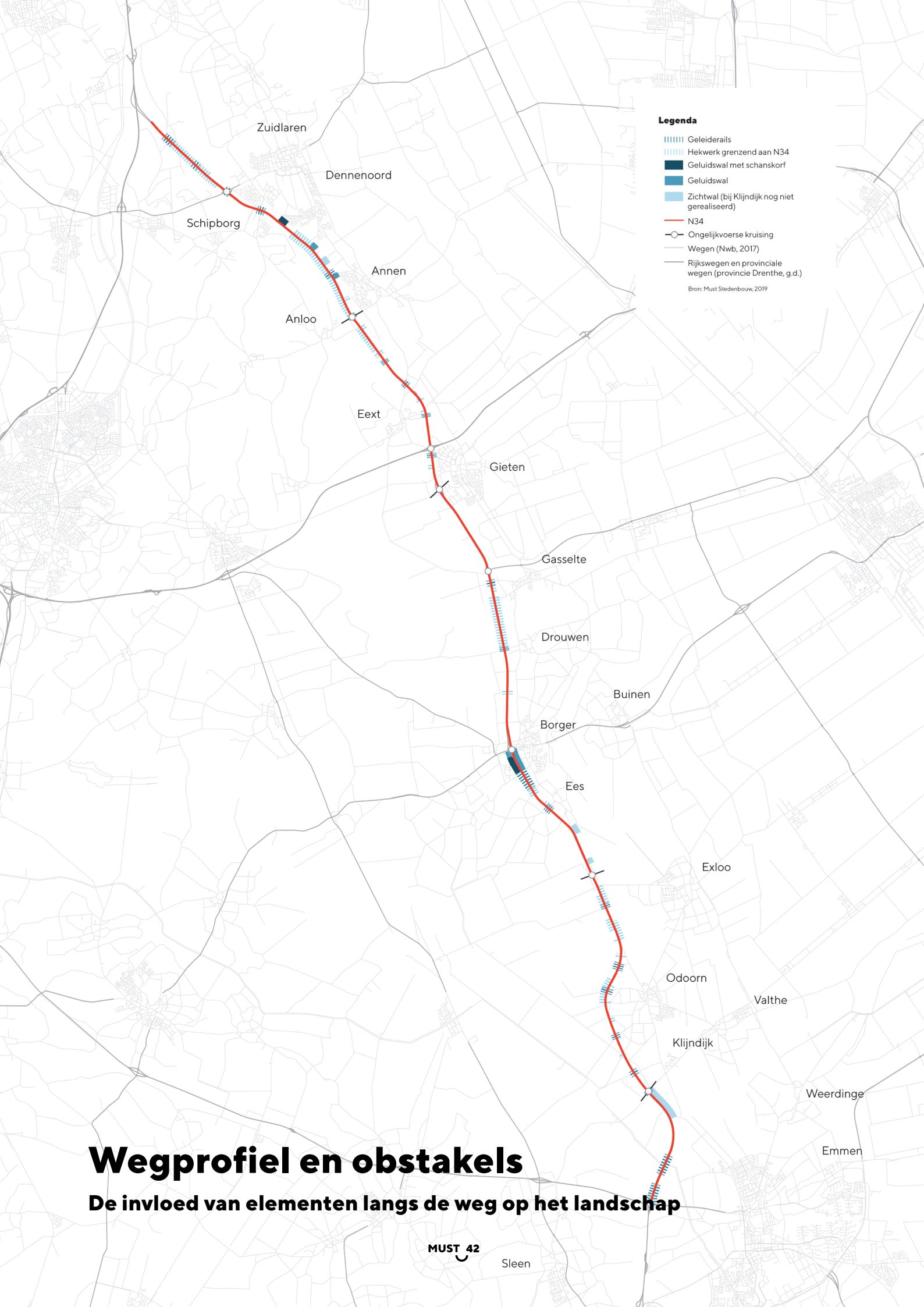
In de omgeving van de N34 komen karakteristieken van de verschillende landschapstypen voor: dorpen met brinken, weiden met ontginning structuren, essen met houtwallen, heide, open beekdalen en bos met strubben. Dit zijn belangrijke elementen want niet alleen hebben ze een visueel-ruimtelijke relatie met het landschapssysteem, maar ook vormen ze herkenningspunten voor de automobilist. De kaart toont de verschillende vista's die vanaf de N34 waarneembaar zijn.

Kernkwaliteiten:

- Onderlinge verschillen tussen vista's.
- Alle landschapstypen worden middels de vista's vertegenwoordigd (beekdal, esdorpenlandschap en veenontginning).
- De landschapskamer van het beekdal van de Sleenerstroom en van het Odoornerveen.
- Het het orthogonale landbouwgebied van Odoornerveen met als noordelijk ruimtelijk kader de bossen van de Boswachterij Odoorn.
- Karakteristieke es ter hoogte van Ees.
- Het doorbraakdal Voorste Diep.
- Karakteristieke es ten noorden van Borger.
- Karakteristieke es bij Schipborg en Zuidlaren.
- Drentsche Aa beekdal- en esdorpenlandschap met hoge landschappelijke en natuurkwaliteit.

2.7.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- De N34 is een zogenoemd 'wegpanorama'. Met deze beleidsterm wordt geprobeerd het landschappelijk karakter van de weg te behouden. Er is echter geen handhaving die toeziet op het behoud ervan. Wel wordt illegaal geplaatst reclamewerk aangepakt.



Wegprofiel en obstakels

De invloed van elementen langs de weg op het landschap

2.8 Landschappelijk wegprofiel

Het profiel van de weg is essentieel voor de manier waarop de weg is ingepast in het landschap en daarmee voor de beleving van de omgeving. Vrij zicht op de omgeving is daarbij belangrijk. Dat betekent dat objecten die zicht ontnemen op de omgeving storend zijn. Objecten die dit veroorzaken en onderdeel van het wegprofiel uitmaken zijn bijvoorbeeld lichtmasten en geleiderails. Objecten die geen onderdeel van het wegprofiel zijn maar wel het wegbeeld beïnvloeden zijn: hekwerken, geluidsschermen en (zicht)wallen. Geluidswerende objecten komen langs de N34 relatief weinig voor. Uitzonderingen vormen de geluidswallen ter hoogte van Dennenoord, Borger, Ees en Klijndijk, om de daar gelegen bebouwing te beschermen tegen het geluid van de weg. Het gaat om grondlichamen die het zicht op het landschap ontnemen en er voor zorgen dat het landschap niet tot aan de weg doorloopt. Deze wallen zijn relatief groen. Zeer zichtbare geluidsschermen (in de vorm van wallen met daar bovenop schanskorven) liggen bij de nieuwbouw bij Dennenoord en de bebouwing bij Borger.
Tot slot is er op een aantal plekken langs de N34 hekwerk aanwezig dat veelal dient ter begeleiding van fauna naar faunatunnels en dus een ecologische functie heeft. Dit hekwerk is overwegend laag en transparant.



Blik op de geluidswal met schanskorf ter hoogte van Zuidlaren.

Bron: Must Stedenbouw

Kernkwaliteiten:

- Het obstakelvrije wegprofiel en de royale ligging in het landschap.

2.8.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Vangrails komen voor, maar altijd in samenhang met een kunstwerk en vormen daardoor uitzonderingen.
- Schanskorven bovenop de grondwal, dragen niet direct bij aan het obstakelvrije profiel van de landschappelijke weg.

Dissonanten

Generieke objecten zonder landschappelijk verhaal

Legenda

- Wonen (nieuwbouw)
- Bedrijfsterrein
- Grootschalige stallen
- Mobiliteit
- Tankstation
- Toerisme
- Elektriciteitsmasten
- Hunebed Highway beeldmerk (NB! locatie indicatief)

Bron: Google Maps Streetview, 2019

Zuidlaren
Dennenoord
Schipborg
Annen
Anloo
Eext
Gieten
Gasselte
Drouwen
Borger
Ees
Exloo
Odoorn
Klijndijk
Emmen
Sleen











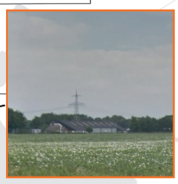












N

0 1 2 3 km

MUST 44

2.9 Landschappelijke oriëntatiepunten

De N34 heeft een landschappelijk karakter doordat het grotendeels vrij is van objecten. Toch kunnen objecten, kunstwerken en gebouwen een belangrijke oriëntatiepunt vormen in het landschap. Veel van deze objecten spelen onbewust een rol in de landschapsbeleving. Sommige objecten worden onbewust opgenomen in het collectief geheugen als belangrijk ijkpunt, zoals bruggen, forten, molens of kerken. Ze vertellen een verhaal over het landschap waar ze in staan. Ruimtelijke dissonanten zijn objecten die afwijken van het landschappelijk karakter. Ze vertellen geen verhaal dat te maken heeft met het landschap of generiek zijn. Daarmee beïnvloeden ze de ervaring van de weggebruiker: de kwaliteit van de omgeving en het landschap is niet optimaal ervaarbaar. De objecten vallen in verschillende categorieën: wonen (nieuwbouw), bedrijfsterrein, elektriciteitsmasten, grootschalige stallen, mobiliteit (OV en Kiss&Ride) en tankstation. Boerderijen zijn niet als ruimtelijke dissonant te categoriseren, omdat ze juist een verhaal vertellen over het landschap waar ze in staan (agrarisch gebruik) en tijdsdiepte hebben. Moderne grootschalige schuren hebben dit daarentegen veel minder, omdat het meer dozen in het landschap zijn dan karakteristieke gebouwen. Deze stallen vertellen niets over wat zich van binnen afspeelt en hoe ze zich tot het landschap verhouden qua functiegebruik. Individuele woonhuizen (nieuwbouw) die georiënteerd zijn op de weg, classificeren we net als boerderijen niet als dissonant. Ten slotte is er een opmerkelijke rol voor de Hunebed Highway-borden. Deze bebording is weliswaar een uiting waarin verwezen wordt naar belangrijke cultuurhistorische objecten in de omgeving van de N34, maar de bebording refereert er als beeldmerk en verschijningsvorm niet wezenlijk aan; het is een abstract beeldmerk.



Zicht op het Hunebed Highway beeldmerk.

Bron: Must Stedenbouw.

Kernkwaliteiten:

- Ruimtelijke dissonanten veelal in clusters.
- Relatief weinig dissonanten en heeft de weg landschappelijk karakter
- Bedrijfsterreinen zijn meestal geclusterd nabij de kernen, waardoor ze een minder storend effect hebben dan wanneer ze in het landschap zouden liggen.

2.9.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Langs de N34 komen op verschillende plekken objecten voor die niet in harmonie zijn met de omgeving. Deze dissonanten staan de inpassing van de N34 in het landschap en de relatie tussen de N34 en de omgeving in de weg.
- Ligging tankstation midden in de Drentsche Aa.

- Stallen als grootschalige dozen zonder identiteit verspreid langs de N34 (grootte, materiaal en generiek).
- Hunebed-Highway-borden als abstract beeldmerk langs de N34.



Waarschuwingsbord langs de N34.

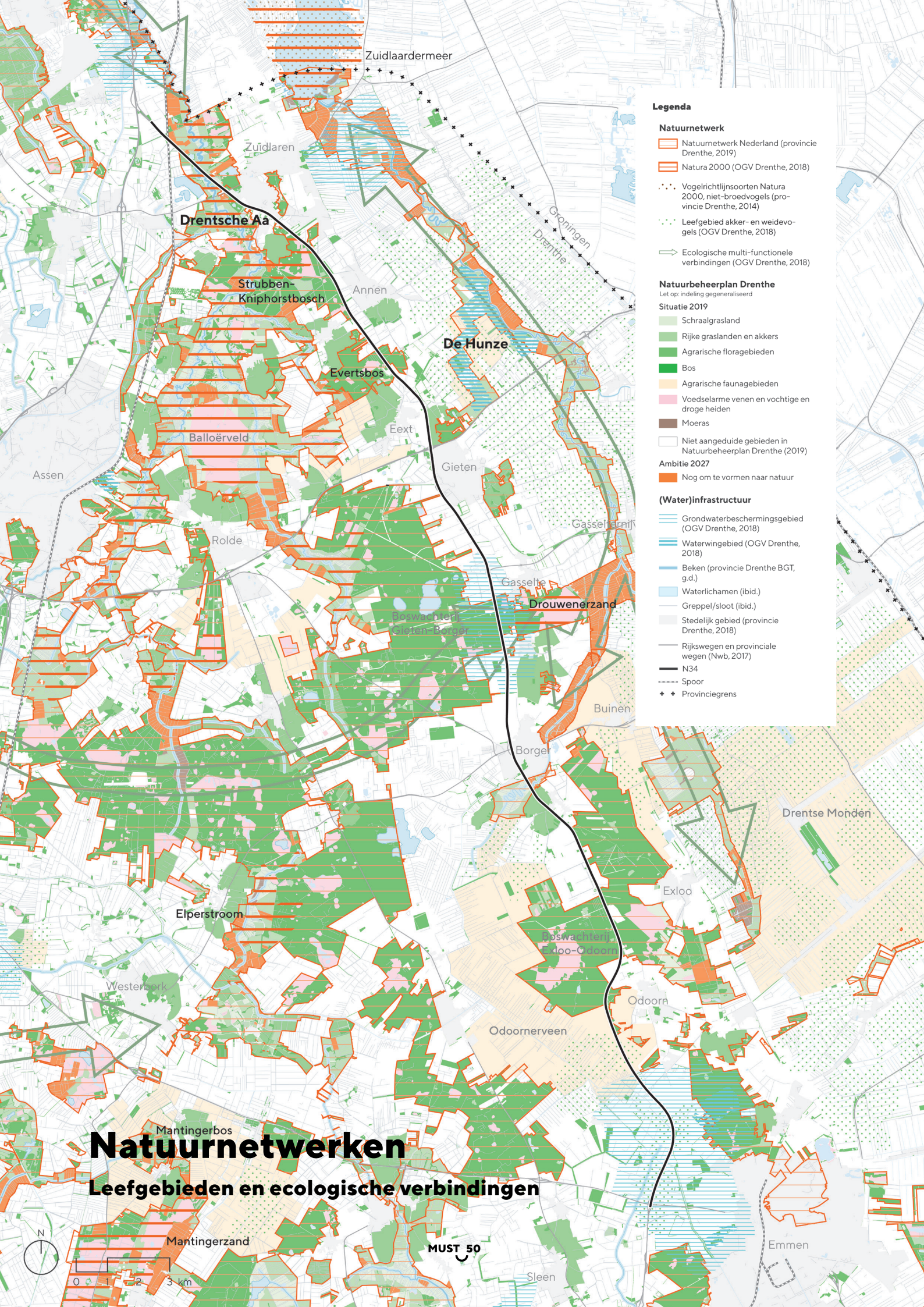
Bron: Must Stedenbouw.

