

MER Aanpak verkeersplein Gieten & partiele verdubbeling N34 Emmen/De Punt - Deel B H15 Landbouw

Provincie Drenthe

23 april 2025 - Confidential

Contactpersoon

ARCADIS

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Inhoudsopgave

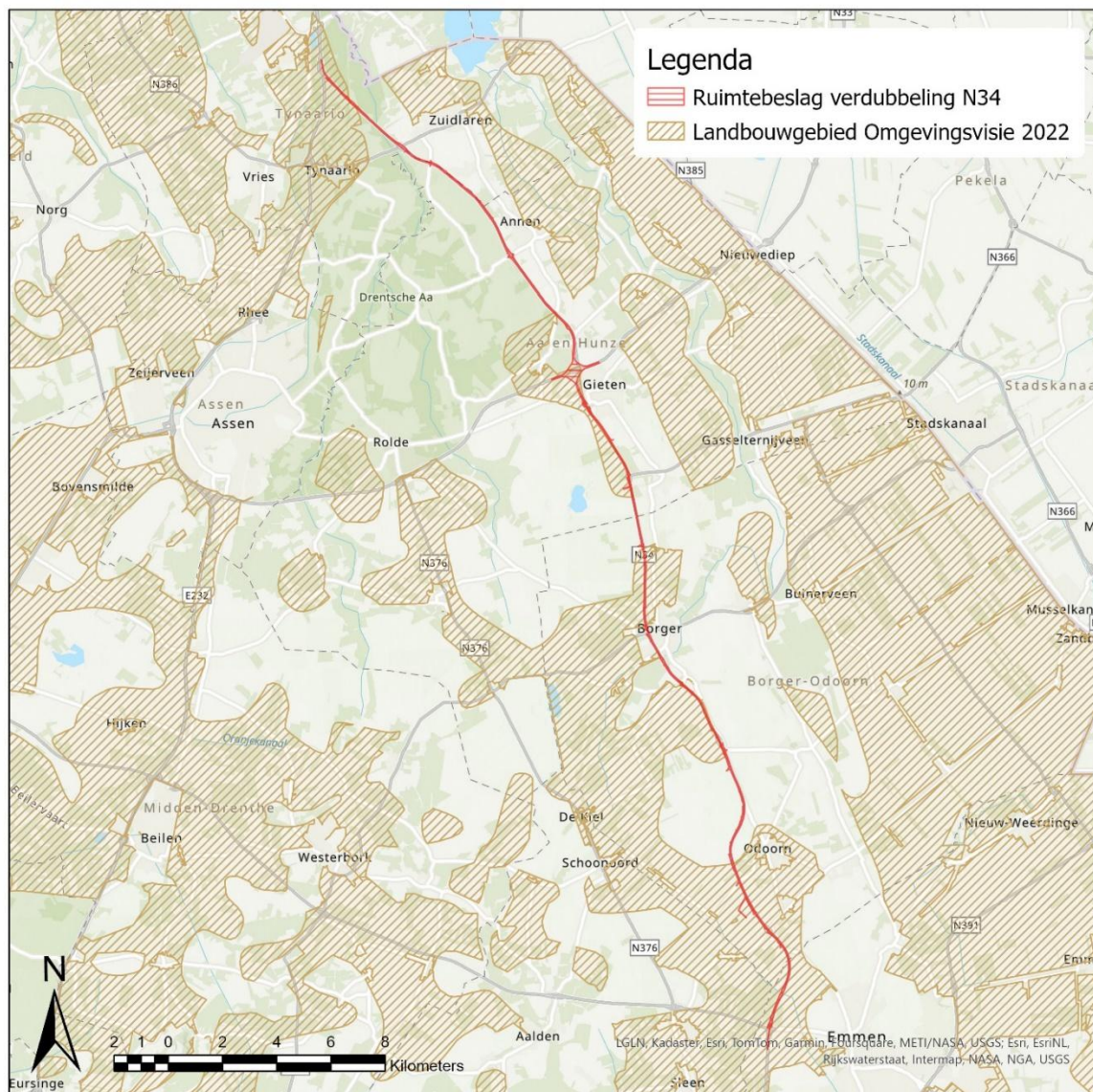
15 Landbouw	5
15.1.1 Wettelijk en beleidsmatig kader	5
15.1.2 Gebiedsanalyse en maatgevende kenmerken	6
15.1.3 Beoordelingscriteria	6
15.1.4 Studiegebied	7
15.1.5 Wijze van onderzoek	7
15.2 Referentie: huidige situatie en autonome ontwikkeling	8
15.3 Effecten eindbeeld	12
15.3.1.1 Oppervlakteverlies	12
15.3.1.2 Kavelvorm en bereikbaarheid	12
15.3.2 Mogelijke effectbeperkende maatregelen	14
15.3.3 Leemten in kennis	15
15.4 Effecten alternatieven	15
15.4.1 Alternatieven inhaalverbod en 2x1	15
15.4.2 Alternatieven knooppunt Gieten	15
15.4.2.1 Oppervlakteverlies	15
15.4.2.2 Kavelvorm en bereikbaarheid	16
15.4.2.3 Mogelijke effectbeperkende maatregelen	20
15.4.3 Koppelkansen knooppunt Gieten	20
Colofon	22

15 Landbouw

15.1.1 Wettelijk en beleidsmatig kader

Het relevante beleidsmatige kader voor landbouw volgt uit de Omgevingsvisie 2022 van de provincie Drenthe. Hierin geeft de provincie aan dat de landbouw en agribusiness¹ economisch gezien voor Drenthe belangrijke sectoren zijn. De primaire sector is van groot belang voor de Drentse economie en de werkgelegenheid. De provincie richt zich in de omgevingsvisie op een robuust landbouwsysteem door middel van Toekomstgerichte Landbouw, die oplossingen moet bieden voor uitdagingen op gebied van klimaatverandering, bodemvruchtbaarheid, gezondheid en voedsel. Toekomstgerichte Landbouw gaat over innoveren, moderniseren en verduurzamen in de primaire sector (tuinbouw, veehouderij en akkerbouw) en in de agribusiness.

Op de kaart behorende bij de Omgevingsvisie heeft de provincie gebieden aangewezen waar de landbouw de ruimte krijgt om zich te ontwikkelen. De N34 grenst verspreid langs het tracé aan verschillende gebieden die in de Omgevingsvisie zijn aangewezen als landbouwgebied, zie figuur 15-1.



Figuur 15-1 Landbouwgebied Omgevingsvisie 2022

¹ De agribusiness omvat activiteiten die te maken hebben met de productie, verwerking en consumptie van agrarische producten, inclusief logistiek (opslag en transport), bewerking, verwerking en verkoop van agrarische producten, tot en met de consument.

15.1.2 Gebiedsanalyse en maatgevende kenmerken

Zoals in voorgaande paragraaf aangegeven grenst de N34 verspreid over het gehele tracé aan gebieden die door de provincie zijn aangewezen als gebieden waar de landbouw de ruimte krijgt zich verder te ontwikkelen. Ook buiten deze gebieden is echter veel van de grond rond de N34 in agrarisch gebruik. Ongeveer driekwart daarvan is in gebruik als bouwland en ongeveer een kwart als grasland. Zeer beperkt komt ook boom- en fruitteelt voor. Zie verder paragraaf 15.2.

15.1.3 Beoordelingscriteria

In tabel 15-1 staat het beoordelingskader dat gebruikt is om de effecten van het project op landbouw in beeld te brengen. Na de tabel zijn de gehanteerde beoordelingscriteria toegelicht.

Tabel 15-1 Beoordelingskader Landbouw

Aspect	Beoordelingscriterium	Methode
Oppervlakteverlies	Oppervlakteverlies totaal	Kwantitatief
Kavelvorm en bereikbaarheid	Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden	Kwalitatief
	Geschiktheid resterende kavels	Kwalitatief

Oppervlakteverlies

De beoordeling van de effecten als gevolg van oppervlakteverlies aan landbouwgebieden vindt plaats ten opzichte van de referentiesituatie. De effectscore wordt bepaald op basis van de omvang van het effect. Daarbij is de navolgende beoordelingsschaal gehanteerd. Positieve effectscores zijn niet aan de orde aangezien er als gevolg van de aanpassingen aan de N34 geen nieuw landbouwgebied bij komt.

