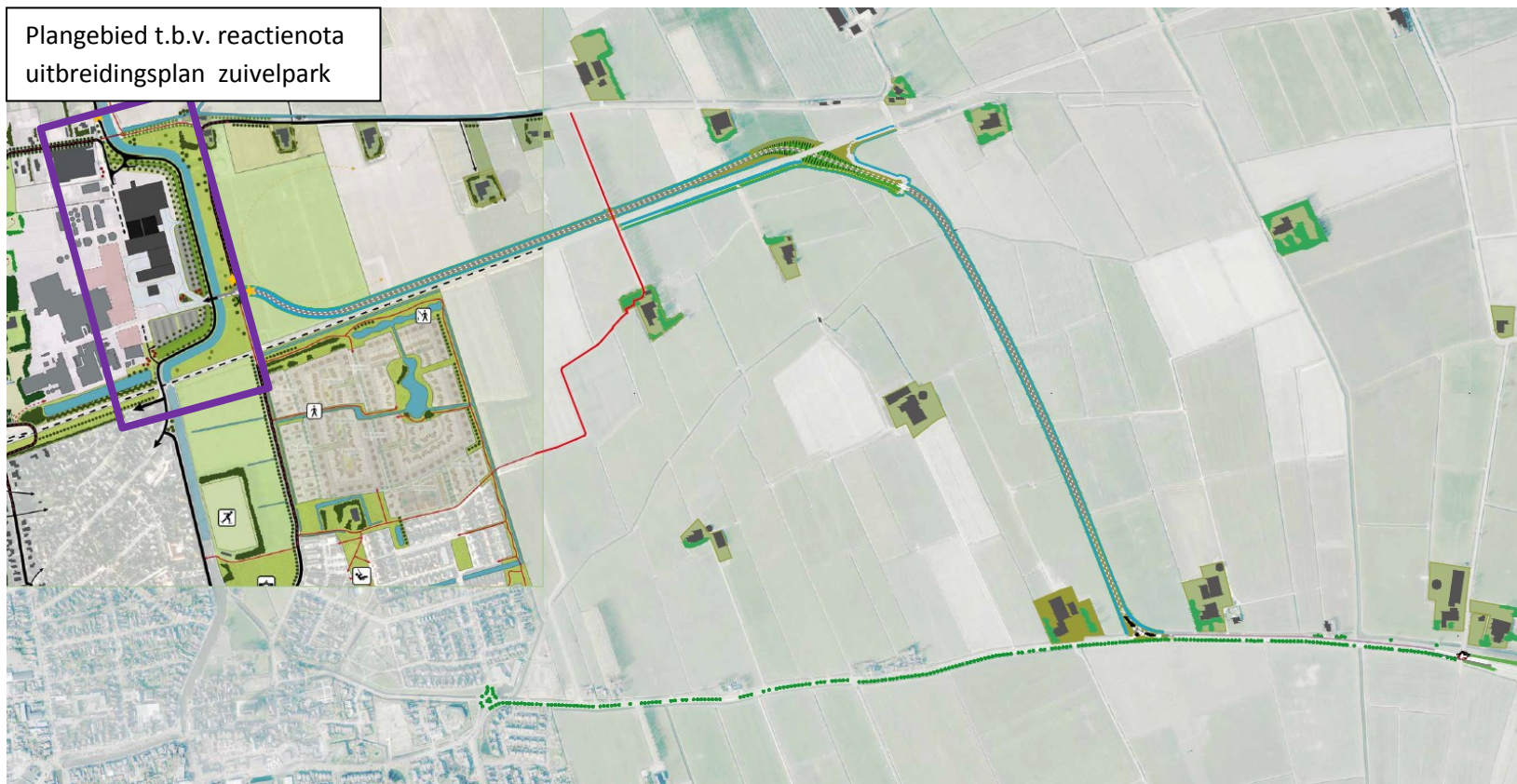


Reactienota inspraakreacties oostelijke ontsluitingsweg Bedum

Op 10 oktober 2016 zijn door de provincie Groningen en de gemeente Bedum tijdens een inloopavond de plannen gepresenteerd voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum. Tijdens deze avond hebben de gemeente Bedum en FrieslandCampina ook de plannen gepresenteerd voor de uitbreiding van het zuivelpark in Bedum. In de periode van 10 oktober t/m 7 november hebben beide plannen ter inzage gelegen en zijn bewoners/belanghebbenden in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie te geven op de plannen.