3. Natuur

Het gebied kenmerkt zich door grote aaneengesloten netwerken van leef- en natuurgebieden. Deze netwerken spelen een belangrijke rol in het behoud en de versterking van de biodiversiteit. Daarnaast dragen ze in grote mate bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Zicht op beekdal van Drentsche Aa.

Bron: Must Stedenbouw.



Natuurnetwerken

Leefgebieden en ecologische verbindingen

3.1 Natuurnetwerken Drenthe

Het rijke netwerk van natuurgebieden in Drenthe wordt op verschillende niveaus beleidsmatig beschermd. De natuurgebieden zijn van waarde voor behoud en ontwikkeling van de biodiversiteit. Deze biodiversiteit bestaat uit een grote diversiteit aan planten en dieren die in samenhang met elkaar leven. In het studiegebied van de N34 komen meerdere van deze beschermingsgebieden bij elkaar. Het gaat om de volgende onderdelen: Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natuurnetwerk Drenthe (NND) en de ecologische verbindingszones.



Beekje in beekdal van de Drentsche Aa.

Bron: Must Stedenbouw.

Ambities

In de omgevingsvisie van Drenthe (2018) zijn verschillende ambities opgenomen voor de diverse beschermingsgebieden van natuur. De relevante gebieden binnen het studiegebied van de N34 zijn hieronder kort toegelicht:

- In de Natura 2000-gebieden van Drenthe gelden de Europese Vogel- en habitatrichtlijnen. Provincie Drenthe draagt bij aan het versterken van de biodiversiteit. Daarnaast vervult de provincie een beschermende rol zodat zij zo min mogelijk verstoring oplevert voor de omliggende omgeving en bijdraagt aan een goede leefomgeving.
- Het NNN vormt de robuuste, samenhangende structuur van natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden, ecologische verbindingen en agrarische gebieden met hoge natuurwaarden. Het doel van de provincie is deze robuuste gebieden in stand te houden en de biodiversiteit te versterken, conform afspraken met het Rijk en Natuurpark. Hierbij wordt ingezet op het vergroten van natuurgebieden, het slechten van barrières, verbinden van natuurgebieden, herstel van milieucondities en het benutten van slimme combinaties van beleidsopgaven (bijv. waterberging en recreatief medegebruik).
- Het NND is alle natuur buiten het NNN en vormt een stapsteen tussen de verschillende leefgebieden. Het netwerk bestaat uit verschillende landschapselementen, zoals houtwallen, sloten, bermen, bomen, lanen, bosjes, enz. De provincie wil deze landschapselementen in stand te houden met als doel daarmee de biodiversiteit van Drentse natuur te behouden en te bevorderen.
- De ecologische verbindingszones vormen een belangrijke schakel tussen de verschillende natuurgebieden voor flora en fauna. De afgelopen jaren heeft de provincie al veel van deze gebieden versterkt. De komende jaren zet de provincie zich verder in om de verbindingen verder te ontwikkelen en daarmee de Drentse natuur verder te

ontsnipperen.
In de kaart zijn de verschillende natuurbeschermingsgebieden en hoofddoeltypen van natuur verbeeld. In dit hoofdstuk worden de verschillende waarden van de natuur (gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde) bekeken waarop de kwaliteiten van natuur kan worden bekeken. Deze zijn per paragraaf benoemd in: 3.1.1 Ecologische verbindingen, flora- en fauna gebieden, 3.1.2 Herkenbaarheid van natuurlijke leefgebieden en verbindingen 3.1.3 Robuustheid en verbonden natuurgebieden. Daarnaast zijn apart, ter verdieping in facetkaarten, de onderdelen toegelicht: 3.2 Faunaverbindingen en 3.3 Stilte en Duisternis.



Blik op de Drentsche Aa.

Bron: Must Stedenbouw.

3.1.1 Ecologische verbindingen, flora- en fauna gebieden
Het studiegebied van de N34 heeft een aantal natuurgebieden, zoals: De Drentsche Aa, de Hunze, het Balloërveld, Drouwenerzand, Strubben-Kniphorstbosch en het Evertsbos. Binnen de verschillende beschermingszones zijn diverse natuurtypen te onderscheiden. Hoofdzakelijk bestaan deze uit beekdalen, heide en bossen. Ook zijn er de overige natuurgebieden zoals agrarisch grondgebied en landschapselementen tot op het kleinschalig niveau van de bermen van de N34. De kaart toont de natuurbeschermingsgebieden en hoofdgroepen natuurtypen.

Beekdalen en grondwaterbeschermingsgebieden
Het Nationale Landschap Drentsche Aa is één van de best bewaarde laaglandbeeksystemen van Europa. Desondanks hebben de normalisering van de beek, bebouwing, en de aanleg van wegen en sporen voor enige versnippering gezorgd. Met de intensivering van de landbouw halverwege de vorige eeuw werd de Hunze gekanaliseerd. Ook werden destijds sloten aangelegd om het kwelwater onder aan de Hondsrug af te voeren. De natte gebieden werden op deze manier beter bruikbaar gemaakt voor de landbouw. Ook werden verspreid over het Hunzedal grondwaterwingebieden aangewezen. Een groot deel van de kanalisatie is inmiddels teruggedraaid of wordt op de middellange termijn aangepakt. Op verscheidene plekken meanderen de beken weer. Het meanderend verloop draagt bij aan het herstel en de ontwikkeling van natuurlijke en hydrologische processen, zoals het langer vasthouden van water. Ook de gradiënten van het Drents Plateau naar de beekdalen en veenkoloniale gebieden bieden potentie voor specifieke natuurwaarden. Verder zorgt de variatie in bodemtypen, beplantingssoorten, grondwaterstanden in combinatie met hoogteligging, bodemtypen en bezonning,

voor een diversiteit aan biotopen. De beekdalen Drentsche Aa en de Hunze bevinden zich in de directe omgeving van de N34. De Drentsche Aa ten noordwesten van Dennenoord en de Hunze ten zuiden van Borger (hier genaamd het Voorste Diep).
Het stroomdallandschap van de Drentsche Aa is relatief ongeschonden; alle onderdelen van het beekdallandschap, van oorsprong tot benedenloop en van sterke kwelgebieden tot droge inzijggebieden, zijn nog vertegenwoordigd. In de lage delen van het beekdal van de Drentsche Aa komen hoogproductieve graslanden en grote zeggenmoerassen voor. Hier huisvesten tal van bijzondere planten- en diersoorten. De hoge ecologische waarde wordt bepaald door de complexe waterhuishouding en hangt nauw samen met het vroegere landgebruik.
De Hunze ontspringt op het Drents Plateau en stroomt onderlangs de Hondsrug naar de stad Groningen om uiteindelijk uit te monden in de Waddenzee. De Hunze is de afgelopen jaren een metamorfose ondergaan waarbij strakgetrokken waterstromen grotendeels weer hun natuurlijk verloop terug hebben gekregen. De natuur floreert hier sinds lange tijd weer opnieuw.
Sinds de Hunzevisie 1995 is er weer een nieuw natuurgebied ontstaan dat grotendeels was verdwenen. Inmiddels behoren grote delen tot Natura 2000-gebied en heeft het een flinke opwaardering gekregen. In Hunzevisie 2030 zijn sinds 2014 nieuwe ambities opgesteld om de balans op te maken en een nieuw vergezicht te maken. Verschillende activiteiten hebben inmiddels bijgedragen aan herstelontwikkelingen van de natuur. Zo is in het deel ten noordwesten van Eext een groot grondwaterwingebied aangelegd. Deze ingreep had als doel de grondwaterwinning in het verdrogingsgevoelige Drentse Aa-gebied te verminderen. In het Hunzedal



Zicht op grasland en bouwland.

Bron: Must Stedenbouw.

heeft dat tot de functiecombinatie van natuur en drinkwater geleid. Door het aankopen van landbouwgebied en het omvormen naar nieuwe natuur, is het natuurareaal is vergroot. Ook is de hermeandering van de Hunze in gang gezet en is drinkwaterwinning gerealiseerd.
Binnen het gebied liggen een aantal grondwaterbeschermingsgebieden. Hier kunnen echter naast grondwaterwinning ook andere activiteiten plaatsvinden. Vanwege de kwetsbaarheid van het gebied en de bescherming van de grondwaterbronnen kunnen dit geen risicovolle en vervuilende activiteiten zijn. Op twee plaatsen loopt de N34 door deze gebieden heen; een groot gebied ten noordwesten van Emmen en ter hoogte van Drouwen en Gasselte. Het zijn de hoger gelegen begroeide zandgronden waar het grondwater als een waterbel ligt opgeslagen.

Heide en bos

Heidegebieden en bosgemeenschappen bevinden zich voornamelijk op de hoger gelegen zandgronden. De N34 doorkruist een aantal van deze grotere bospercelen, afgewisseld met verscholen open heidevelden. Aan de westzijde van Annen ligt natuurgebied de Strubben-Kniphorstbosch. De strubben zijn eikenbosjes, op de rand van de es van Schipborg en het heideveld. De N34 ligt hier precies op de rand van het besloten bosgebied aan de westzijde. Aan de zuidkant van Anloo snijdt de N34 door het Evertsbos/Boswachterij Anloo. Het bos werd in 1914 aangeplant en is inmiddels 160 hectare groot. Hier groeit een grote variatie aan verschillende loof- als naaldgewassen. Meer zuidelijk ligt het actieve stuifzandgebied Drouwenerzand. Door overmatige begrazing van schapen en plaggenwinning in de 18e en 19e eeuw is er een uitgestrekte begroeiing ontstaan met onder andere jeneverbessen. Ter hoogte van eext en ten westen van de N34 ligt Balloërveld. Het dient als voedselarm inzijgingsgebied van de aangrenzende Drentsche Aa en vormt hiermee een waardevolle ecologische relatie. Bosgemeenschappen komen veelvuldig voor langs de N34. De relatief jonge bosgebieden wisselen af met oude bospercelen die in elkaar overlopen.



Zicht op groene bloeiende berm.

Bron: Must Stedenbouw.

Overige natuur: agrarisch gebied, landschapselementen, wegbermen als corridor werking.

Een groot deel van de natuurgebieden ligt op agrarisch grondgebieden en (kleinere) elementen zoals houtwallen, die verspreid terugkomen in het landschap. Agrarische flora- en faunagebieden herbergen vogels, zoogdieren en dagvlinders. Het zijn graslanden waar o.a. weidevogels, ganzen, zwanen en steltlopers te vinden zijn. Een groot areaal agrarisch flora- en faunagebied grenst aan de N34. Binnen het agrarisch gebied, ten noordwesten van Zuidlaren, bevindt zich ook het leefgebied van de das en zijn er (voorheen) meerdere burchten aangetroffen. Agrarische floragebieden komen regelmatig voor in het gebied van de N34. Deze gebieden vallen bijna altijd buiten de NNN-netwerken, maar zijn wel gebieden van formaat. Het gaat om akker- en graslanden die botanisch waardevol zijn en waar een aantal beheereisen worden nageleefd om de bestaande kruidenrijke graslanden te behouden of graslanden met natuurpotentie te helpen ontwikkelen.

Ecologische verbindingen

Het goed functioneren van natuur is gebaat bij robuuste verbindingen tussen verschillende natuurgebieden. De verbindingen zijn van belang voor de uitwisseling tussen flora- en fauna gebieden. De beken vormen hierin, samen

met de bosgebieden, de sterkste en meest robuuste verbindingen. Daarnaast zijn moeras, beekdalgraslanden, bosjes en heidevelden met elkaar verbonden. Deze zones zijn van belang voor de migratie van uiteenlopende soorten via het water van de beken (winde) en over land (das en ree). Op een aantal plaatsen kruisen de N34 en belangrijke ecologische verbindingszones elkaar. De N34, evenals de A28, enkele doorgaande wegen en het Noord- Willemskanaal, zorgen voor verstoringen in deze verbindingen. Soorten lopen het risico aangereden te worden door voorbijkomend verkeer waardoor gevaarlijke situaties kunnen onstaan. Anderzijds biedt de groene ruimte langs de weg een toevluchtsoord voor vele kleine plant- en diersoorten. In deze groene ruimte komen verschillende soorten insecten, korstmossen en ook paddestoelen voor. De bloeiende berm vormt zo een corridor voor flora- en faunasoorten. Ook van de berm van N34 is gebleken dat het een hoge natuurwaarde heeft voor flora en fauna.



Flessenhals bij Borger.

Bron: Provincie Drenthe.

Kernkwaliteiten:

- Ecologisch zeer waardevol robuust beekdalsysteem Drentsche Aa en Hunze met veel natuurwaarden die worden bepaald door de complexe waterhuishouding en nauw samenhangen met het vroegere landgebruik.
- Waardevolle functiecombinatie van natuur en drinkwaterwinning.
- Actief stuifzandgebied Drouwenerzand.
- Voedselarm inzijgingsgebied Balloërveld.
- Agrarisch faunagebied: een groot aaneengesloten gebied en een meer versnipperd en klein gebied.
- De berm van de N34 vormt een corridor voor flora- en faunasoorten.
- Drouwenerzand als schakel tussen ecologische multi-functionele verbindingen.

3.1.2 Herkenbaarheid van natuurlijke leefgebieden en verbindingen

De ruimtelijke component van natuur is een belangrijke indicator ten aanzien van de belevingswaarde van de mens op de natuur. Het gaat om de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving van bezoekers van het gebied. De belevingswaarde van natuur krijgt hoofdzakelijk betekenis door landschap dat wordt gekenmerkt door een samenhang van natuurlijke elementen en processen. Daarnaast zijn natuurgebieden onderdeel van het culturele erfgoed dat het karakter van de omgeving bepaalt. Het zijn daarin de natuurlijke elementen die voor oriëntatiepunten in het landschap zorgen. Natuur in de leefomgeving laat zien waar mensen vandaan komen, vergroot het cultuurhistorisch bewust-

zijn en zorgt voor collectieve ervaringen. Met name de beekdalsystemen en bosgebieden zijn dermate robuust, groot en karakteristiek, dat ze zeer herkenbaar zijn op het moment dat de N34 ze kruist.

Kernkwaliteiten:

- Grote eenheden natuur zijn herkenbaar door de diversiteit aan beplanting en extensief beheer, waaronder beekdalen, weidegebieden en gemengd bos.
- Verschillende type natuurgebieden zijn herkenbaar en te onderscheiden van elkaar.
- Deels zichtbare faunapassages zijn opgenomen in het gebied, veelal onder de weg door.



Waterwingebied ter hoogte van Gasselte.

Bron: Must Stedenbouw.

