



Inpassingsvisie gedeeltelijke verdubbeling N34

Knooppunt Gieten



Inpassingsvisie gedeeltelijke verdubbeling N34

Knooppunt Gieten

Inhoud

Inleiding	6	DEEL 3: INPASSINGSVISIE	
DEEL 1: DE RUIMTELIJKE OPGAVE		Ruimtelijke visie	
Opgave en beschrijving alternatieven	10	Bouwstenen	48
DEEL 2: VERKENNING		Rijke Historie	50
Analyse Landschap		Afwisselend landschap	52
Geomorfologie	16	Fors essencomplex	56
Landschapstypen	18	Landschappelijke weg	58
Cultuurhistorie	20	Goede dwarsverbindingen	68
Natuur	22	Rijke natuur	72
Recreatieve routes	26	Krap knooppunt	74
Analyse wegtracé		Conclusie beschouwing alternatieven	76
De N34	28	optimalisaties	78
Wegprofiel	30	Bronnen	80
Zicht vanaf de weg	32	Colofon	81
Kunstwerken	36		
Aansluitingen en verbindingen	38		
Analyse beleid voor omgeving			
Omgevingsvisie Drenthe	40		
Cultuurhistorisch Kompas Drenthe	42		
Landschapsvisie 2.0 Drentsche Aa	42		
Structuurvisie buitengebied Aa en Hunze	43		
NOVEX-traject Provincie Drenthe	43		
Kernkwaliteiten en knelpunten	44		



Inleiding

Aanleiding

De provincie Drenthe is voornemens de N34, de Hunebed Highway, gedeeltelijk te verdubbelen teneinde de doorstroming en de veiligheid op deze provinciale weg te verbeteren. In 2017 is onderzoek gestart naar een gedeeltelijke verdubbeling tussen Emmen en De Punt. Tijdens de voorverkenning is gebleken dat het taakstellend budget niet langer toereikend is voor de uitvoering van alle alternatieven die tot nu toe in beeld waren. De focus in het onderzoek is daarna gelegd op de prioriteit, de aanpak van het verkeersplein Gieten. De opgave concentreert zich daarmee op het traject van de N34 tussen Gasselte en Annen waar het knooppunt Gieten deel van uit maakt. Op het knooppunt doen zich belangrijke problemen voor in de doorstroming. Deze focus geeft zicht op een realistische uitvoering en geeft betrokkenen helderheid over het te onderzoeken gebied.

Vraag en doel

Voor u ligt de Inpassingsvisie voor de gedeeltelijke verdubbeling van het traject tussen Gasselte en Annen. Het doel van deze Inpassingsvisie is om een kader te schetsen voor de inpassing van de verbrede weg in de bestaande situatie. De Inpassingsvisie analyseert de kwaliteiten en knelpunten van het bestaande landschap en het wegtraject. Vanuit deze kwaliteiten en knelpunten formuleert de visie vervolgens verschillende bouwstenen. Daarbij wordt ook een beschouwing gegeven op nu de voorliggende alternatieven.

Uitvoeringsalternatieven

Momenteel worden vier uitvoeringsalternatieven onderzocht. Er zijn twee alternatieven voor

het tracé van de weg: een fly-over over het verkeersplein en een tracé verder richting het westen. Daarnaast wordt verdubbelen van de N34 op beide tracés en op een paar kilometer aan de noord- en zuidkant van verkeersknooppunt Gieten onderzocht. Niet verdubbelen is ook mogelijk vanwege geld of het ontbreken van een noodzaak als een fly-over goed werkt. De inpassingsvisie reflecteert op deze vier alternatieven.

Status

De Inpassingsvisie is tot stand gekomen onder begeleiding van de projectgroep. De projectgroep bestond uit vertegenwoordigers vanuit de provincie Drenthe, de gemeente Aa en Hunze en Rijkswaterstaat. Als aftrap is een gezamenlijke excursie door het gebied georganiseerd waarbij aandachtspunten met elkaar zijn gedeeld. Tussentijds is de koers gepresenteerd aan de focusgroep voor de N34 en de werkgroep Natuur.

Leeswijzer

De Inpassingvisie voor de N34 rond het knooppunt Gieten is opgebouwd uit drie delen. Het eerste deel van de visie geeft een korte omschrijving van de uitvoeringsalternatieven. Deel twee omvat een ruimtelijke analyse van de opbouw van het landschap en het wegtraject. Dit deel eindigt met het vaststellen van de belangrijkste kernkwaliteiten en knelpunten en benoemd de bijbehorende ambities. Het derde deel beschrijft de visie op de inpassing van de weg. Op basis van de ambities wordt voor het traject een reeks van bouwstenen uitgewerkt en een beschouwing gegeven van de uitvoeringsalternatieven.



Deel 1: De ruimtelijke opgave

Het eerste deel geeft een korte ruimtelijke beschrijving van de vier uitvoeringsalternatieven die nu ontwikkeld zijn

Beschrijving alternatieven

Deze inpassingsvisie beschouwt vier uitvoeringsalternatieven. Er zijn twee alternatieven voor het tracé van de weg: een fly-over over het verkeersplein en een tracé verder richting het westen. Daarnaast wordt verdubbelen van de N34 op beide tracés en op een paar kilometer aan de noord- en zuidkant van verkeersknooppunt Gieten onderzocht. Omdat alternatieven zonder verdubbeling wel op deze ingreep voorsorteren zijn ze qua ruimtebeslag gelijk.

Alternatief 1a&1b: Fly-over

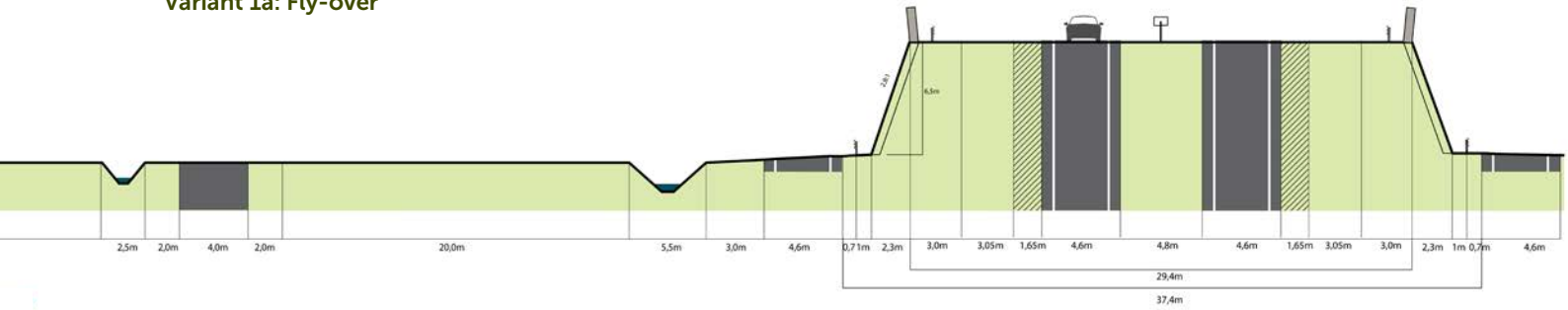
De fly-over kruist bijna recht over de rotonde heen. Ter hoogte van Gieten verschuift de weg iets naar het westen ten opzichte van het huidige tracé om ruimte te maken voor de verbreding. Om ruimte te besparen zijn beide taluds van het verhoogde viaduct aan de zuidzijde ontworpen in gewapende grond. Aan de noordzijde zijn

grondtaluds ingezet. De af- en oprit lopen ter weerszijden parallel aan de weg en blijven op maaiveld om ter weerszijde van het viaduct aan te sluiten op de rotonde. Op het viaduct is een middenberm nodig is ten behoeve van het scheiden van beide rijstroken. Deze middenberm loopt ter weerszijden van het viaduct enige tijd door en heeft zijn effect op het ruimtebeslag. In de middenberm en beide zijbermen is een barrier voorzien. In het alternatief zonder verbreding is in de buitenberm een versteviging opgenomen omdat hulp en nooddiensten bij spoedsituaties een file moeten kunnen passeren en auto's daarvoor moeten uitwijken.

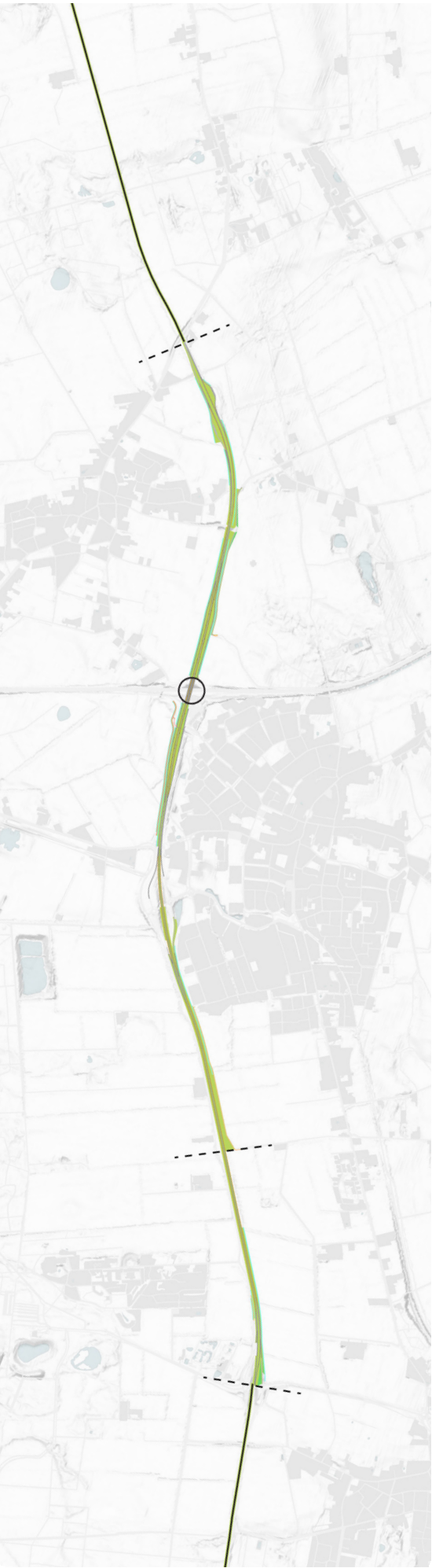
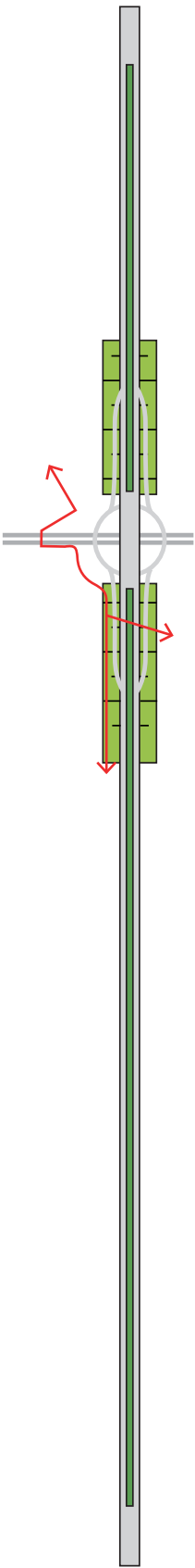
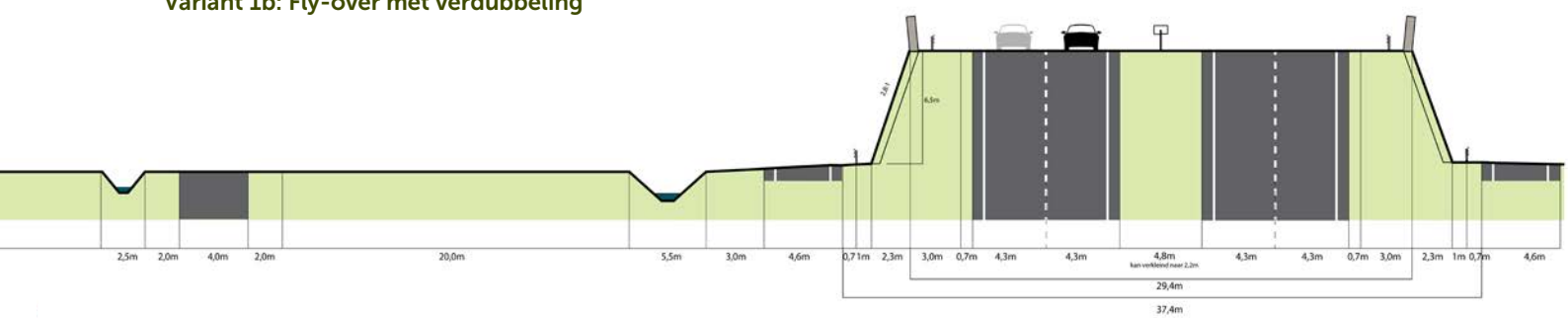
In ruimtebeslag zijn variant 1a en 1b gelijk. Bij variant 1b, de fly-over met verdubbeling, loopt de ingreep verder door, tot aan de aansluiting bij Gasselte.



Variant 1a: Fly-over



Variant 1b: Fly-over met verdubbeling



Alternatief 2a&2b: Verschoven fly-over

De verschoven fly-over kruist de N33 zo'n 250 meter ten westen van de rotonde, naast de bestaande fietsbrug. Het tracé loopt net ten westen van het Gietsenveentje en tussen de bebouwing door langs de Gieterstraat. De fietsroute van de fietsbrug naar de Gieterstraat wordt verlegd.

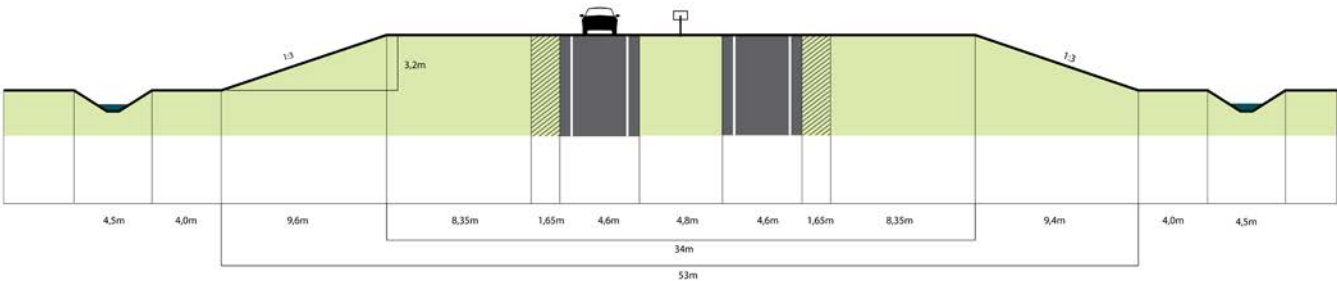
De op- en afritten worden met een boog teruggevoerd naar het huidige tracé waar ze aansluiten om in te voegen op de weg. Een deel van de op- en afritten kruist daarvoor ten noorden en ten zuiden van het viaduct over de inmiddels weer op maaiveld gelegen N34.

Ook hier zijn variant 2a en 2b gelijk in ruimtebeslag. Ook hier is op het viaduct sprake van een middenberm die ter weerszijde van het

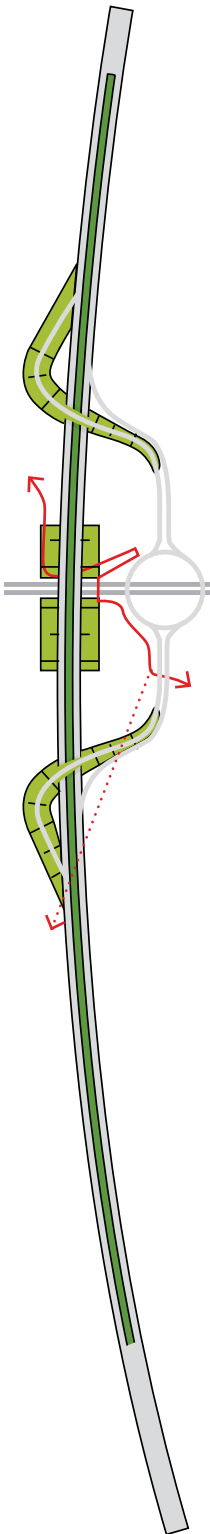
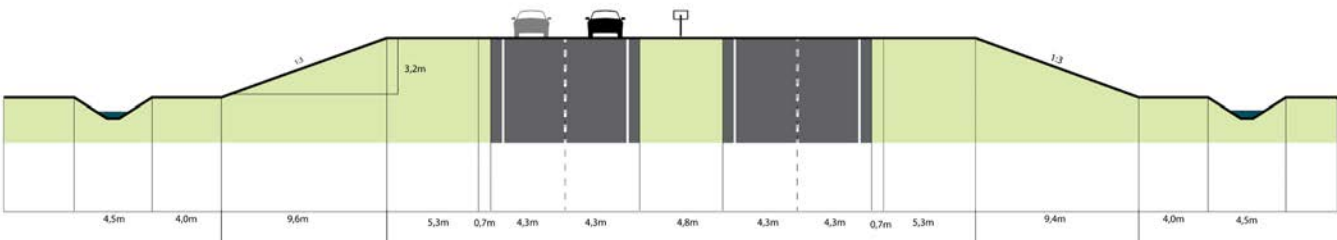
viaduct enige tijd doorgetrokken wordt. En ook hier is bij het alternatief zonder verbreding in de buitenberm een versteviging opgenomen ten behoeve van het passeren van hulp- en nooddiensten. De taluds ter weerszijde van het viaduct en van de op- en afritten bestaan uit grondtaluds.



Variant 2a: Verschoven Fly-over



Variant 2b: Verschoven fly-over met verdubbeling



Deel 2: Verkenning

Dit tweede deel bevat een analyse van het traject van de N34 tussen Annen en Gasselte. De analyse kent drie onderwerpen: het landschap, het wegtracé en het ruimtelijk beleid. De conclusies benoemen de kernkwaliteiten en knelpunten van het traject die uit de analyse naar voren komen en benoemen de bijbehorende ambities.

Analyse Landschap

Het Drentse landschap is het resultaat van een eeuwendurend proces, de samenleving heeft het landschap voortdurend aangepast. Het resultaat is een landschap met een intrigerend verhaal. De belangrijkste structuren, die vandaag de dag nog herkenbaar en aanwezig zijn, worden hier beschreven.

Geomorfologie

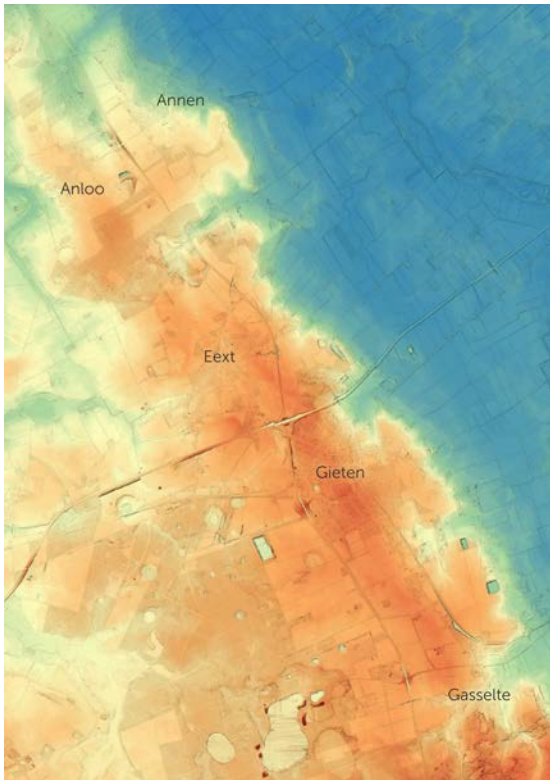
De vorming van het Drentse landschap begon in de voorlaatste ijstijd, de stuwing van massa's landijs vormden het Drents plateau. Toen de temperatuur opliep zorgden ijsstromen voor verdere stuwing en slijtage en ontstonden de Hondsrug en de beekdalen van de Drentsche Aa en de Hunze. De 'rechte' ruggen in Drenthe zijn in dit formaat uniek in Europa. Het reliëf en de scherpe grens van de Hondsrug zijn duidelijk zichtbaar op de hoogtekkaart.

