

**Bestemmingsplan Weg Veendam – Ter  
Apel, Aansluiting N391 – N366**

***Vastgesteld***

Opdrachtgever:  
Rapportnummer:  
Datum vrijgave:  
Opsteller:  
Goedkeuring:

Provincie Drenthe
RB 30.042
September 2016
Dhr. K. van Dijk
Dhr. M. Beek

## Inhoudsopgave

.....	<b>1</b>
<b>1 HOOFDSTUK 1 INLEIDEND HOOFDSTUK .....</b>	<b>3</b>
1.1 Inleiding .....	3
1.2 Aanleiding .....	3
1.3 Planologisch kader .....	4
1.4 Doel .....	5
1.5 Verantwoording .....	5
1.6 Leeswijzer .....	5
<b>2 HOOFDSTUK 2 LOCATIE- EN PLANBESCHRIJVING .....</b>	<b>6</b>
2.1 Huidige situatie .....	6
2.2 De N391 Emmen – Ter Apel ‘Veilig en snel’ .....	6
2.3 Project aansluiting N391 op N366 bij Ter Apel .....	7
2.4 Landschappelijke inpassing .....	10
<b>3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER .....</b>	<b>13</b>
3.1 Rijksbeleid .....	13
3.1.1 <i>Ruimtelijk – Structuurvisie Infrastructuur en ruimte</i> .....	13
3.2 Provinciaal beleid .....	13
3.2.1 <i>Provinciaal Omgevingsplan</i> .....	13
3.3 Regionaal beleid .....	14
3.3.1 <i>Agenda voor de Veenkoloniën</i> .....	14
3.4 Gemeentelijk beleid .....	14
<b>4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSFACTOREN .....</b>	<b>16</b>
4.1 Archeologie .....	16
4.2 Bodem .....	16
4.3 Ecologie .....	16
4.4 Externe veiligheid .....	17
4.5 Geluid .....	18
4.6 Luchtkwaliteit .....	19
4.7 M.E.R.-beoordeling .....	21
4.8 Watertoets .....	22
<b>5 HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>23</b>
<b>6 HOOFDSTUK 6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>24</b>
6.1 Vooroverleg .....	24
6.2 Ontwerp-bestemmingsplan .....	24
<b>7 HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE TOELICHTING .....</b>	<b>25</b>
7.1 Algemeen .....	25
7.2 Toelichting op de toelichting .....	25
7.3 Toelichting op de planregels .....	26

## 1 Hoofdstuk 1 Inleidend hoofdstuk

### 1.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het juridisch kader te bieden voor het kunnen uitvoeren van een ruimtelijk initiatief. Tevens biedt voorliggend bestemmingsplan de onderbouwing van waarom het gewenste ruimtelijk initiatief inpasbaar is op de door initiatiefnemer gewenste locatie.

### 1.2 Aanleiding

De N391 is een belangrijke verbindingroute tussen Zuid-Oost Drenthe en Zuid-Oost Groningen en verbindt deze gebieden met Duitsland en de Eemshaven. De provincies Groningen en Drenthe hebben daarom afgesproken om de N366 en de N391 in te richten als een weg met een stroomfunctie.

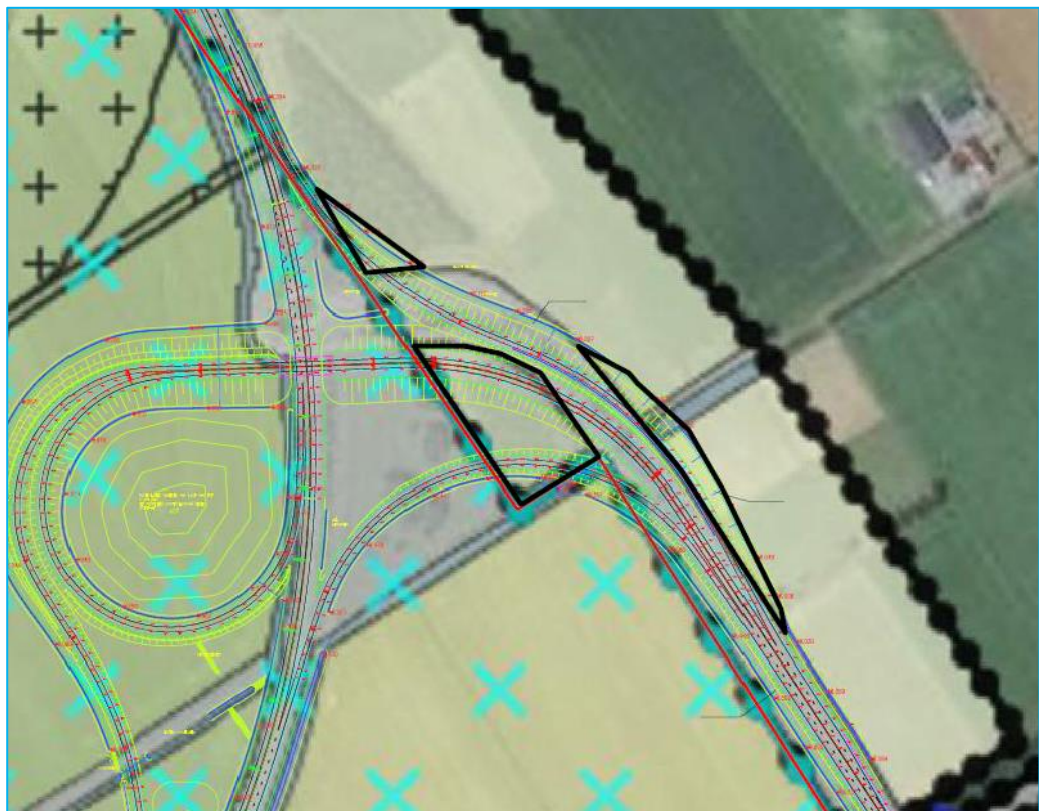
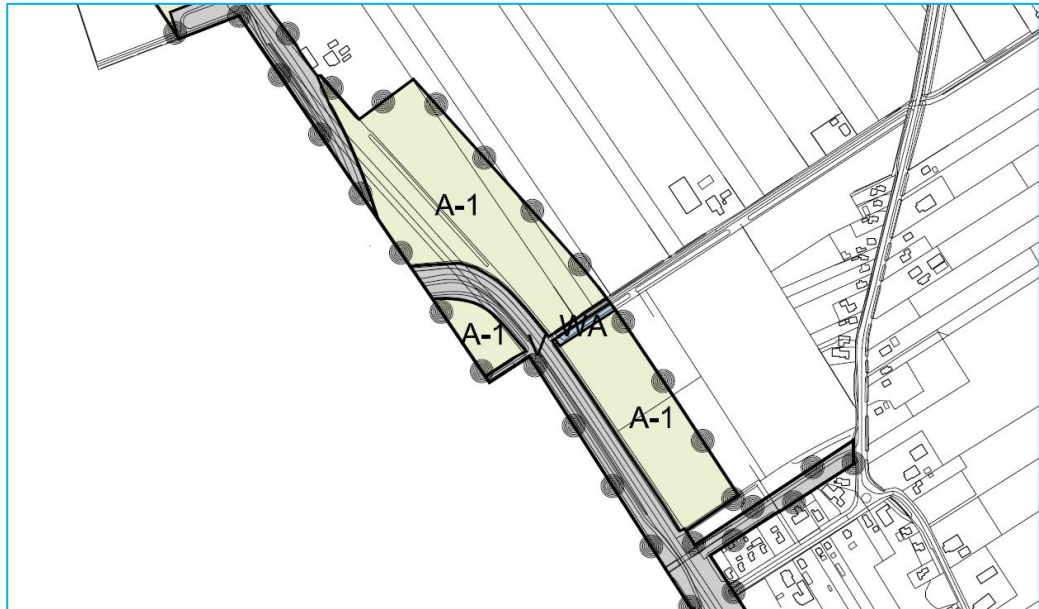
Om te voldoen aan de inrichtingseisen voor een stroomweg wil de provincie Drenthe overall ongelijkvloerse kruisingen realiseren. Zo wordt er een ongelijkvloerse aansluiting met de N366 (Ter Apel – Veendam) gecreëerd. Er is voorzien in de bouw van een viaduct met bijbehorende op- en afritten. De kruising wordt gerealiseerd op grondgebied van zowel de gemeente Emmen (provincie Drenthe) als de gemeente Vlagtwedde (provincie Groningen). Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een gedeelte van de ongelijkvloerse kruising op het grondgebied van de gemeente Vlagtwedde.