3.1.3 Robuustheid en verbonden natuurgebieden

De betekenis van een robuustheid is dat het natuurlijk ecosysteem bij toekomstige ontwikkelingen in balans blijft en gebieden onderling met elkaar verbonden blijven. Het behouden en versterken van de biodiversiteit is van provinciaal belang. Het gaat om natuur die krachtig, solide en stevig is en toekomstige invloeden kan verdragen. Het natuurlijk ecosysteem wordt bepaald door tal van organismen binnen landschappelijke en hydrologische processen. De onderlinge samenhang tussen het levende en de niet-levende factoren, bepalen het evenwicht. Ingrepen in dit systeem kunnen voor verstoring zorgen en dienen zorgvuldig te worden bekeken. Er moet voldoende ruimte en tijd zijn om deze natuurlijke processen te laten werken.

Het NNN vormt de robuuste, samenhangende structuur van (nieuwe) natuurgebieden, ecologische verbindingen en agrarische gebieden met hoge natuurwaarden. Niet alle gebieden binnen het NNN hebben de functie 'natuur' (bijv. agrarische gronden, recreatieterreinen, erven, bermen en waterlopen). Een aantal agrarische gronden staat gepland om naar natuur om te worden gevormd. Deze omvorming biedt kansen voor terugkomst van bijzondere plant- en diersoorten. Deze gebieden zijn op de kaart in oranje ingekleurd en staan voor 2027 gepland. Het nu nog agrarische gebied ten noordwesten van Dennenoord is eén van de geplande gebieden.

Kernkwaliteiten:

- Aaneenschakeling van robuuste beschermde natuurgebieden van NNN, Natura 2000, NND en ecologische verbindingszones.

- Natuurgebied de Strubben-Kniphorstbosch, Boswachterij Odoorn en het gevarieerde Evertsbos/Boswachterij Anloo.
- Grote robuuste grondwaterbeschermings-gebieden die vanwege hydrologische processen waardevol zijn. De beschermde status voorkomt het plaatsvinden van vervuilende activiteiten.
- Bijzondere beekdalsystemen (Drentsche Aa en de Hunze), de grote aaneengesloten bos- en heidegebieden (bijv. het actieve stuifzandgebied bij Drouwenerzand en het Balloërveld (inzijgingsgebied).
- De Drentsche Aa als relatief gaaf beekdal en robuust natuurgebied.

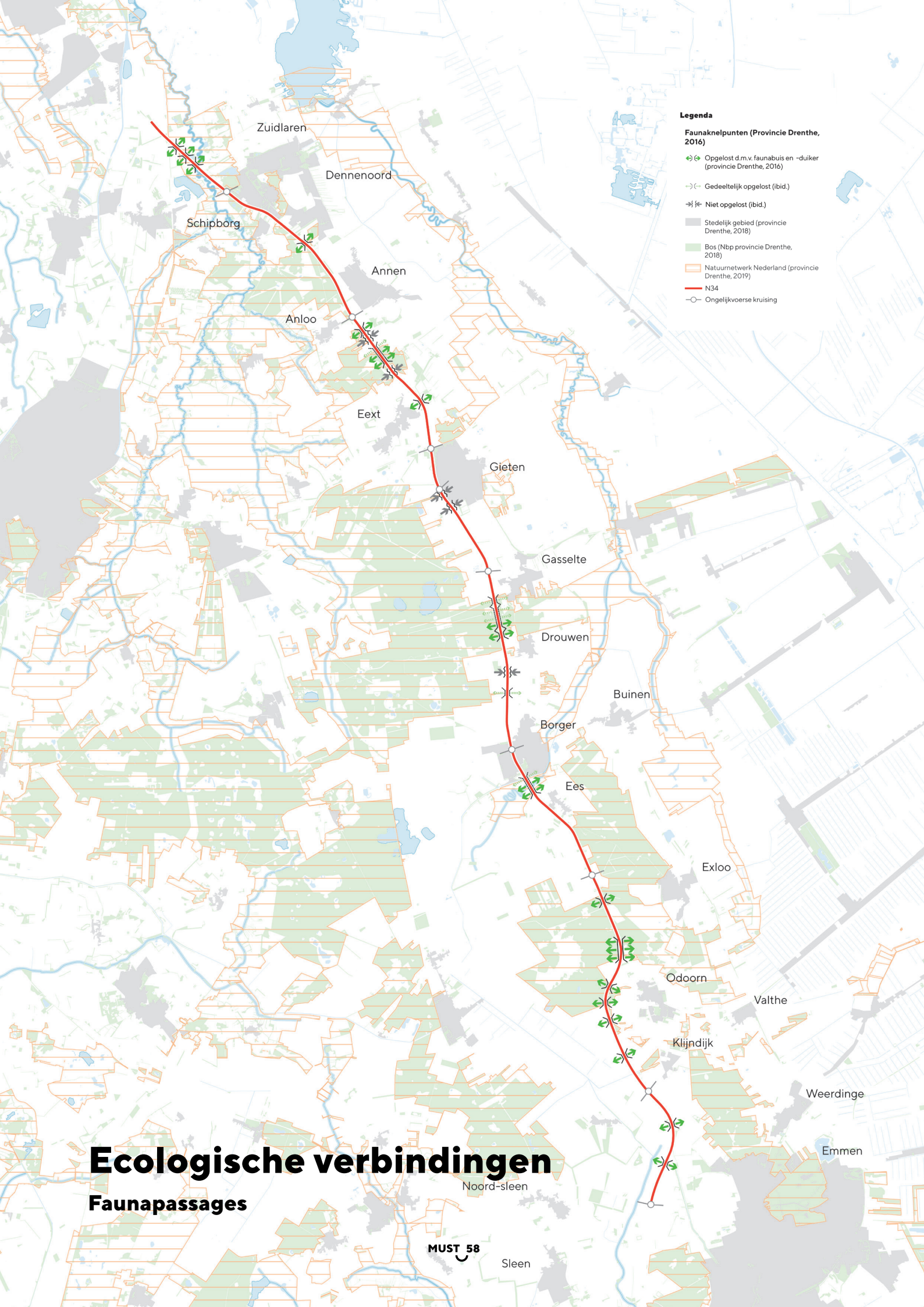


Strubben-Kniphorstbosch begrensd door de N34.

Bron: Must Stedenbouw.

3.1.4 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- De N34 doorkruist een flink aantal van deze gebieden en ecologische verbindingszones. De weg vormt hierbij een barrière in het verbinden van de aanwezige leefgemeenschappen. Met name de confrontatie van de N34 heeft een versnipperde werking op de grote aaneengesloten boscomplexen, de beekdalen Drentsche Aa en de Hunze. Er ligt een duidelijke opgaven voor het onderhouden en versterken van robuuste verbindingen.
- Vanuit de beleving van de weggebruiker kan deze confrontatie juist als positief worden ervaren. Dit kan omdat de samenhang van natuurlijke elementen en processen beleeft kan worden in de afwisseling, het contrast en de herkenbaarheid van verschillende robuuste natuurgebieden. Een zorgvuldige inrichting is hierbij gebaad.
- Een aantal van de natuurgebieden (NNN) zijn nog niet ingericht.
- Verder ontwikkelen van robuuste natuurgebieden en verkleinen van de impact van de N34 door kleinschalige en grootschalige ontsnipperingsmaatregelen zoals het versterken van de NND.



Ecologische verbindingen

Faunapassages

3.2 Ecologische verbindingen

De sporen, kanalen en infrastructuur van de N34, vormen barrières tussen de verschillende natuurgebieden en zorgen voor een versnipperde werking. Faunapassages en uittreedplaatsen bieden gedeeltelijk uitkomst voor plekken waar knelpunten optreden (Natuurvisie 2040). Voor de N34 zijn op meerdere plaatsen faunatunnels gerealiseerd. Het gaat hier om tunnels voor kleine en middelgrote diersoorten (bijv. de bever, de otter en de winde in de waterrijke gebieden). De droge verbindingen zijn vooral geschikt voor de marterachtigen en dassen. Meerdere faunatunnels zijn aangelegd op plaatsen waar de N34 kruist met de Drentsche Aa, het Evertsbos/ boswachterij Anloo, Drouwenerzand natuurgebied, het Voorste Diep en boswachterij Odoorn. Reeën en eventuele wolven kunnen momenteel echter niet veilig de N34 oversteken. De komende jaren wordt voorrang gegeven aan knelpunten die liggen binnen het NNN. Bij een wegverdubbeling en verhoogde intensiteit van wegverkeer in de toekomst kunnen opnieuw knelpunten optreden.



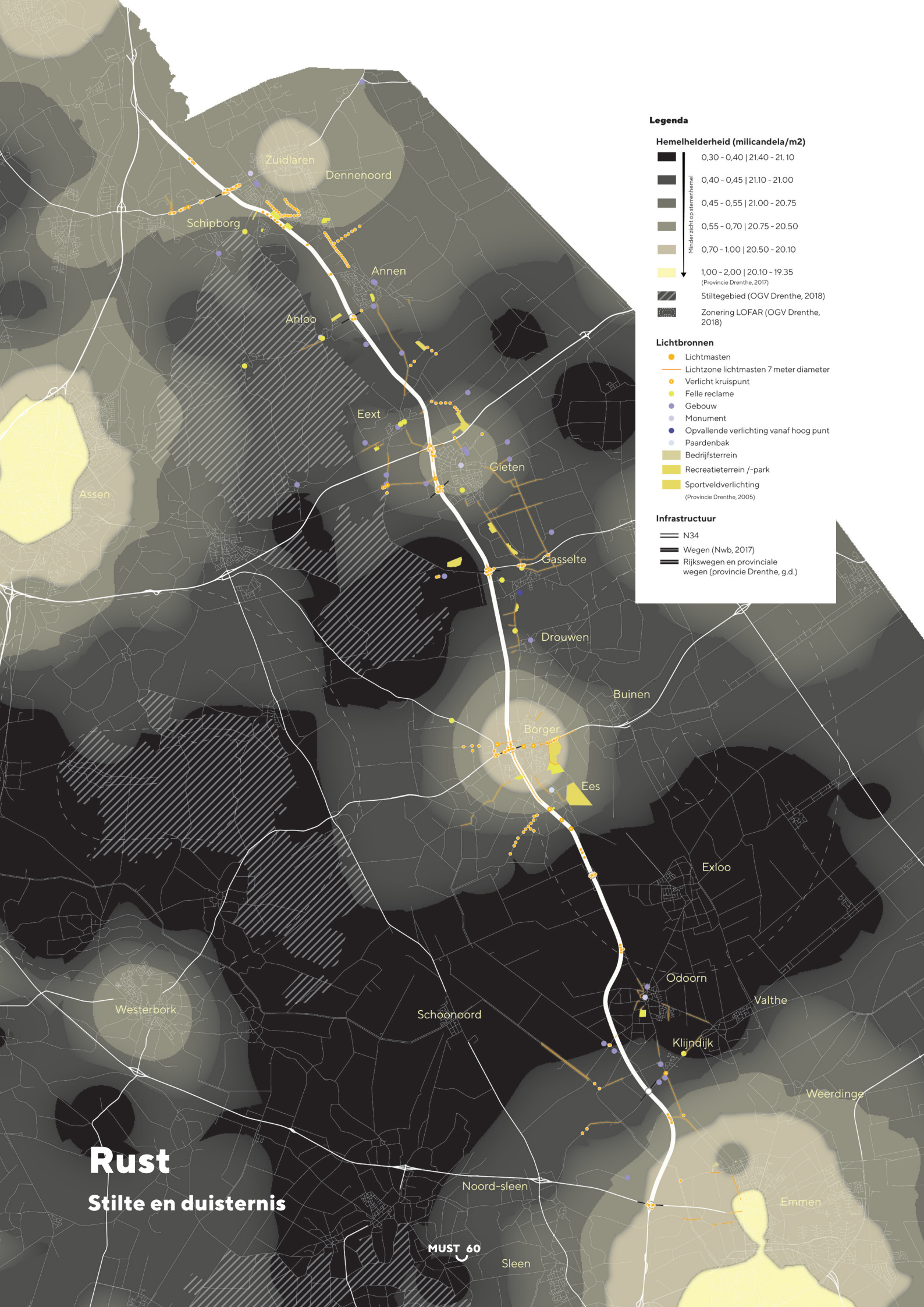
Hekwerk ter preventie van overstekend fauna.

Bron: Must Stedenbouw.

Kernkwaliteiten:

- Plaatselijke faunapassages bij faunaknelpunten dragen bij aan het slechten van barrièrewerking van de N34.

3.2.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:
Passages zijn enkel voor kleine en middelgrote diersoorten. De passages bieden geen oplossing voor grotere soorten, zoals reeën en wolven.
Om het gebrek aan deze passages te verhelpen, moeten verschillende oplossingen worden onderzocht (bijv. ecoducten of brede middenbermen).



Rust

Stilte en duisternis

3.3 Stilte en duisternis

De rust van een gebied wordt bepaalt door de mate van stilte en duisternis. De stiltegebieden die op de kaart zichtbaar zijn, vallen binnen de wettelijke taak vanuit de Wet milieubeheer. De stiltegebieden zijn van belang voor de natuur om te kunnen foerageren en voor de mens als rust- en ontspanningsplek. Er komen relatief veel stiltegebieden voor in dit gebied. De concentratie van stiltegebieden is uniek voor de Nederlandse context. Een aantal van deze stiltegebieden ligt in de nabijheid van de N34: het gebied rondom Anloo en het grote bosgebied tussen Gasselte en Papenvoort. Stilte wordt ervaren waar de geluidsbelasting van niet-natuurlijk geluid voldoet aan de verwachting binnen dat gebied. Stilte ondersteunt de kwaliteit van landschap en natuur (OGV Drenthe 2018). Het geluidsniveau binnen de stiltegebieden door niet-natuurlijke bronnen heeft een streefwaarde van 35 dB(A). Niet voor niets liggen hier in de bossen van Dwingeloo, tussen Exloo en Buinen, de radiotelescopen van LOFAR opgesteld. In het gebied (400 hectare) wordt astronomisch onderzoek gedaan. Het gebied is tevens ontwikkeld als natuurgebied.

Rondom de N34 zijn er plekken waar een hoge mate van duisternis kan worden ervaren. De N34 is een onverlichte provinciale weg, maar wordt gekenmerkt door verlichte, ongelijkvloerse kruisingen (vaak recentelijk aangelegd) die daarmee een bron van verlichting in een relatief onverlichte omgeving zijn. Lichtbronnen kunnen een verstorende invloed hebben op dieren. Op plekken waar geen verstorende lichtbronnen aanwezig zijn, zoals het bosrijke gebied bij Exloo, is een hoge mate van duisternis te beleven. Naast stedelijke kernen vindt er lichtvervuiling plaats door een concentratie van lichtbronnen rondom voornamelijk sportvelden, recreatiegebieden, reclameborden en bedrijventerreinen.



Zonsondergang in het stiltegebied van het Ballooërveld.