Pingoruïnes

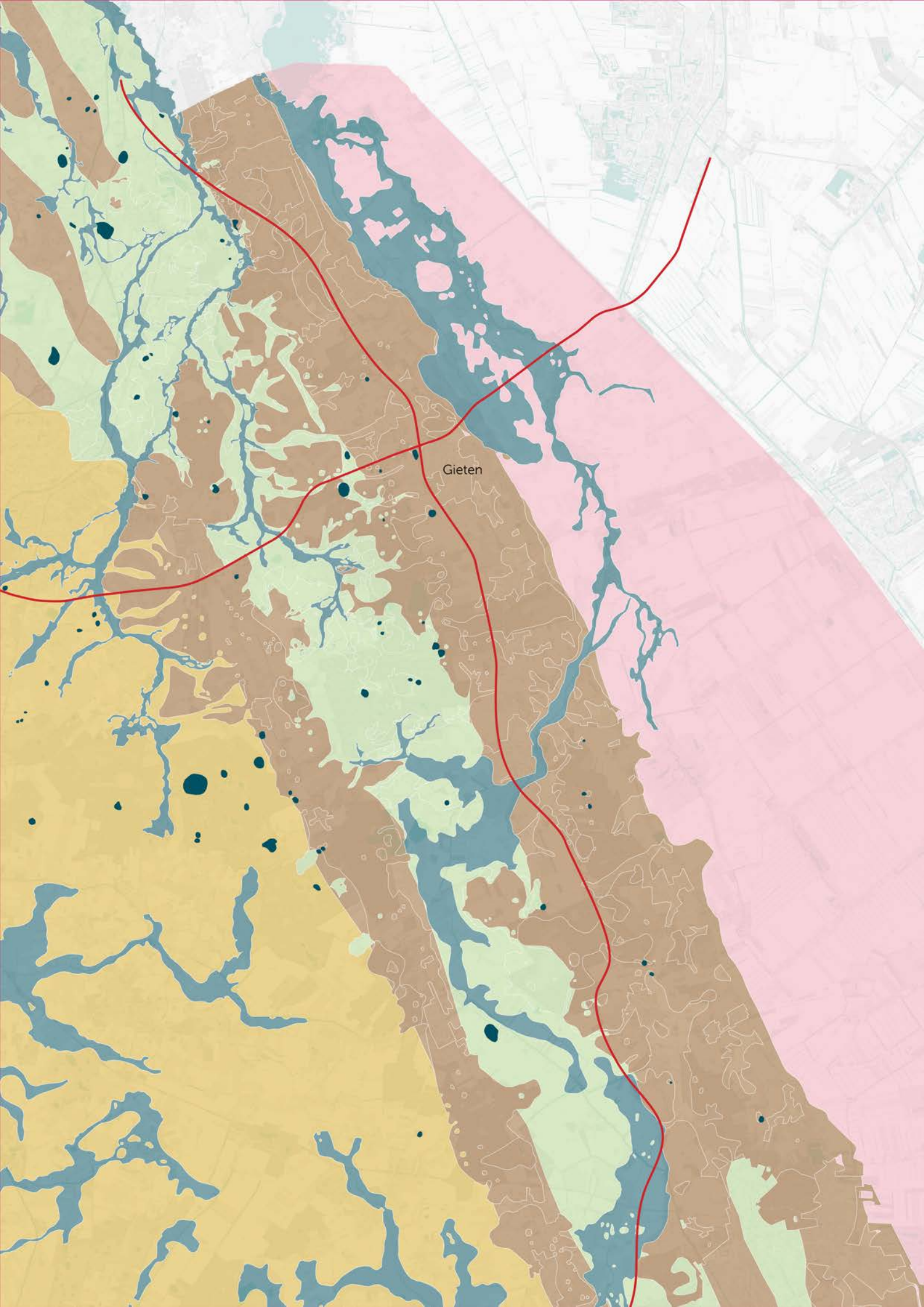
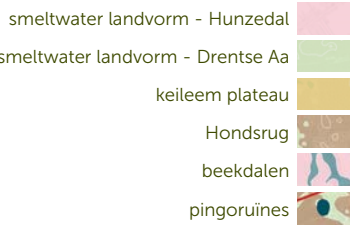
Een ander typerend geomorfologisch verschijnsel in het Noorden van Nederland zijn de pingoruïnes. In de ijstijd ontstonden bellen van grondwater die bevroren en de grond omhoog drukten en heuvels vormden, Pingo's. Door het smelten van het ijs ontstaat er een krater, die we een pingoruïne noemen. Op de Hondsrug zijn veel pingoruïnes nog in goede staat en te herkennen aan de steile randen.

N34

De beekdalen van de Drentsche Aa en de Hunze liggen aan weerszijden van de Hondsrug en doorkruisen de N34 nauwelijks. Enkel ten zuiden van Borger en bij Westlaren zijn er duidelijke kruisingen. Het traject waar deze analyse op toespitst, tussen Annen en Gasselte, ligt in zijn totaliteit op de Hondsrug. In de oksel van Knooppunt Gieten bevindt zich een pingoruïne, die door veen- en bosvorming slecht te herkennen is.



Hoogtekkaart van traject Annen-Gasselte



Landschapstypen

Voortbouwend op de geomorfologische condities zijn de landschapstypen, de natuurlijke invulling van het landschap, ontstaan. Er zijn grofweg drie landschapstypen te onderscheiden in de regio: het esdorpenlandschap, de wegdorpen en de veenkoloniën. De N34 doorkruist het esdorpenlandschap.

Esdorpenlandschap van de N34

Het esdorpenlandschap is opgebouwd rondom de dorpen en bestaat verder uit essen, weiden, ontginningsbossen en beekdalén. De dorpen bevinden zich op de grens tussen hoog en laag. Geconcentreerde bebouwing grenst aan de brink, de open ruimte van het dorp. De essen grenzen aan het dorp en zijn open, hoge gronden die agrarisch, vaak voor akkerbouw, worden gebruikt. De essen zijn van oudsher duidelijk afgebakend met houtwallen. De laagstgelegen gronden zijn de beekdalén. Op de Hondsrug liggen die soms op enige afstand van het dorp. Het geheel wordt omringd door de gronden die op historische kaarten nog grotendeels heide waren, maar na de grootschalige ontginningen in de 20e eeuw gereduceerd werden tot weidegronden en ontginningsbossen binnen de verkaveling.

Markegrenzen

Aan het einde van de middeleeuwen organiseerden de boeren in Drenthe zich in Boermarken, die ieder eigen regels en afspraken hanteerden. De Boermarken werden afgebakend door Markegrenzen: landschappelijke grenzen zoals houtwallen, greppels en markante stenen. Een deel hiervan is nog zichtbaar in het landschap, een ander deel is verloren gegaan.

N34 nu

De meeste dorpen langs de N34 zijn esdorpen, de opbouw is in het gebied goed te herkennen. Door het uitbreiden van de dorpen en het wegennetwerk staan de karakteristieke, bolle essen onder druk en is de herkenbaarheid afgenomen. De N34 doorsnijdt ook een aantal essen, waaronder de Eexter es tussen Gieten en Eext.

- veenkoloniën
- wegdorpen
- esdorpen
- dorpen
- bos
- pingoruïnes
- markegrens



Esdorp Eext



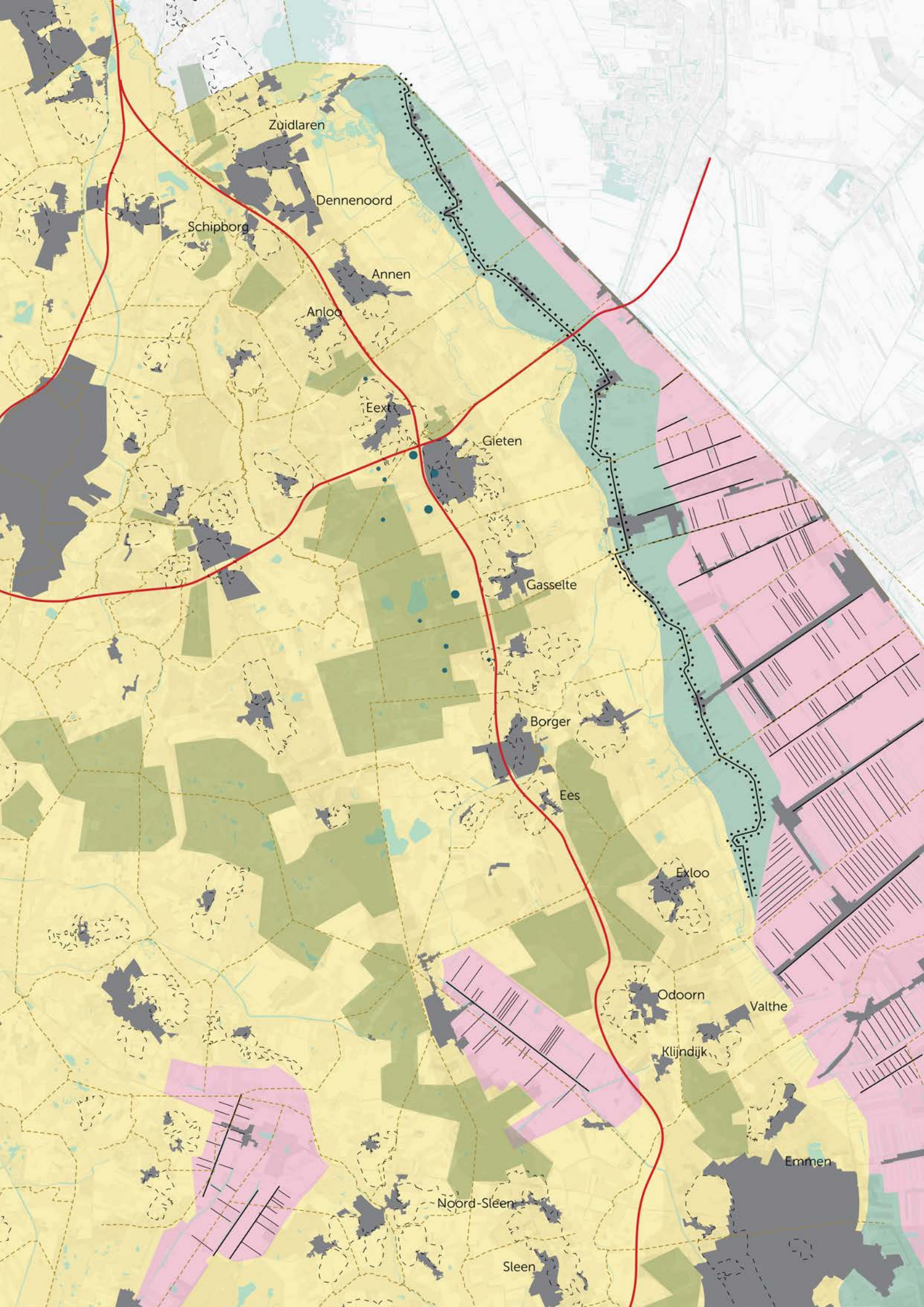
De brink van Eext



Uitzicht over de es



Ontginningsbos langs de N34



Cultuurhistorie

De Hondsrug kent door zijn gunstige condities een lange bewoningsgeschiedenis en is daardoor ook rijk aan cultuurhistorische elementen. Verschillende tijdslagen hebben hun sporen in het landschap nagelaten. Cultuurhistorische elementen zijn op te delen in materieel en immaterieel erfgoed, in deze analyse ligt de focus op de waarneembare, materiële elementen.

Tussen Coevorden en Groningen zijn prehistorische karresporen te zien, die erop wijzen dat de N34 het traject volgt van een prehistorische route op grofweg hetzelfde traject volgt. De openheid en de glooiing van de akkers op de es hoort onlosmakelijk bij het esdorpenlandschap en de nederzettingen hier al eeuwenlang boeren.

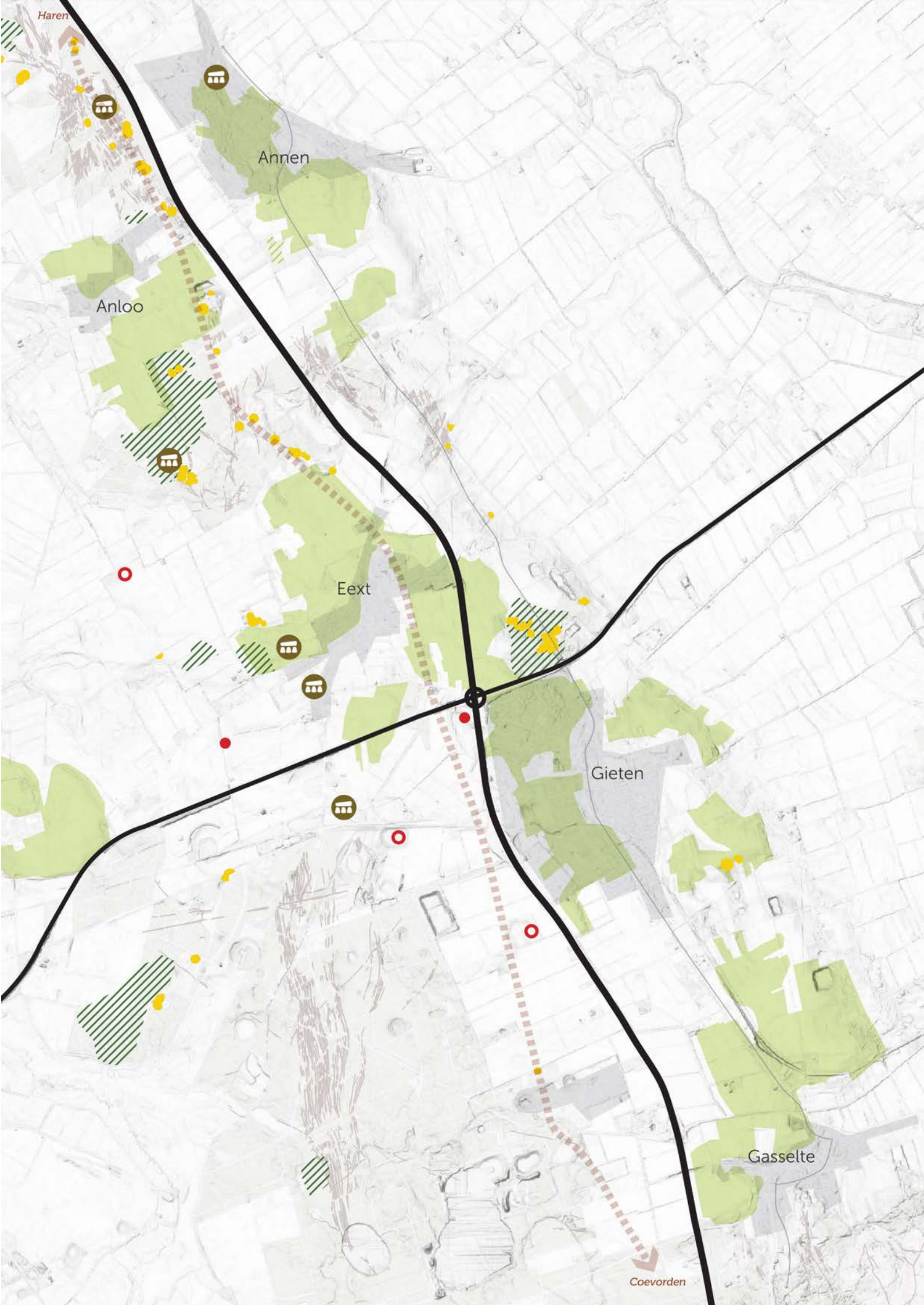
De N34 draagt niet voor niets de naam Hunebed Highway. Verspreid en op enige afstand van de route ligt een groot aantal hunebedden. De hunebedden zijn kenmerkend in de regio, maar daarnaast zijn er ook Celtic fields uit de Romeinse tijd, grafheuvels en offerveentjes te herkennen.

Traject Annen-Gasselte

Op het traject Annen-Gasselte zijn de essen de grootste herkenbare cultuurhistorische structuren. De N34 doorsnijdt op het traject ten noorden van knooppunt Gieten de omvangrijke Eexter es.

In de pingoruïne in de oksel van Knooppunt Gieten ligt het Gietsenveentje, een offerveen. Op deze plek werden in de prehistorie offers gebracht aan bovennatuurlijke machten. Door het veen zijn deze vondsten goed bewaard gebleven. Tijdens de bouw van het verkeersplein Gieten zijn meerdere vondsten uit de ijzertijd gedaan. Naast vondsten kon door stuifmeel dat in de veenlagen was opgeslagen worden vastgesteld dat er op deze plek al gewassen werden verbouwd vóórdat de hunebedden door het trechterbekervolk zijn gebouwd. Het offerveen is dus een waardevolle en vrij unieke plek voor de Drentse geschiedenis. Het offerveen heeft recenter, in de vorige eeuw, als stortplaats gediend, waardoor de bodem sterk verontreinigd is. Sanering is ingewikkeld door de risico's met betrekking tot de archeologie en ecologie, en is daarom beoordeeld als niet noodzakelijk.

- essen
- hunebedden
- offerveentje (verwacht)
- offerveentje
- grafheuvels
- Celtic field
- karresporen
- mogelijke prehistorische route



Natuur

De woeste gronden van Drenthe bestonden voorheen uit veel heide. Tegenwoordig zijn veel van die heidegebieden, waaronder het Gietenerveld, omgevormd tot (productie) bos. De N34 kruist een aantal van die bossen, bijvoorbeeld ten zuiden van Gasselte bij het Drouwenerzand en tussen Annen en Eext. Deze bossen vallen binnen het NNN. De rest van het NNN en Natura 2000 ligt op afstand van de weg.