Hieronder een weergave van de te realiseren ongelijkvloerse kruising van de N366 met de N391.



### 1.3 Planologisch kader

Het plangebied is opgenomen in het bestemmingsplan: 'Weg Veendam – Ter Apel', zoals deze is vastgesteld op 25-09-2015. Hieronder volgt een weergave van de bestemmingsplanverbeiding met daaronder een projectie van de reconstructie op de onderliggende verbeiding.



Het plangebied kent de bestemmingen: 'Agrarisch -1', 'Water' en 'Verkeer'. De realisatie van een ongelijkvloerse kruising is op een paar plaatsen (de gebieden in de zwarte kaders) in strijd met daar aanwezige bestemming 'Agrarisch -1'. Om medewerking te verlenen aan het bouwplan is een gedeeltelijke herziening nodig van het bestemmingsplan: 'Weg Veendam – Ter Apel'. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. Tevens geldt dat daar waar na de reconstructie de bestemming 'Verkeer' niet meer in stand gehouden hoeft te worden er een bestemming 'Agrarisch – 1' aan toegekend, zodat deze gronden weer agrarisch gebruikt kunnen gaan worden.

Voor het grondgebied in de gemeente Emmen waar het andere gedeelte van de ongelijkvloerse aansluiting N391-N366 wordt gerealiseerd is ook een bestemmingsplanprocedure in voorbereiding.

#### **1.4 Doel**

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan Weg Veendam – Ter Apel wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied. De realisatie van de plannen met de bouwwerken moet passen binnen deze visie

#### **1.5 Verantwoording**

Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van diverse (beleids)documenten en websites. Sommige (beleids)documenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. Daar waar bronnen zijn gebruikt is dat in de tekst weergegeven.

#### **1.6 Leeswijzer**

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een weergave gegeven van de historie en ligging van het plangebied, daarnaast wordt er in dit hoofdstuk een uitgebreide weergave gegeven van het plan. In Hoofdstuk 3 komen de verschillende relevante beleidsstukken voorbij die van toepassing zijn op het plan en uitgewerkt van provinciaal niveau tot gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 geeft de invloed weer van het plan tot de verschillende omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 staat de economische uitvoerbaarheid centraal. Hoofdstuk 6 doet verslag van de inspraak- en overlegreacties, waarna hoofdstuk 7 ingaat op de juridische vertaling van het plan en vervolgens volgen in hoofdstuk 8 de regels.



## 2 Hoofdstuk 2 Locatie- en planbeschrijving

### 2.1 Huidige situatie

De locatie waar de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting tussen de N391 en de N366 wordt gerealiseerd ligt in de nabijheid van het dorp Ter Apel. Het wordt globaal begrensd door landerijen in het noorden, oosten, zuiden en westen. Verderop ligt Ter Apel in het noorden en buurtschap De Maten in het zuidoosten. In de huidige situatie is het terrein ingericht als een rotonde die de N391 en de N366 verbindt. Hieronder een weergave van de bestaande situatie.