Bron: Must Stedenbouw.

Kernkwaliteiten:

- Hoge mate van duisternis in het gebied.
- Stiltegebieden liggen verwijderd van de N34 (middels een buffer) en zijn meestal onderdeel van een aaneengesloten natuurgebied.

3.3.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Stedelijke kernen vormen de grootste bron van licht en verminderen hiermee de hemelhelderheid in omliggende gebieden (zie bijv. Gieten en Borger).
- Lichtbronnen van kruisingen onderbreken de continuïteit van de onverlichte en donkere weg.
- Horizonvervuiling door lichtbronnen van sportvelden, recreatiegebieden, reclame en bedrijventerreinen.

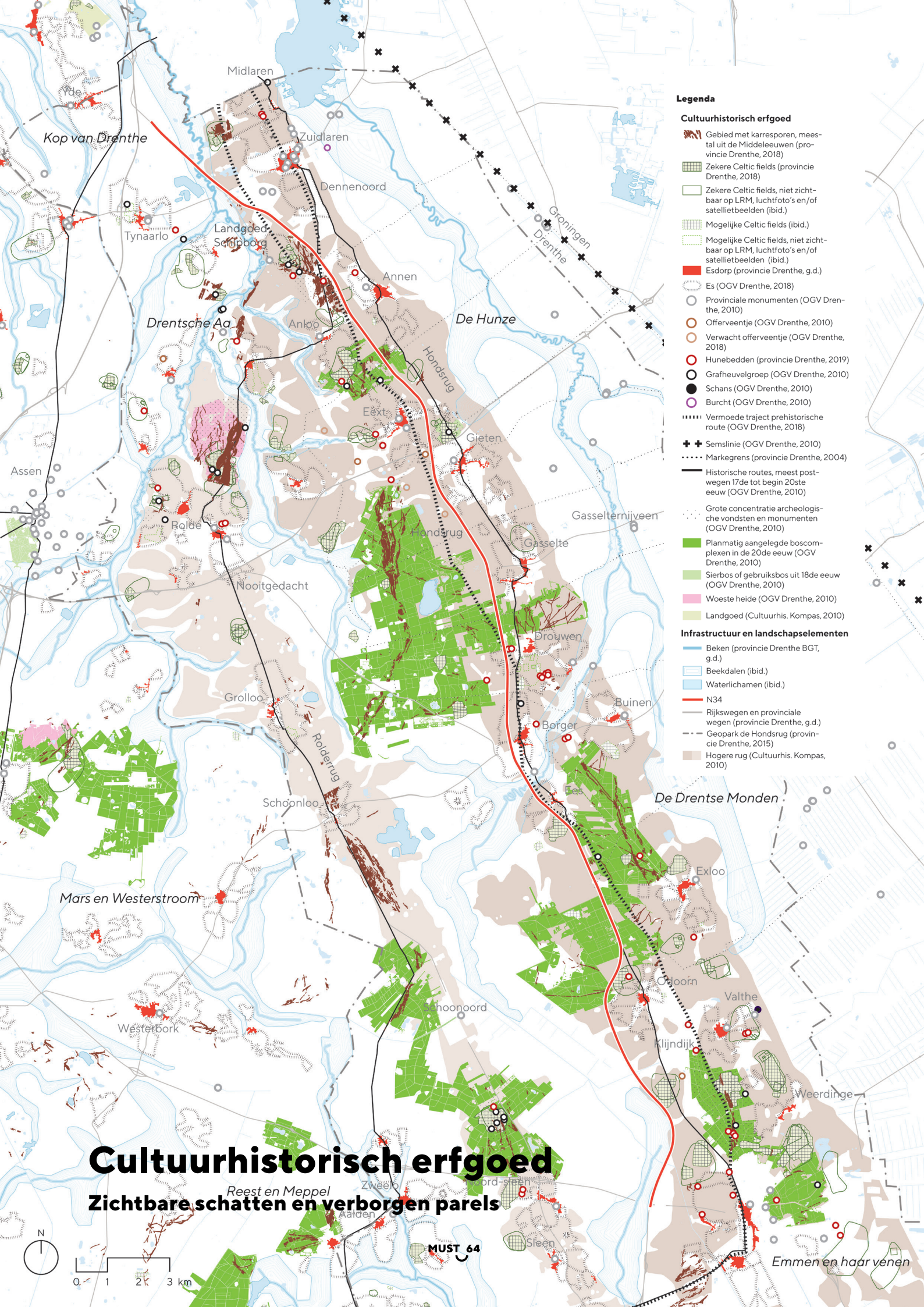


4. Cultuurhistorie

De ondergrond is eeuwenlang de basis geweest voor het nederzettingspatroon van de mens. Daarbij hebben structuren, elementen, objecten en routes hun sporen, al dan niet zichtbaar, achtergelaten.

Natuurgebied Drouwenerzand.

Bron: Wikipedia.


Legenda
Cultuurhistorisch erfgoed
Gebied met karresporen, meestal uit de Middeleeuwen (provincie Drenthe, 2018)
Zekere Celtic fields (provincie Drenthe, 2018)
Zekere Celtic fields, niet zichtbaar op LRM, luchtfoto's en/of satellietbeelden (ibid.)
Mogelijke Celtic fields (ibid.)
Mogelijke Celtic fields, niet zichtbaar op LRM, luchtfoto's en/of satellietbeelden (ibid.)
Esdorp (provincie Drenthe, g.d.)
Es (OGV Drenthe, 2018)
Provinciale monumenten (OGV Drenthe, 2010)
Offerveentje (OGV Drenthe, 2010)
Verwacht offerveentje (OGV Drenthe, 2018)
Hunebedden (provincie Drenthe, 2019)
Grafheuvelgroep (OGV Drenthe, 2010)
Schans (OGV Drenthe, 2010)
Burcht (OGV Drenthe, 2010)
Vermoede traject prehistorische route (OGV Drenthe, 2018)
Semslinie (OGV Drenthe, 2010)
Markegrens (provincie Drenthe, 2004)
Historische routes, meest postwegen 17de tot begin 20ste eeuw (OGV Drenthe, 2010)
Grote concentratie archeologische vondsten en monumenten (OGV Drenthe, 2010)
Planmatig aangelegde boscomplexen in de 20de eeuw (OGV Drenthe, 2010)
Sierbos of gebruiksbos uit 18de eeuw (OGV Drenthe, 2010)
Woeste heide (OGV Drenthe, 2010)
Landgoed (Cultuurhis. Kompas, 2010)
Infrastructuur en landschapselementen
Beken (provincie Drenthe BGT, g.d.)
Beekdalen (ibid.)
Waterlichamen (ibid.)
N34
Rijkswegen en provinciale wegen (provincie Drenthe, g.d.)
Geopark de Hondsrug (provincie Drenthe, 2015)
Hogere rug (Cultuurhis. Kompas, 2010)
Midlaren
Zuidlaren
Dennenoord
Tynaarlo
Landgoed Schipborg
Annen
Kop van Drenthe
Drentsche Aa
De Hunze
Groningen
Drenthe
Hondsrug
Eext
Gieten
Assen
Gasselternijveen
Rolde
Gasselte
Nooitgedacht
Drouwen
Grolloo
Buinen
Borger
Roldertug
Schoonloo
De Drentse Monden
Exloo
Mars en Westerstroom
Odoorn
Valthe
Schoonoord
Klijndijk
Weerdinge
Westerbork
Zweeloo
Noord-Sleen
Aalden
Sleen
Reest en Meppel
Emmen en haar venen
Cultuurhistorisch erfgoed
Zichtbare schatten en verborgen parels
N
0 1 2 3 km
MUST 64

4.1 Cultuurhistorisch erfgoed

Het landschap dat we nu kennen is grotendeels opgebouwd uit elementen en structuren van recente tot eeuwenoude activiteiten door de mens. De verschillende tijdlagen bepalen grotendeels de identiteit van het landschap. Iedere laag vertelt iets over de manier waarop de bewoners het gebied in gebruik hebben genomen. Hierbij is de bodem bepalend geweest voor het nederzettingspatroon van de mens. De bodem en de sporen van de mens bepalen het cultureel erfgoed van Drenthe. Er kan onderscheid gemaakt worden in materieel en immaterieel cultureel erfgoed. In dit rapport wordt hoofdzakelijk aandacht besteed aan materieel cultureel erfgoed.



Grafheuvel tussen Drouwen en Borger.

Bron: Must Stedenbouw.

In de vrij recente geschiedenis van de afgelopen honderd jaar is het landschap drastisch veranderd. Dat is het gevolg van meerdere ruilverkavelingswetten. Het karakteristieke kleinschalige landschap van Drenthe werd, evenals vele andere gebieden in Nederland, uitgebreid naar grotere samengestelde percelen. Groenlanden en essen werden herverkaveld. De es van Odoorn was de eerste in Drenthe. De verschillende landschappelijke structuren die tussen de eerste Ruilverkavelingswet van 1924 tot de laatste nieuwe Landinrichtingswet in 1985 zijn ingericht, zijn nog terug te vinden in het landschap. Sinds de laatste wet is er langzaam een verschuiving gekomen van enkel het belang van landbouw naar een breder doel voor ondermeer het versterken van natuurlijke en landschappelijke waarden.

Ook vandaag de dag blijft, ondanks innovatieve technische mogelijkheden, het volgen van de bodem een stabiele basis voor toekomstige ontwikkelingen. Het Drents Plateau steekt hoog en droog boven het omliggende landschap uit. Vrij recente activiteiten zoals zandwingebieden en graszoden velden, vertellen iets over het voorkomen van het landschap. De activiteit legt in die zin het landschap bloot, waardoor het inzichtelijk wordt. Ook de aanleg van de N34 brengt nieuwe sporen in de recente laag van de geschiedenis. Toekomstige plannen zoals een verdubbeling van de weg, zijn daarbij van invloed op de cultuurhistorie.

De kwaliteiten van de cultuurhistorie die we nu kennen worden bepaald door de waarde die we er nu aan toekennen. In de kaart zijn de verschillende verborgen ‘schatten’ en zichtbare ‘parels’ weergegeven. In dit hoofdstuk worden de verschillende waarden van de cultuurhistorie (gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde) bekeken waarop de kwaliteiten erop van

worden bepaalt. Ze zijn per paragraaf benoemd in:

- 4.1.1 Historische gebruikssporen objecten en structuren.
- 4.1.2 Waarneembaarheid van verwijzingen naar, of fysiek aanwezige gebruikssporen.
- 4.1.3 Diversiteit cultuurhistorisch erfgoed.
- 4.1.4 Ruimtelijke opgaven en knelpunten.

Daarnaast zijn apart ter verdieping in facetkaarten de onderdelen toegelicht:
4.2 Objecten.
4.3 Historische routes en gebieden.
4.4 Aardkundige beschermingsgebieden.
4.5 Archeologische beschermingsgebieden.



Planmatig aangelegde bossen nabij Odoorn.

Bron: Must Stedenbouw.

4.1.1. Historische gebruikssporen: objecten en structuren

Het vrij gave beekdal van de Drentsche Aa, de contrasterende structuren van de Hondsrug en het Hunzedal; en het veelzijdige gebied rondom Emmen samen met de vele bijzondere archeologische relicten, maken het gebied rondom de N34 uniek en waardevol. Zowel de bovengrondse als de ondergrondse relicten van menselijke activiteiten worden bekeken vanuit de cultuurhistorie. Deze omvatten zowel het historische stedenbouwkundige, als het landschappelijke erfgoed. Samen bepalen ze grotendeels het beeld van de ruimtelijke identiteit van Drenthe. Het landschappelijke en het gebouwde erfgoed zijn bepalend voor de ervaring en kwaliteit van de leefomgeving van ruim 4500 jaar geleden, tot aan de Late Middeleeuwen tot aan nu, zijn sporen terug te vinden in het landschap. De hoge droge gronden van de Hondsrug boden een gunstige noord-zuid verbindingsroute tussen Emmen en Groningen. Prehistorische karrensporen volgen de rug in de lengterichting van de Hondsrug. Ook grafheuvels, vaak terug te vinden in groepen, liggen vrij lineair in diezelfde richting. celtic fields, ook wel raatakkers genoemd, liggen op de hogere droge delen en op de lagere natte delen. Hunebedden, grafheuvels en prehistorische routes liggen met name op de hogere droge delen; redelijk verspreid over het gebied.

De hoger gelegen delen van De Hondsrug en De Rolderrug zijn bepalend geweest voor menselijke activiteiten in het gebied. Daardoor zijn er in het huidige landschap deelgebieden te herkennen die zich onderscheiden op basis van gemeenschappelijke kenmerken en ruimtelijk dominante tijdsperiodes. De N34 doorloopt drie deelgebieden; ~~te weten~~ het beekdal van de Drentsche Aa, de Hondsrug en Hunzedal en Emmen en haar venen. Daarnaast zijn woeste heide en planmatig - in de 20e eeuw- aange-

legde boscomplexen opmerkelijke cultuurhistorische relicten van menselijke activiteit.

Drentsche Aa

Tussen de plaatsen Tynaarlo en Westlaren duikt het beekdal van de Drentsche Aa onder de N34 door. Het gebied strekt zich hier uit naar de flanken van het beekdal waar esdorpen met essen in een sterke ruimtelijke samenhang liggen. Het relatief gave en kleinschalige cultuurlandschap met samenhang in tijd en ruimte is kenmerkend en bepalend. Het beekdal wordt duidelijk begrenst door historische percelen met vele houtwallen. Tekenen van eeuwenlange bewoning zijn zichtbaar in tal van prehistorische objecten en structuren zoals e]celtic fields, grafmonumenten en karrensporen. De variatie aan boerderijen toont de rijke historische ontwikkeling van het gebied.



Hunebed D19.

Bron: Must Stedenbouw.

Hondsrug en Hunzedal

Dit gebied bestaat uit twee parallel gelegen en ruimtelijk van elkaar onderscheiden zones: de Hondsrug en het lager gelegen Hunzedal met randveenontginningen. Het Hunzedal is in tegenstelling tot de Hondsrug vrij open en onbebouwd. Kenmerkend voor de Hondsrug is een ketting van esdorpen en essen die noord-zuid over de rug loopt. Ze wordt onderbroken door kaarsrechte bospercelen. Een veelheid aan hunebedden, grafheuvels en celtic fields tonen de rijke geschiedenis tot in de prehistorie. Ze zijn evenals de esdorpen verbonden aan de doorgaande routes. De Hondsrug behoort tot Nederlands eerste UNESCO Global Geopark. De randveenontginningen van het Hunzedal vallen op door het contrast met de steile rand van de Hondsrug en de daarop gelegen grote bospartijen. De randveenontginningen bestaan uit bebouwingslinten met een doorlopende ontginningsas en lintbebouwing met doorzichten naar het achterland.