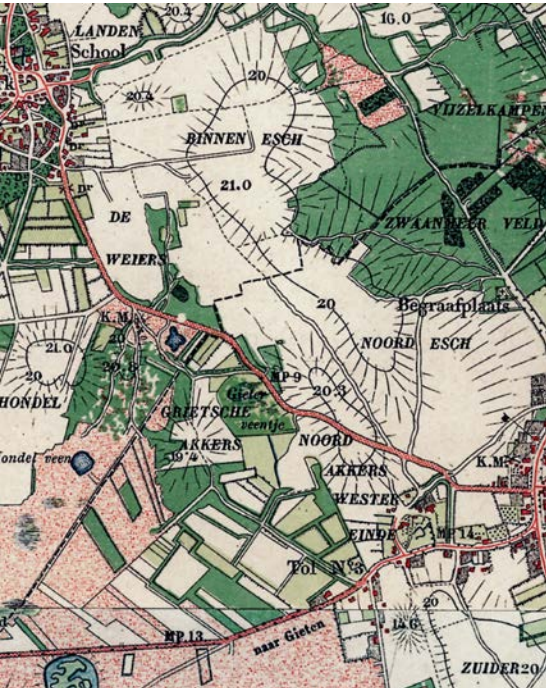
De N34 zorgt voor een barrière in het ecologische netwerk. De voormalige verbindingen zijn slechts deels teruggebracht, met name aan de zuidkant van Gieten is het netwerk nog verbroken. Op andere plekken zijn faunapassages geplaatst, die doorgang bieden voor kleine tot middelgrote dieren, zoals de bever en otter. Verbindingen voor grotere diersoorten zoals de ree en de wolf ontbreken langs de N34.

Traject Annen-Gasselte

De natuurgebieden van de Drentsche Aa en het Hunzedal liggen grotendeels op afstand op dit traject. In de oksel van knooppunt Gieten ligt het eerder besproken offerveen, met zowel vochtig als droog bos. Dit bos heeft natuurwaarde. De dichte begroeiing zorgt er wel voor dat de vorm en steile randen van de pingoruïne vrijwel niet zichtbaar zijn. Het bosje wordt door de N33 en de N34 behoorlijk geïsoleerd van zijn omgeving en mist aansluiting op het natuurnetwerk.

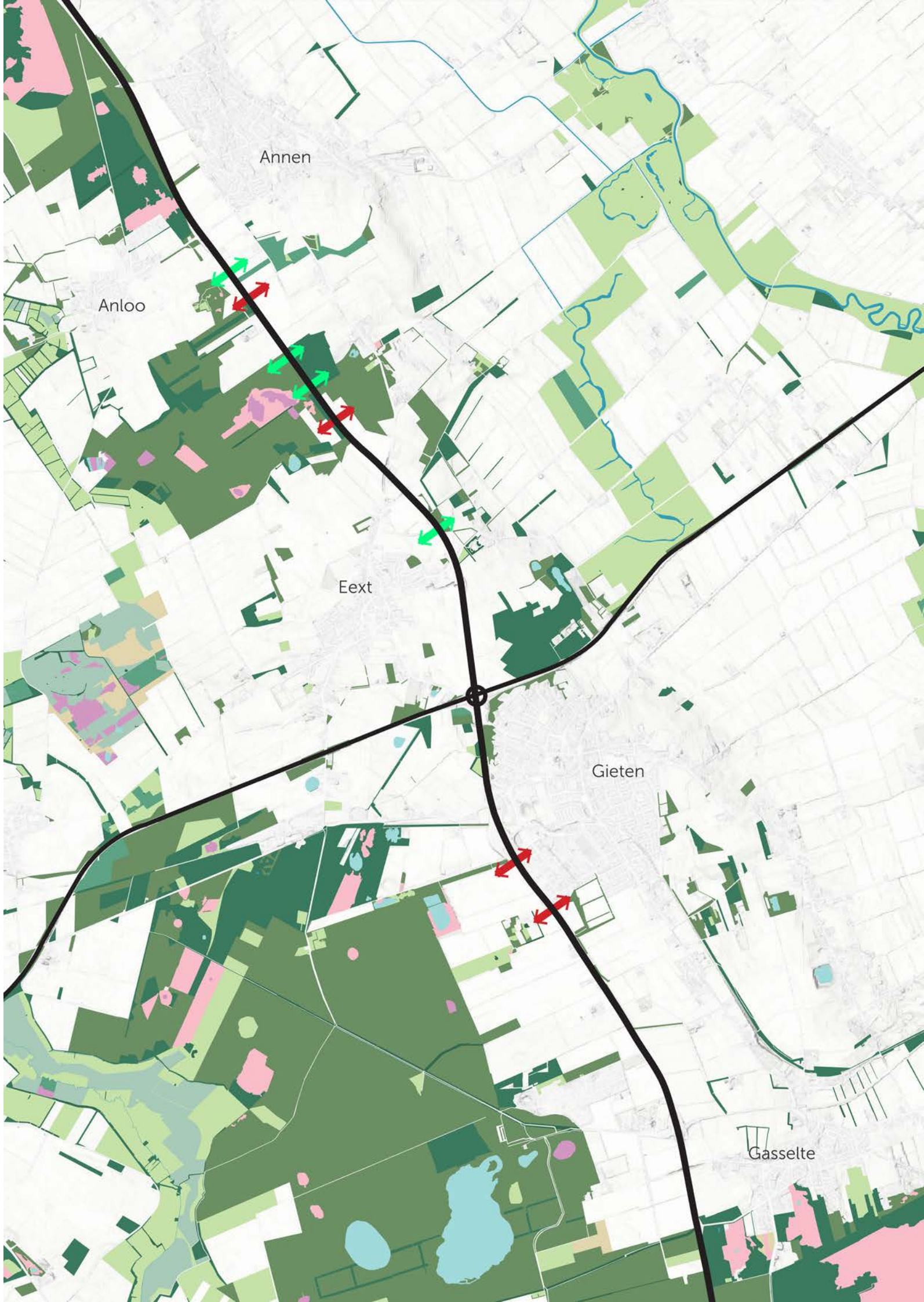


Moerasbos van het Gietsenveentje



historische kaart 1900

- groenblauwe landschapselementen
- aardwerken
- stilstaande wateren
- voedselarme venen en vochtige heiden
- droge heiden
- vochtige schraallanden
- droge schraallanden
- rijke graslanden
- vochtige bossen
- droge bossen
- bos met productie functie
- cultuurhistorisch bos
- herstelde ecologische verbinding
- verbroken ecologische verbinding





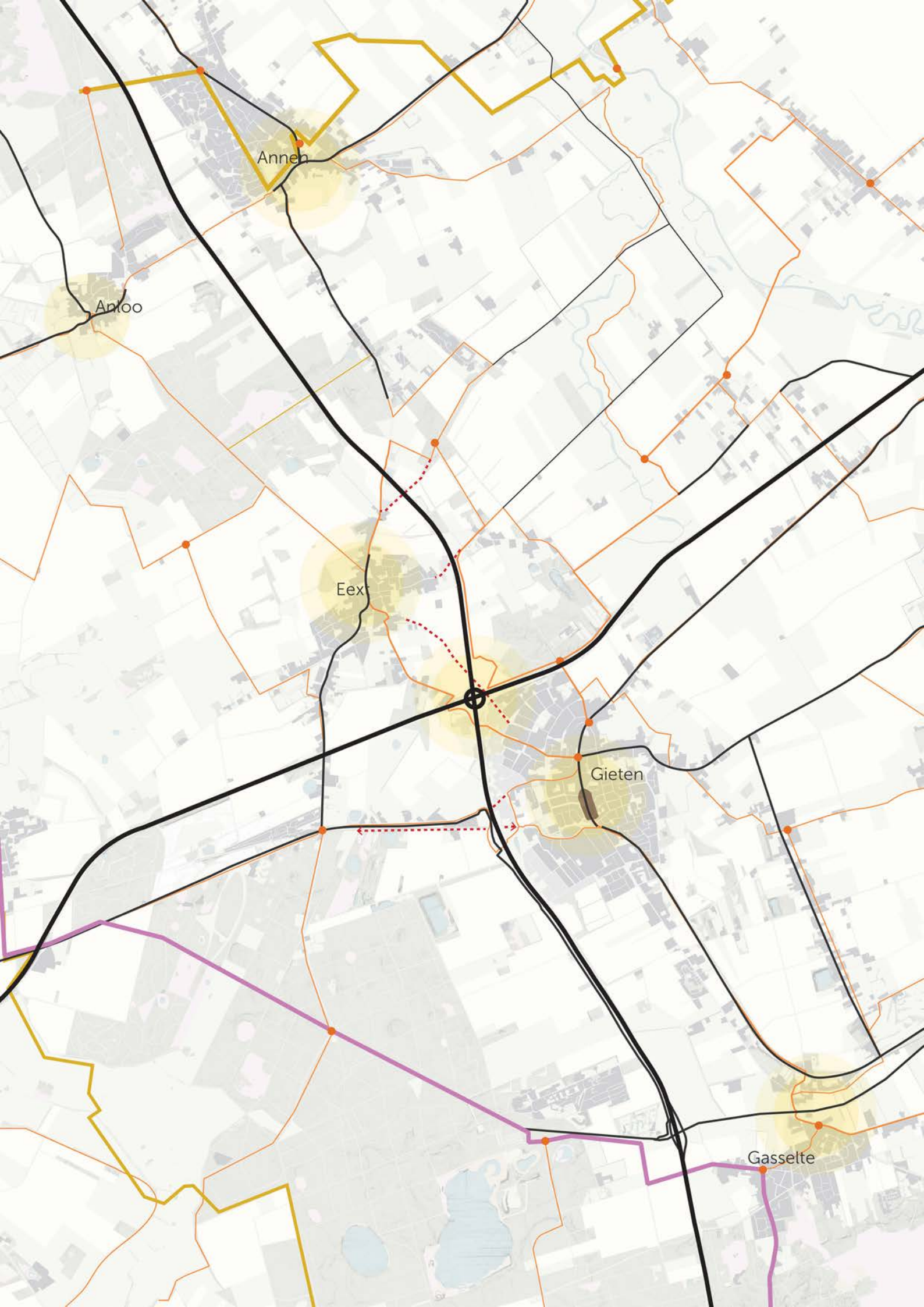
Recreatieve routes

Er wordt volop gefietst en gewandeld in het gebied van de Hondsrug en de Drentsche Aa. Meerdere lange afstandsroutes voor zowel fiets als wandelaar kruisen de N34. De routes kruisen veelal onder de N34 door. Door de aanleg van de N34 is het oorspronkelijke fijne netwerk van verbindingen in het gebied meer grofmazig geworden, zo is bij Eext aan de hand van de historische kaart te zien hoe de routes zijn veranderd. De kruisingen over de weg zijn vaker ook op een iets andere plek teruggelegd, waardoor de aansluitingen soms omrijden betekenen en ventwegen introduceren.

Traject Annen-Gasselte

De dorpen zijn de hotspots in het recreatieve netwerk. De route nabij knooppunt Gieten is een belangrijke schakel in dit netwerk als snelste verbinding tussen Gieten en Eext. Die verbinding kent momenteel met een onderdoorgang en een fietsbrug een pragmatisch beloop. Westelijk van Gieten is zowel de oude entree van het dorp als de verbinding van de voormalige spoorlijn, nu wandelroute, onderbroken. De ventweg tussen Eext en Gasselte wordt veel gebruikt door fietsverkeer

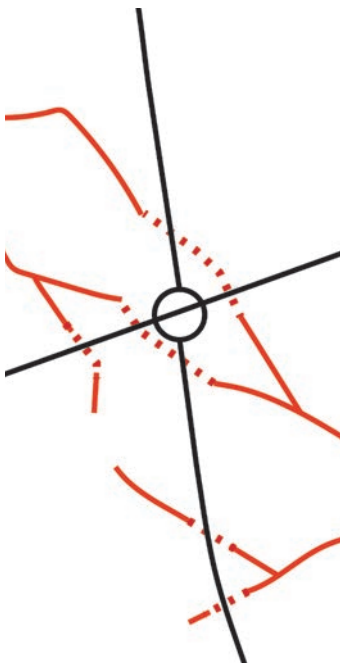
- fietsknooppunten netwerk
- Drenthepad (streekpad)
- LF-route Saksenroute
- verdwenen verbinding
- dorpskern Gieten



1900



2019



verbroken verbindingen

Analyse wegtracé

In het voorgaande hoofdstuk schemert de typering van de N34 al door: een landschappelijke weg over de Hondsrug. In dit hoofdstuk van de analyse wordt het tracé in meer detail beschreven. Daarbij wordt steeds ingezoomd, van het totale traject tot aan het wegprofiel.

De N34

De N34 is een belangrijke route door Drenthe en Overijssel, die tussen 1950 en 1970 is aangelegd. De weg, die in totaal 88 km lang is, is een provinciale weg en loopt van Hardenberg in Overijssel tot aan De Punt in Noord-Drenthe. Vanaf Emmen loopt de weg bijna geheel over de Hondsrug en kruist doorkruist het afwisselende Esdorpen landschap. Het landschap van de Hondsrug is vanaf de weg goed te ervaren.

Tracering

Het tracé voegt zich naar de ligging van de dorpen. Het tracé bestaat uit flauwe bochten en rechtstanden en beweegt ruim om de dorpen heen. De uitzondering is Gieten dat, door uitbreiding van het dorp, inmiddels vrijwel direct aan de weg grenst.

Ontstaansgeschiedenis traject

- 1961: aanleg traject Gasselte-Gieten
- 1962: aanleg knooppunt Gieten
- 1965: aanleg traject Gieten-Westlaren

De N34 werd per 1 januari 2007 overgedragen van het Rijk naar de provincies. De provincie Drenthe startte meteen met de opwaardering naar stroomweg. Daartoe werden in 2008 drie ongelijkvloerse kruisingen bij Gieten, Gasselte en Borger geopend. Ook werd de rotonde Gieten ongelijkvloers gemaakt, waarbij de hoofdrijbanen van de N33 onder de rotonde door werden geleid. Gelijktijdig werd het OV-knooppunt aangelegd.

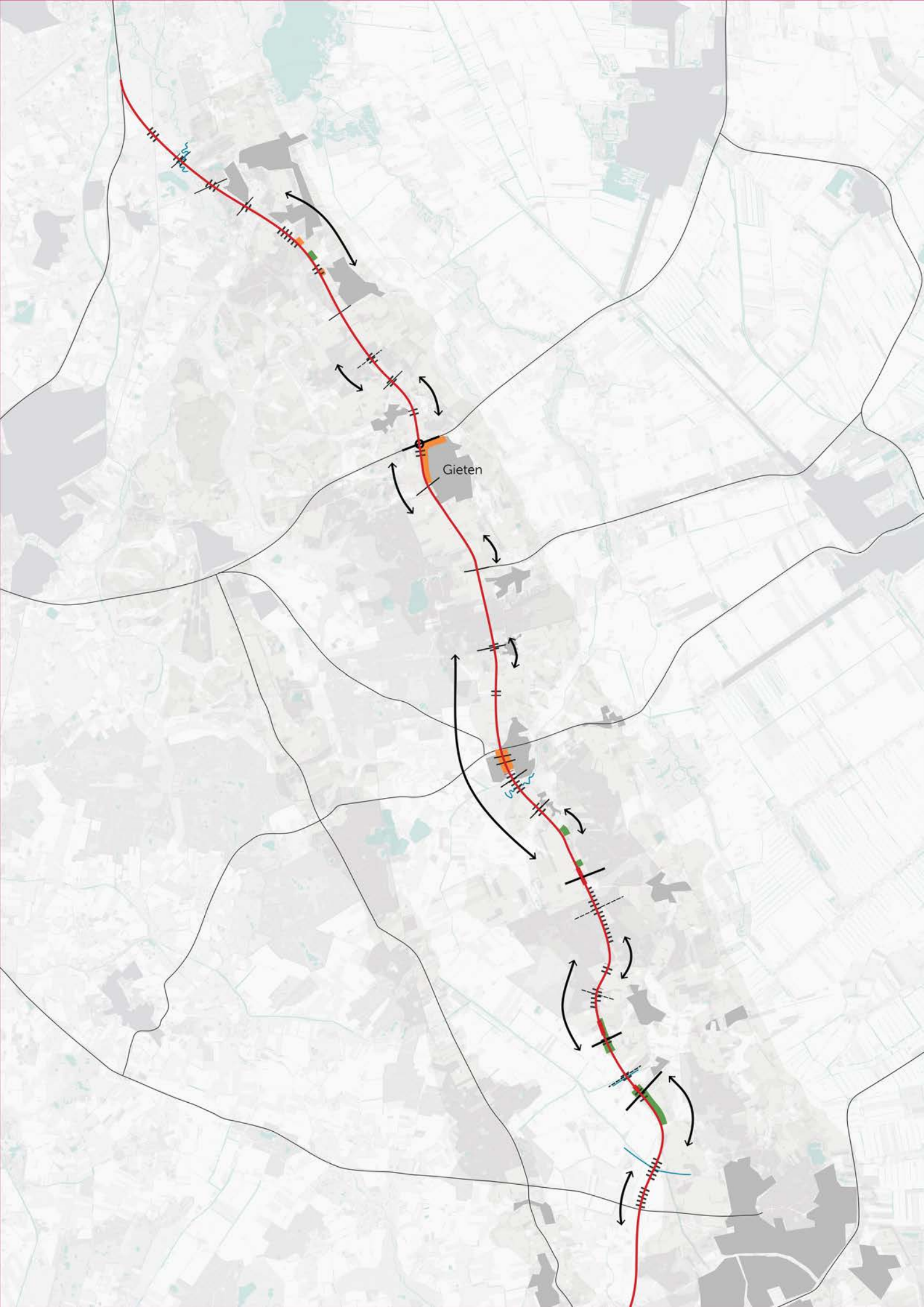


1950



2020

- geleiderails
- geluidswal
- zichtwal
- wegverbinding
- waterverbinding



Wegprofiel

Hoogteligging

In de basis ligt de weg op maaiveldniveau, dit zorgt er mede voor dat de weg onopvallend in het landschap ligt. De weg volgt daarbij de glooiingen in het landschap.

Wegprofiel

Het profiel van de N34 is vrijwel overal hetzelfde, wat bijdraagt aan de herkenbaarheid van de route. De weg bestaat na Emmen alleen nog uit 2x1 rijbanen, die door een groene streep gescheiden zijn, een volwaardige enkelbaans stroomweg. Langs bijna de gehele weg kent de weg een 4,5 tot 10 meter brede, groene buitenbermen. Doordat de weg, met uitzondering van de kruisingen en obstakels, vrij is van geleiderails ligt hij onopvallend in het landschap en is er ook vrij zicht op de omgeving vanaf de weg.