### 2.2 De N391 Emmen – Ter Apel ‘Veilig en snel’

De N391 is een belangrijke verbindingroute tussen Zuid-Oost Drenthe en Zuid-Oost Groningen en verbindt deze beide gebieden met Duitsland en de Eemshaven. De weg zorgt ook voor een goede verbinding van deze regio met de rest van het land via de N34/A37. Het is voor de regio van belang dat zowel de veiligheid als de bereikbaarheid verbetert, zodat de economische bedrijvigheid een impuls krijgt. De provincie Drenthe heeft er daarom voor gekozen de N391 met voorrang om te bouwen van een 80-kilometer weg naar een 100-kilometer weg. De omvangrijke werkzaamheden die hiervoor nodig zijn, zorgen bovendien voor stimulering van de werkgelegenheid in de regionale bouwsector.

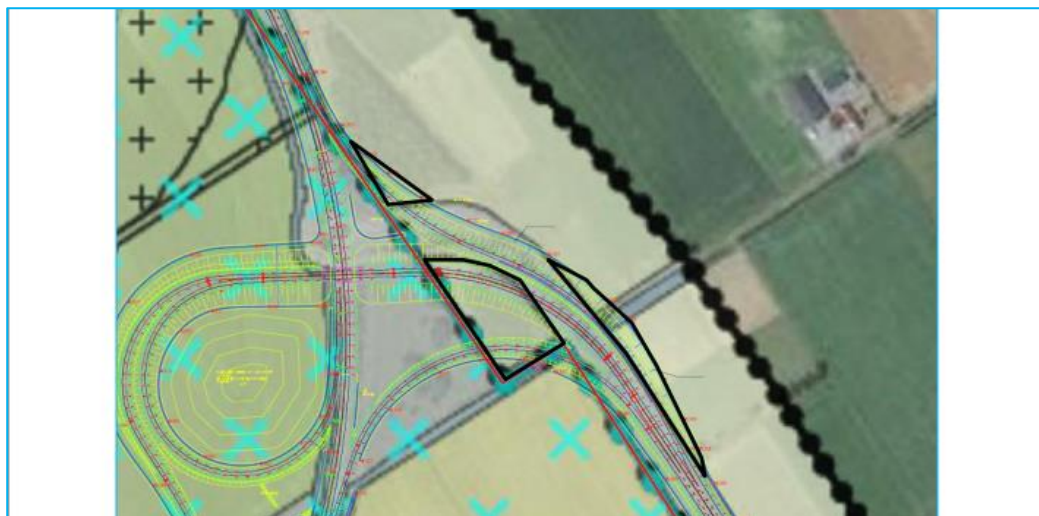
De werkzaamheden bestaan uit het verbreden van de weg en het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen. Deze aanpassingen maken de weg veiliger en zorgen voor een snellere doorstroming van het verkeer. De te realiseren ongelijkvloerse aansluiting op de N366 bij Ter Apel zorgt voor een betere doorstroming van en naar deze wegen. Hierdoor gaat het verkeer meer gebruik maken van de N391 waardoor het op de omliggende wegen minder druk wordt. Zodra de planologische procedure het toestaat zal gestart worden met de werkzaamheden.

### 2.3 Project aansluiting N391 op N366 bij Ter Apel

De provincie Drenthe legt een ongelijkvloerse kruising aan op de plek van de huidige rotonde bij Ter Apel. Het plangebied valt voornamelijk binnen het grondgebied van de gemeente Emmen. Voor dit gedeelte wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. Slechts een klein deel van het plangebied valt binnen het grondgebied van de gemeente Vlagtwedde. Hieronder is te zien welk deel binnen de gemeente Vlagtwedde valt (boven de dikke rode lijn).



Voor een groot gedeelte past de realisatie van de ongelijkvloerse kruising in het bestemmingsplan. Een gedeelte kent namelijk al de bestemming: 'Verkeer'. De strijd met het bestemmingsplan zit in de gebieden met de bestemmingen: 'Agrarisch – 1' en 'Water'. Op onderstaande kaart is globaal de strijd met het bestemmingsplan weergegeven (in de zwarte kaders).





*De ongelijkvloerse kruising N391 – N366 in zijn geheel*

Hieronder volgt een beschrijving van de ongelijkvloerse aansluiting van de N391 en de N366 in zijn geheel (dus in het grondgebied van de gemeente Emmen en Vlagtwedde).

Onderstaand eerst een tweetal weergaven van de bestaande situatie gevolgd door weergaven van de nieuwe situatie.

*Bestaande situatie vanaf de N391*



*Bestaande situatie vanuit de lucht*



In de huidige situatie is er sprake van een gelijkvloerse kruising in de vorm van een rotonde waar de N391 en de N366 elkaar kruisen. Aangezien de N391 wordt aangepast tot een weg waarover 100 km/uur gereden mag worden dient de bestaande kruising aangepast te worden tot een ongelijkvloerse kruising. Deze aanpassing maakt de wegen veiliger en zorgt voor een snellere doorstroming van het verkeer.



Nieuwe situatie

Hierna volgen diverse weergaven van de toekomstige situatie. Bij de uitvoering van dit plan wordt de bestaande rotonde verwijderd.



Nieuwe situatie vanuit de lucht.



Nieuwe situatie vanaf locatie 1



Nieuwe situatie vanaf locatie 2



Nieuwe situatie vanaf locatie 3

## 2.4 Landschappelijke inpassing

De N391, een weg met twee gezichten, de Rondweg Emmen en het Veenkoloniale deel. In de landschapsvisie gelden de volgende uitgangspunten voor de Veenkoloniale deel van de weg:

- “De Veenkoloniale N391 dient ruimtelijk ondergeschikt te zijn aan het veenkoloniale landschap.” Dit betekent dat het open karakter van het veenkoloniale landschap gerespecteerd moet worden. Dit wordt onder andere bereikt door geen opgaande beplanting in de lengterichting van de weg en terughoudende vormgeving van de civiele kunstwerken.
- Verder geldt dat de vormgeving van de viaducten het beeld van de weg met twee gezichten moet versterken. Dit betekent dat voor de herkenbaarheid van



“het Veenkoloniale gezicht” aansluitingen en kruisingen “familie van elkaar” moeten zijn. In het ontwerp wordt daarom een duidelijke vormtaal gekozen, dat zich telkens herhaalt in de vormgeving van de wegbermen en de civiele kunstwerken. Daarnaast heeft elke aansluiting een verbijzondering in specifieke ontwerpelementen.