Tabel 15-2 Beoordelingsschaal Oppervlakteverlies

Score	Omschrijving
++	n.v.t.
+	n.v.t.
0/+	n.v.t.
0	Neutraal: geen oppervlakteverlies landbouwgebieden.
0/-	Licht negatief: het voornemen leidt tot een oppervlakteverlies aan landbouwgebieden van minder dan 10 ha.
-	Negatief: het voornemen leidt tot een oppervlakteverlies aan landbouwgebieden van 10 tot 25 ha.
--	Sterk negatief: het voornemen leidt tot een oppervlakteverlies aan landbouwgebieden van 25 ha of meer.

Kavelvorm en bereikbaarheid

De beoordeling van de effecten op de kavelvorm en bereikbaarheid van huiskavels vindt plaats ten opzichte van de referentiesituatie. De effectscore wordt bepaald op basis van de ernst en omvang van het effect. Kwalitatief is bepaald in hoeverre de bereikbaarheid van percelen wijzigt als gevolg van het voornemen. Daarnaast is kwalitatief bepaald welke invloed het ruimtebeslag op landbouwpercelen heeft op de bruikbaarheid van deze percelen. Daarbij is de navolgende beoordelingsschaal gehanteerd.

Tabel 15-3 Beoordelingsschaal Kavelvorm en bereikbaarheid

Score	Omschrijving
++	Sterk positief: het voornemen leidt tot een sterke verbetering van de kavelvorm of de bereikbaarheid van huiskavels.
+	Positief: het voornemen leidt tot een verbetering van de kavelvorm of de bereikbaarheid van huiskavels.
0/+	Licht positief: het voornemen leidt tot een lichte verbetering van de kavelvorm of de bereikbaarheid van huiskavels.
0	Neutraal: het voornemen heeft geen invloed op de aanwezige kavels of de bereikbaarheid daarvan.
0/-	Licht negatief: het voornemen leidt tot een lichte verslechtering van de kavelvorm of de bereikbaarheid van huiskavels.
-	Negatief: het voornemen leidt tot een verslechtering van de kavelvorm of de bereikbaarheid van huiskavels.
--	Sterk negatief: het voornemen leidt tot een sterke verslechtering van de kavelvorm of de bereikbaarheid van huiskavels.

15.1.4 Studiegebied

Het studiegebied voor deze MER is het tracé van de N34 tussen De Punt en Emmen. Voor het aspect oppervlakteverlies bedraagt het studiegebied de ruimte die nodig is om de N34 (deels) te verdubbelen. Deze ruimte wordt begrensd door de buitenste grens van het ontwerp, inclusief bermen en watergangen. Het aspect kavelvorm en bereikbaarheid kijkt iets breder, namelijk naar de huiskavels en percelen die geraakt worden door het voornemen en de eventuele invloed daarvan op de bereikbaarheid van huiskavels.

15.1.5 Wijze van onderzoek

Oppervlakteverlies

Via een GIS-analyse is bepaald hoeveel landbouwgebied er verloren gaat als gevolg van het voornemen. Daarbij is de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) gebruikt om te bepalen welke gronden in agrarisch gebruik zijn. De volgende landgebruik types zijn gerekend als agrarisch gebruik:

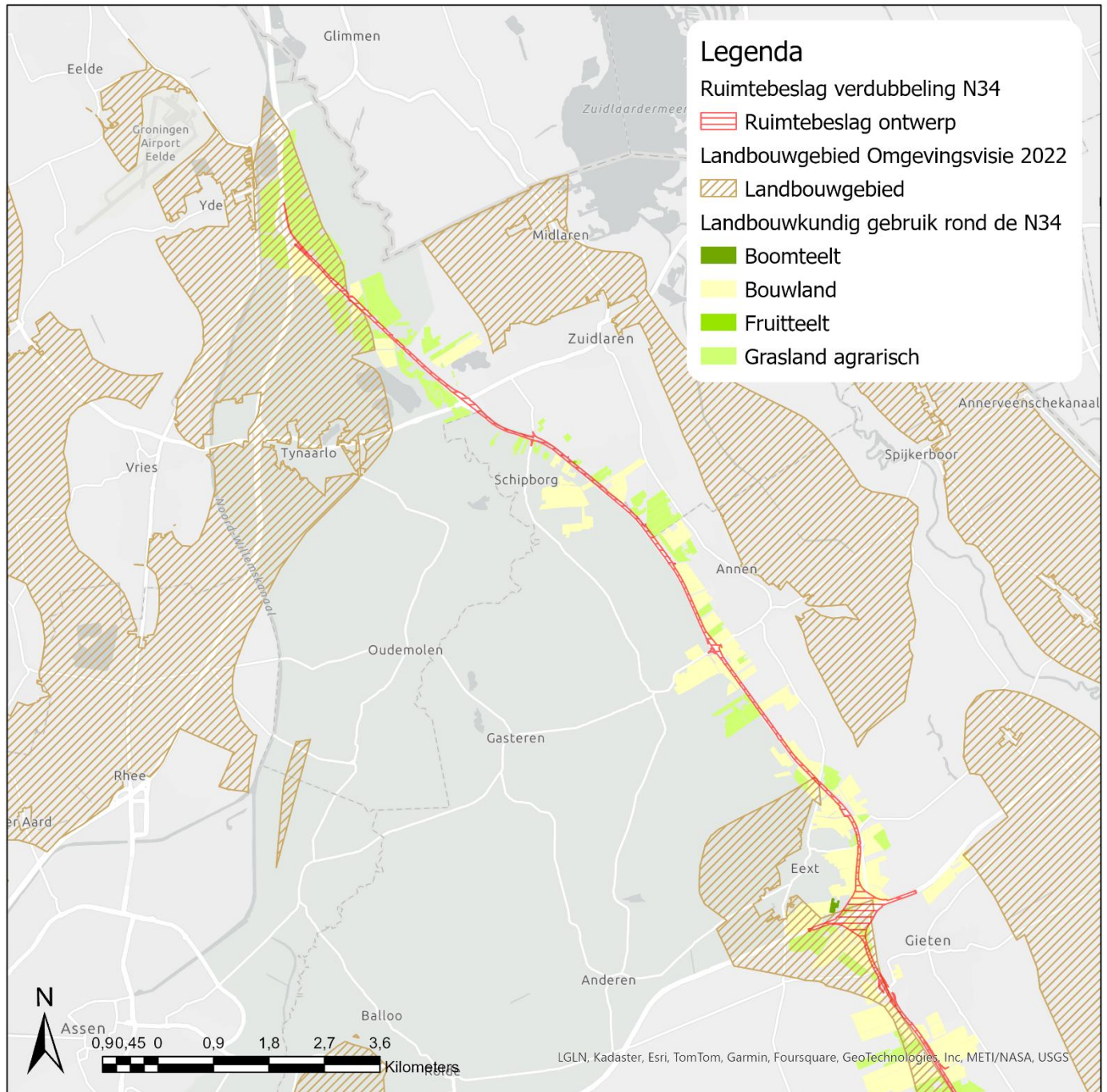
- Boomteelt.
- Bouwland (alle verschillende typen).
- Fruitteelt (alle verschillende typen).
- Grasland agrarisch.