Wegprofiel N34



Vrije bermen geven vrij zicht

Zicht vanaf de weg

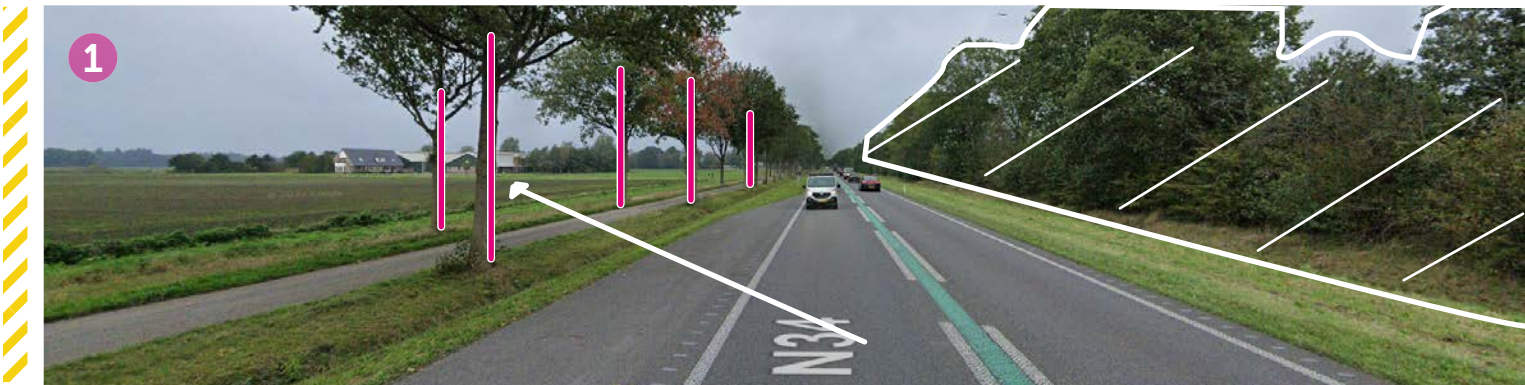
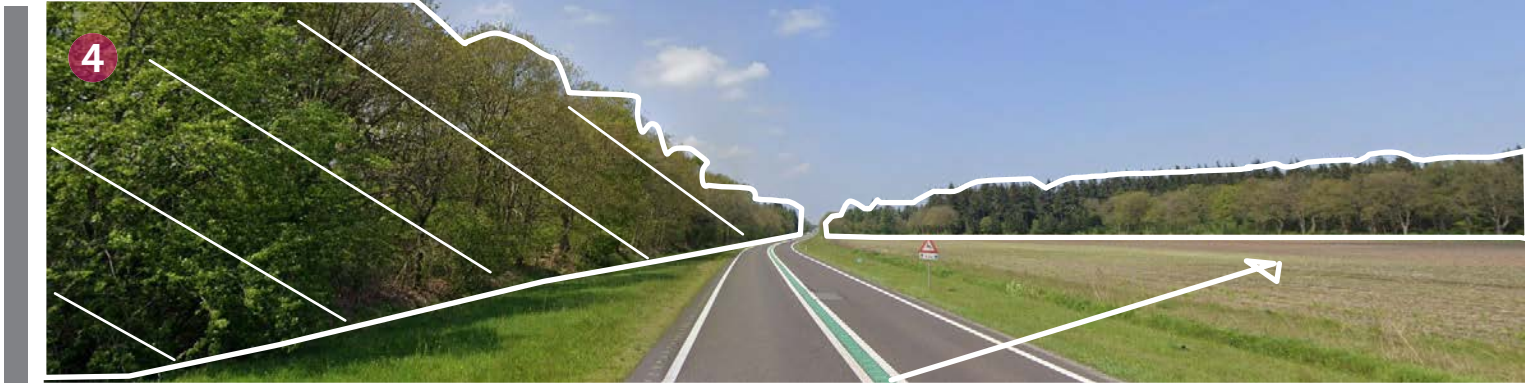
Scenic route

De N34 is te typeren als een landschappelijke weg. Dat komt door de combinatie van het tracé - op afstand van de dorpen, op maaiveld/in het landschap, meegaand met de glooiingen - en het profiel -met brede, groene bermen, zonder geleiderails, vrij zicht biedend-. Vanuit de combinatie van deze opzet met een waardevol en karakteristiek landschap rondom zou je de weg zelfs kunnen typeren als 'scenic route': een schilderachtige route die door een gebied met natuurlijke en/of culturele schoonheid loopt.

De bermen langs de N34 zijn grotendeels onbeplant, wat resulteert in vrij zicht op het landschap van de Hondsrug. Dat is een belangrijke kwaliteit, vanaf de N34 is het afwisselende landschap goed te beleven. Open

stukken waar het zicht ver over de es reikt worden afgewisseld door gesloten stukken waar de weg het bos doorsnijdt.

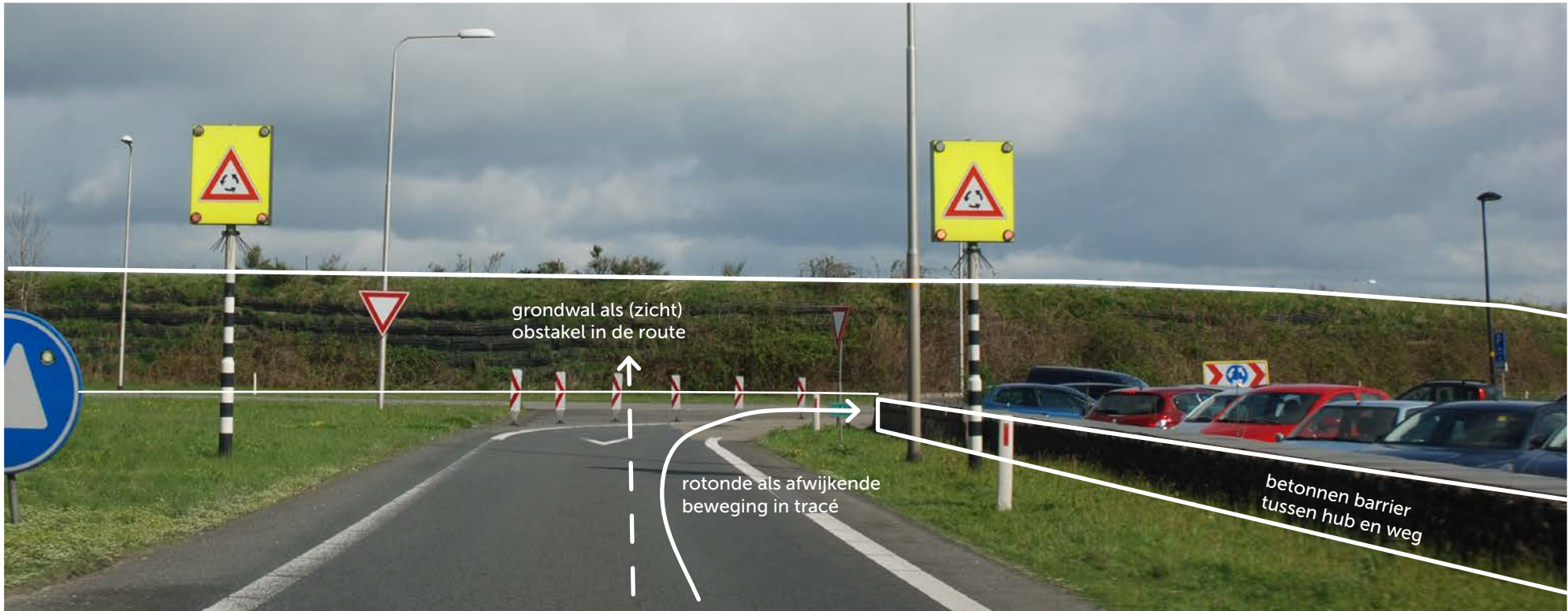
Op sommige stukken, zoals tussen Gasselte en Gieten, is laanbeplanting langs de parallelweg geplant. Op andere plekken langs de N34 zelf. Eigenlijk is dat vanuit de weg bezien vreemd en jammer. Vreemd, omdat bomenlanen niet passen bij de karakteristiek dat de weg vrij en onafhankelijk in het landschap ligt. Jammer, omdat het zicht op de omgeving deels ontnomen wordt. Voor delen van de bomenrijen geldt dat de rij dusdanig dichtgegroeid is dat er niet meer doorheen gekeken kan worden.



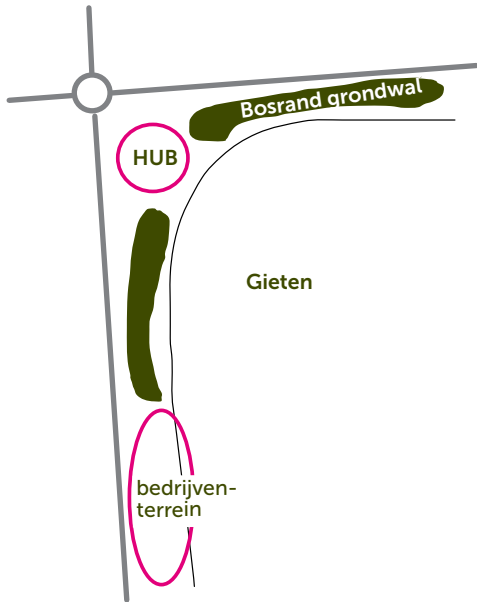
Knooppunt e.o. als uitzondering van de scenic route

Het knooppunt Gieten is een uitzondering op het karakter van de scenic route. Het herkenbare profiel wordt hier onderbroken. Daarbij ligt de weg, met name door de nadrukkelijke aanwezigheid van de OV-hub niet meer los van de bebouwing. Daarbij ontnemt de hoge grondwal in het hart van de rotonde zicht en het contact met de omgeving. Tot slot is de inrichting met de uitgezakte hellingen van de grondwal en de betonnen barriers langs de OV-hub van slechte kwaliteit.

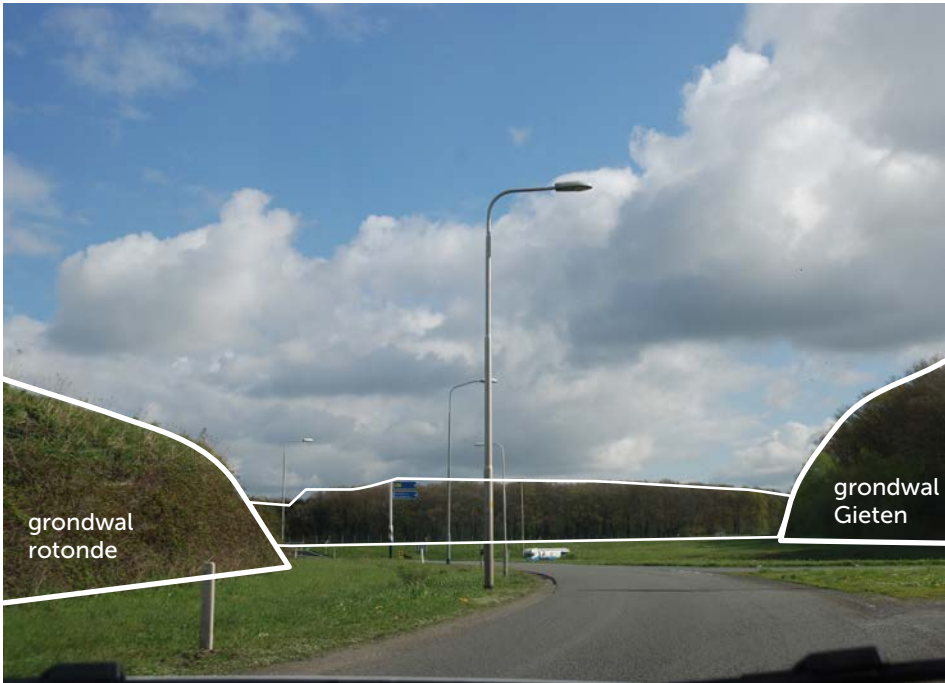
Ten zuidoosten van Gieten ligt het bedrijventerrein van het dorp. Dit terrein is een tweede uitzondering op het karakter van de N34. De dicht bij de weg gelegen bedrijfsloodsen en parkeerplaatsen zijn duidelijk dichtbaar vanaf de weg. de groenstrook die als buffer dient ligt dicht langs de weg, maar houdt het terrein niet uit het zicht.



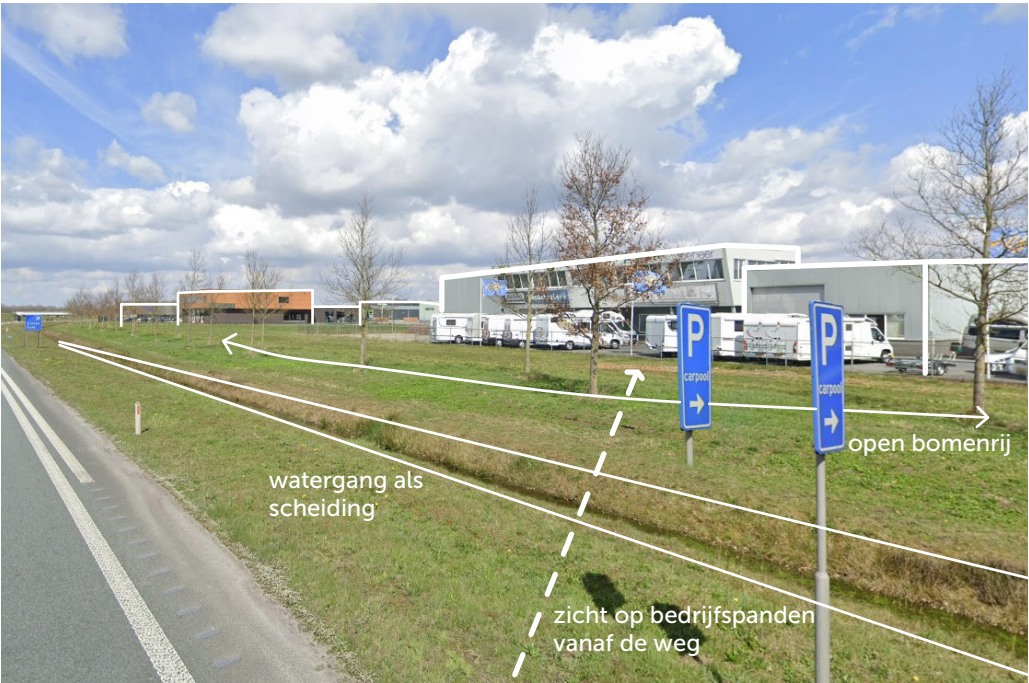
Knooppunt Gieten



Hub en bedrijventerrein ten opzichte van de N34 en Gieten



Ingesloten tussen grondwallen



Bedrijventerrein Gieten langs de N34

Kunstwerken

De kunstwerken langs dit traject van de N34 behoren tot dezelfde vormgevingsfamilie. Er zijn drie typologieën te onderscheiden met betrekking tot autowegen:

Overgangen

De verbinding kruist over de N34 heen

Locaties waar wegen over de N34 kruisen zijn uniform in materiaalgebruik en eenvoudig vormgegeven. Er is geen middenpijler en de bermen langs de N34 zijn doorgetrokken, wat een ruim gevoel geeft. Door de teruggelegde landhoofden houdt de weggebruiker ruim zicht.

Onderdoorgangen

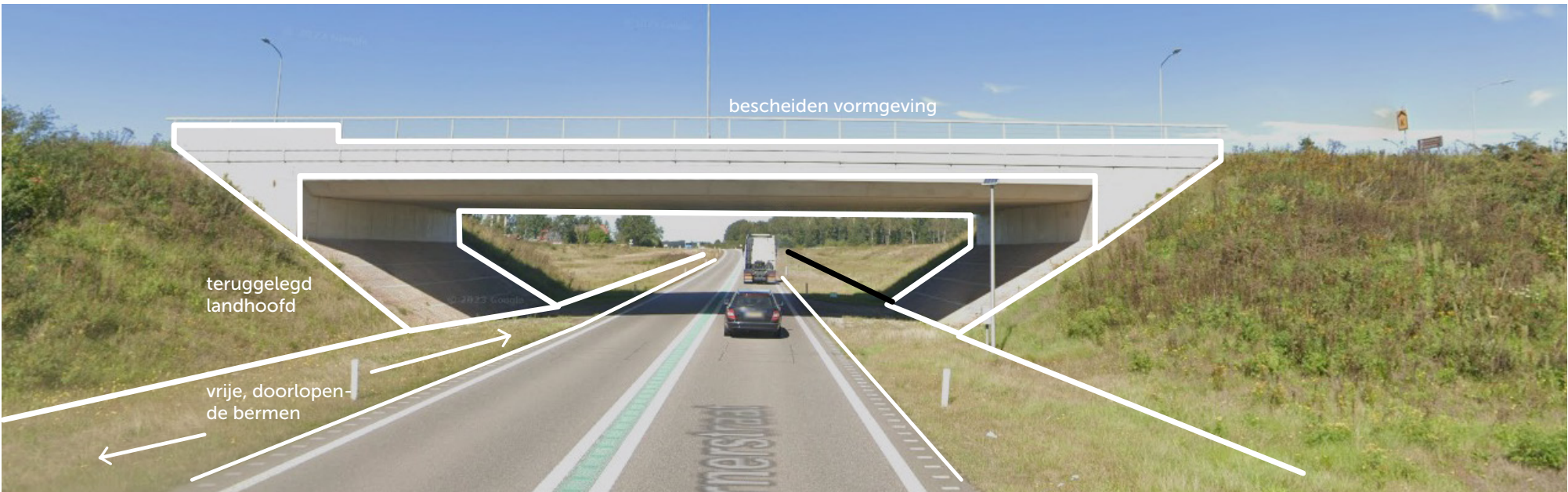
De verbinding kruist onder de N34 door

Op locaties waar de verbinding onder de N34 door kruist, wordt er op het talud langs de N34 eenvoudige geleiderails gebruikt. Enkel bij de daadwerkelijke overgang wordt in aanvulling op de geleiderails nog een eenvoudig hekwerk toegepast.

Vormgevingsfamilie N33

De N33 kruist onder de N34 door

De rotonde van knooppunt Gieten sluit in vormgeving aan bij de kunstwerkenfamilie van de N33. Door de 2x2 rijbanen is er sprake van een middenpijler en betonnen middenbarrier. De bermen zijn vrij en doorgetrokken, waardoor het zicht vanaf de N33 relatief vrij blijft. Het hekwerk langs de N34 is forser dan bij de andere onderdoorgangen.



Overgang: verbinding kruist over N34 heen



Onderdoorgang: verbinding kruist onder N34 door



De N33 kruist onder de N34 door

Aansluitingen en verbindingen

Het traject tussen Annen en Gasselte kent 4 aansluitingen. De overgangen bij Gasselte en Gieten kruisen hoog over met afslagen naar rotondes aan weerszijden, de aansluiting bij Annen kruist onder de weg door met reguliere afslagen. Bij het knooppunt Gieten sluit de N34 aan op de rotonde op maaiveldniveau en kruist de N33 onderdoor.

Door de aanleg van de N34 zijn een aantal oorspronkelijke verbindingen verbroken. Deze zijn deels teruggelegd, vaak op een net iets andere plek. Op een aantal plekken zorgt dit voor een onlogische- en/of onoverzichtelijke verbinding. Een verbinding die niet is hersteld is het spoorlijntje tussen Gasselternijveen en Assen, die het traject kruist bij Gieten. Het spoor is weggehaald, maar de oude route is nog wel zichtbaar.

Van de verbindingen die wel zijn gemaakt kruist een vijftal onder de N34 door. Deze verbindingen zijn overwegend slecht van kwaliteit. Zo is de fietstunnel bij Gieten volledig in beton gegoten en is hierdoor hard en weinig uitnodigend, terwijl de tunnel onderdeel is van de primaire fietsverbinding tussen Gieten en Eext. De onderdoorgang van Heiackers bij Eext is eveneens erg krap en donker en biedt weinig zicht door de T-splitsing direct na de tunnel. De overige, grotere onderdoorgangen verbinden de dorpen aan weerszijden van de weg, zoals de verbinding van de Annerweg en Eexterweg tussen Eext en Anloo en de Anloowerweg en Annerweg tussen Anloo en Annen.