In deze notitie leest u de reacties die specifiek betrekking hebben op de oostelijke ontsluitingsweg (vaak genoemd rondweg). De inspraakreacties ten aanzien van de fabrieksuitbreiding, het omgelegde Boterdiep, de weg langs het omgelegde Boterdiep, de huidige weg Ter Laan worden betrokken en beantwoord bij de opstelling van het ontwerp bestemmingsplan voor de fabrieksuitbreiding. Deze reacties vallen buiten het kader van het vast te stellen realisatiebesluit voor de oostelijke ontsluitingsweg.



Nr.	Samenvatting inspraakreactie	Reactie provincie / Gemeente
R 01.	<p>Er rijdt vrachtverkeer en landbouwverkeer op de nieuwe weg. Is het niet verstandig om daar één of meer passeerplekken te maken, zodat verkeer de landbouwvoertuigen kan passeren en er geen stagnatie of gevaarlijke inhaalmanoeuvres ontstaan? Het snelheidsverschil tussen vrachtverkeer en landbouwverkeer is groot, passeerplekken lossen dit probleem op.</p>	<p>Binnen het provinciale netwerk zijn meerdere 60 km/h wegen waar het vrachtverkeer en landbouwverkeer gebruik maken van dezelfde weg en er geen passeerstroken aanwezig zijn. Er zijn bij ons geen (bijna) ongevallen bekend die de noodzaak tot passeerstroken onderstrepen. Bij het toepassen van landbouw passeerstroken speelt o.a. verkeersintensiteit een rol. Namelijk hoe drukker de weg, hoe minder kans de achterliggende bestuurder krijgt om in te halen. Dit roept mogelijk een bepaald ongeduld op waardoor bestuurders eerder geneigd zijn een risico te nemen om in te halen. Landbouw passeerstroken kunnen in dergelijke gevallen een uitkomst zijn. In het geval van de rondweg Bedum is de intensiteit, in algemene zin, dusdanig laag dat er ruim voldoende tijd en ruimte ontstaat om veilig een landbouwvoertuig in te halen. Dit maakt een passeerstrook overbodig. Een bijkomend nadeel is de vrijblijvendheid in het gebruik van de passeerstroken door landbouwvoertuigen. Verder betreft het een relatief kort traject, waardoor de tijdswinst op dit traject minimaal zal zijn. Ook zullen passeerstroken ten koste gaan van landbouwgrond en zullen de aanlegkosten hoger worden.</p>
R 02.	<p>Betreft kruispunt Stedumerweg-St.Annerweg: hier zijn meerdere ernstige ongelukken gebeurd. Pleiten daarom voor een rotonde. Er steken dagelijks veel kinderen over. Inspreker ziet veel (bijna) ongelukken gebeuren. Inspreker heeft het laatste ernstige ongeval zien gebeuren, maar het meest recente ongeval is niet alleen aanleiding om in te spreken: er zijn zeer regelmatig gevaarlijke situaties.</p> <p>Er wordt te hard gereden op het traject en de huidige maatregelen zijn onvoldoende om de snelheid af te laten nemen. Ook het nieuwe snelheidsregime van 60 km/uur zal de snelheid er niet voldoende uithalen. Een rotonde is de meest afdoende oplossing. Er is ter plaatse voldoende ruimte voor om deze aan te leggen. De snelheid van het verkeer dat van over het viaduct komt wordt daarmee flink verlaagd. Dit verkleint het risico op ongelukken.</p>	<p>Binnen de kaders van duurzaam veilig en ook binnen het bestaande netwerk van de provincie Groningen is het niet gebruikelijk om op een kruising van gelijkwaardige wegen, erftoegangswegen, rotondes aan te leggen. Uit de verkeersongevallenanalyse van 2011 tot 2015 is niet gebleken dat er op de kruising Stedumerweg significant meer ongevallen plaatsvinden dan op andere kruisingen.</p> <p>De St. Annerweg wordt tot aan de oprit Eemshavenweg ingericht als 60 km/u weg en daarmee wordt de snelheid t.h.v. de genoemde kruising verlaagd. Verschillende maatregelen worden hiervoor genomen, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De St. Annerweg wordt voorzien van nieuwe markering en past binnen het 60 km/h duurzaam veilig beleid. • De kruising Stedumerweg wordt door middel van een gekleurd vlak, verlichting, bebording en groeninrichting duidelijk geaccentueerd. In de huidige situatie is de aansluiting niet goed zichtbaar. • Het kruisingsvlak Stedumerweg