Emmen en haar venen

Het vrij laat ontgonnen gebied rondom Emmen toont sporen van machinale veenontginningen. Oorspronkelijk ontstond Emmen als een esdorp, gelegen op een uitloper van de Hondsrug. Later zijn hier naoorlogse wijken rondom gebouwd. De veengebieden kenmerken zich door meervoudige stelsels van kanalen en wijken. Ten noordwesten van Emmen steekt het Oranjekanaal onder de N34 door. De autonome ontwikkelingen in het gebied onderscheiden zich hier sterk van elkaar. Hoewel het deelgebied waardevolle structuren vertoont, is het arm aan historische relicten. Voor de N34 zijn vooral de kanalen Zijtak en het Oranjekanaal relevant.

Woeste heide

Het betreft de voorheen ongecultiveerde open, grote gebieden waar men vroeger de schapen liet grazen. De meeste van deze gebieden zijn door ontginning en bebossing grotendeels verdwenen. Balloërveld, het heidegebied boven Rolde, is daarom zeer gewaardeerd. Het wordt in stand gehouden door plaggen- en maaibeheer.

Planmatig bos

Bospercelen werden veelal aangeplant door families en landgoedeigenaren ten behoeve van de houtproductie. Inmiddels zijn de meeste bossen in eigendom en beheer van Staatsbosbeheer. De N34 slingert als het ware door een aantal van deze bospercelen heen.



Woeste heide op het Ballooërveld.

Bron: Must Stedenbouw.

Kernkwaliteiten

- Beekdalen Drentsche Aa en Hunzedal (Voorste Diep) die zowel qua structuur als (pre)historische objecten waardevol zijn.
- Esdorpenlandschap en essen die zowel qua structuur als (pre)historische objecten waardevol zijn.
- Contrastrijke parallelle structuren zoals de Hondsrug, Hunzedal met grote bospercelen en randveenontginningen, met een veelheid aan hunebedden, grafheuvels en celtic fields.
- Stelsel van wijken en kanalen ter hoogte Oranjekanaal.

4.1.2 Waarneembaarheid van verwijzingen naar, of fysieke aanwezige gebruikssporen

Cultuurhistorie kan een drager en verbindende factor zijn voor de ruimtelijke identiteit van een gebied. Veel landschapselementen en cultuurhistorisch erfgoed zijn ruimtelijk nog goed waarneembaar in het gebied. Dat geldt voor de beekdalen van de Drentsche Aa en het kleinschalige esdorpenlandschap met karakteristieke essen, dorpen en beplantingen de ruimtelijke dragers zijn. Ook zijn de parallel gelegen structuren over de Hondsrug en de Hunze duidelijk herkenbare structuren. De hoger gelegen structuren vormen een sterk contrast met de lager gelegen randveenontginningen met strakke slotenpatronen.

Kernkwaliteiten

- Waarneembaar en beeldbepalende cultuurhistorische structuren die ruimtelijke identiteit versterken: Drentsche Aa, Hondsrug en Hunzedal en veengebied Emmen.

4.1.3 Diversiteit cultuurhistorisch erfgoed

De diversiteit, concentratie en hoeveelheid van het cultuurhistorisch erfgoed bepaalt in grote mate de waarde van het gebied in cultuurhistorisch perspectief. Het is van nationaal belang

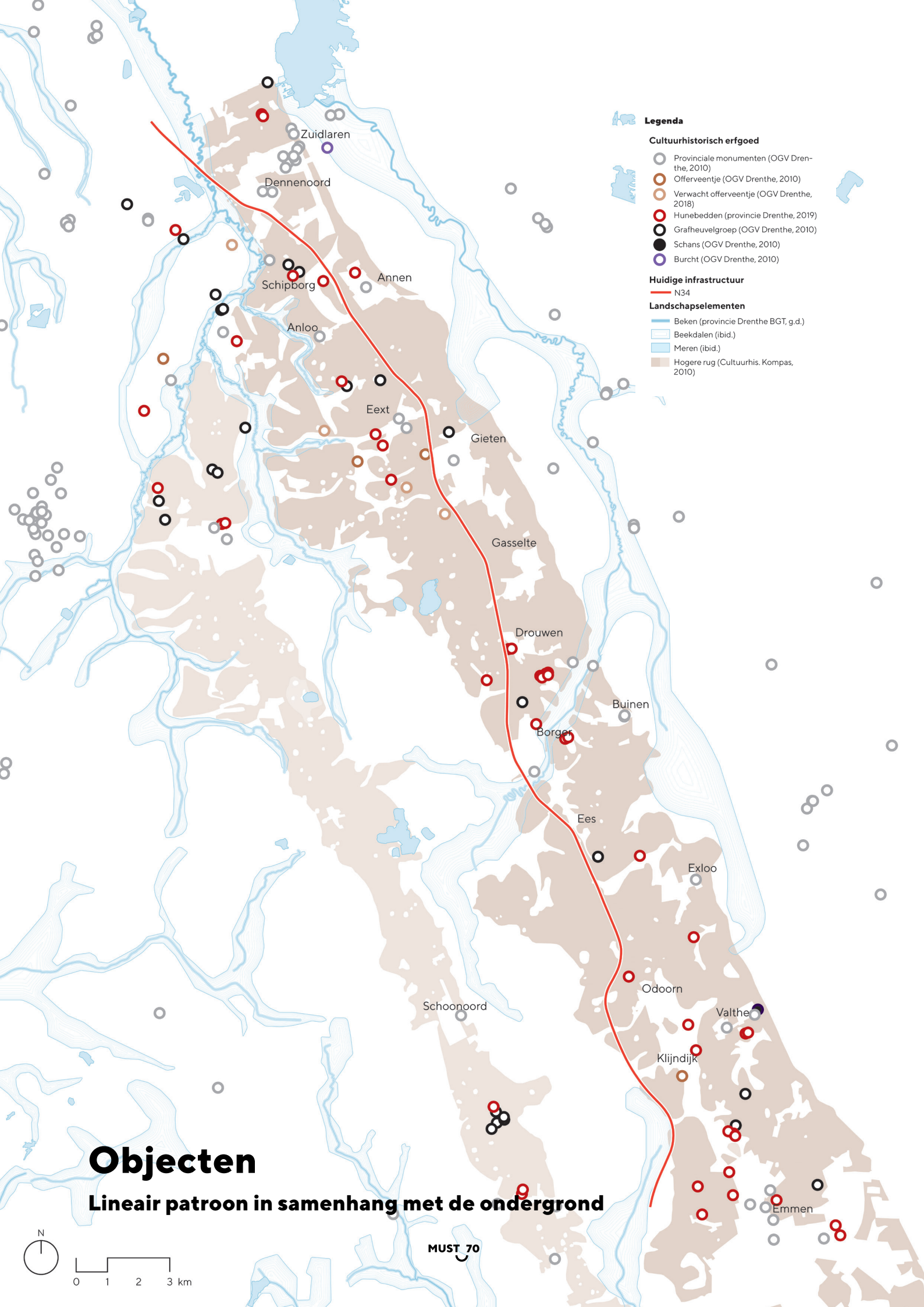
dat er zorgvuldig wordt omgegaan met deze cultuurhistorische waarde en dat bij toekomstige ontwikkelingen de rijkdom niet wordt aangetast. Het vertelt namelijk een groot deel van onze geschiedenis en kan ons helpen toekomstige ontwikkelingen te sturen. Het bewust omgaan met deze waarde dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Kernkwaliteiten

- Hoge concentratie aan diversiteit cultuurhistorisch erfgoed terug te vinden in het gebied.

4.1.4 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- Omdat cultuurhistorische waarden moeilijk te vervangen zijn, is het belangrijk om er zorgvuldig mee om te gaan.
- Cultuurhistorisch erfgoed kan, ondanks de soms korte afstand op de weg, niet herkend worden vanaf de N34. Het gaat om waardevolle elementen van cultureel erfgoed zoals hunebedden, celtic fields, karrensporen e.a.
- De delen waar de cultuurhistorsiche structuren herkenbaar zijn vanaf de N34, vraagt om behoud en mogelijke vertserking van de beleving ervan.
- De mogelijke gedeeltelijke verdubbeling van de N34, moet rekeninghouden met behoud van waardevolle cultuuhistorische structuren, zoals beekdalen, esdorpen en routes.



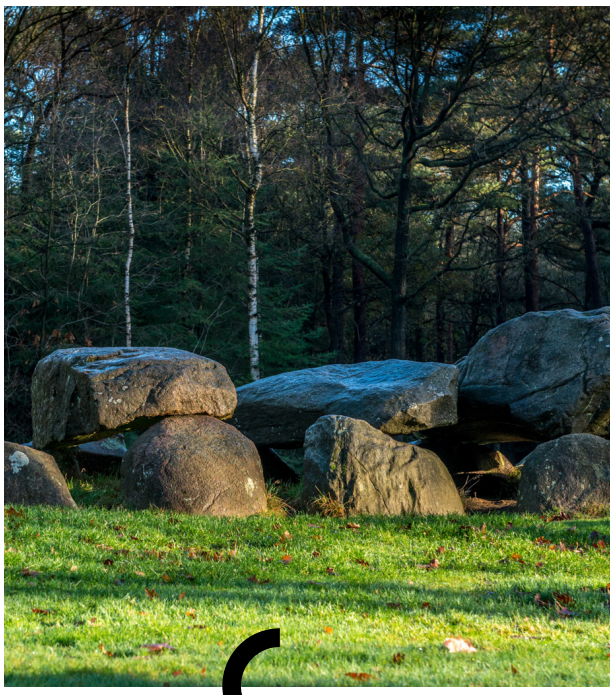
Objecten

Lineair patroon in samenhang met de ondergrond

4.2 Objecten

De historische sporen van menselijke activiteit tonen zich in samenhang met het landschap. Op de kaart is direct zichtbaar dat de hoger gelegen delen van de Hondsrug en de meer westelijk gelegen Rolderrug een grote dichtheid aan prehistorische en historische bewonings-sporen bevatten. In de beekdalen van de Drentsche Aa gaat het om provinciale monumenten, hunebedden en grafheuvels - vaak geclusterd. Voor de Hondsrug en het Hunzedal geldt dat de bewoningsgeschiedenis van de Hondsrug evident is door de grote dichtheid aan hunebedden,grafheuvels en celtic fields. In het Hunzedal treft men andere sporen van bewoning aan: hier gaat het met name om gebouwd erfgoed, zoals karakteristieke panden en objecten zoals boerderijen. Dit zijn vaak provinciale monumenten. Provinciale monumenten zijn van bovenlokaal belang. Ze dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de dorpen, steden en het landschap. Opmerkelijk is verder het feit dat waar op de Hondsrug een grote dichtheid aan relicten te vinden is, de veenontginningen ten noordwesten van Emmen vrij zijn van (pre)historische objecten.

Het kaartbeeld toont een lineair patroon van hunebedden, grafheuvels, offerveentjes, provinciale monumenten en ook schansen en burchten. Het patroon hangt ruimtelijk samen met de ondergrond. Op tal van plaatsen zijn deze relicten te vinden in de nabijheid van de N34. Zo liggen er van de 57 hunebedden in Drenthe 47 nabij de N34. Van zichtbaarheid en daarmee herkenbaarheid van (pre)historische relicten vanaf de N34 is echter geen sprake. Ze liggen als het ware verscholen in het landschap. Hier vormt een verbreding van de N34 een opgave voor behoud en ontwikkeling. Het is immers belangrijk om zorgvuldig met de (pre)historische objecten om te gaan.



Bron: Hunebed D30 ter hoogte van Exloo-Noord.

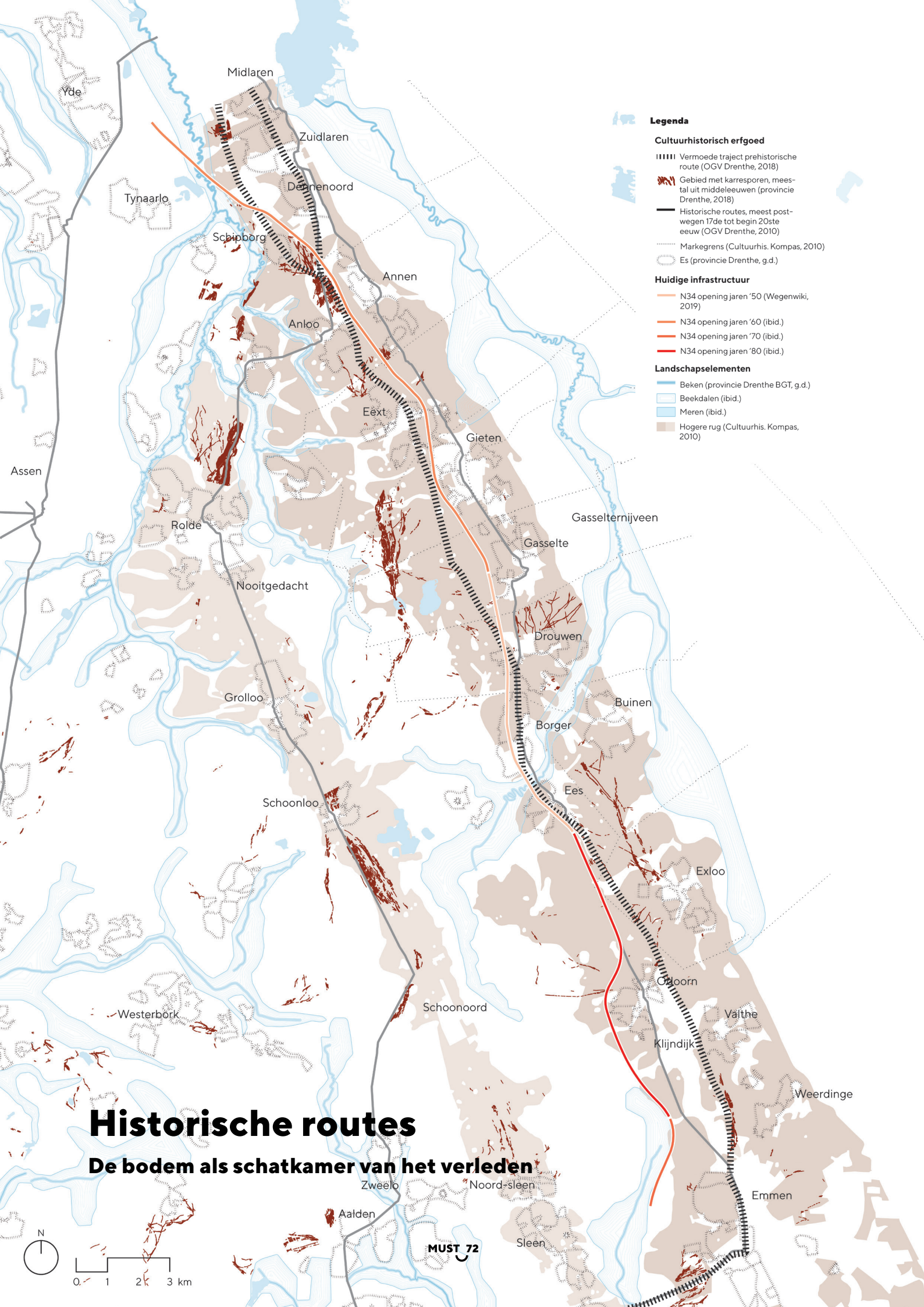
Bron: Foto van Jos Stöver, Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, objectnummer 13123-51377.