**Het knooppunt krijgt een duidelijke ruimtelijke vormgeving waarbij de aantakking van de natuurbouwstrook een plek moet krijgen.**

Ontwerputgangspunten voor het knooppunt:

- Een compacte technische vormgeving die voldoende afstand houdt tot de wanden van de veenkoloniale kamer;
- Een eigen vormgeving waarbij de overgang tussen het karakter van de N391 (natuurbouwstrook) en de N366 (een relatief smalle onbeplante weg) tot uitdrukking komt;
- Toepassen van lage vegetatie (gras) zodat er geen concurrentie optreedt met de groene wanden (bomen) van de veenkoloniale kamer: dus geen opgaande beplanting in het knooppunt.

Landschappelijke uitwerking

Voor de genoemde herkenbaarheid van het Veenkoloniale gezicht wordt voor de civiele kunstwerken en wegbermen van de knoop dezelfde vormtaal gebruikt als de andere viaducten. Dit is te zien in de kleur beton, de randafwerking en terughoudend en slank vormgegeven. In het springwerk worden de “bomenstructuur” herhaald dat een herkenbaar element is bij alle kunstwerken in de weg, uiteraard aangepast aan de functionaliteit. Daarnaast betekent dit geen onnodige brede bermen en taluds die alleen met gras beplant worden.

Om te voldoen aan het uitgangspunt “ondergeschikt aan het landschap en behoud van het open karakter” is de knoop als het ware als een aparte laag in het landschap



vormgegeven. In het wegbouwkundige ontwerp is gezocht naar de beste positionering, die voldoende afstand houdt tot de Veenkoloniale kamer. De lussen en op- en afritten zijn duidelijk autonoom in het landschap, maar houden een respectvolle afstand van de oude ontginningslijnen van Heerenlandweg en Zanddijk. Het onderliggende slotenpatroon wordt versterkt door de watersloten breder aan te zetten en als het ware onder de weg door te laten lopen. De sloot volgt namelijk het oude veenbeekje De Zwette. De bestaande bomen naast de sloot worden weggehaald – het beekje is immers nooit beplant geweest.

De natuurbouwstrook aan de noordzijde van de weg wordt doorgetrokken aan de binnenzijde van de lussen aan de Drentse kant van de knoop. De beplanting blijft laag, maar is beduidend anders dan de binnenlussen aan de Groningse zijden (trompetvorm) met gemaaid gras. Er is geen opgaande beplanting. Om de spreiding van licht van koplampen tegen te houden worden aarden wallen mee ontworpen, maar wel zo laag mogelijk gehouden om de zichtlijnen over het landschap open te houden. Verder zijn de aarden wallen op dezelfde manier vormgegeven als bij de andere kunstwerken – om het familie-idee te versterken.

Bovenstaande uitgangspunten hebben geleid tot het volgende ontwerp.



### **3 Hoofdstuk 3 Beleidskader**

Wat is beleid?. Beleid is het stellen van doelen, middelen en een tijdpad in onderlinge samenhang. Liefst zijn plaats en tijd omschreven. Onder beleid wordt dus verstaan het aangeven van de richting en de middelen waarmee men gestelde organisatiedoelen wil gaan realiseren.

Getoetst wordt of het plan past binnen het vigerende planologisch kader en binnen het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. In dit hoofdstuk staat een overzicht van het van toepassing zijnde beleid in relatie tot de gewenste ontwikkelingen van de initiatiefnemer.

#### **3.1 Rijksbeleid**

##### **3.1.1 Ruimtelijk – Structuurvisie Infrastructuur en ruimte**

Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zet het Rijk in op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Nota mobiliteit. Meer dan bij de voorgaande nota's legt het Rijk het primaat van de ruimtelijke ordening bij Provincies en gemeenten ('decentraal, tenzij..'). Een aantal rijksbelangen en planologische instrumenten komt daarmee te vervallen. Voorbeelden hiervan zijn de Nationale Landschappen en Rijksbufferzones. De SVIR kent geen specifieke uitgangspunten voor het provinciale wegennetwerk en werkt niet door in het voorliggende bestemmingsplan.

#### **3.2 Provinciaal beleid**

##### **3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan**

Het provinciaal ruimtelijk beleid voor de periode 2009-2013 is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan. In de bijbehorende Provinciale Omgevingsverordening zijn regels opgenomen voor de inhoud van bestemmingsplannen, die zorgen voor de doorwerking van het provinciale beleid.

##### *Infrastructuur*

Verbetering van de N366 is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013. Het bestemmingsplan is op dit punt in overeenstemming met het Provinciaal beleid.

##### *Landschap en ruimtelijke kwaliteit*

Bij alle ontwikkelingen en ingrepen wordt het streekeigen karakter van het gebied als vertrekpunt genomen. Uitgangspunten daarbij zijn:

- De historisch gegroeide ruimtelijke inrichting is de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
- De diversiteit aan landschapstypen wordt zoveel mogelijk in stand gehouden en versterkt.

Bij alle ontwikkelingen wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de inpassing in het landschap en de stijl waarin wordt gebouwd. Natuurlijke en cultuurhistorische kenmerken die het karakter van het landschap bepalen, worden gehandhaafd en waar mogelijk hersteld en verder ontwikkeld. Het kan hier ook gaan om archeologische

waarden, waarvan het verlies onherstelbaar is. De identiteit van sommige landschappen kan worden versterkt door bosaanleg.

Bij grootschalige ingrepen bij Rijks- of provinciale wegen wordt een studie gemaakt van de gevolgen voor het landschap (paragraaf 4.4.1 van het POP). Voor het plan is een landschappelijk en verkeerskundig ontwerp gemaakt. Voor het ontginningslandschap worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De bomen dicht op de weg worden gekapt;
- De bestaande groenstructuren haaks op de weg moeten worden versterkt;
- Aan de oostzijde van de weg nieuwe bomen worden geplant.