Kavelvorm en bereikbaarheid

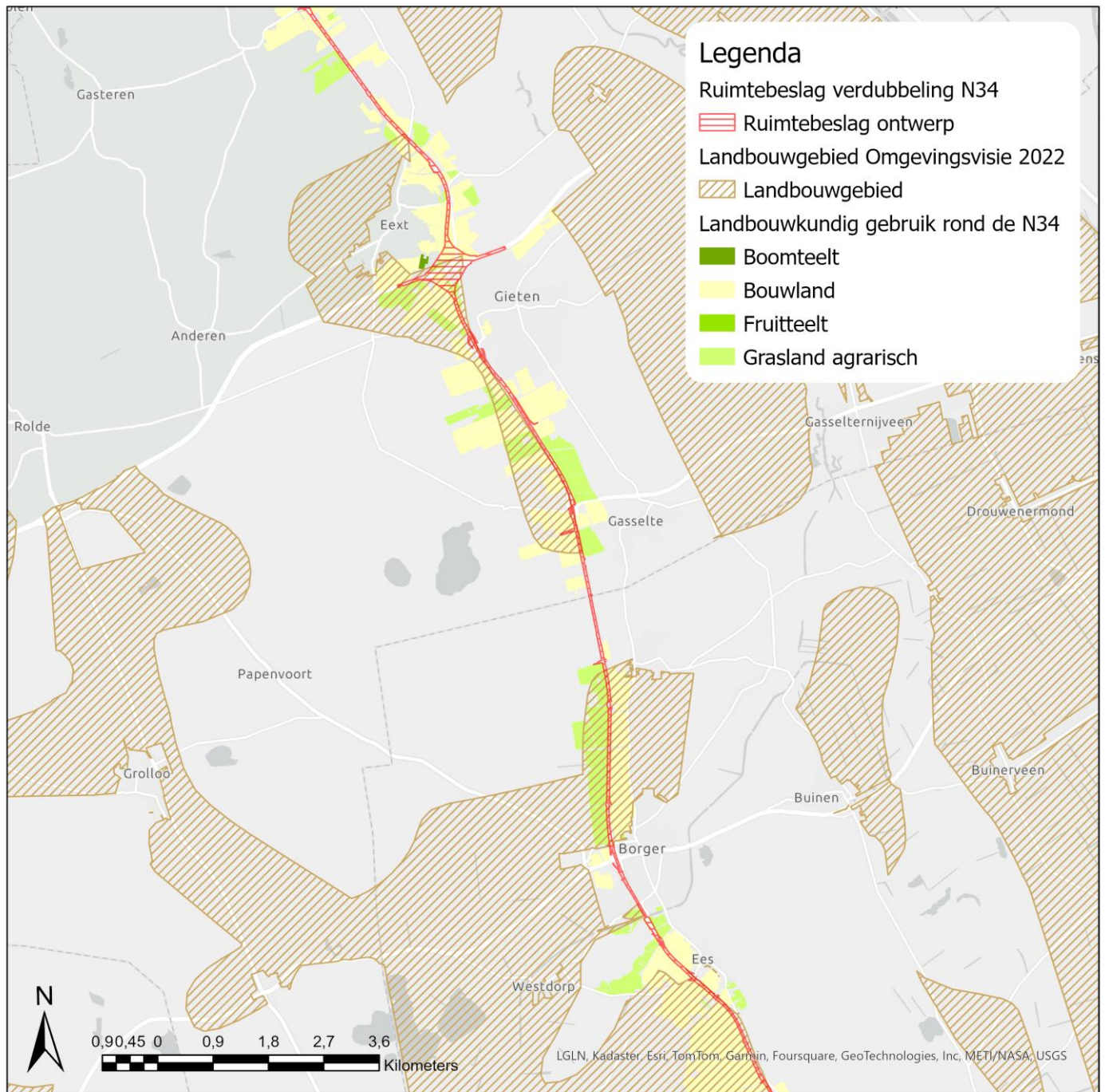
Op basis van kaartmateriaal en luchtfoto's is kwalitatief bepaald in hoeverre de bereikbaarheid van geraakte huiskavels wordt beïnvloed door het voornemen. De onder oppervlakteverlies genoemde GIS-analyse is gebruikt om te bepalen in hoeverre de door het voornemen geraakte landbouwpercelen hun agrarische functie kunnen behouden.

15.2 Referentie: huidige situatie en autonome ontwikkeling

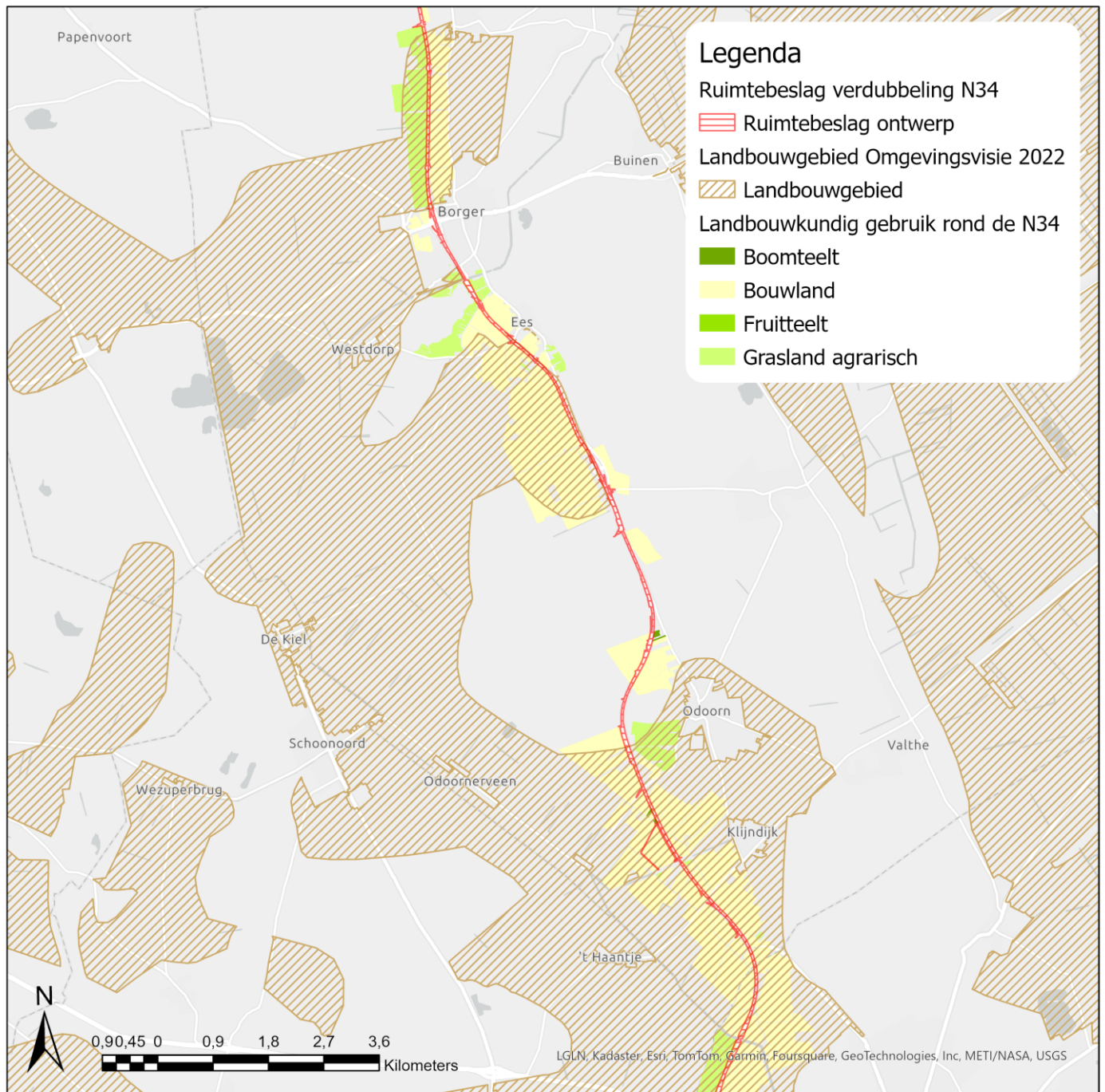
Navolgende kaarten geven een beeld van de landbouwgebieden rond de N34. Daarbij is onderscheid gemaakt in de gebieden die door de provincie Drenthe in de Omgevingsvisie zijn aangemerkt als landbouwgebied en de gebieden die volgens de BGT in landbouwkundig gebruik zijn.