wordt voorzien van trottoirbanden om enerzijds de kruising te accentueren en anderzijds deze visueel te versmallen. • Tot slot wordt gekeken naar de bestaande groenstructuur om het zicht op de kruising te verbeteren. <p>Naar aanleiding van uw inspraakreactie hebben we de volgende maatregelen nog toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • T.h.v. de oprit Eemshavenweg, vanuit de richting Bedum, wordt het rechtsaf vak verwijderd. Dit betekent dat het verkeer moet wachten voor het afslaande verkeer richting de Eemshavenweg. Dit geeft een smaller wegbeeld, dat snelheid verlagend werkt. • T.h.v. het viaduct Eemshavenweg wordt aan de westzijde een duidelijke 60 km-zone grens aangegeven d.m.v. borden en dwarsmarkering op de weg. Dit accentueert duidelijk het begin van de 60 km/h zone, komende uit de richting Ten Boer. <p>Elk project dat we uitvoeren kent een monitoringsfase waarin getoetst wordt of de genomen maatregelen effect hebben. Dit geldt dus ook voor de kruising Stedumerweg - St. Annerweg. Mocht uit de monitoring blijken dat er onvoldoende effect is van de genomen maatregelen, dan zullen andere opties overwogen worden.</p>

R 03.	<p><i>(Sluit zich aan bij de reacties van R02 en heeft nog een extra punt)</i></p> <p>In plaats van een rotonde zou er ook ter hoogte van de kruising een opsplitsing van de wegen kunnen komen, met in het midden een opstelplek voor auto's en fietsers, zodat zij een goed overzicht hebben halverwege de kruising. Dit voorkomt ongelukken.</p>	<p>Zie antwoord R02</p> <p>We verwachten dat bovengenoemde maatregelen voldoende effect hebben. Mocht uit de monitoring blijken dat er onvoldoende effect is van de genomen maatregelen, dan zal de optie van een middengeleider naast andere mogelijkheden overwogen worden.</p>
R 04.	<p>Inspreker pleit voor hoog groen (groenblijvend) ter hoogte van Ter Laan 4, langs het spoor (t.h.v. de gasleiding), zodat hij minder overlast van de toekomstige weg heeft.</p>	<p>Wij hebben uw wens doorgegeven aan de gemeente Bedum, aangezien de gemeente deze woonwijk in ontwikkeling heeft en kan beoordelen in hoeverre dit mogelijk is.</p>
R 05.	<p>Inspreker raakt teveel land kwijt t.b.v. de ontsluiting van de huizen ten zuiden van het spoor. Het huis in de bocht bestaat niet (dat is een bouwkaavel), dus daar hoeft niets voor geregeld te worden.</p> <p>De woning aan het Zevenbruggetjespad kan ontsloten worden via een gravel- of betonpad naast het Zevenbruggetjespad. Het probleem is dus niet de ligging van de weg, maar wel de ontsluitingswegen naar de percelen ten zuiden van de weg. Hier zou voor andere opties gekozen moeten worden, zodat inspreker minder land kwijtraakt.</p>	<p>Een veilig alternatief voor de onbewaakte overgangen is gezien de risico's een belangrijke maatregel. Het huis "in de bocht" betreft een gesloopte woning (Ter Laan 31) welke als woonbestemming gehandhaafd blijft en om die reden een veilige ontsluiting van de woonkavel nodig heeft.</p> <p>Voor bestemmingsverkeer van en naar de woningen Ter Laan 31 en 35 is een parallelstructuur straks de enige ontsluitingsmogelijkheid. Een parallelstructuur tussen het Zevenbruggetjespad en Ter Laan 35 dient ook als ontsluiting voor fietsers en voetgangers naar aanliggende woningen richting het centrum van Bedum.</p> <p>Voorgenoemde punten maken deze parallelstructuur noodzakelijk. Daarnaast geldt: Door de aanleg van een "parallele" ontsluiting naast het Zevenbruggetjespad gaat het karakter van een recreatieve wandelroute verloren. Dit is niet gewenst.</p>
R 06.	<p>Inspreker zou ter hoogte van de op- en afritten bij de Eemshavenweg rotondes willen hebben. Dit verlaagt de snelheid en het is voor fietsers een veiligere situatie. Momenteel is de situatie al gevaarlijk en die wordt met de komst van de nieuwe weg gevaarlijker i.v.m. een verhoogde verkeersdruk.</p>	<p>Zie antwoord R02</p>