Voor de realisatie van een ongelijkvloerse kruising om de N391 en N366 met elkaar te verbinden is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Dit plan is weergegeven in paragraaf 2.4 van dit bestemmingsplan.

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **3.3.1 Agenda voor de Veenkoloniën**

De regio heeft 'De Agenda voor de Veenkoloniën' opgesteld (2002). De agenda omvat een samenhangende visie op hoofdlijnen en een programma met concrete maatregelen voor het Veenkoloniaal gebied.

Voor de gewenste economische ontwikkeling, zowel van de nieuwe als de traditionele sectoren, is een optimale bereikbaarheid een voorwaarde. Eén van de maatregelen die is genoemd in de Agenda is het opwaarderen van de N366/N391. De N366, in combinatie met de N391, vormt een hoofdroute door de Veenkoloniën. Uit oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid is het noodzakelijk deze wegen op te waarderen tot autowegen met ongelijkvloerse kruisingen.

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

Het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer is binnen de gemeente Vlagtwedde niet expliciet vastgelegd in beleidsnota's.

#### **Programmabegroting 2009**

In de programmabegroting 2009 is aangegeven dat de gemeente streeft naar een infrastructuur, waarbij binnen de gemeente Vlagtwedde veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen over goed begaanbare wegen en paden voor alle soorten verkeer en waarbij een goede afweging is gemaakt tussen enerzijds de bereikbaarheid en anderzijds de negatieve neveneffecten (milieuschade en verkeersonveiligheid).

Gestreefd wordt naar:

- een duurzaam veilige inrichting van de openbare ruimte, juiste afstemming tussen vorm en functie;
- zo efficiënt mogelijk duurzaam instandhouden van het wegennet;
- een aantrekkelijk wegbeeld, goede inpassing in dorpsbeeld en landschap, met respect voor natuurwaarden;
- instandhouding en uitbouw van de groenstructuur, een belangrijke drager van het karakter van onze gemeente, blijft de volle aandacht behouden;
- samenwerking met de handhavende instantie en ondersteuning van verkeerseducatie.



Met het aanpassen van de kruisingen langs van de N366 wordt de afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid vergroot. Het plan sluit daarmee aan bij het gemeentelijk beleid.

## **4 Hoofdstuk 4 Omgevingsfactoren**

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de zichtbare en soms niet zichtbare omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de invloed op het plan kan zijn.

### **4.1 Archeologie**

In de toelichting moet worden aangegeven hoe het cultureel erfgoed wordt beschermd in relatie tot de wettelijke bepalingen (Wet op de archeologische monumentenzorg) en hoe met het oog op het noodzakelijk onderzoek met het aspect archeologie is omgegaan. Eventuele onderzoeksrapporten moeten als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.

Op basis van het bestemmingsplan 'Weg Veendam – Ter Apel' geldt geen nadere archeologische dubbelbestemming voor het perceel. Ten behoeve van de uitvoering van het bouwplan is geen nader archeologisch onderzoek nodig. Indien bij toekomstige graafwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische grondsporen worden aangetroffen en/of vondsten worden gedaan, dan dient hiervan direct melding te worden gemaakt conform de Monumentenwet 1988, artikelen 53 en 54. Wij adviseren dit te doen bij de gemeente Vlagtwedde en bij de provinciaal archeoloog.

### **4.2 Bodem**

Bij grondverzet met schone grond moet een vervoerder kunnen aantonen dat het gaat om schone grond. Ook de ontvanger van de grond moet tot een jaar na ontvangst de kwaliteit van de grond kunnen aantonen.

Grondverzet waarbij het gaat om niet-schone grond kan plaatsvinden onder de regels van het Besluit Bodemkwaliteit.

Ten tijde van de grondverzet zal middels grondkeuringen worden bepaald of de grond vrij toepasbaar is.

### **4.3 Ecologie**

Door onderzoeksbureau Elzerman Ecologisch Advies is een QuickScan flora- en fauna uitgevoerd. De gehele onderzoeksrapportage is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Onderstaand een weergave van de conclusie van het uitgevoerde onderzoek, waarbij vermeld dient te worden dat in het ecologisch onderzoek het gehele traject in één onderzoek en rapportage is weergegeven.

#### Conclusie en aanbevelingen

Langs het traject Emmen – Ter Apel worden diverse werkzaamheden aan de N391 uitgevoerd. De provinciale weg wordt verbreed om een maximum snelheid van 100 km/uur mogelijk te maken. Verder worden vier kruispunten aangepast. Voor de wegconstructies rondom de kruispunten is een flora en fauna QuickScan uitgevoerd. Dit verkennende onderzoek is gericht op het voorkomen van soorten die beschermd zijn door de Flora- en faunawet.

Bij de flora en fauna QuickScan zijn geen strikt beschermde soorten aangetroffen. Deze worden ook niet verwacht aanwezig te zijn. De soorten, die vermeld staan in Tabel 1 van de Flora- en faunawet, vallen onder een algemene vrijstelling. Voor de werkzaamheden hoeft geen ontheffing voor de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient men te allen tijde rekening te houden met de in de Flora- en faunawet opgenomen Algemene Zorgplicht (Art. 2). De Zorgplicht houdt in dat schadelijke effecten aan planten en dieren door menselijk handelen tot een minimum beperkt worden. Deze wettelijke verplichting geldt voor alle flora en fauna in Nederland ongeacht de beschermde status. Op de akkers en in de opgaande begroeiing kunnen vogels broeden. Alle broedende vogels en hun nesten zijn beschermd ex. art. 10 en 11 van de Flora- en faunawet. De werkzaamheden dienen dan ook buiten het broedseizoen plaats te vinden.

Vanuit ecologisch perspectief wordt nog een algemene aanbeveling aangedragen. Deze zijn niet wettelijk verplicht om uit te voeren, maar van toegevoegde waarde voor de lokale natuurwaarden.