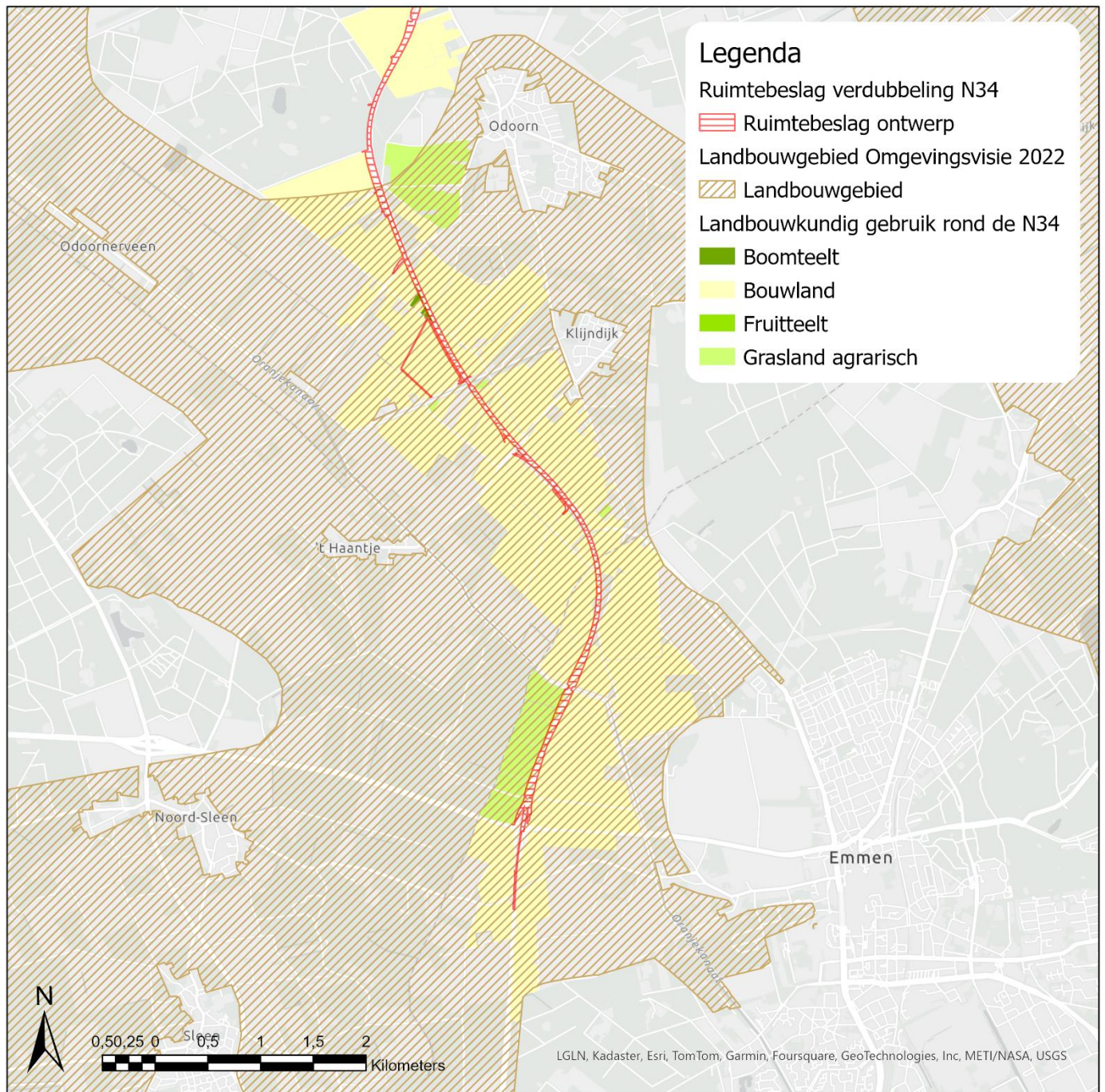
Figuur 15-2 Landbouwgebieden N34 De Punt - Gieten



Figuur 15-3 Landbouwgebieden N34 Gieten - Borger



Figuur 15-4 Landbouwgebieden N34 Borger - Odoorn



Figuur 15-5 Landbouwgebieden N34 Odoorn – Emmen

15.3 Effecten eindbeeld

In tabel 15-4 zijn de effecten van het eindbeeld op landbouw samengevat. Onder de tabel zijn de effecten per aspect nader toegelicht.

Tabel 15-4 Effecten landbouw, eindbeeld

Aspect	Beoordelingscriterium	Referentie 2040	Eindbeeld 2040
Oppervlakteverlies	Oppervlakteverlies totaal	0	--
Kavelform en bereikbaarheid	Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden	0	0
	Geschiktheid resterende kavels	0	0/-

15.3.1.1 Oppervlakteverlies

Het oppervlakteverlies landbouwgebieden als gevolg van het eindbeeld is weergegeven in navolgende tabel.

Tabel 15-5 Oppervlakteverlies landbouwgebieden, eindbeeld

Type landgebruik	Eindbeeld 2040
Boomteelt	0,4 ha
Bouwland	34,1 ha
Bouwland (akkerbouw)	1,9 ha
Fruitteelt	0,1 ha
Grasland agrarisch	13,1 ha
Totaal	49,7 ha

De verdubbeling van de N34 leidt langs het hele tracé tot ruimtebeslag op landbouwgebieden, waarbij voornamelijk ruimtebeslag optreedt op bouwland en grasland. Ook wordt een enkele boom- of fruitkwekerij geraakt. Van het totale ruimtebeslag van ongeveer 50 ha is iets minder dan 20 ha het gevolg van het klaverblad ter hoogte van de aansluiting met de N33 bij Gieten. Het gaat hierbij met name om bouwland. Aangezien het oppervlakteverlies landbouwgebieden voor het eindbeeld meer dan 25 ha bedraagt, zijn de effecten sterk negatief beoordeeld (--).

15.3.1.2 Kavelform en bereikbaarheid

Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden

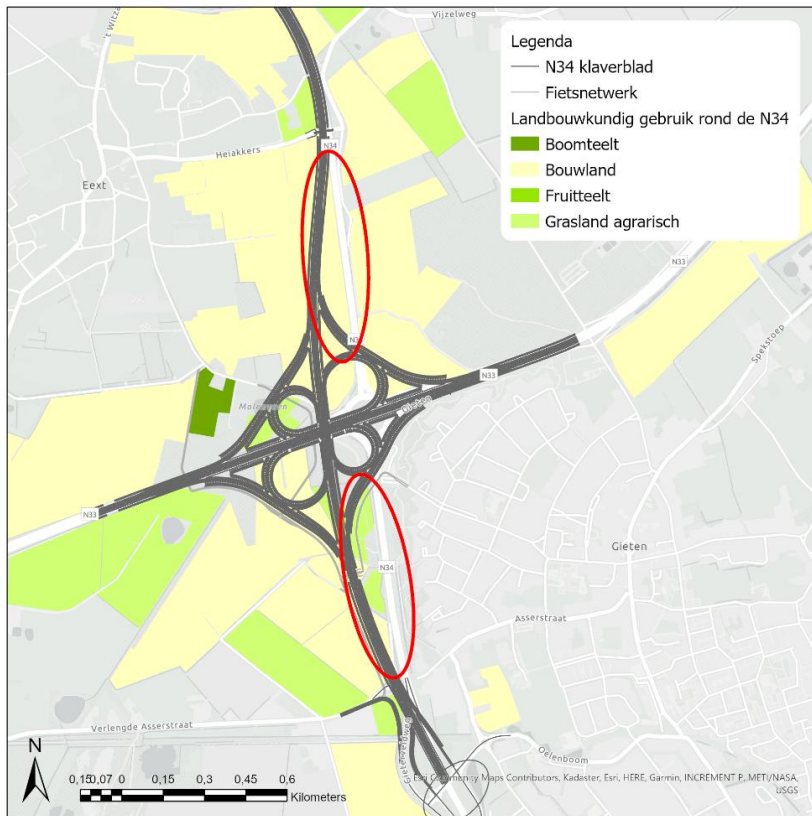
Zowel in de referentiesituatie als in het eindbeeld is de N34 een autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Op dit soort wegen is landbouwverkeer niet toegestaan. Er zitten dan ook geen directe ontsluitingen van huiskavels en gronden op de N34. Wel liggen op diverse plekken parallelwegen langs de N34 die onder andere door landbouwverkeer gebruikt worden ter ontsluiting van huiskavels en gronden. Waar het eindbeeld deze parallelwegen raakt, worden deze hersteld. De bereikbaarheid van huiskavels en gronden verandert daarmee niet. Het effect van het eindbeeld is dan ook neutraal beoordeeld (0).