R 07.	<p>Het voorstel is om een (onbemand) tankstation te plaatsen aan de achterzijde van Ter Laan, vlak voor de ingang van de fabriek van FrieslandCampina. Dit fungeert als een servicepunt voor vrachtverkeer. Het voordeel daarvan is dat vrachtverkeer niet meer door Bedum rijdt om te tanken. Het betreft een extra station van dezelfde ondernemer (het andere station is gevestigd aan de Groningerweg 2). Als het tweede tankstation er niet mag komen, dan is inspreker een groot deel van zijn omzet kwijt, omdat het verkeer niet meer langs zijn huidige tankstation zal rijden.</p>	<p>De plannen voorzien niet in de medewerking aan een brandstofvuilpunt. De te verwachten verkeersintensiteiten zijn te laag om het opofferen van landbouwgrond te rechtvaardigen. Bovendien is een brandstofvuilpunt in de nabijheid van de woonwijk Ter Laan 4 niet wenselijk. Mocht er voor de bedrijfswagens van FrieslandCampina een brandstofvuilpunt nodig zijn, dan kan dat het beste gesitueerd worden op het bedrijfsterrein van FrieslandCampina.</p> <p>Als u van mening bent dat dit leidt tot een waardedaling van uw woning dan kent de Wet op de ruimtelijke ordening hiervoor een planschadeprocedure waarbij een beroep op waardevermindering kan worden gedaan, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.</p>
R 08	<p>Vreest voor aantasting woon- en leefgenot. Woning slechts op geringe afstand van St. Annerweg gelegen. Nu al last van trillingen. Bij nieuwe ontsluitingsweg extra toename van (vracht)verkeer. Vrees voor extra trillingsoverlast en daardoor schade aan woning van cliënt. Dit aspect is niet onderzocht. Het gevolg daarvan is dat cliënt van mening is dat er nu geen goed besluit kan worden genomen over de aanleg van de weg.</p> <p>Cliënt heeft tevens twijfels bij gehouden onderzoek naar verkeerslawaai. Uitgegaan is van 60 km/u. Hoe wordt deze snelheid gehandhaafd? Bij hogere snelheid dan 60 km/u meer geluidsoverlast.</p>	<p>De bestaande St. Annerweg kent een verkeersfunctie welke geschikt is voor het afwikkelen van het verkeer, ook van FrieslandCampina. De plannen voorzien in een aanpassing van het snelheidsregime van 80 km/h naar 60 km/h. Verschillende maatregelen worden hiervoor getroffen. Zie ook R.02</p> <p>Voor wat betreft het verkeerslawaai is een geluidsonderzoek uitgevoerd voor de nieuwe situatie i.h.k.v. de Wet geluidhinder. Daaruit komt naar voren dat ondanks de toename van verkeer de geluidsbelasting niet toeneemt maar licht daalt. Dit komt door de verlaging van het snelheidsregime.</p> <p>Trillingen: Verkeer op een oneffen wegdek kan trillingen veroorzaken. Bij de uitwerking van de plannen wordt gekeken naar de onderhoudstoestand van de weg waarbij ook naar de vlakheid van de weg wordt gekeken. Indien nodig wordt deze verbeterd.</p>

R 09	<p>Algemeen liever geen fabrieksuitbreiding en rondweg: aantasting woongenot en waardevermindering woning. Verwacht maximaal ontzien te worden in de hinder die uit de plannen voortkomt. Is tevreden over afsluiting spoorwegovergang Ter Laan voor autoverkeer; extra fietsbrug t.h.v. De Wroetende Mol; keuze locatie bebouwde komgrens en maximumsnelheid en plaats afbuiging van de weg van het spoor naar de fabriek.</p> <p>Graag een cumulatief geluidsonderzoek rondweg en plannen FCD.</p> <p>Wenst i.v.m. geluid om de 50 km/u zone op de rondweg tot aan de oostelijke grens van ter Laan op te schuiven.</p> <p>Grasbetonstroken niet toepassen op rondweg.</p> <p>Oversteek Zevenbruggetjespad accentueren/verfraaien om gevaarlijke kruising te benadrukken.</p>	<p>Wij hebben begrip voor uw standpunt. Bij de uitwerking hebben wij zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van de bewoners in Ter Laan 4. Wij zijn verheugd dat u op hoofdlijnen kunt instemmen met de planuitwerking en de voorgestelde compenserende maatregelen.</p> <p>Cumulatie is niet aan de orde. Volgens de Wet geluidhinder hoeft dit pas te worden beschouwd als er sprake is van het vaststellen van hogere waarden. Dat is hier niet het geval.