1. De Stijve Ogentroost en Geelrode Naalbaar zijn geen specifiek beschermde planten, maar gezien hun vermelding op de Rode Lijst en zeldzame status is het de moeite waard om ze (waar mogelijk) te ontzien bij de werkzaamheden.

## 4.4 Externe veiligheid

### 4.4.1.1 Risicobronnen binnen het plangebied

Het plangebied is geïnventariseerd op de aanwezigheid van zogenoemde Bevi-bedrijven (vergunde situatie en feitelijke situatie). Binnen het plangebied Buitengebied, ongelijkvloerse kruising N391-N366 zijn de volgende risicobronnen evenals de bronnen die invloed (kunnen) hebben op het plangebied geïnventariseerd.





Er bevinden zich geen Bevi-inrichtingen binnen het plangebied.

#### 4.4.1.2 *Risicobronnen buiten het plangebied*

Buiten het plangebied zijn ook geen Bevi-bedrijven gesitueerd.

#### 4.4.1.3 *Buisleidingen*

Binnen alsmede buiten het plangebied liggen geen buisleidingen die effect hebben op de ontwikkellocatie.

#### 4.4.1.4 *Route gevaarlijke stoffen*

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de N366. Deze weg kan worden aangemerkt als een risicobron. Over de N366 worden in beperkte mate gevaarlijke stoffen vervoerd. Deze functie wordt bestendig doordat de weg is opgenomen in het provinciale basisnet. Met het bestemmingsplan worden in de nabijheid van de weg geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Zodoende is het plan in overeenstemming met beleid voor het Basisnet Groningen.

#### 4.4.1.5 *Hoogspanningsleidingen*

Er bevinden zich geen hoogspanningsmasten in de nabijheid van het plangebied, deze bevinden zich op meer dan 1 kilometer afstand en vormen geen belemmering.

### 4.5 **Geluid**

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA). Het gehele onderzoek, bekend onder de gegevens 'Akoestisch onderzoek N391 en N366 knooppunt Ter Apel', rapportnummer 4821TG/NAA/je/fw/2, d.d. 16 december 2015 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Onderstaand de conclusies van het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

#### **Conclusies:**

De provincies Drenthe en Groningen zijn voornemens ter hoogte van Ter Apel een ongelijkvloerse aansluiting van de N391 op de N366 te realiseren ter vervanging van de huidige gelijkvloerse drietaksrotonde. Hiertoe wordt de N391 direct aangesloten op de noordelijk tak van de N366 en worden de uitwisselingsstroken tussen deze hoofdstroom en de N366 ongelijkvloers gemaakt. Verder wordt de maximumsnelheid voor personenauto's op de N391 verhoogd van 80 naar 100 kilometer per uur en op de aansluitende delen van de N366 van 70 naar 100 kilometer per uur en wordt aan beide kanten 1,30m asfalt aangebracht of wordt de weg verbreed van 6,30m naar 8,80m.

De geluidsbelasting op de beschouwde woningen aan de Zanddijk vanwege de N391 en de N366 neemt overal toe maar niet zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. De Wgh brengt geen verdere verplichtingen met zich mee.

De geluidsbelasting op de woningen Herenlandweg 30 en Herenlandweg 32 vanwege de N366 neemt toe tengevolge van de snelheidsverhoging en de verwachte verkeersgroei. De geluidstoename is zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen is niet gewenst en niet

kosteneffectief. In overleg met de betreffende bewoners is gekozen om geen bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen, hogere waarden voor beide woningen vast te stellen (zie tabel 7) en het onderzoeken van de noodzaak tot het treffen van gevelmaatregelen om het binnengeluidsklimaat in de woningen te garanderen.

Adres	plaats	Reken- hoogte (m)	Geluidsbelasting in dB			Situatie Wgh	Verant- woorde- lijke weg	Tabel
			hogere waarde	excl. aftrek art 110g Wgh	cumulatief excl. aftrek art 110g Wgh			
Herenlandweg 30	Nieuw Weerdinge provincie Drenthe	1.8	52	54	54	reconstructie	N366	3
		4.5	53	55	55	reconstructie	N366	3
Heerenlandweg 32	Ter Apel provincie Groningen	1.8	56	58	58	reconstructie	N366	3
		4.5	60	62	62	reconstructie	N366	3

Tabel: Woningen waarvoor de wegbeheerder een hogere waarde procedure volgt

#### *Gevelmaatregelen voor hogere waarde woningen*

Bij het dimensioneren van de benodigde gevelwering voor de hogere waarde woning wordt rekening gehouden met de cumulatieve geluidsbelasting exclusief aftrek artikel 110 Wgh. Het dimensioneren van ontvangersmaatregelen en het aanbrengen daarvan moet bij ingebruikname van de weg zijn afgerond. De wegbeheerder staat garant voor het uitvoeren van de maatregelen en de daarvoor te maken kosten. Gelet op de geluidsbelastingen is het zeker mogelijk om met maatregelen een aanvaardbaar geluidklimaat in de woningen te realiseren. Hierbij moet gedacht worden aan geluidgedempte ventilatie, verzwaring van de beglazing en verzwaring van het dak op plaatsen waar zich verblijfsgebieden onder schuine daken bevinden.

## 4.6

### **Luchtkwaliteit**

Er wordt een groei verwacht van de verkeersintensiteit op de N391. Als gevolg van deze groei in combinatie met een toename van de snelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur is er een onderzoek naar Luchtkwaliteit uitgevoerd.

Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA). Het gehele onderzoeksrapport, bekend onder de gegevens 'Onderzoek luchtkwaliteit N391 en N366 Knooppunt Ter Apel', rapportnummer 4821TL/NAA/je/fw/2, d.d. 16 december 2015 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Daar waar verwezen wordt naar bijlage en tabellen wordt dan ook verwezen naar het volledige onderzoeksrapport. Onderstaand de resultaten en conclusies van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek.