Kernkwaliteiten

- Hoge diversiteit aan bovengrondse en ondergrondse relicten in de buurt van de N34 (Toekomstwaarde).
- Relicten liggen verscholen en daarmee beschermd in het landschap.

4.2.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- Bij verbreding van de N34 doemt een spanningsveld op: de kans dient zich aan om relicten herkenbaar en beleefbaar in beeld te brengen, tegelijkertijd liggen ze in de huidige situatie beschermd in het landschap.
- In de huidige situatie zijn de relicten niet zichtbaar of herkenbaar vanaf de N34.

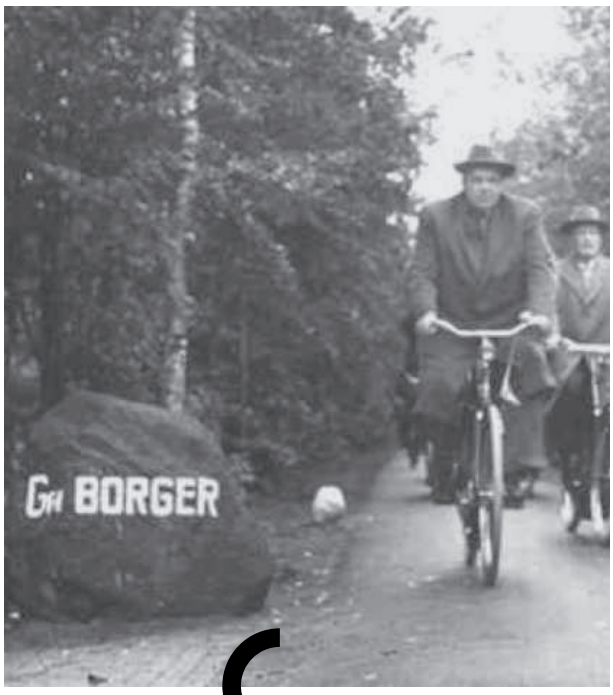


Historische routes

De bodem als schatkamer van het verleden

4.3 Historische routes en gebieden

De kaart laat zien dat de hoger gelegen delen van de Hondsrug en de Rolderrug bepaald hebben welke routes mensen door de eeuwen heen gekozen om zich te verplaatsen. De Hondsrug wordt al meer dan 3.000 jaar als verbindingsroute gebruikt, waarbij het traject van de prehistorische route vaak parallel loopt aan latere historische routes (meestal post-wegen). De ontwikkelingsgeschiedenis van de esdorpen gaat terug tot in de prehistorie en heeft een sterke samenhang met de routes die men gebruikte. De routes verbonden de op de Hondsrug gelegen esdorpen met elkaar en vormden zo verbindingswegen. Markegrenzen werden in de vroege middeleeuwen geïntro-duceerd om gebieden af te bakenen. Begin 19e eeuw werden ze gebruikt als uitgangspunt voor het vaststellen van rijks-, provinciale- en gemeentegrenzen. Ook middeleeuwse karren-sporen zijn een uiting van de ontwikkelingsge-schiedenis van het gebied en samenhang met de ondergrond.



Markegrens aangeduid op een zwerfkei ter hoogte van Borger.

Bron: Gemeente Borger-Odoorn.

N34

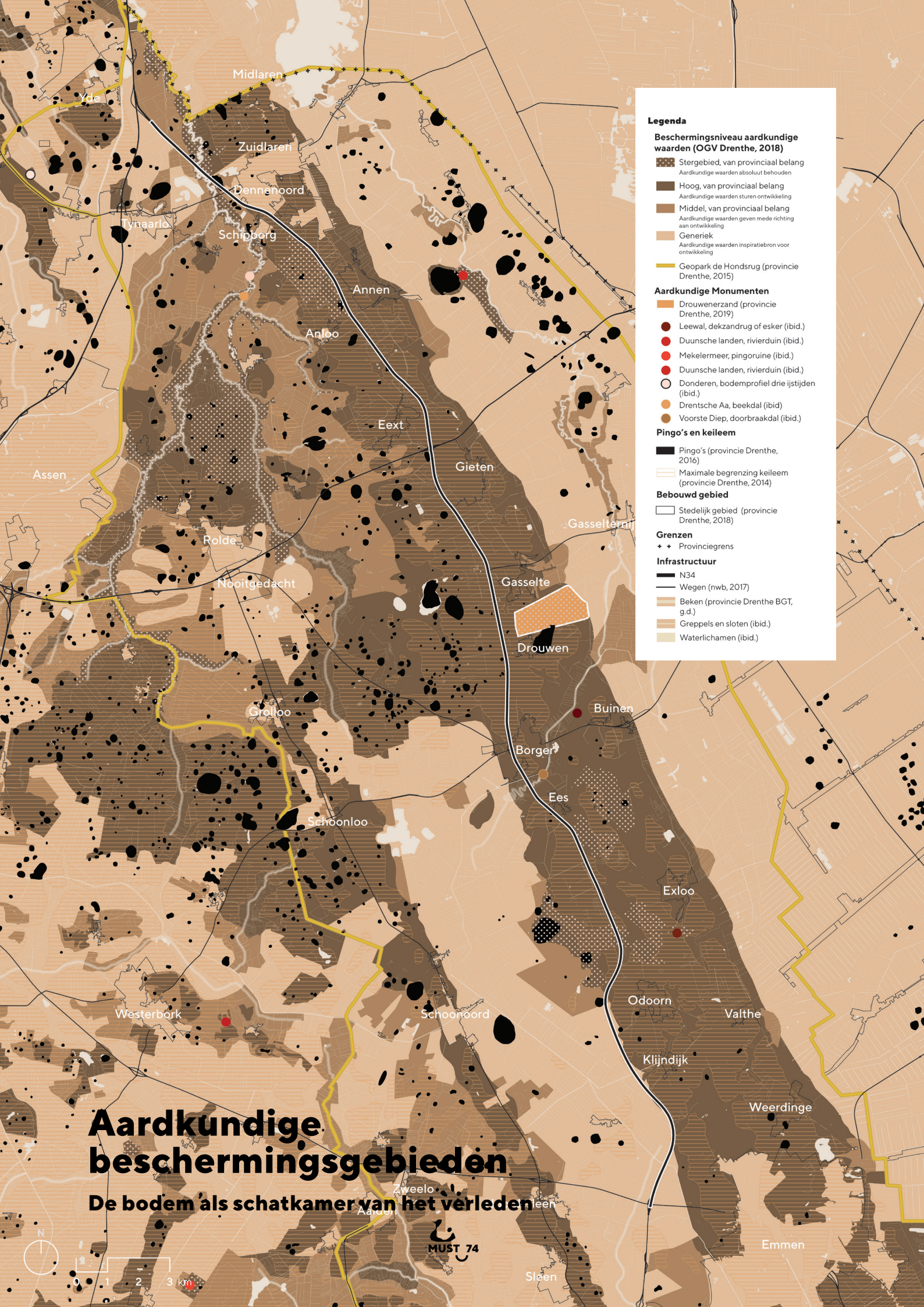
In de jaren ‘50 is het eerste deel van de N34 aangelegd tussen Gasselte en ten zuiden van Ees. In de jaren ‘60 volgde het stuk tussen Gasselte en de Punt en in de jaren ‘70 werd het meest zuidelijke deel ter hoogte van Emmen aangelegd. In de jaren ‘80 is het laatste deel afgemaakt, waarbij een deel van het traject over-lapt met de ligging van historische routes. De ruime bochtstraal om Odoorn en Klijndijk wijkt juist daarentegen af van de historische routes. Het Drentse deel van de N34 werd in 2018 omgedoopt tot ‘Hunebed Highway’.

Kernkwaliteiten

- Parallelle ligging van de N34 aan historische routes.
- Weinig verstorende werking van de N34 door omdraaiing van de hoofdverbinding buiten de kernen van de esdorpen om.

4.3.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- Intensivering en verdubbeling van wegen kunnen historisch karakter met o.a. lintbe-bouwing in de vernauwing brengen.



Aardkundige beschermingsgebieden

De bodem als schatkamer van het verleden

4.4 Aardkundige beschermingsgebieden

Het aardkundige landschap vindt haar oorsprong in de laatste drie ijstijden. Het legde de basis voor het Drents Plateau. Het resultaat was een dikke keileemlaag met geulen die ontstonden door smeltwater. Een aantal van dit soort dalen zijn voelbaar waar de weg een dip maakt in het landschap. Een vier kilometer brede rechtlijnige strook landijs trok over land. Het vormde de Hondsrug met enkele ruggen ten westen ervan. De Drentsche Aa is hierin een duidelijk voorbeeld. Poolwinden hebben het gebied later bedekt met dekzand. Pingo's werden gevormd door nog achterblijvend ijs en zijn nu nog als ronde veentjes in het landschap terug te vinden.



Keileem in Drenthe.

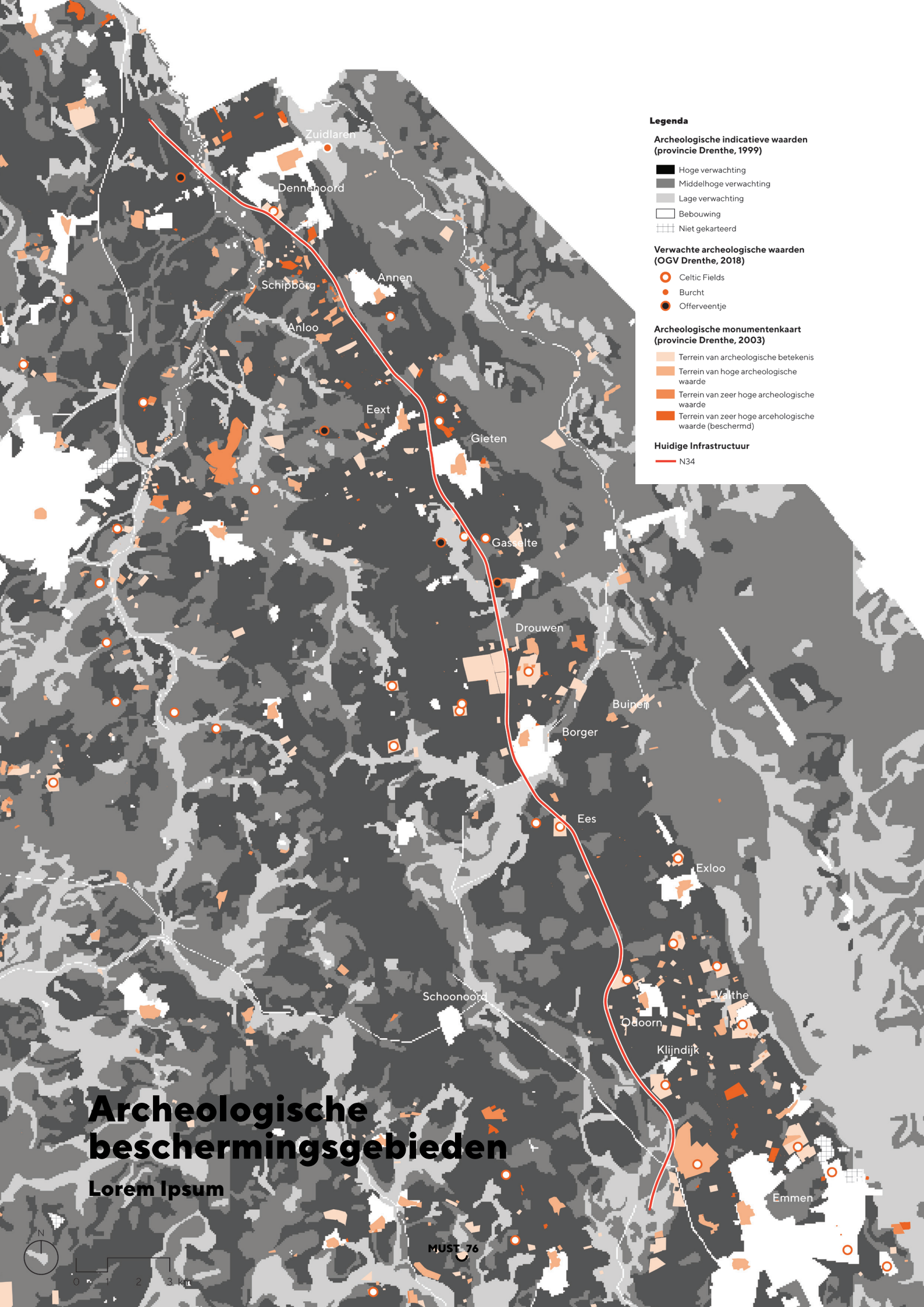
Bron: provincie Drenthe.

Kernkwaliteiten

- Diversiteit aan aardkundige waarden vanuit duizenden jaren terug.
- relicten van geomorfologische processen terug te vinden in het landschap, zoals de Hondsrug en pingo's.

4.4.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- De N34 ligt grotendeels in een gebied met een 'hoge beschermingswaarde' en doorsnijdt zelfs twee keer (en loopt een stuk parallel aan) een 'stergebied' (dus zeer onaangetast gebied).



Archeologische beschermingsgebieden

Lorem Ipsum

4.5 Archeologische beschermingsgebieden

De kaart toont een overzicht van te verwachten archeologische waarden en reeds gevonden overblijfselen uit een ver verleden. De archeologische hoofdstructuur is opgebouwd uit bekende, zichtbare en onzichtbare archeologische vindplaatsen en gebieden. Het betreft vondsten die ooit door de mens en dier zijn achtergelaten, zoals restanten van huizen, wapens, sieraden, begraafplaatsen, huisraad, afval en voedselresten. De vondsten variëren in ouderdom; van duizenden tot enkele honderden jaren oud. Ook recente overblijfselen vanuit de Tweede Wereldoorlog worden hierin meegenomen.



Informatiepaal bij hunebed D8 in het Strubben-Kniphorstbosch.