Geschiktheid resterende kavels

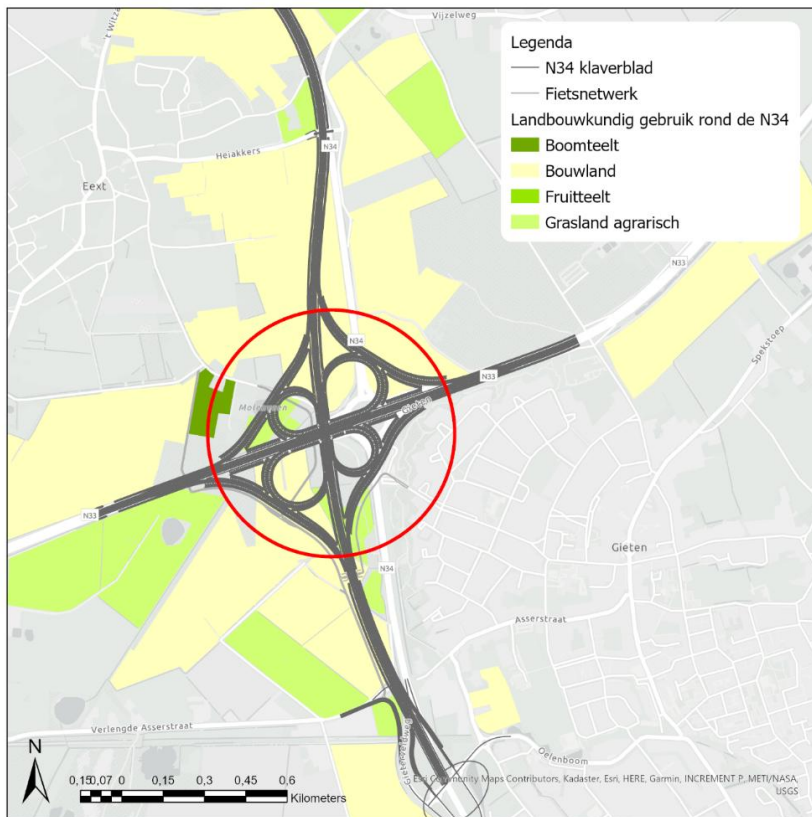
Over het algemeen leidt de verdubbeling van de N34 tot een ruimtebeslag van een strook van 10 tot 15 meter op agrarische kavels die grenzen aan de N34. Met uitzondering van een paar kleine kavels die voor de helft of meer verloren gaan, heeft dit geen invloed op de geschiktheid van de resterende kavels voor agrarisch gebruik.

Bij het klaverblad (aansluiting op N33 bij Gieten) komt een aantal kavels tussen de nieuwe N34 en de huidige N34 te liggen, zie figuur 15-6. Ervan uitgaande dat de huidige N34 op deze locatie verdwijnt, kunnen de kavels ten noorden van het klaverblad samengevoegd worden met de kavels ten oosten van de huidige N34. Deze kavels behouden daarmee hun agrarische functie. De kavels ten zuiden van het klaverblad kunnen niet samengevoegd worden, maar zijn in principe groot genoeg om hun agrarische functie te behouden. Voorwaarde is wel dat ze bereikbaar blijven, bijvoorbeeld via de nieuwe fietsonderdoorgang.

Verder komt bij het klaverblad een aantal resterende kavels tussen de verbindingbogen van en naar de N33 te liggen, zie figuur 15-7. Deze kavels zijn niet meer geschikt voor agrarisch gebruik. Aangezien dit maar een beperkt deel van het totale tracé betreft, zijn de effecten van het eindbeeld licht negatief beoordeeld (0/-).



Figuur 15-6 Geschiktheid resterende kavels, N34



Figuur 15-7 Geschiktheid resterende kavels, klaverblad

15.3.2 Mogelijke effectbeperkende maatregelen

Oppervlakteverlies

De mogelijkheden om de effecten als gevolg van oppervlakteverlies op landbouwgebieden te beperken zijn minimaal. Er is nu eenmaal extra ruimte nodig voor de verdubbeling en een groot deel van de N34 grenst aan landbouwgebieden. Op een aantal delen van het tracé grenst de N34 aan de ene zijde aan landbouwgebieden en aan de andere zijde aan andere functies als bebouwing of natuur. Om het oppervlakteverlies op landbouwgebieden te beperken zou ervoor gekozen kunnen worden om het landbouwgebied te sparen en de verdubbeling aan de andere zijde te laten plaatsvinden. Aangezien er voor deze andere functies over het algemeen een sterker beschermingsregime geldt, is dit echter geen realistische maatregel. Wel kan het oppervlakteverlies gecompenseerd worden door grond elders beschikbaar te stellen. Dit is vaak ook geen realistische optie aangezien deze grond dan eigenlijk aangrenzend aan het aangetaste perceel zou moeten liggen. De kans daarop is klein. Alleen ter plekke van het klaverblad zou de vrijkomende grond van het huidige tracé van de N34 ingezet kunnen worden als compensatiegronden voor de landbouw. Voor het overige blijft als enige realistische maatregel over het financieel compenseren van het oppervlakteverlies.

Kavelvorm en bereikbaarheid

Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden

Niet van toepassing.

Geschiktheid resterende kavels

Aangezien de resterende kavels over het algemeen geschikt blijven voor agrarisch gebruik, zijn maatregelen niet noodzakelijk. De licht negatieve effecten binnen het klaverblad zijn niet te mitigeren. Wellicht dat bij de verdere uitwerking van het ontwerp in overleg met grondeigenaren nog het een en ander geoptimaliseerd kan worden, maar dat speelt in deze fase van het project nog niet.

15.3.3 Leemten in kennis

Er zijn tijdens het onderzoek naar de effecten op landbouw geen leemten in kennis geconstateerd die van invloed zijn op de besluitvorming.

15.4 Effecten alternatieven

15.4.1 Alternatieven inhaalverbod en 2x1

Alternatief inhaalverbod

Het alternatief inhaalverbod heeft geen ruimtelijke consequenties en daarom geen effect op landbouw.

Alternatief volledig 2x1

Het alternatief “volledig 2x1” resulteert in een strook met een ruimtebeslag van maximaal 5 meter. De N34 grenst over het gehele tracé aan landbouwgronden. Dit betekent dat over het hele tracé een strook van maximaal 5 meter landbouwgrond verloren gaat. Op diverse plekken liggen parallelwegen langs de N34 die onder andere door landbouwverkeer gebruikt worden ter ontsluiting van huiskavels en gronden. Waar het alternatief volledig 2x1 deze parallelwegen raakt, worden deze hersteld. Dit alternatief heeft daarom verder geen invloed op de bereikbaarheid van kavels. Ten slotte heeft dit alternatief geen invloed op de geschiktheid van de resterende kavels voor agrarisch gebruik, omdat de kavels alleen aan de randen worden geraakt door de extra ruimte die nodig is in dit alternatief.

15.4.2 Alternatieven knooppunt Gieten

Overzicht effecten alternatieven knooppunt Gieten

In Tabel 15-6 zijn de effecten van het eindbeeld op landbouw samengevat. Onder de tabel zijn de effecten nader toegelicht.

Tabel 15-6 Scores van de referentiesituatie en vier alternatieven voor knooppunt Gieten op de beoordelingscriteria voor landbouw

Aspect	Beoordelingscriterium	Referentie 2040	Fly-over	Fly-over met verdubbeling	Verschoven Fly-over	Verschoven fly-over met verdubbeling
Oppervlakteverlies	Oppervlakteverlies totaal	0	0/-	0/-	-	-
Kavelform en bereikbaarheid	Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden	0	0	0	0/-	0/-
	Geschiktheid resterende kavels	0	0	0	0/-	0/-

15.4.2.1 Oppervlakteverlies

Het oppervlakteverlies landbouwgebieden als gevolg van de alternatieven voor knooppunt Gieten is weergegeven in Tabel 15-7.

Tabel 15-7 Beoordeling van het effect op oppervlakteverlies van de vier alternatieven bij knooppunt Gieten

Type landgebruik	Fly-over	Fly-over met verdubbeling	Verschoven fly-over	Verschoven fly-over met verdubbeling
Bouwland	2,5 ha	3,4 ha	13,9 ha	13,9 ha
Grasland agrarisch	1,8 ha	1,9 ha	2,1 ha	2,1 ha
Totaal	4,3 ha	5,3 ha	16,0 ha	16,0 ha

Alternatieven met fly-over

Het ruimtebeslag van de alternatieven fly-over en fly-over met verdubbeling zijn beperkt. Omdat deze alternatieven het huidige tracé van de N34 volgen, hebben ze alleen aan de randen hiervan ruimtebeslag op landbouwgronden (zowel bouwland als grasland). Omdat beide alternatieven minder dan 10 ha ruimtebeslag op landbouwgronden hebben, zijn de effecten beoordeeld als licht negatief (0/-).