De rekenresultaten van 2014 voor reconstructie, 2016 na reconstructie en 2025 zijn respectievelijk weergegeven in bijlage 7, 8 en 9 en samengevat in tabel 3, 4 en 5. De ligging van de gehanteerde toetspunten is weergegeven in bijlage 5 en 6. De omschrijving van de toetspunten heeft betrekking op het wegvak waar het toetspunt meest nabij ligt. In de tabellen zijn de resultaten van de toetspunten nabij dezelfde wegvakken samengenomen.

Toetspunt	Omschrijving	Hoogste jaargemiddelde concentratie per wegvak (grenswaarde 40 µg/m³)			Hoogste aantal overschrijdingen per wegvak per kalenderjaar van 200 µg/m³ uurgemiddeld (maximaal 18)		
		2014 voor	2016 na	2025 na	2014 voor	2016 na	2025 na
01-22	N391 Roswinkel - Ter Apel	16.9	14.4	9.9	0	0	0
23-34	N366 noord	17.1	14.9	10.3	0	0	0
35-54	N366 oost	17.0	12.3	8.9	0	0	0

Tabel: Toetsing stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

De zeezoutaf trek op de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> wordt hier niet toegepast omdat er geen sprake is van een overschrijding.

Toetspunt	Omschrijving	Hoogste jaargemiddelde concentratie per wegvak (grenswaarde 40 µg/m³)			Hoogste aantal overschrijdingen per wegvak per kalenderjaar van 50 µg/m³ 24-uurgemiddeld (maximaal 35)		
		2014 voor	2016 na	2025 na	2014 voor	2016 na	2025 na
01-22	N391 Roswinkel - Ter Apel	18.3	18.5	16.8	6	7	6
23-34	N366 noord	18.8	19.0	17.4	7	7	6
35-54	N366 oost	18.8	18.5	16.9	7	7	6

Tabel: Toetsing fijnstof (PM<sub>10</sub>)

Toetspunt	Omschrijving	Hoogste jaargemiddelde concentratie per wegvak (grenswaarde 25 µg/m³)			aantal overschrijdingen n.v.t.		
		2014 voor	2016 na	2025 na	2014 voor	2016 na	2025 na
01-22	N391 Roswinkel - Ter Apel	11.2	10.8	9.5	-	-	-
23-34	N366 noord	11.4	11.0	9.6	-	-	-
35-54	N366 oost	11.4	10.8	9.5	-	-	-

Tabel: Toetsing zeer fijnstof (PM<sub>2,5</sub>)

Uit de rekenresultaten blijkt dat in de beschouwde zichtjaren overal ruimschoots aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan. Verder blijkt dat na openstelling van de weg de concentraties en de overschrijdingen afnemen door het schoner worden van het wagenpark. Voor PM<sub>10</sub> zijn de berekende concentraties in 2016 hoger dan in 2014. Dit heeft deels te maken met het worst case uitgangspunten om de verkeersgegevens van 2026 te gebruiken voor het berekenen van 2014. Echter ook de PreSRM berekende achtergrondconcentraties zijn licht hoger dan in 2014. Waarschijnlijk is dit een overgangsonnauwkeurigheid omdat 2014 inmiddels een gepasseerd jaar en 2016 een prognosejaar is. Bestudering van omliggende jaren leert dat de berekende achtergrondconcentraties vanaf 2017 de dalende trend van voor 2014 weer voortzet.

Recent is bekend geworden dat dieselmotoren van Volkswagen in de praktijk veel meer (zeer) fijnstof en stikstofdioxide uitstoten dan de testresultaten aangegeven. Het is op dit moment niet mogelijk om te berekenen welke invloed dit heeft op de toekomstige voertuigemissies van het totale wagenpark. Uit de rekenresultaten blijkt echter wel dat de bijdrage van het wagenpark aan de concentraties vervuilende stoffen veel kleiner is dan de achtergrondconcentraties. Ook laten de landelijke metingen van het RIVM nog steeds een daling van concentraties zien. Het is derhalve zonder meer uit te sluiten dat de grenswaarden voor (zeer) fijnstof en stikstofdioxide in het onderzoeksgebied zullen worden overschreden.

De beschouwde wegreconstructie en –aanleg kan worden gerealiseerd zonder belemmeringen ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit.

#### Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Op 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. Het programma bevat generieke brongerichte maatregelen en gebiedsgerichte maatregelen in en nabij Natura 2000-gebieden.

Door onderzoeksbureau Royal Haskoning / DHV is onderzoek uitgevoerd tot hoe ver de invloed van deze reconstructie reikt qua stikstofdepositie en of dit tot in bijvoorbeeld het Elperstroomgebied, Bargerveen of Duitse Natura 2000-gebieden reikt. Het onderzoek daartoe is als bijlage XX aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Conclusie van het onderzoek is dat de afstand tussen het gebied waarbinnen de project- en netwerkeffecten als gevolg van de wijzigingen optreden en de nabijgelegen Natura 2000-gebieden groter is dan 3 kilometer. Daarmee zijn negatieve effecten op stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan uitgesloten.

### **4.7 M.E.R.-beoordeling**

In het Besluit m.e.r., bijlage D onder 12 staat genoemd dat een MER moet plaatsvinden indien er sprake is van de wijziging of uitbreiding van:

- a. een autosnelweg, of autoweg, niet zijnde een hoofdweg (...) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Qua aard, omvang en ligging is voorliggende reconstructie niet langer als 5 kilometer en dus niet gelijk te stellen aan de betreffende en omschreven activiteit zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

Echter, op 1 april 2011 heeft een wijziging van het Besluit m.e.r. plaatsgevonden. Daardoor is nu een beoordeling van een activiteit zoals die voorkomt op lijst D noodzakelijk, zelfs al is de omvang van de activiteit ver onder de drempelwaarde gelegen.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee uitkomsten leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

In bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r staan de criteria genoemd waarnaar moet worden gekeken bij de beoordeling. In voorliggende casus is gekeken naar deze Europese criteria.