Bron: Foto van Bert van As, Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, objectnummer 551.111

De archeologische vondsten dienen te worden meegenomen in de ruimtelijke plannen. Ze dragen immers bij aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van Drenthe. Bekende en gewaardeerde archeologische vindplaatsen dienen behouden te blijven voor toekomstige generaties en wetenschappelijk onderzoek. Hieronder vallen hunebedden, middeleeuwse veenplaatsen, grafheuvels, nederzettingen, offerveentjes, veenwegen en schansen, celtic fields en gebieden met karrensporen. De Hondsrug vormt al eeuwenlang de ideale bodem voor het nederzettingspatroon en de routing van de mens. Mede door de vroegere opstuwing van land door landijs, zijn dieper gelegen lagen aan het oppervlak komen te liggen.

Kernkwaliteiten

- Grote diversiteit en concentratie aan archeologische waarden, zowel ondergronds als bovengronds.

4.5.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- De N34, die in de lengterichting op de Hondsrug ligt, heeft naar verwachting veel archeologische waarden in de nabijheid van de weg.

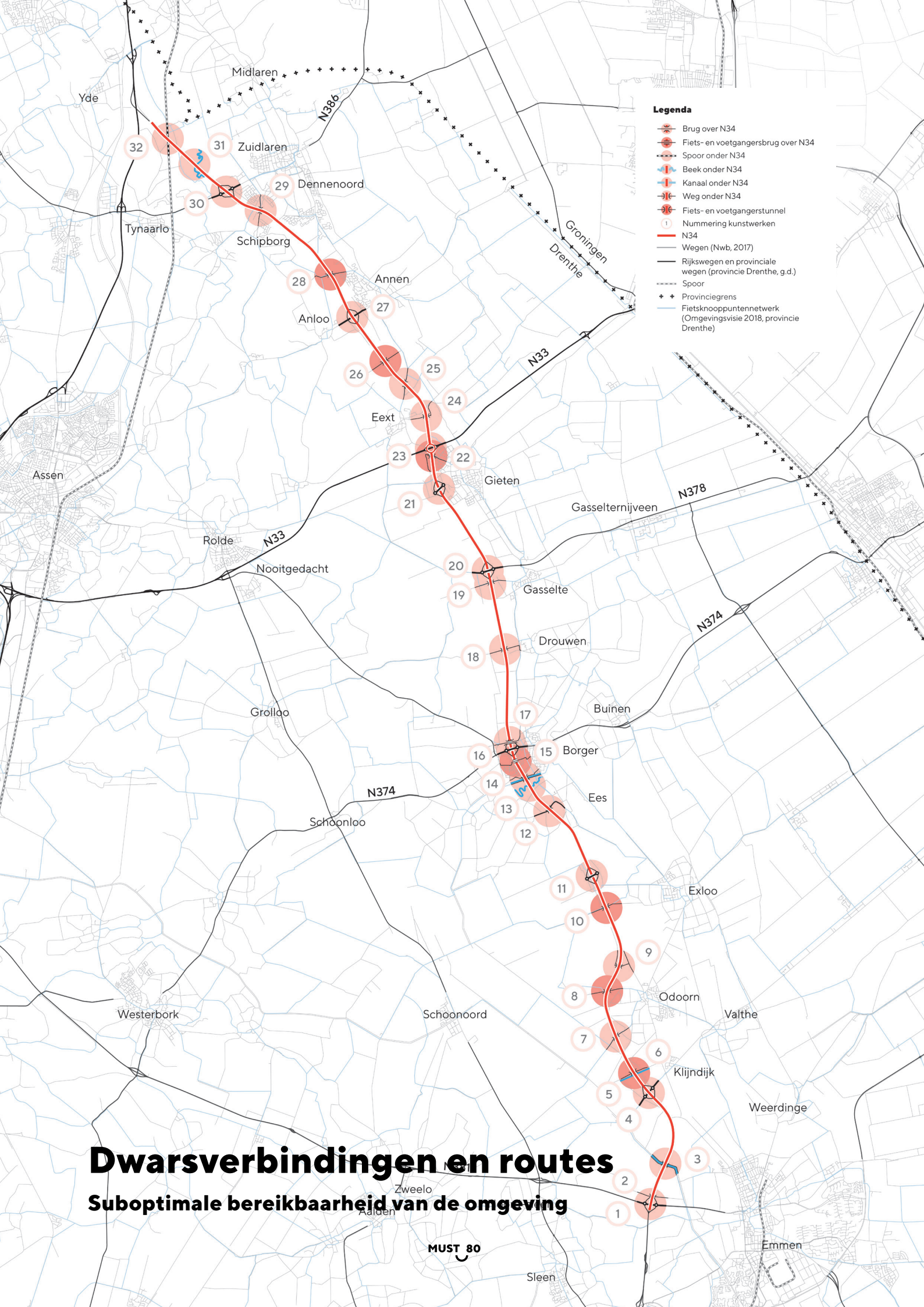
5. Dwars verbindingen en routes



Kruisingen vormen al eeuwen de plek waar ontmoetingen plaatsvinden en nederzettingen worden gesticht. Tegenwoordig vormen ze belangrijke verbindingen tussen verschillende wegen en bieden ze overstapmogelijkheden tussen diverse vervoersmiddelen.

Zicht op de Koesteeg in Borger .

Bron: Must Stedenbouw.



Dwarsverbindingen en routes

Suboptimale bereikbaarheid van de omgeving

5.1.1 Bereikbaarheid van het gebied en aanbod wegennetwerk

De bereikbaarheid is de toegankelijkheid van het gebied en wordt bepaald door het gemak waarmee het gebied te bereiken is. De bereikbaarheid is afhankelijk van het wegennetwerk van auto-, fiets-, en OV-verbindingen. De toegankelijkheid wordt bepaald door de overstapmogelijkheden tussen deze vervoersmogelijkheden en aansluitingen op de verschillende wegen.



Ongelijkvloerse oprit van de N34 ter hoogte van Exloo.

Bron: Must Stedenbouw.

Binnen deze netwerken verbinden verschillende routes stad, dorp en land met elkaar. Eeuwenoude routes hebben in het verleden de basis gelegd voor het nederzettingspatroon. Ze geven sturing tot nieuwe ontwikkelingen in de toekomst. Een ontmoetingspunt ontstaat op plaatsen waar meerdere wegen elkaar kruisen. Op de kruisingen van (zand)wegen ontstonden woonkernen zoals de (es)dorpen rondom een 'brink'. Met de opkomst van de auto zijn kruisingen van wegen anders ingericht. Veiligheid en doorstroming spelen een belangrijk aspect in het ontwerp van de kruising. Snelwegen en ook vaker provinciale wegen worden uitgevoerd in zowel ongelijkvloerse als gelijkvloerse kruisingen. Toepassing van rotondes kunnen in beide gevallen voor extra doorstroming en veiligheid zorgen.

Wegennetwerk

De N34 is de hoofdverbindingsweg tussen Emmen en de Punt en vormt de ruggengraat voor de aangrenzende (es)dorpen. De dwarsverbindingen sluiten voornamelijk aan op de andere provinciale wegen en verbinden verder het achterland via een fijnmazig wegennet. De N34 vormt de mediaan tussen twee parallel gelegen historische wegen op de Hondsrug waarlangs de esdorpen zijn ontstaan. Met de aanleg van de N34 is de hoofdontsluitingsweg grotendeels buiten de kernen omgelegd. Op acht verschillende plaatsen is de N34 verbonden met een andere N-weg of een hoofdverbindingsweg richting de aangrenzende dorpen. In totaal komen in het studiegebied 32 plaatsen voor waar de weg kruist met een andere route. Kruisende wegen bestaan uit spoor-, auto-, waterwegen en fiets- of voetpaden. De N34 is een enkelbaans 100 km/u weg waarbij inhalen niet mogelijk is. Dat heeft consequenties voor de doorstroming, omdat langzaam rijdend verkeer het overige verkeer belet om de maximale snelheid te behalen.

Kernkwaliteiten:

- Veilig weggebruik door ongelijkvloerse kruisingen.

5.1.2 Oriëntatie, veiligheid en verhouding tot het landschap

De N34 is eenduidig in haar profiel met 1x2 rijstroken, bestaande uit een aaneengesloten verharde wegbreedte van 8,90 m. Enkel ter hoogte van de kruising (nr. 23 in de kaart) bij Gieten bestaat het viaduct uit een grote rotonde die over de N33 gaat. Op de rotonde splitst de weg zich tijdelijk om zich even later weer naar het eenduidige wegprofiel van 2x1 rijstroken te voegen. Deze rotonde is de enige plek van het studiegebied waar de snelheid van 100km/u naar 70km/u gaat. Het is ook een plek waar, vanwege de inrichting van de rotonde (beperkt zicht), de oriëntatie niet optimaal is.



Voorbeeld van de nieuwe stijl op- en afritten.

Bron: Must Stedenbouw.

De N34 is in principe een onverlichte weg: enkel ter plaatse van de op- en afritten is er verlichting als onderdeel van de weg in de vorm van lichtmasten. Zoals eerder beschreven heeft de afwezigheid van licht een positief effect op de ervaring van duisternis. De aanwezigheid van verlichting is daarentegen van belang voor de veiligheid.

Gelijkvloerse kruisingen komen niet meer voor op de N34. Sinds 2007 zijn alle gelijkvloerse kruisingen gefaseerd vervangen door ongelijkvloerse kruisingen en onderdoorgangen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo is in 2016 de aansluiting bij Exloo (nr. 11) ongelijkvloers gemaakt. De rijbaan is verlegd en de oorspronkelijke rijbaan is als parallelweg voor lokaal verkeer ingericht. De nieuw geplande ongelijkvloerse aansluiting bij Klijndijk (nr.4) moet de gelijkvloerse aansluiting bij Odoorn en Emmen-Noord vervangen.

Op- en afritten nemen in verhouding tot het ruimtebeslag van de kruisingen een groot deel van de omgeving in beslag. De inrichting van deze aansluitingen op de N34 vormen uitzonderingen op het doorgaans obstakelvrije en onbeplante wegprofiel. De bermen en taluds van aansluitingen zijn vaak beplant, variërend van laanbeplanting met opgekroonde bomen tot bermbeplanting met dichte onderbegroeiing. Sommige van deze knooppunten voegen zich naar de landschappelijke beplanting zoals bij de op- en afritten bij Annen-Anloo (nr. 27). Door dit karakteristieke groen wordt de ervaring van het bosperceel versterkt bij de op- en afrit. De kruisingen van wegen vallen op door de ingetogen inrichting en vormgeving. Daardoor relateren de kruisingen aan de omgeving waarin ze liggen. Zo is de kruising van de N34 met het

kanaal Odoorner Zijtak ten westen van Klijndijk zodanig ingericht dat de karakteristieke forse laanbeplanting langs het kanaal herkenbaar en ervaarbaar is. Vanwege veiligheidsoverwegingen begeleiden geleiderails, al dan niet met extra hekwerk, deze ongelijkvloerse kruisingen. Dit hekwerk is niet altijd uniform vormgegeven.

Kernkwaliteiten:

- Overwegend uniforme beeldtaal van ongelijkvloerse kruisingen.
- Dwarsverbindingen waarbij de landschappelijke inrichting van de context is meegenomen.



Kruising van de N34 met de Sleenerweg.

Bron: Must Stedenbouw.

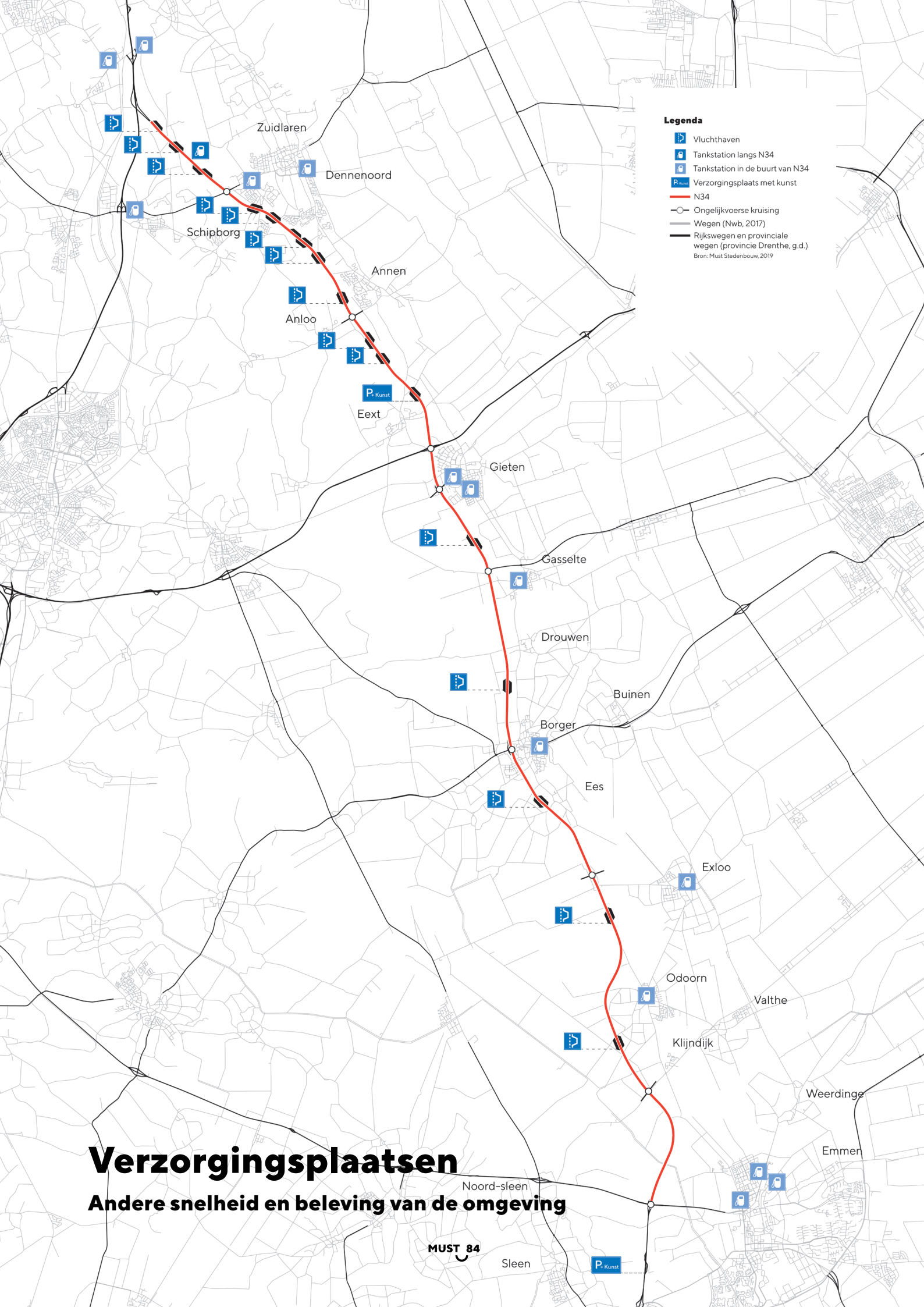
5.1.3 Aanpasbaarheid van wegennetwerk
Als het gaat om de toekomstwaarde van routes en verbindingen gaat het enerzijds om infrastructurele bundeling (zoals de herprofilering van gelijkvloerse kruisingen naar ongelijkvloerse kruisingen). Voor de veiligheid en doorstroming is dat een positieve ontwikkeling omdat in de toekomst voldoende verkeer kan worden opgevangen. Anderzijds, gezien vanuit het aansluitende netwerk en de bereikbaarheid van de omliggende gebieden, heeft een dergelijke herprofilering eerder een negatief effect. Dit negatieve effect ontstaat omdat de mate van afwikkeling afgenomen is in vergelijking met de situatie waarin alle kruisingen gelijkvloers waren.