Alternatieven met verschoven fly-over

De alternatieven verschoven fly-over en verschoven fly-over met verdubbeling hebben een aanzienlijk groter ruimtebeslag op landbouwgronden tot gevolg dan de alternatieven fly-over en fly-over met verdubbeling. Dit komt doordat het tracé van de N34 ter hoogte van knooppunt Gieten verschoven is in westelijke richting. Daarbij leiden beide alternatieven tot hetzelfde oppervlakteverlies in ha. Dit komt doordat de verdubbeling plaatsvindt aan de binnenzijde van de weg. Hierdoor zijn de contouren aan de buitenzijde, en daarmee het effect op oppervlakteverlies van landbouwgrond, gelijk. Beide alternatieven hebben voornamelijk ruimtebeslag op bouwland. Het oppervlakteverlies van de alternatieven met een verschoven fly-over is beoordeeld als negatief (-), aangezien het tussen de 10 en 20 ha betreft.

15.4.2.2 Kavelvorm en bereikbaarheid

Effect op bereikbaarheid huiskavels en gronden

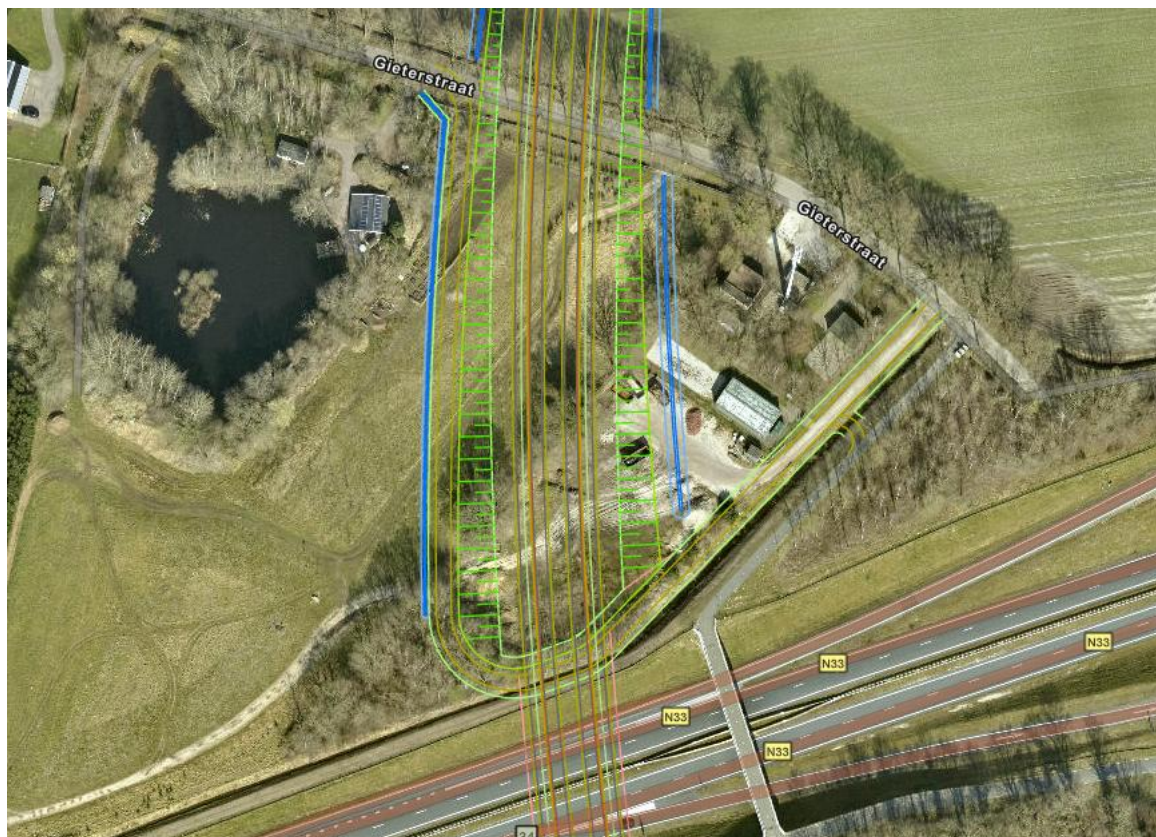
Zowel in de referentiesituatie als in de verschillende alternatieven is de N34 een autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Op dit soort wegen is landbouwverkeer niet toegestaan. Er zitten dan ook geen directe ontsluitingen van huiskavels en gronden op de N34. Wel liggen op diverse plekken parallelwegen langs de N34 die onder andere door landbouwverkeer gebruikt worden ter ontsluiting van huiskavels en gronden.

Alternatieven fly-over

Waar de alternatieven fly-over en fly-over met verdubbeling parallelwegen raken, worden deze hersteld. De bereikbaarheid van huiskavels en gronden verandert daarmee niet. Het effect is dan ook neutraal beoordeeld (0).

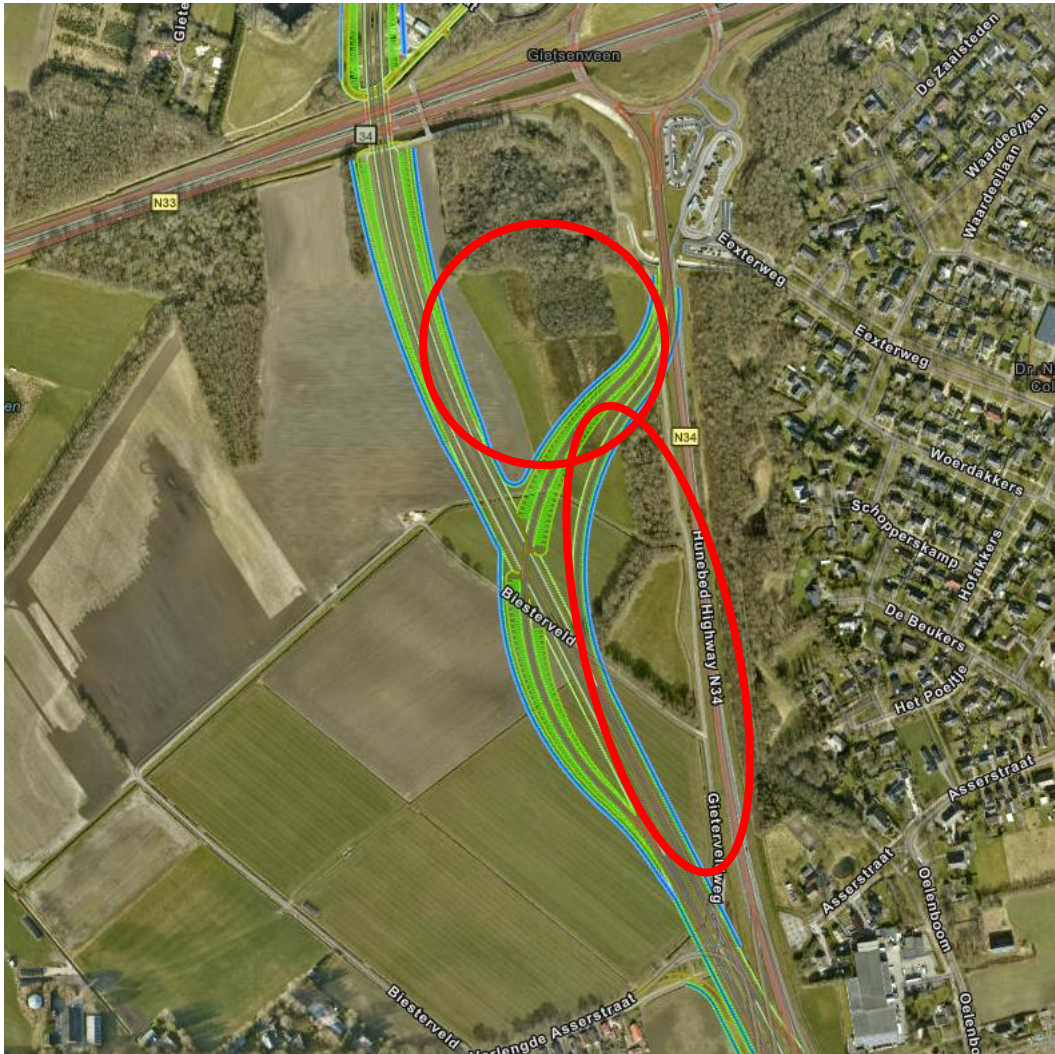
Alternatieven verschoven fly-over

De alternatieven met verschoven fly-over (met en zonder verdubbeling) hebben op twee manieren effect op de bereikbaarheid van huiskavels en gronden. Ten eerste kruisen beide alternatieven met verschoven fly-over twee kavels met bebouwing, zoals in figuur 15-8 te zien is. Hierdoor wordt de bruikbaarheid van deze (huis)kavels aangetast. Wel blijven beide huiskavels bereikbaar via de Gieterstraat. Het is de vraag in hoeverre de huiskavel aan de oostzijde van de verschoven fly-over bruikbaar blijft, aangezien ongeveer de helft van deze kavel verdwijnt en ook de ontsluiting richting percelen aan de achterzijde van deze kavel wordt doorsneden.