Locatie van het spoorlijntje

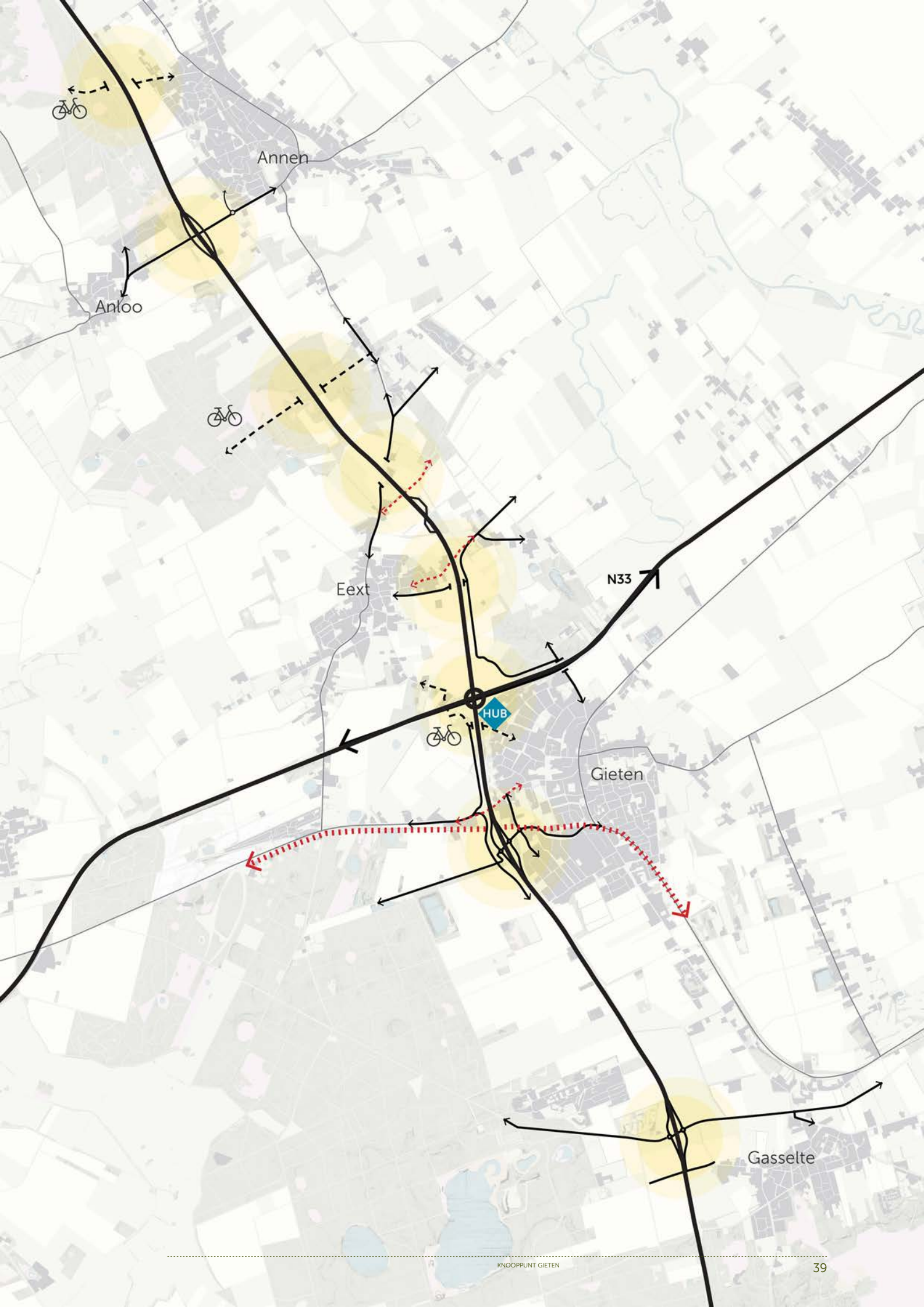


fietstunnel bij Gieten



dwarsverbinding Heiackers bij Eext

- onderdoorgang
- overgang
- fiets-en wandel verbinding
- openbaar vervoer hub
- verdwenen verbinding
- verdwenen spoorlijntje



Analyse Beleid

Naast het landschap en het tracé is ruimtelijke beleid van belang voor een goede ontwikkeling. Thematisch worden hier de belangrijkste beleidstukken van provincie Drenthe en gemeente Aa en Hunze in beeld gebracht. Het beleid met een raakvlak voor de opgave aan de N34 en knooppunt Gieten worden besproken.

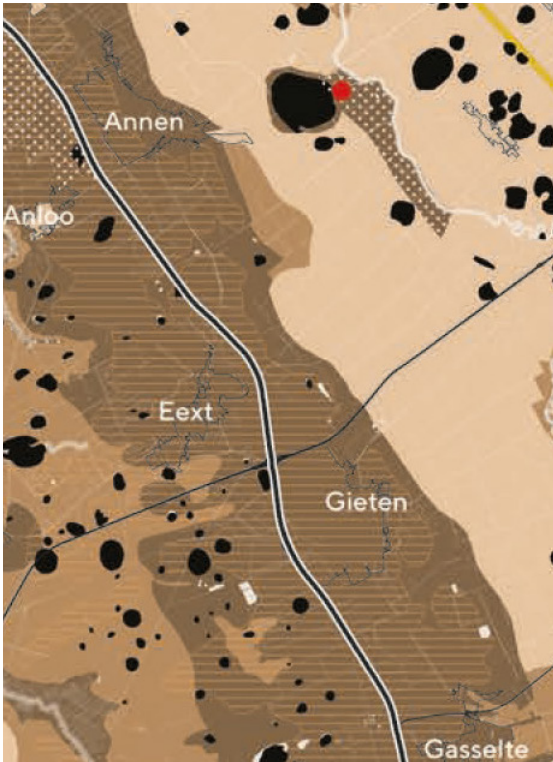
Omgevingsvisie Drenthe 2022

Waardering en bescherming

De N34 bevindt zich in UNESCO Geopark de Hondsrug: het eerste gebied in Nederland dat erkend werd als UNESCO Global Geopark. Hieronder wordt "Een gebied met geologische kwaliteiten en ecologische en cultuurhistorische waarden, die worden ingezet voor een duurzame gebiedsontwikkeling" verstaan (Provincie Drenthe, omgevingsvisie, p.56). De UNESCO-titel biedt geen extra bescherming voor het gebied.

Voor de Hondsrug is het van provinciaal belang dat het karakteristieke esdorpenlandschap, de essen en hun openheid beschermd worden (Prov. Drenthe omgevingsvisie, p.39). Cultuurhistorie is de drager van ontwikkelingen in dit gebied.

In het beleid valt de omgeving van de N34 binnen verschillende beschermingsgebieden. Zowel op archeologisch en aardkundig als op ecologisch vlak moet hier rekening mee worden gehouden bij de komende ingreep.



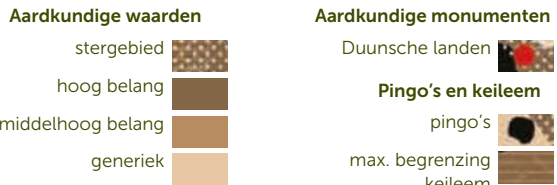
Aardkundige beschermingsgebieden (MUST Stedebouw, 2018)

Aardkundige bescherming

Aardkundig heeft de gehele Hondsrug de status van een hoog beschermingsniveau. Binnen deze gebieden is het vereist dat aardkundige kwaliteiten en kenmerken worden behouden (Prov. Drenthe, omgevingsvisie, p. 56). Het streven is het behoud en herstel van de aardkundige eenheden. Onder het aardkundig erfgoed vallen bijvoorbeeld de pingoruïnes, maar ook de bodemlagen.

Archeologische bescherming

Naast aardkundig heeft de Hondsrug ook hoge archeologische beschermingswaarde. Het provinciaal beleid richt zich op instandhouding en bescherming, maar ook op beleven en benutten van de Drentse archeologie. Voor beschermingsniveau 1, waar onder andere hunebedden en offerveentjes onder vallen, geldt het uitgangspunt dat ze in situ moeten worden behouden. Voor de Drentse essen geldt beschermingsniveau 3, daarbij moet bij ruimtelijke ontwikkeling gepaard met bodemingrepen eerst goed archeologisch onderzoek worden gedaan (Prov. Drenthe, omgevingsvisie, p.50-51).



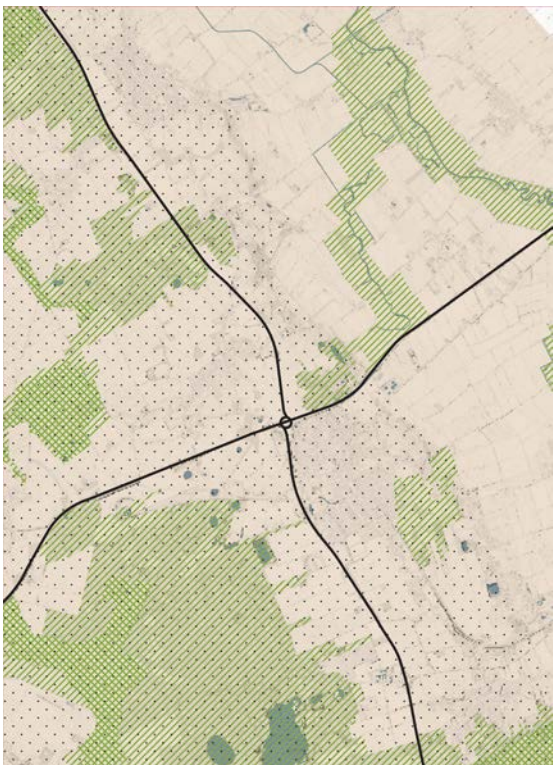
Archeologische beschermingsgebieden (MUST Stedebouw, 2018)

Natuurbescherming

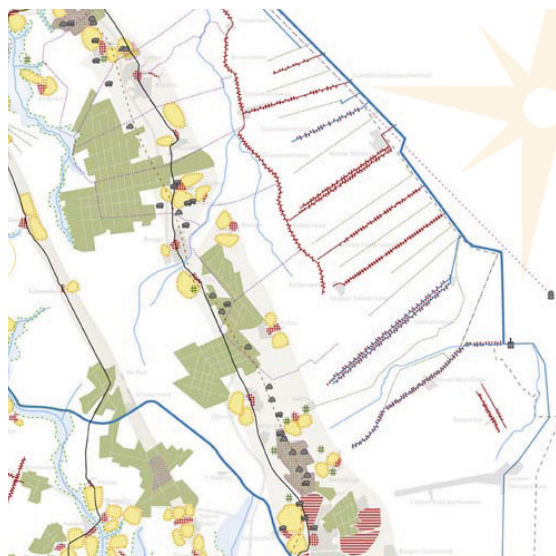
Natura 2000 ligt in belangrijke mate op afstand van de N34.

Het doel van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) is het verbinden van de natuurgebieden en het slechten van barrières. De komende jaren komen er nieuwe hectares natuur bij en wordt de kwaliteit verbeterd. NNN-gebieden hebben voorrang bij het maken van ecologische verbindingen. Natuurnetwerk Drenthe omvat alle natuur buiten de NNN. De provincie zet in op ontwikkeling en behoud van natuur, hierbij is de instandhouding van het landschap en de landschapselementen belangrijk. (Natuurvisie Drenthe p.38). Bij Annen zijn de bossen ter weerszijde van de weg onderdeel van de NNN.

De N34 ligt ook in Nationaal Park de Drentsche Aa, het park heeft een speciaal beschermingsmodel waarin natuur en cultuurlandschap evenveel aandacht krijgen. De ambitie is om landbouw en natuur samen te ontwikkelen.



Natuurbeschermingsgebieden

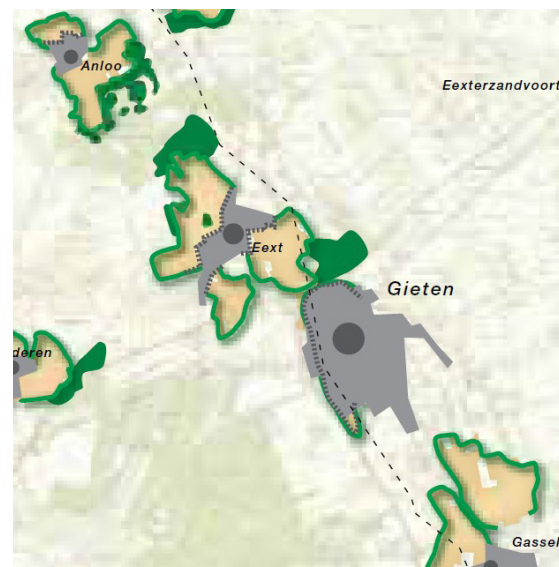


Cultuurhistorisch Kompas Drenthe (2009)

Het cultuurhistorisch kompas wordt door de provincie gebruikt als leidraad in ontwikkelingen met raakvlakken aan cultuurhistorie.

Voor de Hondsrug wordt gestuurd op de volgende punten:

- behouden van de karakteristiek van het esdorpenlandschap
- benadrukken van lineair patroon van prehistorische relictten op de Hondsrug
- de ruimtelijke opzet van de esdorpen vasthouden en doorzetten

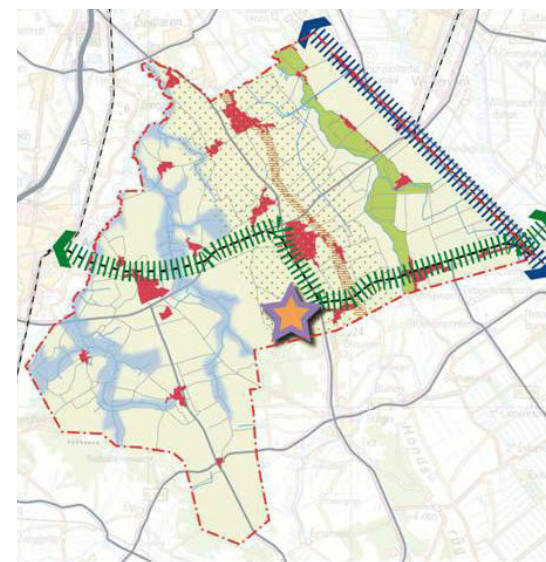


Landschapsvisie 2.0 Drentsche Aa, Strootman Landschapsarchitecten (2017)

Deze visie is opgesteld in opdracht van Nationaal Beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa.

Er worden een aantal relevante bouwstenen en ambities wat betreft de essen besproken:

- behoud en ontwikkeling van houtsingels om de es (*van toepassing bij de Eexter es*)
- basis voor rondje rond de es
- behoud en ontwikkeling van stubbenbosjes & 'dorpsbosjes' aan de flank van de essen (*van toepassing bij het Zwanemeerbos*)
- ontwikkeling van een goede overgang van dorp naar es (*van toepassing bij Eext en Gieten*)
- handhaven open structuur esdorpen



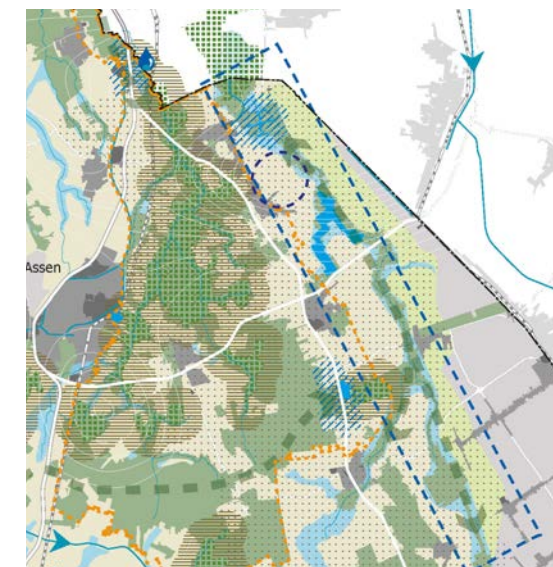
Structuurvisie Buitengebied Aa en Hunze, Rho Adviseurs (vastgesteld in 2016)

Deze globale structuurvisie wordt gebruikt als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied van de gemeente Aa en Hunze.

De gemeente staat voor 'ontwikkelen met behoud van identiteit'; uitgangspunt is het beschermen van de landschappelijke karakteristieken.

De Hondsrug krijgt binnen de gemeente een aparte benadering. Het gebied wordt beschouwd als de ontwikkelingsas tussen Drentsche Aa en Hunzedal. Uitbreidingen in het recreatieve netwerk moeten worden ingepast zonder beschadiging van landschappelijke en historische kwaliteiten.

Een ontwikkelingsmogelijkheid die wordt aangekaart is het treintracé tussen Gasselternijveen en Assen als recreatieve as. Er wordt gemeentelijk ingezet op het verbeteren van deze verbinding.



NOVEX-traject Provincie Drenthe (2023)

Dit document wordt door de provincie gezien als een aanvulling op de omgevingsvisie en agenderend richting de nota ruimte.

Er is sprake van drie perspectieven: Landbouw en natuur, Ordenende netwerken voor (circulaire) economie en Leefbare steden en regio's. Binnen deze drie perspectieven komt het traject Annen-Gasselte weinig aan bod.

Een denkrichting voor 2030 is het verbeteren van de waterkwaliteit van de Drentse Aa (Landbouw en natuur) en een kleine woningbouwontwikkeling in Gieten (Leefbare steden en regio's). Daarnaast wordt investeren in het openbaar vervoernetwerk in Drenthe genoemd als belangrijk.

Kernkwaliteiten en knelpunten

Uit de analyse van het landschap, het traject en het beleid komen een aantal kernkwaliteiten en knelpunten van weg en regio naar voren die belangrijk zijn bij de inpassing van het verbrede tracé in zijn omgeving.

Rijke historie

De N34 heeft niet voor niets de bijnaam Hunebed Highway. De weg volgt in grotendeels de Hondsrug. Dit gebied kent een lange bewoningsgeschiedenis en als gevolg daarvan een rijke historie. Het hunebed staat in feite symbool voor meer: het gebied is aardkundig, archeologisch en cultuurhistorisch bijzonder en rijk. Vanwege zijn rijke historie is de Hondsrug uitgeroepen als UNESCO Geopark.

De ambitie moet zijn om de historische waarden te beschermen en afleesbaar te maken..



Afwisselend landschap

De Hondsrug wordt getypeerd door een esdorpenlandschap, een afwisselend landschap. Een landschap wat oorspronkelijk tot stand is gekomen als gevolg van uiteenlopend gebruik, gebaseerd op de natuurlijke condities. Een landschap van akkers, velden en woeste gronden. De open woeste gronden, veelal heidevelden, werden laten bebost waardoor ook ruimtelijk een gevarieerd beeld ontstond.

De ambitie moet zijn om dit kenmerkende, afwisselende landschap in stand te houden en waar het kan te versterken.



Fors essencomplex

Bij Eext en Gieten, beide esdorpen, ligt een fors en bijna aaneengesloten essencomplex. De essen vormen herkenbare glooiende hoogten in het landschap. De relatie van de dorpen met hun es is historisch, de essen en de esdorpen vormen een centraal element in het karakteristieke landschap. Het complex bij Eext en Gieten wordt momenteel al doorsneden door de N34.

De ambitie moet zijn om deze essen niet verder op te delen en ze uitgesproken en herkenbaar te houden.



Landschappelijke weg

De huidige N34 valt te typeren als een landschappelijke weg. Het eenvoudige profiel biedt door zijn vrije bermen en het ontbreken van een middengeleider ongehinderd zicht op het omringende landschap. Je zou het ook kunnen typeren als een scenic-route omdat deze route zich beweegt door een landschap van natuurlijke en culturele schoonheid.