</p> <p>In het kader van geluid is het niet nodig om de komgrens (50 km/u) op te schuiven tot de oostelijke grens van Ter Laan 4 aangezien de geluidszone ruim binnen de wettelijke normen blijft. Verder zal de voorgestelde plek als onlogisch worden ervaren en daarmee moeilijk te handhaven.</p> <p>Grasbetonstroken langs de rondweg: Het doel is om bermschade te voorkomen. Door de asfaltstrook breder te maken dan noodzakelijk kan dit tot gevolg hebben dat de snelheid weer omhoog gaat. Een gesloten verharding van beton of ander materiaal kan ook een optie zijn op de plekken waar geluid een rol speelt. Door gebruik te maken van een ander materiaal wordt de weg niet visueel verbreed. In de definitieve materiaalkeuze wordt uw punt meegewogen.</p> <p>Het accentueren van de gelijkvloerse oversteek van het Zevenbruggetjespad bij de kruising met de ontsluitingsweg wordt uitgewerkt in de realisatiefase van het project.</p>
R10	<p>Oneens met plan Rondweg in het algemeen vanwege het ontbreken van nut en noodzaak, aantasting landschap en recreatiemogelijkheden in gebied Ter Laan, vermindering woongenot en waardevermindering woningen Ter Laan 4.</p> <p>Extra Geluidsoverlast vanwege de rondweg</p> <p>Tevreden over plaats afbuiging van de weg van het spoor naar de fabriek.</p> <p>Blij met de extra fietsbrug ter hoogte van de Wroetende Mol. 50 km/u rondom FCD is positief, zorg door ervoor dat de inrichting zorgt voor handhaving van deze snelheid.</p> <p>Graag een cumulatief geluidsonderzoek rondweg en plannen FCD.</p> <p>Snelheidsgrens 50 km/u opschuiven tot voorbij oostelijke grens Ter Laan 4</p> <p>Grasbetonstroken verwijderen en niet toepassen op rondweg.</p> <p>Oversteek Zevenbruggetjespad accentueren/verfraaien om gevaarlijke kruising te benadrukken.</p>	<p>De ontsluitingsweg is noodzakelijk om de kern van Bedum te ontlasten van o.a. het vrachtverkeer van en naar de vestiging van FrieslandCampina en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Bedum te vergroten.</p> <p>Als u van mening bent dat dit leidt tot een waardedaling van uw woning dan kent de Wet op de ruimtelijke ordening hiervoor een planschadeprocedure waarbij een beroep op waardevermindering kan worden gedaan, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.</p> <p>Zie verder antwoord R09</p>
R11	<p>Er wordt geluidshinder verwacht ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg met een erg hoge verkeersintensiteit. Minder rust buitenshuis,</p> <p>Aantasting vrij uitzicht op landelijk gebied door tientallen vrachtauto's per uur i.p.v. nu 4 maal per uur een trein.</p> <p>Er wordt lichthinder verwacht van koplampen van verkeer en van lantarenpalen die mogelijk op termijn zullen worden gerealiseerd.</p> <p>Tijdens de realisatie verwachten we een slechte bereikbaarheid van Bedum en de Stad Groningen.</p>	<p>Geluidshinder: De wet geluidhinder schrijft voor dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De geluidsbelasting op de gevel niet meer bedraagt dan 48 dB • De toename door de nieuwe weg niet meer dan 1,5 dB bedraagt <p>(Indien de geluidsbelasting in de bestaande situatie al hoger is dan 48 dB) Dit is voor geen van de woningen in het plangebied het geval.</p> <p>Vrij uitzicht i.v.m. weg: In 2014 is al een keuze gemaakt voor het huidige tracé. Deze keuze is destijds na een zorgvuldige afweging op verschillende aspecten, waaronder ook de ruimtelijke kwaliteit (open landschap), gemaakt.</p>