Op basis van de uitkomsten in dit hoofdstuk 4 – Omgevingsfactoren – is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Verder hebben de locatie en de omgeving verder geen bijzondere kenmerken die geschaad worden door het initiatief. Gezien de aard van de ingrepen zijn verder geen



negatieve effecten te verwachten, zodat op basis hiervan verder kan worden afgezien van het verrichten van een (vorm)vrije m.e.r.-beoordeling.

#### **4.8 Watertoets**

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De watertoets is wettelijk verankerd met het Besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 in verband met gevolgen van ruimtelijke plannen voor de waterhuishouding (watertoets).

De wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) regelt een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg met de waterschappen. De verplichting geldt formeel niet voor de structuurvisie. De ruimtelijke structuurvisie is een belangrijk instrument, omdat hierin de strategische ruimtelijke keuzen (locatiekeuzen) voor water en ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt. Het instrument is vorm- en procedurevrij.

Op 6 januari 2016 is ten behoeve van het project de zogeheten watertoets uitgevoerd via [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl). Deze is ingediend voor het gelijk opgaande bestemmingsplanproces in de gemeente Emmen. Hoewel er dus niet een watertoets is uitgevoerd binnen het bestemmingsplangebied van de gemeente Vlagtwedde is de watertoets wel uitgevoerd voor het gehele project.

Op basis van deze watertoets blijkt dat het plangebied zich bevindt binnen het beheersgebied van het waterschap Hunze en Aa's.

Het waterschap Hunze en Aa's heeft per brief van 16 februari 2016 te kennen gegeven aan de gemeente in te kunnen stemmen met het bestemmingsplan. Deze brief is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

## **5 Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid**

De kosten die gepaard gaan met de uitvoering van de plannen zullen door de provincie Drenthe worden gedragen en zijn daarmee economisch uitvoerbaar.

## **6 Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn en indien noodzakelijk, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening uiteengezet. Ook de resultaten van de inspraak dan wel ter visie legging worden hier uiteengezet wanneer deze beschikbaar is.

### **6.1 Vooroverleg**

Het voorontwerp-bestemmingsplan is toegezonden aan het waterschap Hunze en Aa's. Deze hebben per brief van 31 maart 2016 aangegeven akkoord te kunnen gaan met de inhoud van het bestemmingsplan. Wel heeft zij nog de opmerking gemaakt dat voor het bestemmingsplan in het deel van de gemeente Vlagtwedde niet een afzonderlijke aanmelding watertoets heeft plaatsgevonden en dat dit vermeld dient te worden in de toelichting van het bestemmingsplan, hetgeen is gedaan in paragraaf 4.8.

### **6.2 Ontwerp-bestemmingsplan**

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Weg Veendam – Ter Apel, Aansluiting N391 – N366' (NL.IMRO.0048.BP1503-on1) heeft van vrijdag 10 juni 2016 tot en met donderdag 21 juli gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

## **7 Hoofdstuk 7 Juridische toelichting**

### **7.1 Algemeen**

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening, en door het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, zoals deze per 1 oktober 2012 in werking is getreden. De verbeelding dient in samenhang met de planregels te worden gelezen.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) met bijbehorend Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) heeft het bestemmingsplan een belangrijke rol als normstellend instrument voor het ruimtelijk beleid van gemeenten, provincies en het rijk. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (hierna Rsro) is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (hierna SVBP2012) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP2012 zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (hierna IMRO2012) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (hierna STRI2012) normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

Conform Wro en Bro wordt een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting in digitale geautoriseerde bronbestanden vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Daarnaast kent de Wro een papieren versie van (hetzelfde) bestemmingsplan. Indien de inhoud van digitale stukken tot een andere uitleg leidt dan de stukken op papier, dan is de digitale inhoud beslissend. Het bestemmingsplan is daarmee een digitaal juridisch authentiek document. De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd.

De SVBP2012 geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. De standaard heeft geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Er worden geen normen gesteld omtrent de vormgeving en inrichting van de analoge weergave van het bestemmingsplan. De SVBP2012 heeft ook geen betrekking op de totstandkoming van de inhoud van een bestemmingsplan. Dit is de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag. In de SVBP2012 is wel aangegeven hoe de inhoud van een bestemmingsplan digitaal moet worden weergegeven.

De SVBP2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De verbeelding en planregels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

### **7.2 Toelichting op de toelichting**

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd. De digitale verbeelding is de verbeelding van het bestemmingsplan in een interactieve raadpleegomgeving, waarin alle relevante bestemmingsplaninformatie wordt getoond: de combinatie van (plan)kaart en regels met de toelichting.



Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen. De relevante bestemmingsplaninformatie heeft betrekking op de bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen met bijbehorende regels in het bestemmingsplan. Voor zowel bestemmingen als aanduidingen geldt, dat deze zonder interactie zichtbaar moeten zijn in de digitale verbeelding. Uit interactie met de digitale verbeelding blijkt dan de inhoud van de bestemming en/of aanduiding.

### **7.3 Toelichting op de planregels**

De inrichting van de planregels is deels voorgeschreven door de SVBP2012. De groepering van de planregels, de naamgeving van een aantal planregels en zelf de inrichting van bestemmingen is deels bepaald door de ministeriële regeling. Een aantal planregels is zelfs geheel voorgeschreven: het overgangsrecht, de anti-dubbelregel en de slotregel. De regels zijn standaard ingedeeld in vier hoofdstukken. Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

De regels van het bestemmingsplan 'Weg Veendam – Ter Apel' zijn van toepassing verklaard voor dit bestemmingsplan.

**Projectgegevens**

Project : Ongelijkvloerse kruising N391 – N366  
IMRO : NL.IMRO.0048.BP1503-on01  
Projectnummer : RB 30.043  
Versie : 01  
Datum : Mei 2016

**Opdrachtgever**

Provincie Drenthe  
Postbus 122  
9400 AA Assen

**RooBeek Advies**

Nautilusstraat 7b  
7821 AG Emmen  
H. de Roo & M.Beek

[www.roobeek-advies.nl](http://www.roobeek-advies.nl)