Kernkwaliteiten:

- De weg is overwegend vrij van obstakels en ligt grotendeels op afstand van bebouwing en woonkernen.

5.1.4 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Beperkt aantal op- en afritten van de N34 zorgt niet voor optimale bereikbaarheid van aangrenzende gebieden.
- Behoud van uniform wegprofiel bij toekomstige ontwikkelingen.



Verzorgingsplaatsen

Andere snelheid en beleving van de omgeving

5.2 Functionele contactplekken

Functionele contactplekken zijn de plekken langs de weg waar een automobilist kan uitstappen en de mogelijkheid heeft om het landschap rondom de N34 op een andere manier te ervaren. Het stilstaan brengt een andere snelheid en beleving van de omgeving met zich mee. Het zijn de plekken langs de weg waar de automobilist de mogelijkheid heeft om de reis te onderbreken.

De kaart laat zien dat er zich langs de N34 veel vluchthavens bevinden, maar dat de weg niet rijk is aan verzorgingsplaatsen. Momenteel zijn er geen hoogwaardige verzorgingsplaatsen direct langs de N34 waar bijvoorbeeld wc's of een restaurants aanwezig zijn. De uitzondering hierop vormt het Brand Oil tankstation. Hier is weliswaar een 'PompShop' aanwezig, maar nauwelijks zitgelegenheid. Dit is dan ook geen verzorgingsplaats. De enige verzorgingsplaats die langs de N34 in het studiegebied voorkomt, is verzorgingsplaats Koebroeken, ter hoogte van Eext. Op deze verzorgingsplaats kan de automobilist even stoppen met de auto om op een bankje uit te rusten of iets te eten. Verzorgingsplaats Koebroeken is vrij rustig, wordt door bosschages afgeschermd van de N34 en biedt uitzicht op akkerland. Ook is hier een kunstwerk geplaatst dat refereert aan de aardkundige en cultuurhistorische bijzonderheden uit het gebied. Daarmee maakt deze plek deel uit van de kunstroute N34. Op deze plek is het kunstwerk 'Transition' van Gabriel Lester geplaatst. Het kunstwerk bestaat uit een manshoge cirkelvormige tunnel.

Kernkwaliteiten:

- Aanwezigheid van een rustpunt langs de N34 en tankstation (enkel).

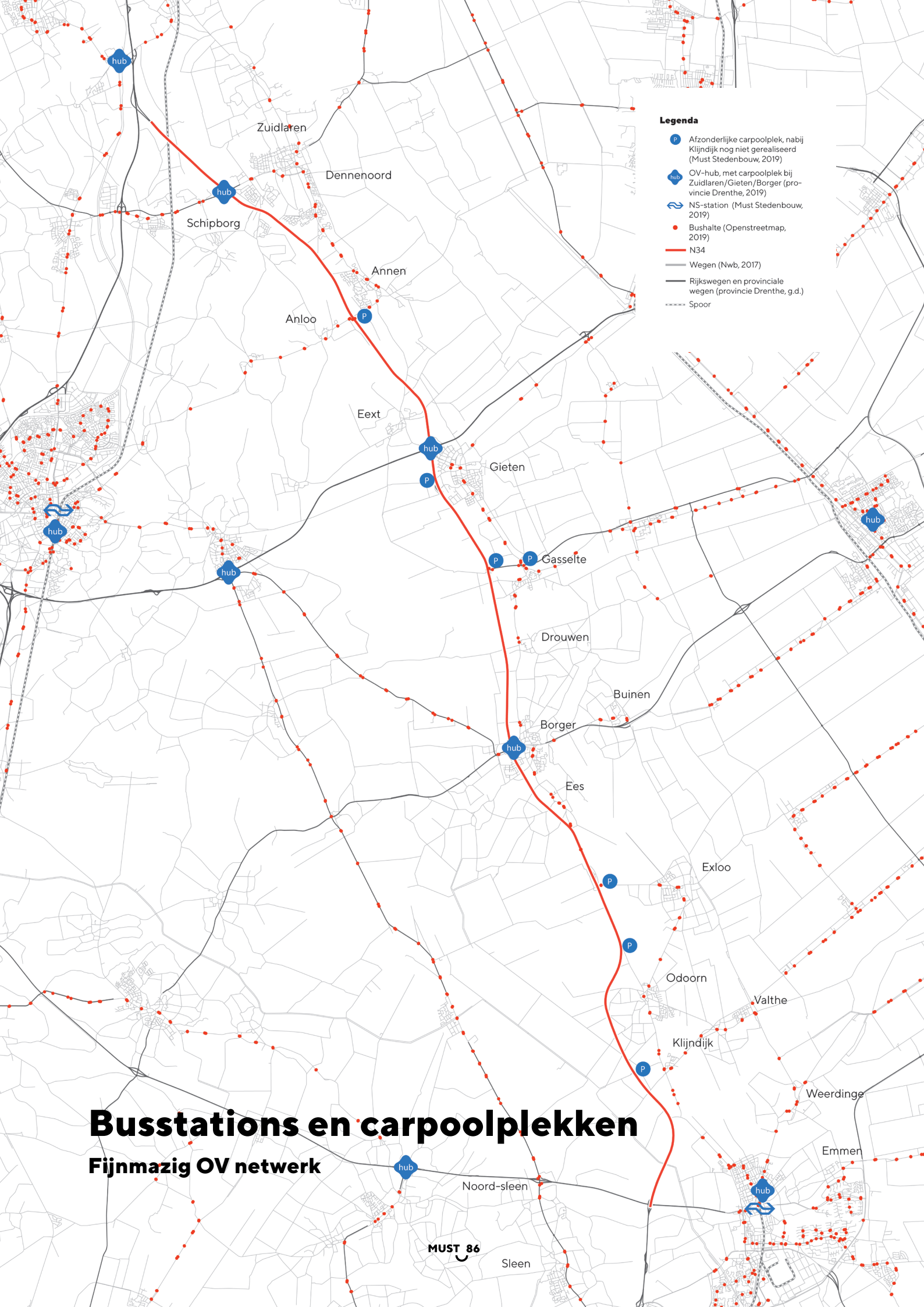


Verzorgingsplaats Koebroeken ter hoogte van Eext.

Bron: Provincie Drenthe.

5.2.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten:

- Ligging Brand Oil tankstation in het Drentsche Aa beekdal. Het tankstation is omsloten door bosschages waardoor weinig contact met het landschap kan worden gelegd.
- Slechts één verzorgingsplaats langs het traject waar op een andere manier de omgeving ervaren kan worden.



Busstations en carpoolplekken

Fijnmazig OV netwerk

5.3 Busstations en carpoolplekken

De N34 is een hoogwaardige OV-verbindingsweg gericht op buslijnen. Ter hoogte waar de N34 andere N-wegen kruist, liggen hubs. De hubs zijn een schakel tussen openbaar vervoer, publiek vervoer en andere vervoersmodaliteiten. De N34 heeft in het studiegebied op een drietal plaatsen een OV-hub: de P+R Borger N34/ N374 (bij Borger), OV Knooppunt N33/N34 (bij Gieten) en Carpoolplaats Zuidlaren N34/ N386 (bij Dennenoord). De OV-hub bij het treinstation Emmen ligt op 4km afstand van de N34. En de OV-hub De Punt ligt ten noorden van De Punt. Verder liggen er meerdere afzonderlijke carpoolplaatsen aan weerszijde van de N34. Op een aantal parkeerplekken is ook een busstation aanwezig. De carpoolplek bij Gasselte is hier een voorbeeld van.



OV-knooppunt N33/N34 bij Gieten.

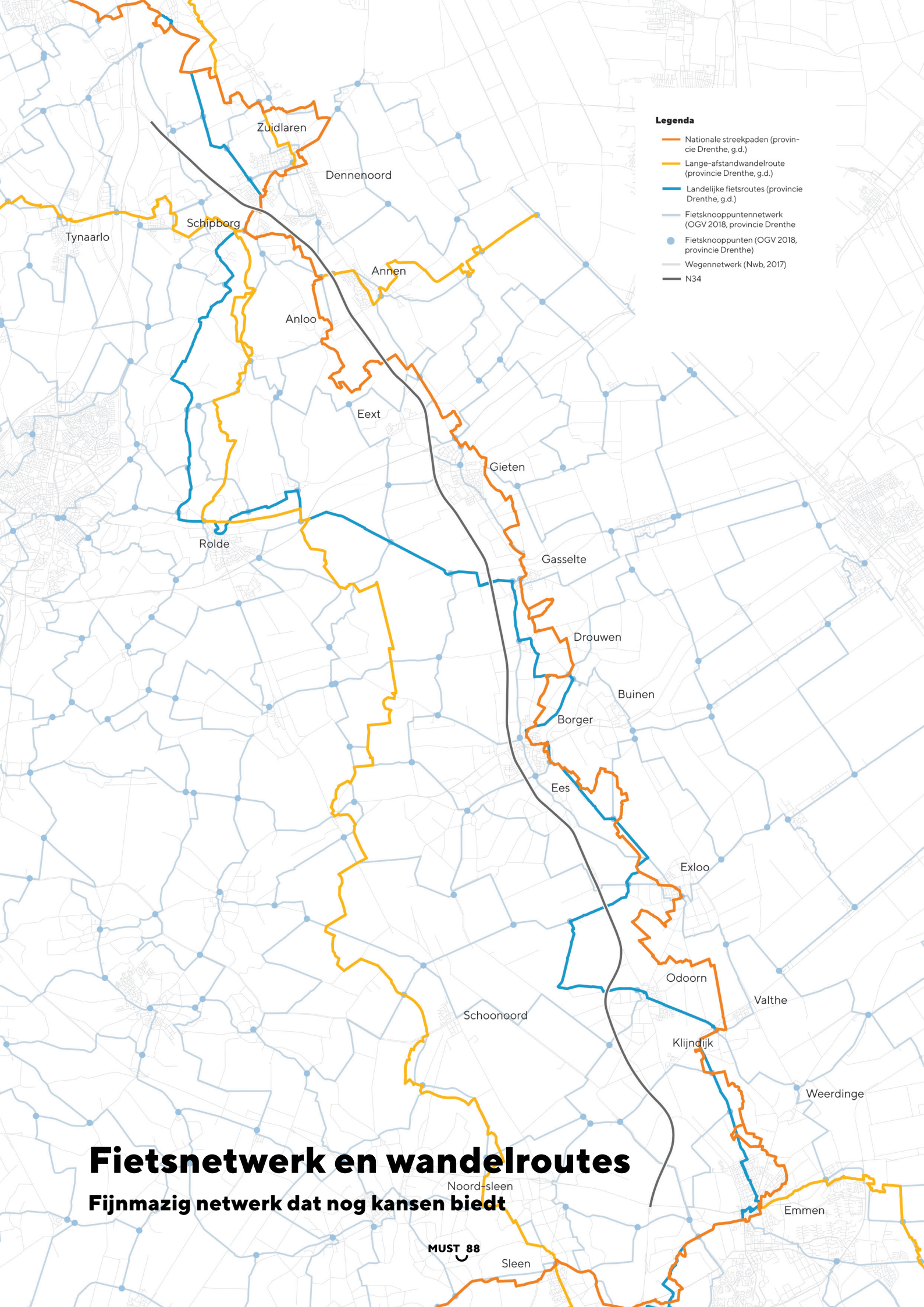
Bron: Must Stedenbouw.

Kernkwaliteiten

- Meerdere overstapmogelijkheden op verschillende vervoersmiddelen;
- De regelmatige verdeling van de OV-hubs en de koppeling aan de N-wegen maakt de N34 goed ontsloten.

5.3.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- Carpoolplekken en ov-hubs betrekken bij omgeving.



Fietsnetwerk en wandelroutes

Fijnmazig netwerk dat nog kansen biedt

5.4 Fietsnetwerk, wandelroutes

Historische paden- en wegenpatronen kunnen een prachtige basis vormen voor een fijnmazig recreatief netwerk van wandel- en fietspaden. Door naoorlogse ruilverkavelingen zijn in het gebied veel onverharde paden verdwenen, maar in het verkavelingspatroon zijn oude tracés soms nog terug te vinden. Paden zijn in recreatief opzicht veel interessanter als ze historische wegen volgen en als er een verhaal over te vertellen is. Bovendien liggen historische wegen vaak logisch in het landschap, zoals in de omgeving van de N34 op de hogere delen van de Hondsrug of als verbinding tussen bijzondere cultuurhistorische plekken. De kaart laat zien dat een behoorlijk aantal routes, zoals de lange afstand wandelroute, de landelijke fietsroute en nationale streekpaden de N34 kruisen. Dat betekent dat wandelaars en fietsers gebruik maken van ongelijkvloerse kruisingen om de N34 over- of onderdoor te steken. Dit bevordert de doorgang van de route, maar is tegelijkertijd een onderbreking van de beleving van de omgeving en het landschap. Vooral in het noordelijk deel van het studiegebied en ter hoogte van Odoorn/ Exloo kruisen de fiets- en wandelroutes de N34, terwijl ze verder veelal evenwijdig aan de N34 lopen. De recreatieve routes raken regelmatig aan de (pre)historische wegen en routes die de omgeving van de N34 rijk is. Zo volgt het nationale streekpad ter hoogte van Eext en Gieten een historisch paden patroon. Ook de lange-afstand route volgt ten noorden van Rolde historische routes (een gebied met karresporen in dit geval). En tussen Emmen en Klijndijk volgt de landelijke fietsroute een deel van de prehistorische route over de Hondsrug.



Wandelaars op het Reijntjesveld.

Bron: provincie Drenthe.

Kernkwaliteiten

- De fijnmazigheid van het fietsknooppunten-netwerk waardoor het gebied door recreanten via vele routes bezocht kan worden.

5.4.1 Ruimtelijke opgaven en knelpunten

- De ongelijkvloerse kruisingen die fietsers en voetgangers moeten gebruiken om de N34 over- of onderdoor te steken, zijn niet bevorderlijk voor de sociale veiligheid en vormen een onderbreking in de beleving van het landschap.
- Historische paden en routes kunnen beter worden benut om recreatief netwerk op aan te sluiten.