Figuur 15-8 Weergave van de kruising van de nieuwe N34 met de N33 bij de alternatieven met verschoven fly-over, waarbij twee kavels met bebouwing worden geraakt

Ten tweede komen door de verschoven fly-over enkele delen van kavels landbouwgrond tussen de oude N34 en de nieuwe N34 te liggen, waardoor deze niet bereikbaar meer zijn. Dit betreft de rood omcirkelde kavels in figuur 15-9. Omdat het ten opzichte van het totale aantal kavels rond de N34 om een beperkt aantal gaat, is het effect van de twee alternatieven met verschoven fly-over op bereikbaarheid licht negatief (0/-) beoordeeld.



Figuur 15-9 Weergave van het alternatief met verschoven fly-over met verdubbeling en de resterende kavels die niet bereikbaar meer zijn.

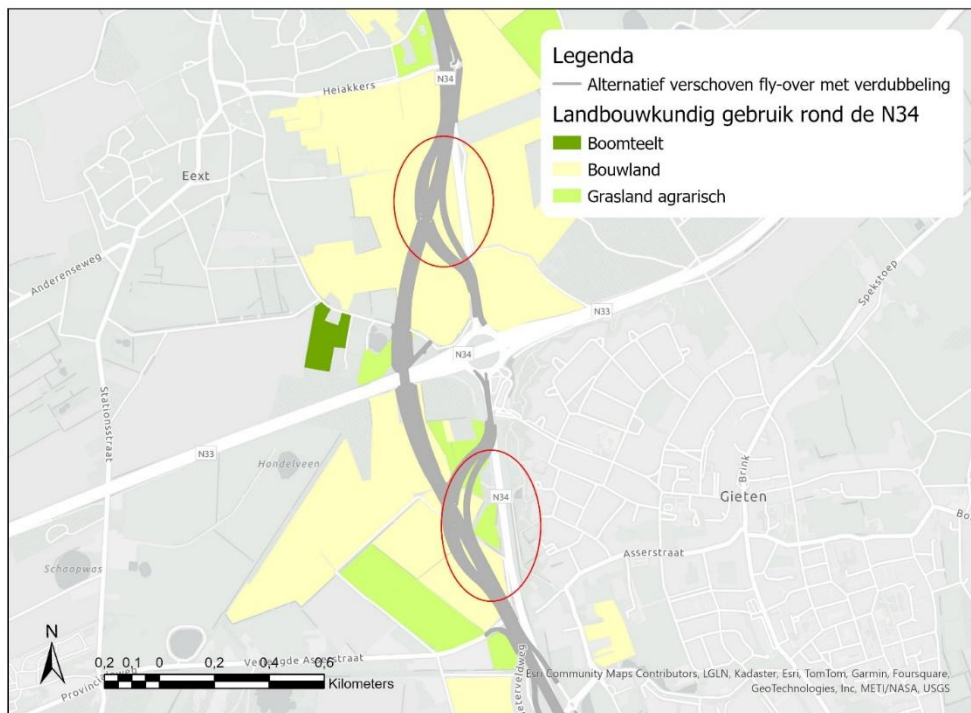
Geschiktheid resterende kavels

Alternatieven fly-over

De alternatieven met fly-over en fly-over met verdubbeling volgen het huidige tracé van de N34 en hebben daardoor alleen ruimtebeslag op de randen van de agrarische kavels die grenzen aan de N34. Omdat dit ruimtebeslag langs de N34 plaatsvindt, blijft de kavelvorm behouden en is er geen sprake van restkavels voor agrarisch gebruik. Het effect is daarom neutraal (0) beoordeeld.

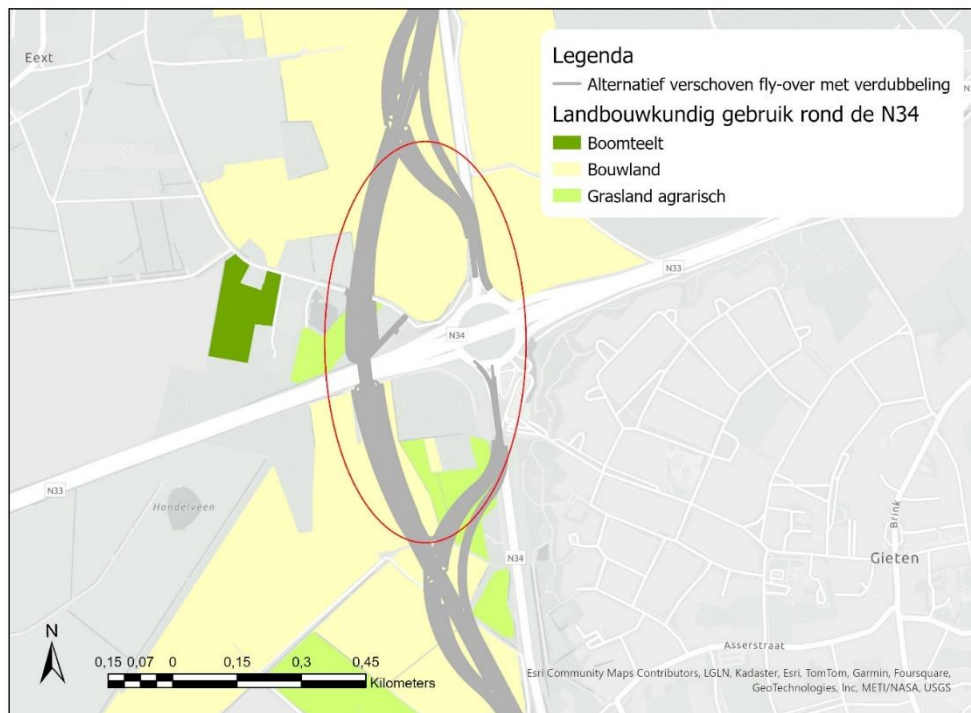
Alternatieven verschoven fly-over

Bij de alternatieven met verschoven fly-over en verschoven fly-over met verdubbeling komt een aantal kavels tussen de nieuwe N34 en de huidige N34 te liggen. In figuur 15-10 zijn deze gebieden in het rood omcirkeld. Ervan uitgaande dat de huidige N34 op deze locatie verdwijnt, kunnen de kavels ten noorden gedeeltelijk worden samengevoegd met de kavels ten oosten van de huidige N34. Deze kavels kunnen daarmee hun agrarische functie behouden. Dit geldt niet voor de kavels in het zuidelijke gedeelte, omdat die in het oosten grenzen aan bebouwing. In principe is de (samengevoegde) grootte van de kavels voldoende om hun agrarische functie te behouden, maar dan moeten ze wel bereikbaar worden gemaakt. Zoals in de vorige paragraaf beschreven, is dit bij deze alternatieven op dit moment niet het geval. Zowel noordelijk als zuidelijk van de rotonde bij Gieten vallen er ook stukken landbouwgrond tussen de N34 en de verbindingswegen richting de rotonde. Deze zijn niet meer geschikt voor agrarisch gebruik.



Figuur 15-10 Overlap van de verschoven fly-over met landbouwgronden. De gebieden die tussen de oude N34 en de nieuwe N34 komen te liggen zijn in het rood omcirkeld.

De alternatieven met verschoven fly-over hebben ook gevolgen voor de kavels die komen te liggen tussen de N33 en de verschoven fly-over. In figuur 15-11 is dit gebied in het rood omcirkeld.



Figuur 15-11 Overlap van de verschoven fly-over met landbouwgronden. Het gebied tussen de N33 en de nieuwe N34 is in het rood omcirkeld.

De kavels zijn in principe groot genoeg om hun agrarische functie te behouden, met de voorwaarde dat ze bereikbaar blijven. De kavels ten noorden van de N33 blijven bereikbaar via de Gieterstraat. De kavels ten zuiden van de N33 zijn op dit moment in deze alternatieven niet bereikbaar voor landbouwvoertuigen.