	<p>Niet alle benodigde grond is in bezit van FCD/gemeente/provincie. De grond die mogelijk onteigend moet worden hebben grote gevolgen voor de gemeenschap, deze gevolgen zijn belangrijker en groter dan tijdelijk economisch gewin.</p> <p>Kosten aanleggen rondweg met gemeenschapsgeld ten behoeve van een onderneming met winstoogmerk is niet toegestaan. Onderzoek naar economische uitvoerbaarheid is noodzakelijk.</p> <p>Er is nog geen inpassingsbesluit; wij willen benadrukken dat plan geen doorgang moet vinden: De weg is niet nodig volgens eigen onderzoek provincie 27/4/2012, slechts klein gedeelte zwaar verkeer in Bedum is voor FCD, weg is met name om beleving onveiligheid weg te nemen en dat hoeft niet.</p> <p>Toename onveiligheid op Eemshavenweg. De vrachtauto's rijden hier minder dan 100 km/u. Dit zorgt voor extra reistijd en onveilige situaties door ongeduldige bestuurders op de Eemshavenweg.</p> <p>De "beschermden?" Groene long van Bedum wordt door de weg afgesneden en zal verdwijnen als unieke uitstraling voor het dorp.</p> <p>Het omleiden van het verkeer naar de fabriek zorgt voor meer gereden kilometers en meer kosten en CO2 uitstoot(+ 300.000 liter diesel per jaar) wegen de opbrengsten op tegen de kosten van de plannen?</p> <p>Alle genoemde problemen worden opgelost door een Westelijke rondweg aan te leggen.</p>	<p>Lichthinder: T.b.v. de ontsluitingsweg wordt in beginsel geen extra verlichting aangebracht, behoudens kruisingen, t.h.v. de onderdoorgang of op overige plekken waar vanuit verkeersveiligheid dit gewenst is. Daar waar verlichting noodzakelijk is wordt rekening gehouden met een type lichtmast die "strooilicht" naar de omgeving zoveel mogelijk voorkomt. Direct inschijnen van koplampen ter hoogte van uw woning verwachten wij niet als gevolg van de oostelijke ontsluitingsweg zelf.</p> <p>Bereikbaarheid: Tijdens de uitvoeringsfase wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van omwonenden. De uitvoeringswijze wordt daarop afgestemd.</p> <p>Benodigde grond: De benodigde grond wordt in overleg met de agrariërs verworven. De kosten hiervoor zijn meegenomen in de begroting voor het gehele project. Wij vragen Provinciale Staten en de gemeenteraad van Bedum hiermee in stemmen.</p> <p>Gemeenschapsgeld en nut noodzaak: De aanleg van de ontsluitingsweg is noodzakelijk om de kern van Bedum o.a. te ontlasten van vrachtverkeer van en naar de vestiging van FrieslandCampina en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Omdat de openbare weg de onderneming niet specifiek begunstigt en geen sprake is van een dreigende mededingingsvervalsing die de handel tussen lidstaten ongunstig kan beïnvloeden, wordt aangenomen dat in casu geen sprake is van staatssteun in de zin van artikel 107 VWEU.</p> <p>De Eemshavenweg is geschikt voor vrachtverkeer (stroomweg conform duurzaam veilig). Deze weg wordt nu ook veelvuldig gebruikt door vrachtverkeer .</p> <p>Economische uitvoerbaarheid: Provinciale Staten, gemeente Bedum en FrieslandCampina hebben budget gereserveerd waarbinnen de plannen uitgevoerd kunnen worden. Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst tussen de partijen. De geraamde kosten maken onderdeel uit van het te nemen realisatiebesluit.</p> <p>Groene long: In het structuurplan van Bedum uit 2006 is het gebied waar de uitbreiding van FrieslandCampina is gepland aangeduid als "Groene Long". Vanuit het buitengebied is er zicht op de oude kern van Bedum. De oude kern van Bedum is overigens niet aangewezen als beschermd dorpsgezicht in de zin van de Monumentenwet. De uitbreiding van FrieslandCampina gaat ten koste van een deel van de "Groene Long". Dit wordt deels gecompenseerd door groene aanplant. De zichtlijn aan de zuidoostzijde blijft bestaan. De ontsluitingsweg heeft geen impact op de groene long.</p> <p>Tracékeuze en extra gereden kilometers: Na een onderzoek (Quickscan alternatieven N361 en Bedum, 14 mei 2013) is de westelijke variant afgevalen als alternatief. Een integrale afweging over de plaats van de rondweg is tijdens de verkenningsfase van het project gemaakt en heeft in 2014 geleid tot een besluit om de weg op het gekozen voorkeurstracé verder uit te werken.</p>