De ambitie moet zijn om het open wegprofiel te behouden en het zicht op het rijke omringende landschap vrij te laten.



Onderbroken verbindingen

De N34 heeft verschillende van de oorspronkelijke verbindingen dwars op het tracé doorbroken. Van het fijne netwerk van verbindingen tussen de dorpen resteert een meer grofmazig stelsel. Verbindingen zijn daarbij niet allen doorbroken maar ook verlegd en/of samengevoegd. Deze ingreep tast de leefomgeving aan.

Ambitie moet zijn om bij de komende ingreep alle verbindingen in stand te houden en zo mogelijk ook te herstellen.



Rijke natuur

De Hondsrug kent met zijn bossen en ook de nabije beekdalen niet alleen een rijke cultuur maar ook natuur. Voor de kwaliteit van deze natuur is het belangrijk om de natuurgebieden niet alleen in tact te houden maar ook onderling te verbinden. Daarbij gaat het in eerste instantie om de hoofdverbindingen zoals deze in het beleid zijn aangewezen.

De ambitie moet zijn om ten behoeve van met name de fauna een fijner netwerk van verbindingen in stand te houden, natuur bevindt zich immers niet alleen in natuurgebieden.



Krap knooppunt

In en rond het knooppunt Gieten komt veel samen. Het knooppunt is met de verbinding tussen N33 en N34 en de OV-hub een logistiek belangrijke knoop. Maar niet alleen in de knoop gebeurt veel ook in de omgeving. Een boswal schermt Gieten af van de wegen. In de oksel van de knoop ligt een pingoruïne die ook als offerveen is gebruikt. De fietsroute tussen Gieten en Eext wringt zich hier nog eens tussendoor. En de hellingen in het hart van de rotonde waarschuwen misschien een onbedachtzame automobilist ze ontnemen ook voor iedereen het zicht op de omgeving. Het is veel, krap en niet sierlijk. De kwaliteit van de landschappelijke weg ontbreekt juist hier.

De ambitie moet zijn om de ruimtelijke kwaliteit van de knoop groter te maken.



Deel 3: Inpassingsvisie

Het derde deel beschrijft, aansluitend op de kwaliteiten, knelpunten en ambities, een reeks van bouwstenen voor de inpassing van de nieuwe weg in zijn omgeving. Vanuit deze bouwstenen geeft dit deel bovendien een korte eerste beschouwing van de alternatieven.

Ruimtelijke visie

De zeven ambities vormen de basis voor de bouwstenen van de inpassing. Deze bouwstenen schetsen de inzet en worden in dit hoofdstuk stuk voor stuk toegelicht. Elke bouwsteen vormt ook de basis voor een eerste korte beschouwing van de alternatieven.

Bouwstenen



Rijke historie

Bescherm aardkundige, archeologische en cultuurhistorische elementen, maak ze afleesbaar

De historische waarde van de Hondsrug is groot. Het gebied kent zowel belangrijke aardkundige, archeologische als cultuurhistorische waarden. Die dienen beschermd te worden. Daarbij is het goed om ze ook afleesbaar te maken zodat iedereen ze waar kan nemen en het bewustzijn en de kennis ervan groeit.

Twee waardevolle historische elementen grenzen op dit traject aan de N34: de pingoruïne, die tegelijk een offerveentje en natuurgebied is, en de Eexter es. Andere elementen liggen op afstand. De es wordt in een volgende bouwsteen behandeld. Vooral vanwege de archeologische waarde moeten we buiten de begrenzing van het veentje blijven. In het verleden is er al aan de randen gesnoept, laten we dit niet nog eens doen. Daarbij is de vraag of en hoe we de oorspronkelijke pingoruïne met zijn ronde vorm beter herkenbaar kunnen maken terwijl we de natuurwaarden van het bos respecteren.

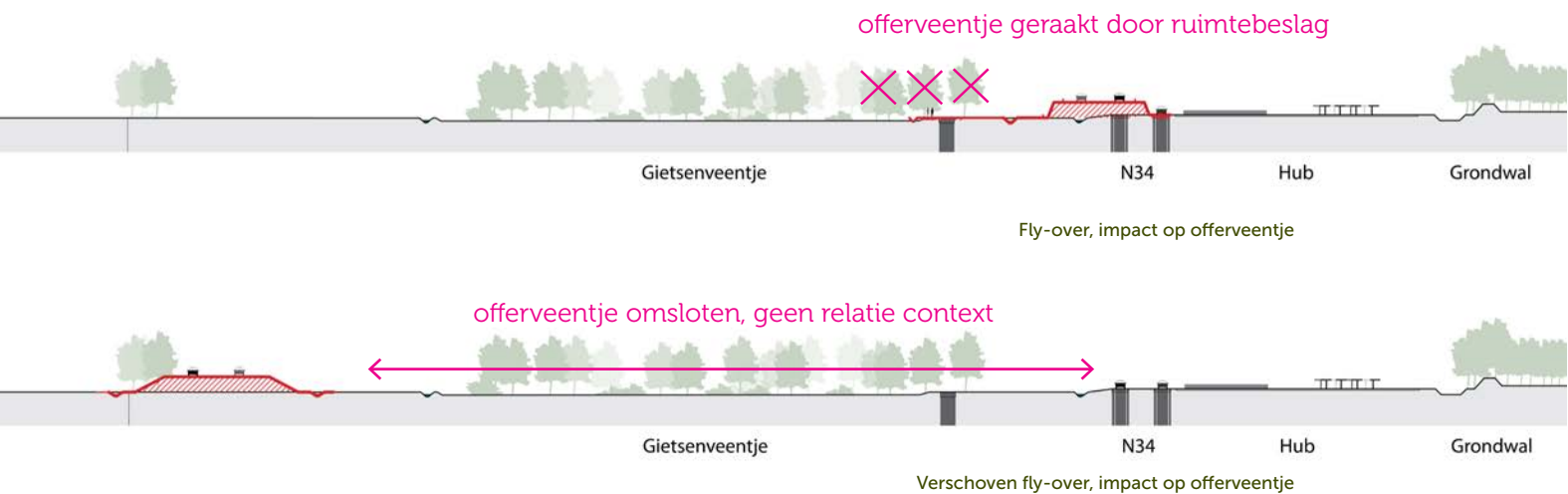
Beschouwing varianten

Fly-over

De hub vormt het dwangpunt vanuit waar het alternatief van de fly-over start. Het tracé van de weg is naar het westen opgeschoven. Dat betekent dat de fly-over pal tegen het offerveentje aan komt te liggen en het fietspad is opgeschoven in het bestaande veentje en bos. Dat is niet wenselijk.

Verschoven fly-over

Vanwege de aansluiting van de N34 op de rotonde, blijft de weg ter plaatse van het offerveentje op de huidige locatie liggen. Het hoofdtracé van de verschoven fly-over ligt aan de westzijde tegen het offerveentje aan. Aan de zuidzijde vormt de afslag de begrenzing van het offerveentje en aan de noordzijde de N33. Het offerveentje wordt geheel ingesloten en verliest hiermee zijn relatie met de context.



Fly-over, contour offerveentje is indicatief



Verschoven fly-over, contour offerveentje is indicatief

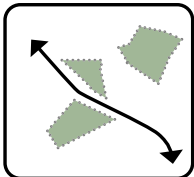
Afwisselend landschap

Houd het karakteristieke afwisselende landschap in stand en versterk het

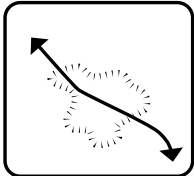
Het esdorpenlandschap kent een afwisselend beeld. Aan deze karakteristiek dient de inpassing geen afbreuk te doen, het kenmerkende beeld moet worden versterkt. De afwisseling van de open- en beslotenheid vormt de basis.

landschapsherstel

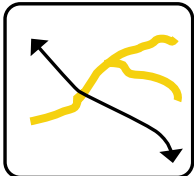
Er zijn meerdere maatregelen toe te passen die het afwisselende beeld versterken. Passend binnen de landschapvisie Drentsche Aa kunnen er strubbenbosjes langs de flanken van de essen worden aangeplant of houtsingels rond de es. Beide voorstellen sluiten aan bij het cultuurhistorisch beeld van het gebied. Ook wordt de es hiermee gemarkeerd en wordt zijn openheid benadrukt. Daarnaast kunnen de lanen langs de doorgaande wegen tussen dorpen worden hersteld en bestaande bosstructuren worden aangevuld. Tot slot kunnen Markengrenzen beleefbaar worden gemaakt en kan de herkenbaarheid van de pingoruïnes worden versterkt.



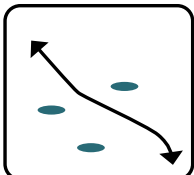
Bosstructuren aanvullen en duidelijke grenzen behouden en versterken



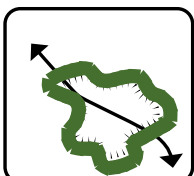
De openheid van de essen en velden beschermen



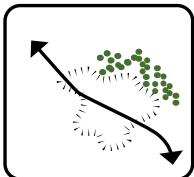
De markegrenzen van het essenlandschap herstellen en beleefbaar maken



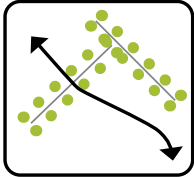
De pingoruïnes beschermen en hun landschappelijke kwaliteit versterken



Behoud en ontwikkelen van houtsingels om de essen



Behoud en ontwikkeling van strubbenbosjes en dorpsbosjes aan de flank van de essen



Lanen langs de doorgaande wegen tussen de dorpen



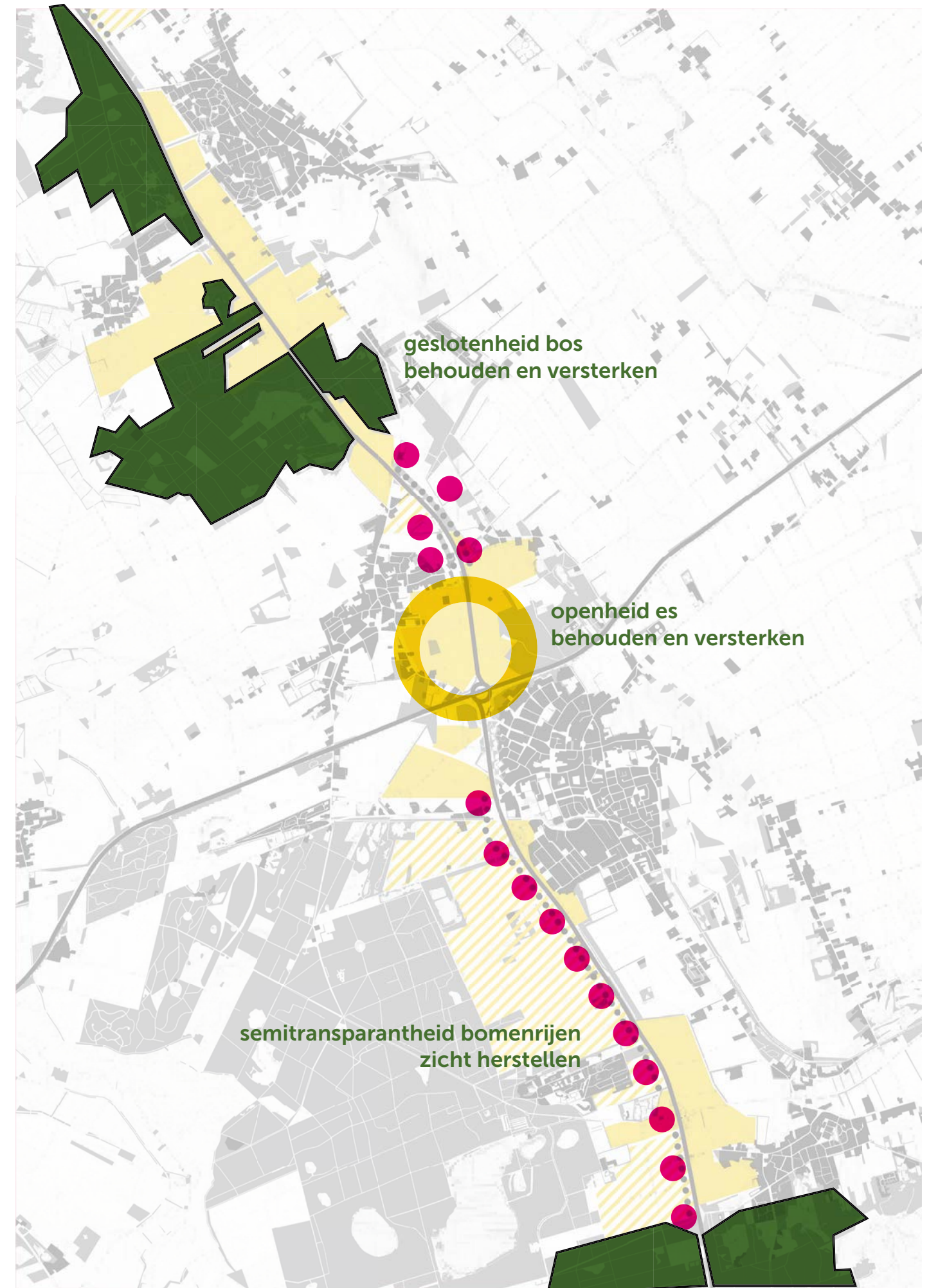
bomenrijen

De huidige bomenrijen langs de N34 hebben geen cultuurhistorisch of landschappelijk motief. Een volwaardige enkelbaans stroomweg heeft eerder het karakter van een snelweg waarbij laanbeplanting niet passend is. Er dienen vanuit dat oogpunt geen nieuwe bomenrijen te worden aangeplant en voor de bestaande is het beter om een uitsterfbeleid te voeren. Tegelijkertijd dient de openheid op plekken van huidige bomenrijen te worden hersteld door onderbegroeiing te verwijderen waar deze het zicht vanaf de weg blokkeert.



Beschouwing alternatieven

De voorgestelde maatregelen zijn onafhankelijk van het alternatief door te voeren.



Fors essencomplex

Deel de escomplexen niet verder op en houd ze uitgesproken en herkenbaar

Het essencomplex tussen Eext en Gieten, beide esdorpen, is omvangrijk. De typerende essen vormen, ook met hun relatie met de dorpen, de kern van het typerende esdorpen landschap. Om de leesbaarheid van het landschap te waarborgen is het belangrijk om de landschappelijke eenheden en structuren, zo ook de essen, herkenbaar te houden en niet verder aan te tasten of op te delen. De impact van de ingreep op het essencomplex dient in dat opzicht te worden geminimaliseerd.

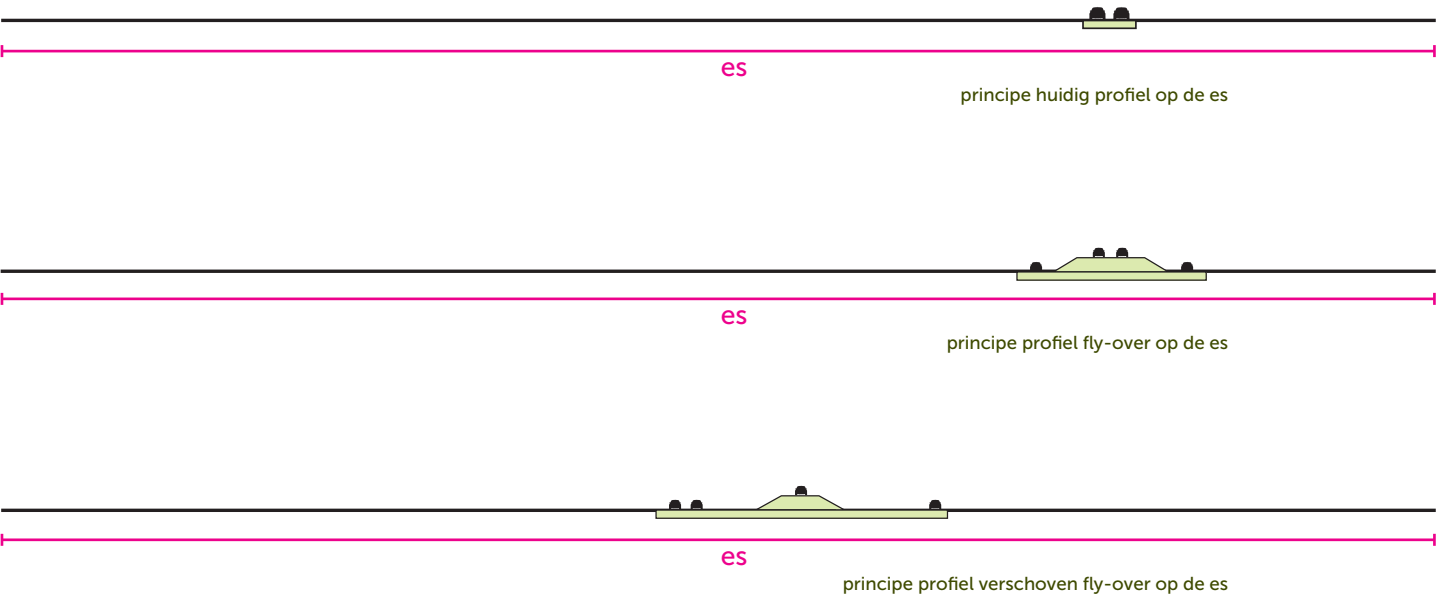
Beschouwing varianten

Fly-over

De fly-over volgt grofweg het huidige tracé, doordat de weg deels hoger komt te liggen zorgen de taluds voor een ruimtelijk opdeling van de es.

Verschoven fly-over

De verschoven fly-over heeft vanwege de afslagen naast de weg zelf meerdere tracés die het landschap doorkruisen. Hiermee raakt de es in hoge mate doorsneden.



es



Fly-over



Verschoven fly-over

Landschappelijke weg

Bouw de route op uit vloeiende bochten en rechtstanden

Om de herkenbaarheid van het tracé te waarborgen dient de gekozen inpassing aan te sluiten bij het huidige karakteristieke beeld van deze landschappelijke weg. Net als het huidige tracé dienen nieuwe delen opgebouwd te worden uit vloeiende bochten en rechtstanden en los te blijven van de dorpen.

Beschouwing varianten

Fly-over

De fly-over is qua tracé grofweg gelijk aan het huidige. Vanaf de bocht bij Gieten ontstaat er een rechtstand die de N33 kruist en doorloopt tot de bocht bij Eext. Deze variant sluit aan bij deze bouwsteen.

Verschoven fly-over

Ter plaatse van de huidige bocht bij Gieten gaat de verschoven fly-over vanuit een korte rechtstand over in een vloeiende bocht ter plaatse van de N33. Deze bocht gaat vervolgens direct over in de bestaande bocht bij Eext. Dit past in het karakter van vloeiende bochten en rechtstanden. Alleen de kruisende afritten vormen een dissonant in het beeld van de N34.

— bocht
— rechtstand

Fly-over

Verschoven fly-over

Leg de route vrij in het landschap

Aansluitend bij het kenmerkende, vrijliggende beeld van de N34 waarbij deze ruim om de dorpen heen beweegt dient de weg vrij in het landschap te worden gelegd. Dit kan worden bereikt door de weg op afstand van de dorpen te houden of een overgang te realiseren. Het vrijliggende beeld kan worden versterkt door de weg zo veel mogelijk op maaiveld te houden zodat hij opgaat in het landschap.