Omdat er ten opzichte van het totale aantal kavels rond de N34 maar een beperkt aantal restkavels ontstaat, is het effect van de twee alternatieven met verschoven fly-over op geschiktheid resterende kavels licht negatief (0/-) beoordeeld.

15.4.2.3 Mogelijke effectbeperkende maatregelen

Oppervlakteverlies

De mogelijkheden om de effecten als gevolg van oppervlakteverlies op landbouwgebieden te beperken zijn minimaal. Er is nu eenmaal extra ruimte nodig voor de herontwikkeling van knooppunt Gieten. De N34 grenst op de meeste plaatsen in het onderzoeksgebied aan beide zijden aan landbouwgrond ofwel bebouwing. Het is daarom geen zinvolle maatregel om de verdubbeling aan de andere zijde te laten plaatsvinden omdat dit ten koste gaat van andere landbouwgrond of bebouwing. Wel kan het oppervlakteverlies gecompenseerd worden door grond elders beschikbaar te stellen. Dit is vaak ook geen realistische optie aangezien deze grond dan eigenlijk aangrenzend aan het aangetaste perceel zou moeten liggen. Voor het overige blijft als enige realistische maatregel over het financieel compenseren van het oppervlakteverlies.

Kavelvorm en bereikbaarheid

Op basis van het ontwerp van de alternatieven fly-over verschoven en fly-over verschoven met verdubbeling lijken de kavels die ten zuiden van de N33 tussen de nieuwe en oude N34 komen te liggen niet meer bereikbaar. De bereikbaarheid kan worden hersteld door een nieuwe kruisende verbinding te maken voor landbouwvoertuigen. Gezien de beperkte omvang van de resterende kavels is het de vraag of de kosten hiervoor opwegen tegen de baten.

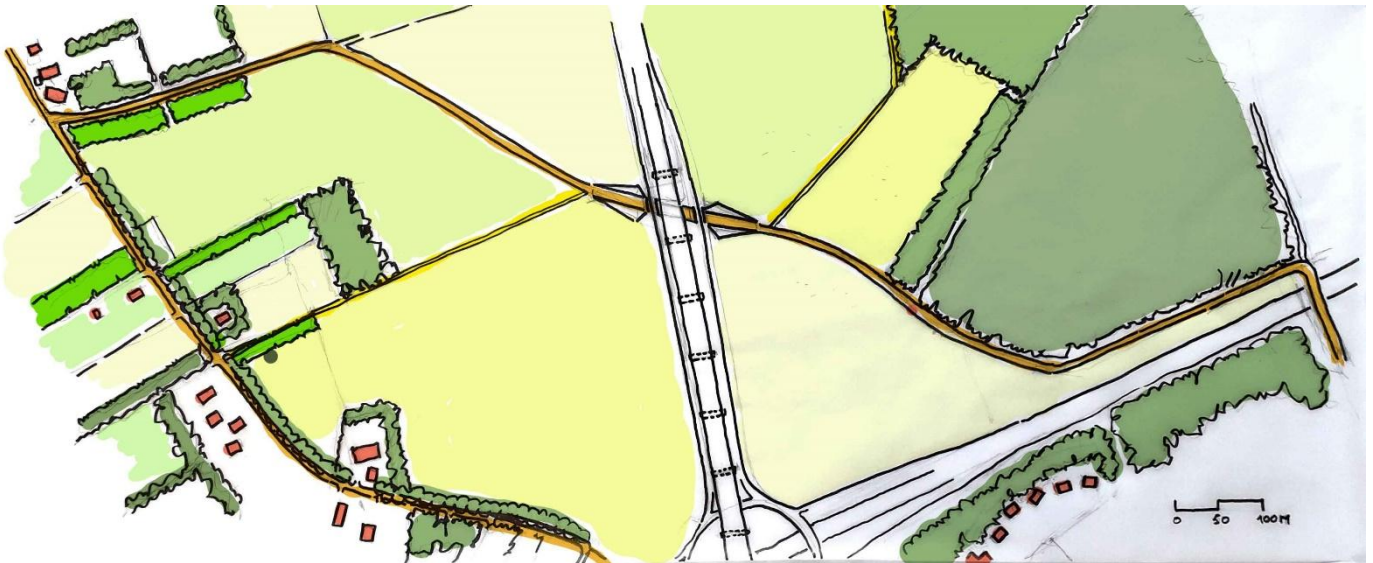
15.4.3 Koppelkansen knooppunt Gieten

Fly-over op kolommen

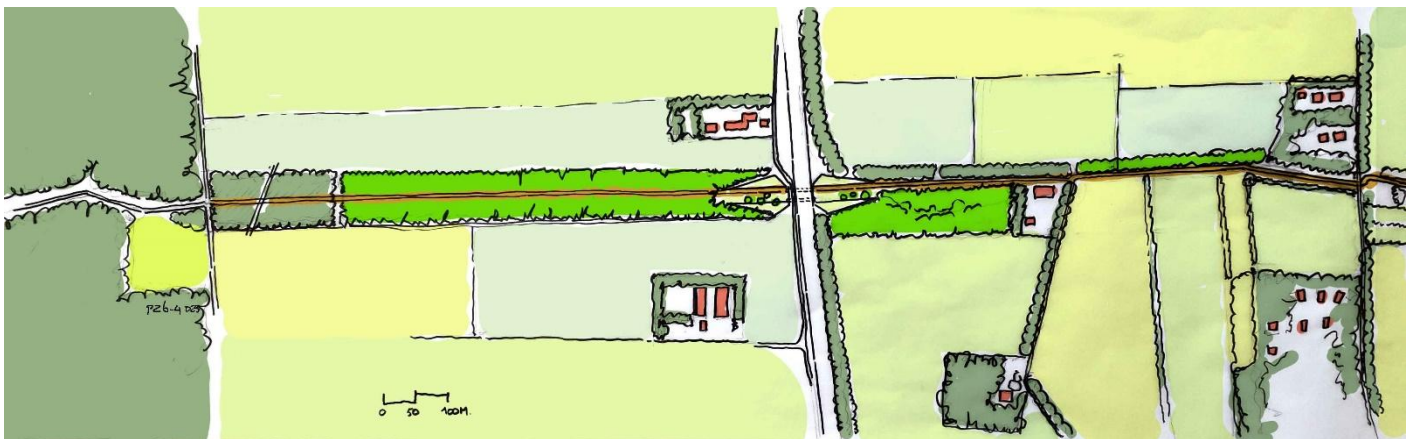
Op basis van het ontwerp van de alternatieven fly-over verschoven en fly-over verschoven met verdubbeling lijken de kavels die ten zuiden van de N33 tussen de nieuwe en oude N34 komen te liggen niet meer bereikbaar. De bereikbaarheid kan worden hersteld door een nieuwe kruisende verbinding te maken voor landbouwvoertuigen. Gezien de beperkte omvang van de resterende kavels is het de vraag of de kosten hiervoor opwegen tegen de baten.

Drie dwarsverbindingen oost-west

Met name de aanleg van de nieuwe wandeltunnel Schelbospad op Eexterse en de nieuwe onderdoorgang voor fietsers en wild bij de Kepselseweg gaan ten koste van landbouwgrond. Daarbij gaat het niet zozeer om de onderdoorgang zelf, maar om de aansluitende verbindingen richting bestaande wandel- en fietspaden, en het natuurgebied Gasselterveld, zie figuur 15-12 en figuur 15-13. Met name de wandeltunnel Schelbospad op Eexterse creëert daarbij nieuwe doorsnijdingen van agrarische percelen. De verwachting is niet dat het extra ruimtebeslag door deze koppelkansen dusdanig groot is dat dit leidt tot andere effectscores.



Figuur 15-12 Wandeltunnel Schelbospad op Eexteres.



Figuur 15-13 Onderdoorgang fietsers en wild Kepselweg.

Colofon

MER AANPAK VERKEERSPLEIN GIETEN & PARTIELE VERDUBBELING N34 EMMEN/DE PUNT - DEEL B H15
LANDBOUW

KLANT

Provincie Drenthe

AUTEUR

Arcadis

PROJECTNUMMER

3007360

ONZE REFERENTIE

3007360.B15.3

DATUM

23 april 2025

STATUS

Definitief

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+3120884261261)

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[Arcadis](https://www.arcadis.com)