R12	<p>Zie punten R11,</p> <p>Toevoeging: Geluidsoverlast in de tuin is niet berekend, dit is wel belangrijk, de rust is reden geweest naar het buitengebied te verhuizen.</p> <p>Waarde van de woning zal fors afnemen, tijdens de werkzaamheden zal verkoop zo nodig onmogelijk zijn.</p>	<p>De antwoorden ten aanzien van de fabrieksuitbreiding en het omgelegde Boterdiep, de weg langs het omgelegde Boterdiep en de huidige weg Ter Laan worden betrokken en beantwoord bij de opstelling van het ontwerp bestemmingsplan voor de fabrieksuitbreiding. Deze reacties vallen buiten het kader van het vast te stellen realisatiebesluit.</p> <p>Zie antwoorden R11</p> <p>De geluidscontouren zijn conform de Wet geluidhinder bepaald. Daarbij wordt het geluidsniveau op de gevel berekend.</p>

	<p>Het niet actief informeren van inspreker en andere direct betrokkenen geeft geen basis voor vertrouwen. Hier ligt ruimte tot verbetering bij gemeente, provincie en FCD. Onze deur staat open.</p>	<p>Waarde woningen: Voor de aanleg van de weg is een wijziging dan wel afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Als u van mening bent dat dit leidt tot een waardedaling van uw woning dan kent de Wet op de ruimtelijke ordening hiervoor een planschadeprocedure waarbij een beroep op waardevermindering kan worden gedaan, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.</p> <p>Tijdens de planvorming van de oostelijke ontsluitingsweg is naar de omgeving gecommuniceerd via nieuwsbrieven en inloopbijeenkomsten, waarbij de mogelijkheid open stond contact met de provincie op te nemen. Met grondeigenaren van benodigde grond en omwonenden die direct binnen de invloedssfeer van de weg wonen is actief contact gezocht en zijn keukentafelgesprekken gevoerd. De afstand van de weg tot Ter Laan 14 en 15 is dusdanig dat we dit hier niet gedaan hebben. Voor de uitbreidingsplannen van het zuivelpark en het omleggen van het Boterdiep is een apart traject gevolgd door de gemeente Bedum en FrieslandCampina. Uw reactie hieromtrent zal worden betrokken en beantwoord bij de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan voor de fabrieksuitbreiding. Deze reacties vallen buiten het kader van het vast te stellen realisatiebesluit. Voor uw aanbod voor overleg staat de gemeente Bedum open.</p>
R13	<ul style="list-style-type: none"> • LTO is van mening dat in de afgelopen periode de openheid en de gezamenlijkheid die werkgroep landbouw kenmerkte in 2014 is verdwenen als gevolg van de individuele benadering van grondeigenaren zonder zicht te bieden op het perspectief van structuurversterking voor het grotere geheel. LTO mist bij betrokken overheden de intentie en urgentie om de realisatie van de rondweg in gesprek met de landbouw verder vorm te geven. • LTO geeft aan dat zij niet op de hoogte zijn van het onderzoek naar grondmobiliteit. • LTO wordt graag betrokken bij de ontwikkelingen m.b.t. grondmobiliteit en pleit voor een onafhankelijke ondersteuning van de werkgroep landbouw. <p>LTO noord wijst ook op de huidige ontwikkelingen in de wet en regelgeving betreffende de melkveehouderij dat de noodzaak van grond voor grond zou versterken.</p>	<p>De insteek van het grondmobiliteitsonderzoek, e.e.a. conform het rapport van de werkgroep landbouw, was om één of meerdere bedrijven in de omgeving in te zetten als compensatie voor het tracé en de resterende gronden te ruilen/leveren aan de bedrijven in de omgeving. Eerst zijn de direct door de ontsluitingsweg getroffen eigenaren individueel benaderd om inzicht te krijgen in de bedrijfsspecifieke situatie, immers de impact en situatie per bedrijf verschilt. Vervolgens zijn er verkennende gesprekken geweest met de omgeving.</p> <p>Tijdens deze gesprekken kwam naar voren dat niet alle conclusies uit het rapport door alle deelnemers werden gedeeld en er geen behoefte was om de werkgroep weer bijeen te roepen. Tevens bleek uit deze gesprekken dat er onvoldoende zicht was op het doorleveren van alle gronden en gebouwen, tegen voor een ieder acceptabele en verantwoorde voorwaarden. Hierbij hebben ook de onzekerheid in de markt als gevolg van veranderende wet- en regelgeving een rol gespeeld. Wij hebben dan ook besloten om dit onderzoek niet verder voort te zetten.