De huidige boswal bij Gieten vormt een belangrijke, groene overgang vanuit Gieten naar de N34. De boswal kan worden gezien als een buffer met de weg en waarborgt een prettige leefomgeving voor de achterliggende wijk.

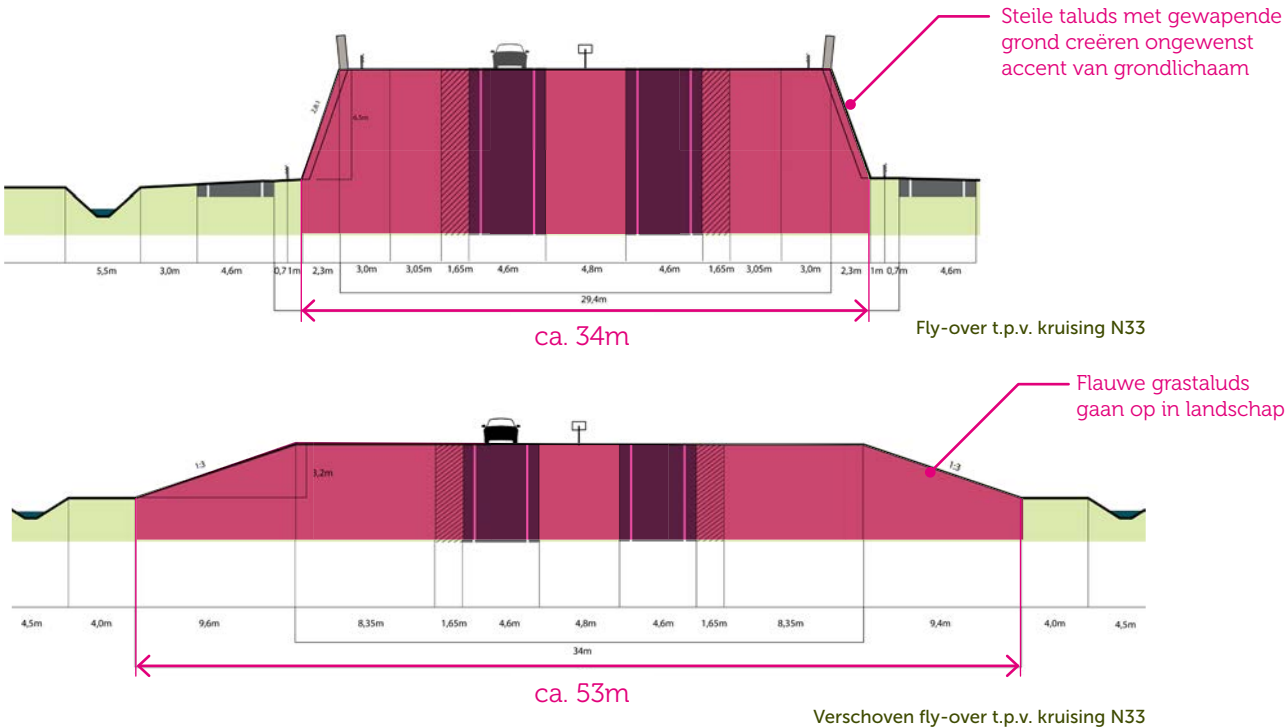
Beschouwing varianten

Fly-over

De fly-over volgt grofweg het huidige tracé, dat betekent dat de weg pal naast de OV-hub ligt, maar op afstand van Eext. Om de rotonde te bereiken blijft de huidige weg nabij de HUB behouden als toerit. Het wegprofiel van de fly-over daarnaast kent steile taluds om het ruimtebeslag compact te houden. Daartoe wordt een gewapende grond constructie toegepast. Het talud zal daarmee meer nadrukkelijk aanwezig zijn en in beeld komen. Dat past niet bij de bouwsteen.

Verschoven fly-over

Het hoofdtracé van de verschoven fly-over buigt af van Gieten richting Eext, maar ligt op afstand van beide dorpen. Dit sluit aan bij deze bouwsteen. Het knooppunt en de OV-hub worden echter niet verplaatst. Daardoor zijn twee nieuwe op- en afritten nodig. Beide afslagen hebben forse taluds. Hiermee ligt dus ook deze variant niet vrij in het landschap. Bij dit alternatief worden flauwe grastaluds toegepast waardoor het profiel meer opgaat in zijn omgeving.



Fly-over



Verschoven fly-over

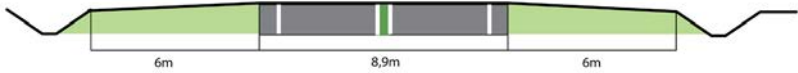
Zet het karakteristieke profiel
zoveel mogelijk door

Om de herkenbaarheid van de N34 als landschappelijke weg te waarborgen dient het karakteristieke en eenvoudige profiel zover mogelijk te worden doorgezet. Daarmee behouden we de herkenbaarheid van de route. Het zijn met name de groene en obstakelvrije buitenbermen die belangrijk zijn om de relatie met het landschap, een belangrijke karakteristiek van de weg, te behouden.

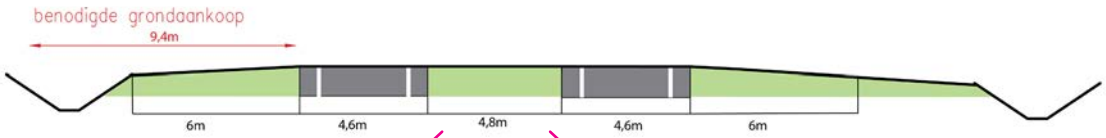
Beschouwing varianten

Enkel
Doordat wordt voorgesorteerd op een eventuele verbreding wordt in de enkele variant, voor zowel de fly-over als de verschoven fly-over, vanaf de Kepselweg tot aan de kruising met de Annerweg afgeweken van het standaard profiel van de N34. Dat is een tracé van meer dan 5 kilometer. Het profiel, bestaande uit een brede middenberm, past niet in het karakteristieke beeld van de N34.

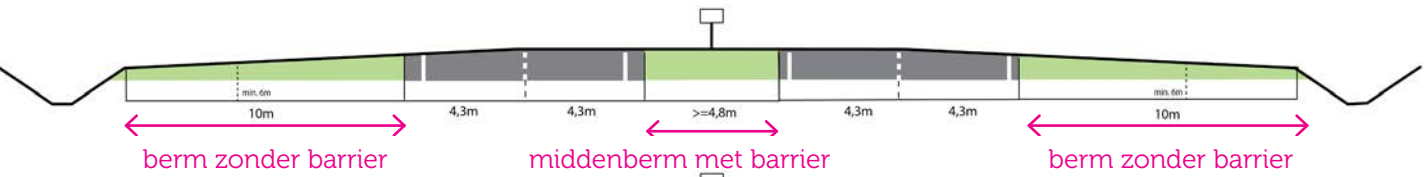
Dubbel
Hetzelfde geldt voor de variant met een verdubbeling van rijbanen, echter wanneer deze gecombineerd wordt met de fly-over vindt de verdubbeling al plaats vanaf het knooppunt bij Gasselte, meer dan 1,5 km eerder. Naast een brede middenberm worden hier ook Barriers toegepast, elementen die niet passen binnen het eenvoudige en herkenbare beeld van de landschappelijk ingerichte N34.



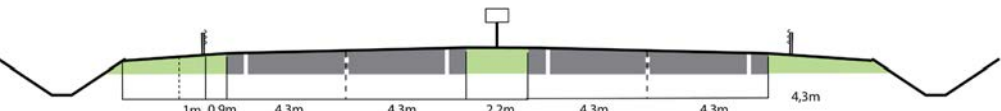
Huidig profiel N34, eenvoudig met brede grasbermen



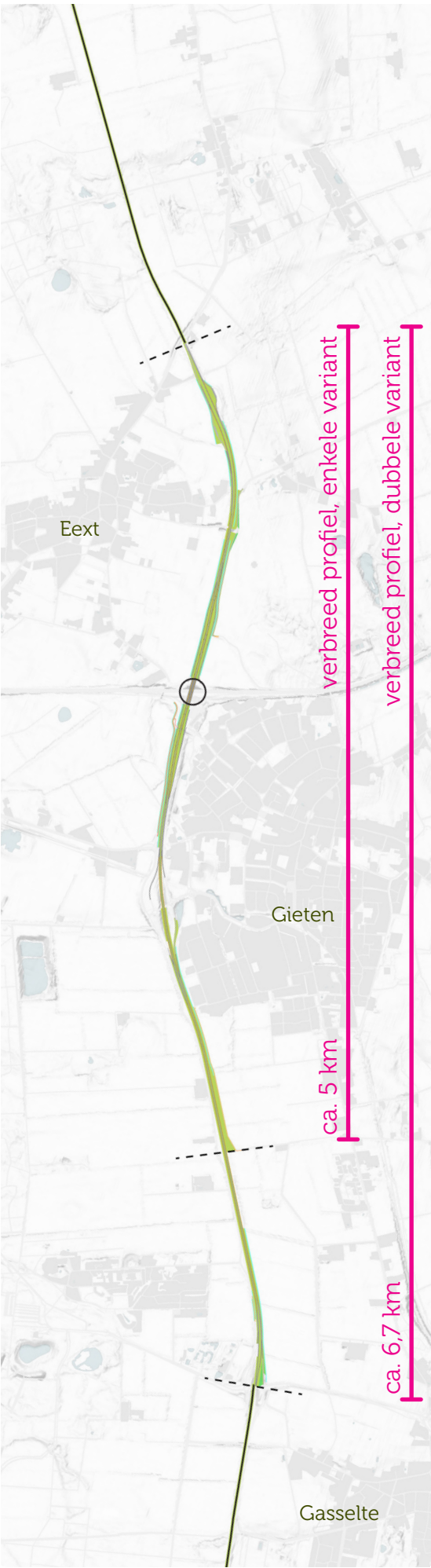
Profiel enkele rijbaan wijkt af door brede middenberm



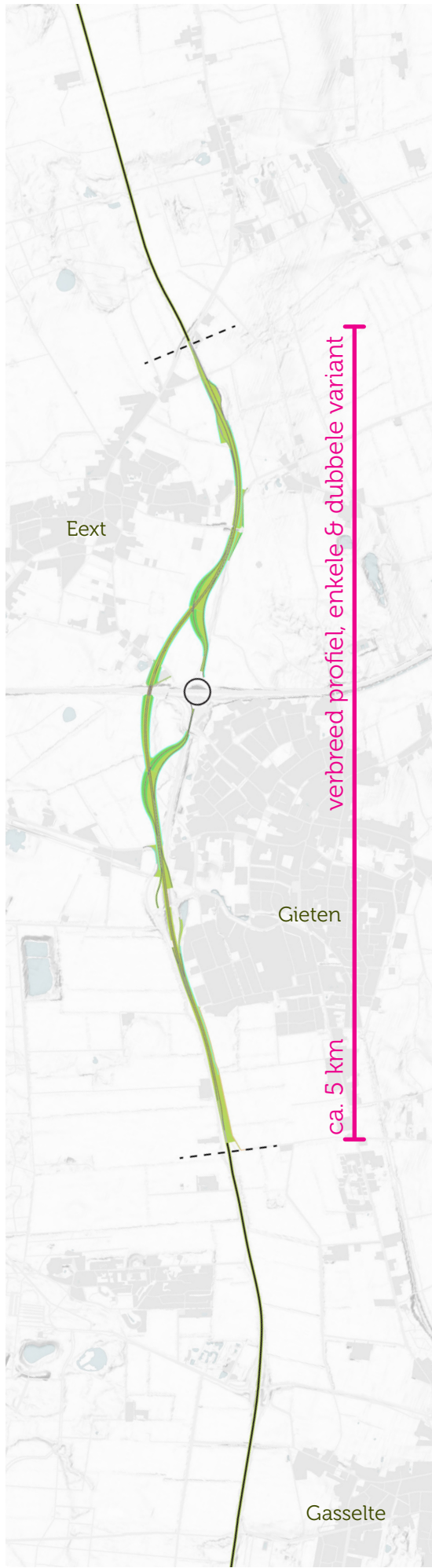
Profiel verdubbeling rijbaan met brede middenberm en buitenbermem, alleen een middengeleider



Profiel verdubbeling rijbaan met smalle midden- en buitenbermen met barriers



Fly-over



Verschoven fly-over

Kunstwerken

Ook de verschillende kunstwerken maken onderdeel uit van de herkenbaarheid van de route. De kunstwerken langs het tracé dienen daarom qua vormgeving op elkaar aan te sluiten. Op het traject herkennen we volgende soorten kunstwerken.

1) Kruisende verbindingen onder de N34

Hier dient de eenduidigheid te worden gezocht in de randopbouw van de N34. Dus in barriers, valbeveiliging en bermen.

De onderdoorgangen zelf worden niet ervaren en mogen een eigen vormgeving hebben.

2) Kruisende verbindingen over de N34

Locaties waar wegen over de N34 kruisen dienen een eenduidige opbouw te hebben. Deze locaties kenmerken zich door een doorgaande berm, terugliggende landhoofden en uniform materiaalgebruik.

3) kruising van de N34 over de N33

Locaties waar de N34 over de N33 kruist dienen qua vormgeving aan te sluiten op de vormgeving van overige kruisende wegen over de N33.

Beschouwing varianten

Fly-over

De fly-over kruist over de N33, maar vormt door zijn hoogte en omvang een uitzondering. Qua vormgeving zal hij dus ook afwijken. Het zou goed zijn als in kleur en materiaalgebruik wel gezocht wordt naar verwantschap met de bestaande kunstwerken.

Verschoven fly-over

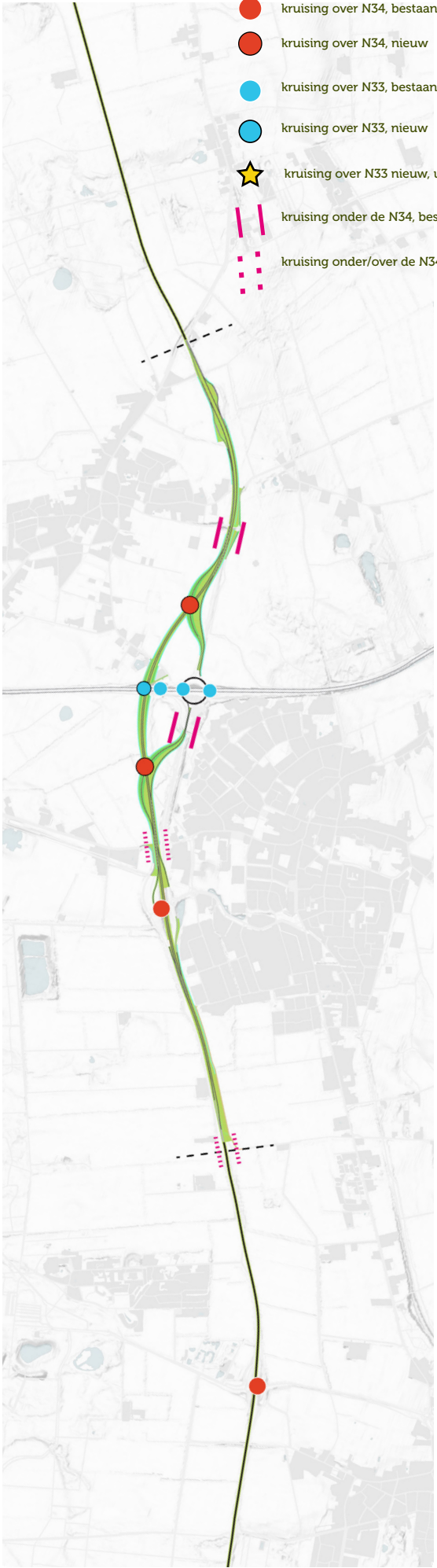
Bij de verschoven variant wordt de overgang over de N33 onderdeel van de reeks overgangen die voortkomen uit de rotonde. Deze dienen qua vormgeving op elkaar te worden afgestemd.

De verschoven fly-over heeft daarnaast twee afslagen die over de N34 kruisen. De vormgeving hiervan dient aan te sluiten bij overige kruisende wegen over de N34.

Er zijn tot slot een aantal potentieel nieuwe locaties voor verbindingen onder/over de N34, deze zijn als optie op de kaart weergegeven. Een toelichting hierop volgt bij de bouwsteen dwarsverbindingen.



Fly-over



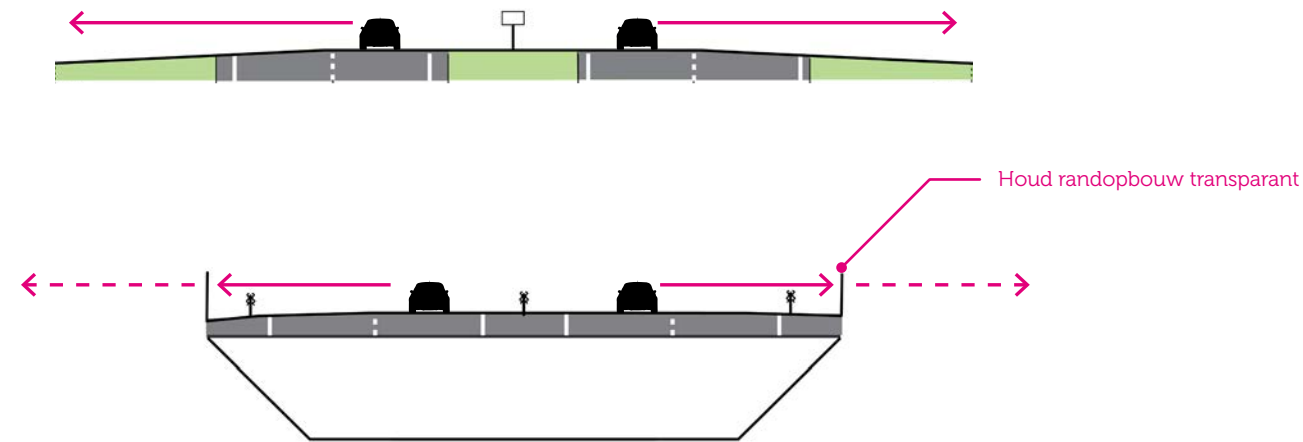
Verschoven fly-over

- kruising over N34, bestaand
- kruising over N34, nieuw
- kruising over N33, bestaand
- kruising over N33, nieuw
- ★ kruising over N33 nieuw, uitzondering
- kruising onder de N34, bestaand
- kruising onder/over de N34, optie

Bied vrij zicht op en vanuit het landschap

Aansluitend bij het beeld van de N34 als scenic route dient de beleving van het landschap vanaf de weg zoveel mogelijk intact te blijven en waar mogelijk te worden versterkt.

Er zal in beide varianten op meerdere locaties een randopbouw met valbeveiliging nodig zijn. Hier dient naar een zo transparant mogelijke vormgeving te worden gezocht.



Andersom moet de inpassing het zicht vanuit het landschap zo min mogelijk belemmeren.