</p> <p>Mochten er zich echter vanuit de omgeving alsnog andere kansen voordoen op grondmobiliteit dan wordt dit op haalbaarheid onderzocht en bij een positief resultaat meegenomen in de verdere grondaankoopstrategie.</p> <p>Naar aanleiding van gesprekken met betrokken eigenaren is het ontwerp aangepast zodat de landbouwstructuur/verkaveling zo min mogelijk wordt getroffen (zoveel mogelijk volgen van kavelgrenzen en beperken van "snippers"). O.a. de plek en het ontwerp van de tunnel hebben daaraan bijgedragen.</p> <p>LTO is door de provincie op de hoogte gehouden over de voortgang van het onderzoek, zowel telefonisch als in overleggen. Met LTO zijn in een gesprek ook de conclusies van het niet slagen gedeeld. Hierbij is ook de onzekerheid in de markt als gevolg van veranderende wet- en regelgeving aan de orde geweest.</p> <p>Wij hebben begrip voor de wens voor compensatie in grond, echter de overheid kan niet verplicht worden gesteld om de benodigde oppervlakte in grond te compenseren, maar wij staan ervoor open om (nieuwe) mogelijkheden daartoe op haalbaarheid te onderzoeken.</p>
R 14	<p>Inspreker tekent bezwaar aan tegen de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg Bedum vanwege de verkleining van de oppervlakte van zijn bedrijf bij aanleg van de weg. inspreker is bereid medewerking te verlenen wanneer hij wordt gecompenseerd met vervangende grond. Verkleining van het bedrijf zal verstrekende gevolgen hebben i.v.m. toekomstige wet en regelgeving fosfaatrechten.</p>	<p>Zie antwoorden R13. Wij hebben begrip voor de wens voor compensatie in grond, echter de overheid kan niet verplicht worden gesteld om de benodigde oppervlakte in grond te compenseren, maar wij staan ervoor open om (nieuwe) mogelijkheden daartoe op haalbaarheid te onderzoeken.</p>

R 15	<p>Een deel van de weg wordt op grond van inspreker aangelegd, er zal dan grond aan het bedrijf onttrokken worden. Het verminderen van oppervlakte zal ingrijpende gevolgen hebben, op basis van wettelijke regelgeving zal het melkveebedrijf moeten inkrimpen.</p> <p>De uitkomst van gesprekken in 2014 met de werkgroep landbouw was dat de betrokken boeren vervangende grond beschikbaar moet komen.</p> <p>Inspreker heeft zich steeds constructief opgesteld in het zoeken naar mogelijkheden. Nu uit gesprekken met de provincie is gebleken dat er geen mogelijkheden zijn voor bedrijfsverplaatsing en er geen vervangende grond beschikbaar is. Verzoekt de inspreker om de ligging van de weg zo aan te passen dat de landbouwgrond hier geen onderdeel van uitmaakt.</p> <p>het inleveren van grond en het verzwakken van het melkveebedrijf is voor de familie onaanvaardbaar.</p>	Zie antwoorden R13 en R14. Aanvullend kan gesteld worden dat het tracé niet dusdanig verlegd kan worden dat geen grond van inspreker benodigd is.
R 16	<p>Een deel van de weg wordt op substantieel deel van de grond van inspreker aangelegd, Het inleveren van grond heeft nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering (o.a. i.v.m. grondgebondenheid, benutting gebouwen, beschikbare oppervlakte voor weidegang, voerwinning en mestplaatsing)</p> <p>De weg zoals deze nu is ingetekend heeft gevolgen voor bedrijfsvoering en het wonen.</p> <p>De huidige Sint Annerweg wordt verbreed en de nieuwe weg komt nabij de woon en bedrijfsgebouwen. De verkeersintensiteit neemt toe. Dit heeft gevolgen mbt milieu, geluid, licht, privacy en veiligheid. In de omgeving van het spoor is het tracé helemaal aangepast wij verzoeken dit ook nabij inspreker aan te passen zodat de geschetste problemen teniet worden gedaan.</p> <p>inspreker is bereid tot bedrijfsverplaatsing, maar er is zijn door de compenserende voorstellen gedaan. Als er geen compenserende maatregelen genomen kunnen worden die de nadelig gevolgen opheffen verzoeken we de plannen aan te passen zodat de grond van inspreker geen onderdeel wordt van het tracé.</p>	Zie antwoorden R13, R14 en R15