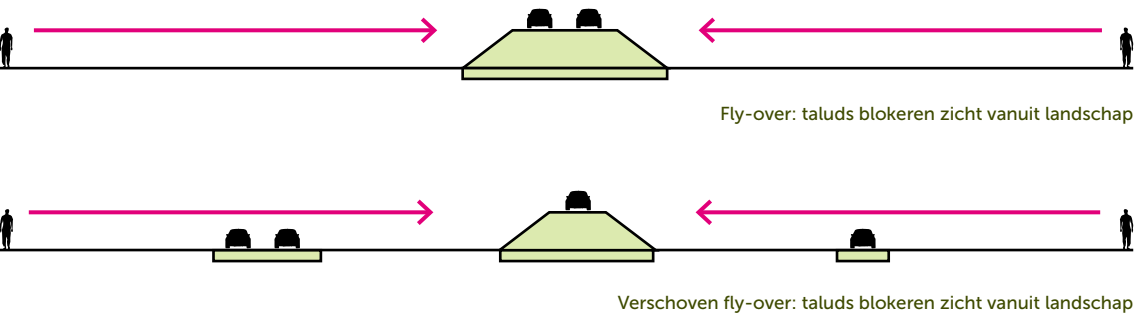
Beschouwing varianten

Fly-over

Met name in de huidige open gebieden hebben de forse taluds van de fly-over impact op de beleving vanuit de context, de taluds blokkeren het zicht. Maar ook raakt de hub omsloten waardoor er is geen zicht meer op het Gietsenveentje zal zijn.

Verschoven fly-over

De taluds van de verschoven fly-over vormen op meerdere locaties in het landschap een blokkade van het zicht.



Tot slot wordt in beide varianten, net zoals in de huidige situatie, het zicht vanaf de N34 op de es geblokkeerd door de grondwal die vanaf de N33 omhoog loopt. Om hier zicht te creëren dient te worden onderzocht of deze grondwal verlaagd kan worden.



Goede dwarsverbindingen

Houd bestaande routes in tact en breng historische verbindingen terug

Ten behoeve van de leefbaarheid van het gebied dienen bestaande verbindingen in tact te blijven. Aanvullend kan het grofmazige netwerk worden verfijnd door historische verbindingen, dwars op de N34, te herstellen. Bijvoorbeeld het oude spoorlijntje bij Gieten, als recreatieve route tussen Assen en Gasselternijveen. Of de oude wandelverbinding over de Binnenesch tussen Gieten en Eext. Ook de introductie van een recreatieve route in het verlengde van de Kepselweg, langs de oude Markegrens, zou hierin passen.

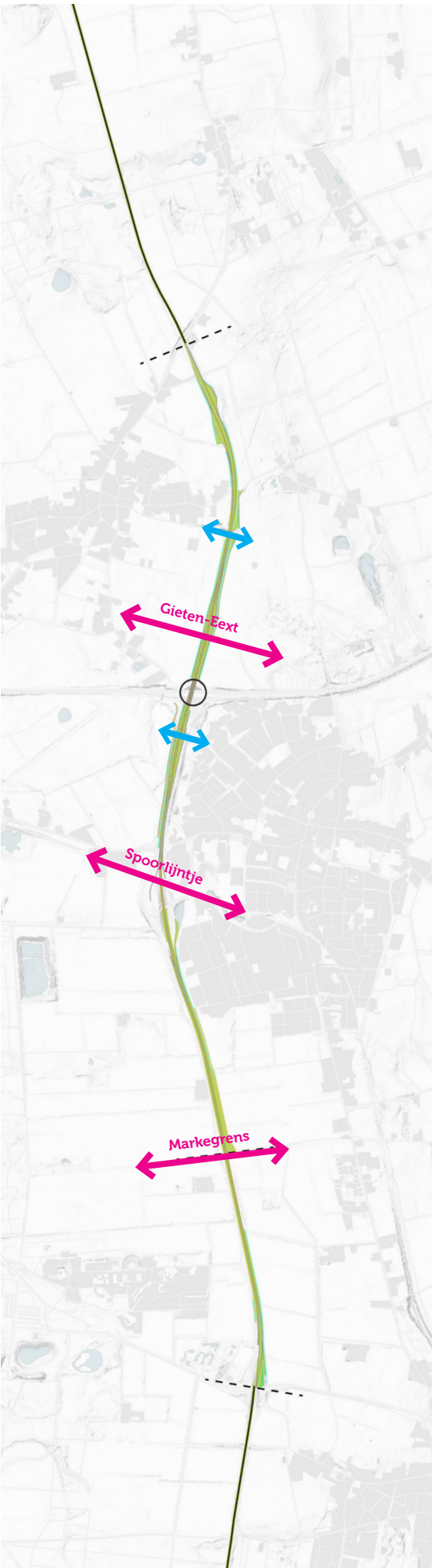
Beschouwing varianten

Fly-over

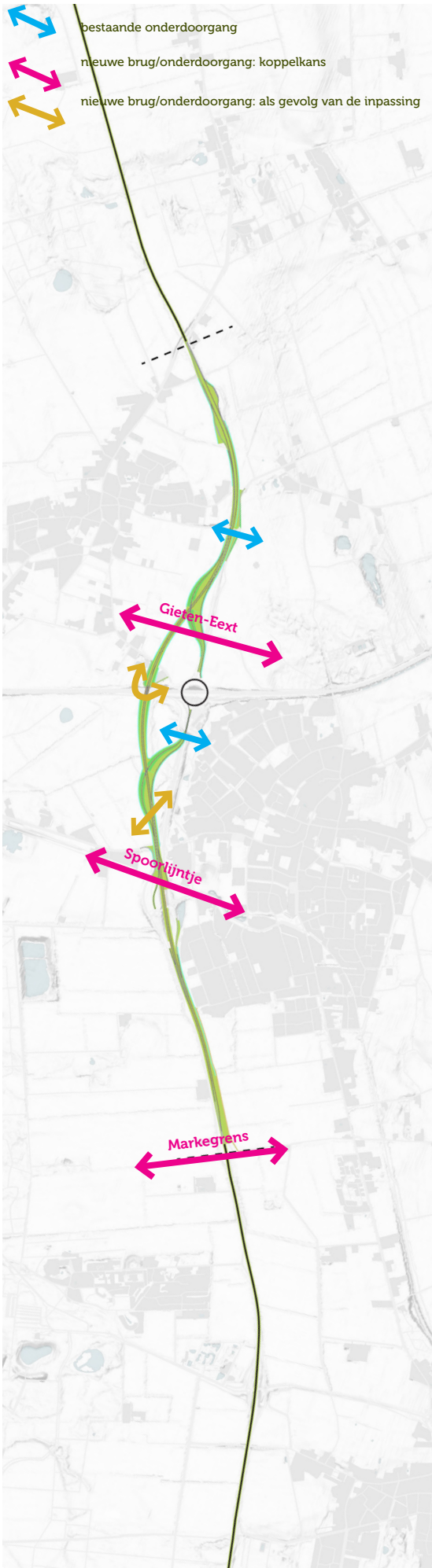
Doordat wordt voortgeborduurd op een eventuele verbreding is het ruimtebeslag in zowel de enkele als dubbele variant fors. Desalniettemin kunnen de dwarsverbindingen worden gerealiseerd, al dan niet onder of over de N34.

Verschoven fly-over

Hetzelfde geldt voor de verschoven fly-over, echter wordt de route op de es vanwege de afslag erg omslachtig, er moet twee keer een oversteek worden gemaakt.



Fly-over



Verschoven fly-over

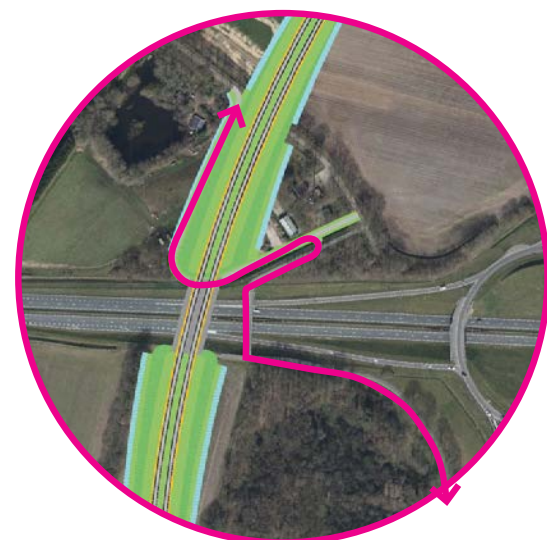
Zorg voor kwaliteit bij de verbindingen

De inpassing biedt de mogelijkheid om bestaande verbindingen, veel onderdoorgangen, die geraakt worden met de inpassing een impuls te geven en de nieuwe situaties kwalitatief goed vorm te geven. Volg daarom heldere trajecten. Daarnaast is het van belang om de onderdoorgangen o.a. niet te krap te dimensioneren, de zijkanten boven terug te laten wijken en te zorgen voor een goed doorzicht. Ook daglicht in de onderdoorgang kan helpen om de situatie aangenamer te maken

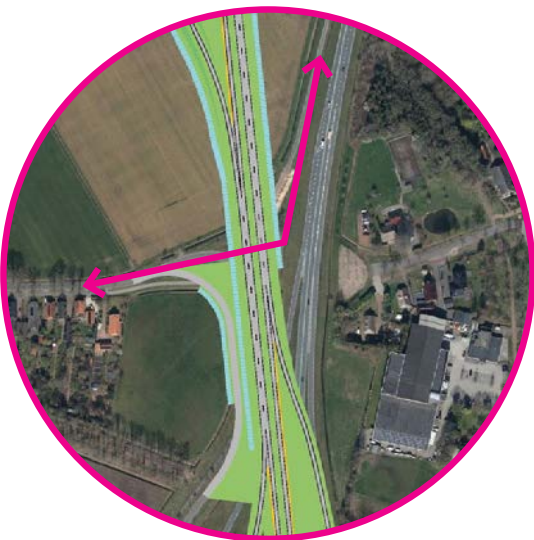
Beschouwing alternatieven

Fly-over
Bij het alternatief met de fly-over worden twee bestaande onderdoorgangen geraakt, de tunnel bij Eext en de fietstunnel bij Gieten.

Verschoven fly-over
Aanvullend op eerdergenoemde zijn er bij het verschoven alternatief twee locaties waar bestaande verbindingen worden opgeknipt door het nieuwe tracé. In het verlengde van de fietsbrug over de N33 maakt het fietspad een onderdoorgang onder het tracé van de N34 door, deze is vormgegeven middels een omslachtige slinger. Het gehele fietspad tussen Gieten en Eext wordt daarmee wel een grote zoektocht. Daarnaast kruist het tracé een bestaande fiets/onderhoud verbinding vanuit de verlengde Asserstraat, deze verbinding wordt nu niet hersteld.



Verschoven fly-over: nieuwe tracé fietsverbinding, met bocht



Verschoven fly-over: niet herstelde verbinding langs Asserstraat



Referentiebeeld: onderdoorgang A2 bij de Leidsche Rijn

Rijke natuur

Zorg voor natuurverbindingen, ga uit van een fijn netwerk

Om de kwaliteit van bestaande natuur te waarborgen dienen natuurgebieden niet alleen te worden beschermd, maar ook te worden verbonden met elkaar zodat uitwisseling mogelijk is. Met dat idee is ooit het Natuur Netwerk Nederland opgezet, een netwerk wat een basis legt voor een verbonden natuur in Nederland. De aangegeven verbindingen in dit netwerk vormen een hoofdstructuur. De weg vormt, in zijn algemeenheid, een barrière voor de natuur. Vanuit dat oogpunt is het zeker noodzakelijk om bij de aangewezen natuurgebieden en verbindingen zoals het bos bij Annen en ten zuiden van Gasselte maatregelen te nemen. Dit kan, afhankelijk van de betrokken soorten, bestaan uit kleine passages of zelfs een ecoduct. Maar er is meer natuur dan het Natuur Netwerk Nederland. Aanvullend kunnen dan ook op het traject, aansluitend bij de natuurvisie Drenthe 2040, om de natuur verder te ontsnipperen en infrastructuur passeerbaar te maken, passages voor klein wild worden aangelegd. Bijvoorbeeld langs de Markengrens bij de Kepselweg, gecombineerd met een recreatieve route.

Beschouwing alternatieven

De natuurverbindingen kunnen ongeacht het alternatief worden gemaakt. Wel is het zo dat de alternatieven met een verschoven fly-over zorgen voor een isolatie van het bosgebied van het Gietsenveentje. Omdat dit gebied geheel omsloten wordt door wegen is het de vraag welke natuurwaarden, ook met het realiseren van nieuwe verbindingen, in stand gehouden kunnen worden.



Moerasbos in het Gietsenveentje

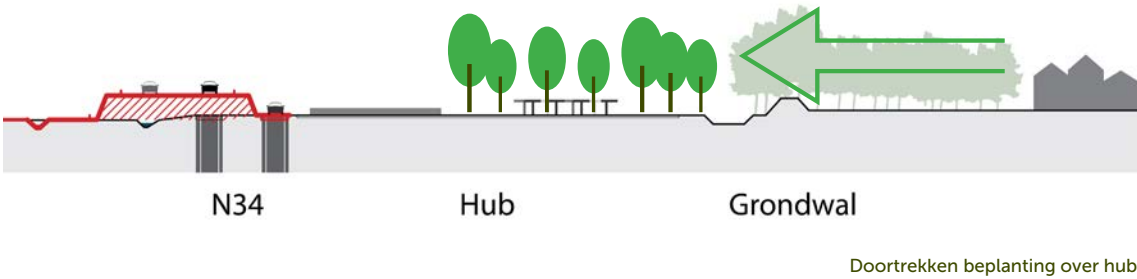
Krap knooppunt

Neem de OV-hub mee in de planvorming

De bestaande OV-hub sluit met zijn nadrukkelijke aanwezigheid pal langs de weg, zijn verschijning als 'parkeerplaats' en de betonnen barriers langs de weg niet aan op de inzet voor de N34: een landschappelijke weg. De OV-hub is vanuit dat oogpunt een dissonant. Optimalisatie van het terrein is belangrijk om hier, op deze cruciale knoop, een passende oplossing te krijgen.

Beschouwing varianten

Deze inzet geldt voor de alternatieven van de fly-over. Alleen daarin blijft de OV-hub naast de N34 liggen en vanaf de weg in beeld.



Referentie: hub opgenomen in groenstructuur

Conclusie beschouwing alternatieven

Op basis van de bouwstenen en de beschouwing van de alternatieven concluderen we dat de fly-over de voorkeur verdient.

Het landschap van de Hondsrug is uiterst rijk en waardevol en verdient vanuit dat oogpunt volop bescherming. Juist ook de belangrijke historische elementen en karakteristieken.

Bij de verschoven variant is de aantasting van het essencomplex fors. Dit wordt nog eens versterkt door de benodigde af- en opritten om het verkeer naar de bestaande rotonde te voeren. Juist deze twee afslagen zorgen bovendien voor een omvangrijke versnippering van gebied. De noordelijke af- en oprit doorsnijdt de Eexter es verder. De zuidelijke af-en oprit isoleert het Gietsenveentje volkomen. Het snijdt dit natuurgebied af en haalt het cultuurhistorisch volledig uit zijn context. Wij zien deze landschappelijke doorsnijding en versnippering als zwaarwegend en zeer negatief.

Tegelijkertijd is de opgave voor een goede inpassing van de fly-over significant. De huidige ruimtelijke situatie van de rotonde is al niet heel aantrekkelijk en de beschikbare ruimte is gering. Toch is dit de oplossing met de minste impact.



Optimalisaties

Voor de verder uitwerking van de alternatieven zien wij een viertal mogelijke en te bestuderen optimalisaties.

Zet de fly-over in beide alternatieven aan de noordzijde op poten

Aan de noordzijde ligt de fly-over in beide varianten op de Eexter es. Op poten komt hij ter plaatse van de es los te liggen van het landschap, dit komt de herkenbaarheid van de es ten goede. De bolling van de es gaat niet over in het talud, de vormen blijven los van elkaar en onder het kunstwerk door blijft de andere zijde van de es enigszins zichtbaar.

Onderzoek een fly-over op poten ook aan de zuidzijde als hij niet wordt verschoven

Door de fly-over over de rotonde ook aan de zuidzijde op poten te zetten is het misschien mogelijk om in het dwarsprofiel van OV-hub naar Gietsenveentje ruimte te besparen. Daarbij is het gesloten beeld direct naast zowel de OV-hub als de fietsroute niet erg aantrekkelijk.

Bestudeer een potentiële verdubbeling maar neem hem niet op

Een verdubbeling betekent meer ruimtebeslag voor de rijstroken. Zonder verdubbeling lijkt bovendien ook de middenberm niet nodig. Dit is vooral kritisch bij het fly-over alternatief waar aan de zuidzijde weinig ruimte aanwezig is. Daarbij is niet verdubbelen ook mogelijk als een fly-over goed werkt op de doorstroming. Het is daarmee erg vroeg om hier nu op voor te sorteren. Wel is het goed om robuust te ontwerpen en verdubbeling niet onmogelijk te maken.

Onderzoek het verplaatsen van de rotonde bij een verschoven fly-over

Het hoofdtracé van de verschoven fly-over komt los te liggen van Gieten, passend binnen het beeld van de N34 die op afstand ligt van de dorpen. Dit wordt echter grotendeels tenietgedaan door de afslagen vanaf de provinciale weg om de bestaande rotonde te bereiken. Daarbij wordt het gebied en vooral de es verder versnipperd. Eigenlijk is het huidige voorstel dan ook een halve oplossing, met name bedacht vanuit geluidsreductie. Door een verplaatsing van de rotonde vervallen de afslagen. Ruimtelijk gezien verdient dit sterk de aanbeveling. Vanuit logistiek oogpunt is het dan bovendien beter om de OV-hub mee te nemen zodat deze nabij zowel de N33 als de N34 blijft en snel te bereiken is.



Bronnen

Omgevingsvisie 2022

Provincie Drenthe, vastgesteld door Provinciale Staten op 28 september 2022

Cultuurhistorisch kompas - hoofdstructuur en beleidsvisie

Provincie Drenthe i.s.m. Drents Plateau, bureau Land-ID en BügelHajema
Adviseurs, juni 2009

Structuurvisie buitengebied Aa en Hunze (ontwerp)

Rho adviseurs voor leefruimte, in opdracht van Gemeente Aa en Hunze,
december 2015

Landschapvisie Drentsche Aa

Strootman landschapsarchitecten, in opdracht van Nationaal beek- en
esdorpenlandschap Drentsche Aa, januari 2017

NOVEX-rapport omgevingsvisie Provincie Drenthe

Provincie Drenthe, Horizon van Drenthe, 2023

Gedeeltelijke verdubbeling N34

Must Stedebouw, december 2018

Onderzoeksgebied N34; gedeeltelijke verdubbeling Zuidlaren-Klijndijk, ge- meente Tynaarlo, Aa en Hunze & Borger-Odoorn; Bureauonderzoek aard- kunde, archeologie & cultuurhistorie

RAAP Archeologisch Adviesbureau, november 2022

Colofon

Opdrachtgever

Provincie Drenthe

Ambtelijke begeleidingsgroep

Henk-Jan ten Brink
Maarten Duisterwinkel
Rob Grössl
Arnold Mesken
Astrid Oldenhuis
Jose Verbrugge
Maaïke Hamstra
Willemijn van Maanen
Warner Bomert
Emo Verdoes

Planteam veenenbos en bosch landschapsarchitecten

Harm Veenenbos
Jasper Nillesen
Sophie Brouwer

mei 2024

