

Voorstel over het vaststellen van het bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap'

Agendapunt 7

Pagina 5

motie 1  
verworpen  
13 tegen  
CDA 3, CUU 1,  
PvdA 3, VVD 2,  
bbbi 2  
3 voor  
(gr 3)



motie 2 verworpen: 13 tegen  
(CDA 3, CUU 1, PvdA 3, VVD 2, bbbi 1)  
3 voor (gr 3)

De raad van de gemeente Zuidhorn,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 november 2013 over het vaststellen van het bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap' ;

Gelet op de beraadslagingen tijdens de behandeling van het op dit besluit betrekking hebbend voorstel door de gemeenteraad en de betreffende toepasselijke wetsartikelen;

#### BESLUIT:

1. de zienswijzen van de in de 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap' genoemde reclamanten, ontvankelijk, gegrond dan wel ongegrond te verklaren;
2. vast te stellen het bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap' met bijbehorende toelichting, zoals dit plan is vervat in de regels en verbeelding met identificatienummer: NL.IMRO.0056.BPBG12HERS2-VA01;
3. vast te stellen dat de voor deze planversie gebruikte ondergrond de volgende is: o\_NL.IMRO.0056.BPBG12HERS2-VA01.dxf;
4. geen exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waarop het bestemmingsplan betrekking heeft;
5. dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

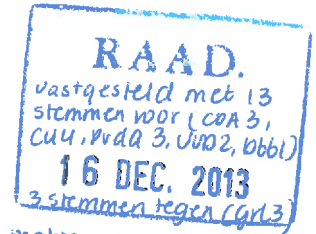
Aldus besloten door de raad van de gemeente Zuidhorn  
in de openbare vergadering van 16 december 2013,

L.K. Swart, voorzitter

J.H. Drijfhout, plv, griffier

Zuidhorn, 12 november 2013

Aan de gemeenteraad



#### Voorgesteld besluit

1. de zienswijzen van de in de 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap' genoemde reclamanten, ontvankelijk, gegrond dan wel ongegrond te verklaren;
2. vast te stellen het bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap' met bijbehorende toelichting, zoals dit plan is vervat in de regels en verbeelding met identificatienummer: NL.IMRO.0056.BPBG12HERS2-VA01;
3. vast te stellen dat de voor deze planversie gebruikte ondergrond de volgende is:  
o\_NL.IMRO.0056.BPBG12HERS2-VA01.dxf;
4. geen exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waarop het bestemmingsplan betrekking heeft;
5. dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

#### Samenvattend voorstel

In verband met het opwaarderen van de Vaarweg Lemmer-Delfzijl is de provincie Groningen voornemens de brug over het Van Starckenborghkanaal bij Aduard te vervangen. Het bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap' maakt de bouw mogelijk van een nieuwe brug ten oosten van Aduard evenals de aanleg van de rondweg, parallel aan het Van Starckenborghkanaal en Aduarderdiep, en de nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Albert Harkemaweg met de N355. Ook staat het bestemmingsplan de landschappelijke inpassing toe van de weg en de kunstwerken, alsmede de verplaatsing van de loswal Aduard in oostelijke richting. Om de bouw van de bruggen en aanleg van de rondweg mogelijk te maken is in overleg met de provincie besloten een bestemmingsplan op te stellen.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 22 augustus 2013 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijze naar voren brengen. Op grond van artikel 3.8 Wro moet de gemeenteraad binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan beslissen over de vaststelling van het plan. Het bestemmingsplan wordt nu aangeboden om deze vast te stellen.

#### Bevoegdheid raad

De raad is op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen. Op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening is de raad bevoegd geen exploitatieplan vast te stellen.

#### Raakvlak met de Toekomstvisie 2030

De Toekomstvisie geeft aan dat de geplande nieuwe bruggen over het Van Starckenborghkanaal en Aduard al in voorbereiding zijn en dat deze de bereikbaarheid van het achterland zullen versterken.

#### Relatie met kadernota leefbaarheid dorpen

In de kadernota leefbaarheid dorpen wordt onder meer aandacht gevraagd voor de woonomgeving (rust en ruimte) om zo de leefbaarheid van de dorpen mede te versterken. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, geeft de doorgaande provinciale weg (N983) verkeersdruk, gevoel van onveiligheid en hinder voor het dorp Aduard. Oorzaken zijn de intensiteit, het aandeel vrachtverkeer, de aanwezigheid van landbouwverkeer en het plaatselijk aanwezig profiel. Samenhangend hiermee is er sprake van geluid- en trillingshinder. Om deze leefbaarheidsproblemen het hoofd te bieden heeft het provinciebestuur, na een uitgebreide consultatie van de bevolking, gekozen voor de nu uitgewerkte variant van de rondweg.



### Relatie met duurzaamheid

De verplichting om in de toelichting van een bestemmingsplan iets te schrijven over energiebesparing en duurzame ontwikkeling is komen te vervallen. Dit ligt in de uitvoerings sfeer bij het Bouwbesluit. In zijn algemeenheid kan bij dit ontwikkelgerichte bestemmingsplan over duurzaamheid wel het volgende worden opgemerkt. Aanleiding voor de vervanging van de brug is de opwaardering van de Vaarweg Lemmer-Delfzijl. De brug wordt geschikt gemaakt voor klasse Va-schepen en vierlaags-containervervaart. Vervoer van goederen over water wordt als duurzamer alternatief beschouwd dan transport over de weg. De ingreep draagt bij aan vermindering van CO2 uitstoot en daardoor aan verbetering van het klimaat. Op projectniveau wordt zo goed mogelijk vrijkomende stoffen (vrijkomende grond en asfalt) hergebruikt.

### Raakvlak met andere beleidsterreinen

De afwegingskaders zijn in het bestemmingsplan (toelichting) genoemd en hebben daar waar nodig een regeling in het bestemmingsplan gekregen.

### Wat willen we bereiken

Het bestemmingsplan wordt het toetsingskader voor aanvragen voor een omgevingsvergunning. Het bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van een nieuwe brug ten oosten van Aduard evenals de aanleg van de rondweg, parallel aan het Van Starckenborghkanaal en Aduarderdiep en de nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Albert Harkemaweg met de N355. Ook staat het bestemmingsplan de landschappelijke inpassing toe van de weg en de kunstwerken, alsmede de verplaatsing van de loswal Aduard in oostelijke richting.

### Argumenten

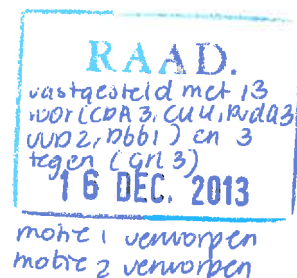
#### Aanleiding bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, wegomlegging en brugverbetering'

In verband met het opwaarderen van de Vaarweg Lemmer-Delfzijl is de provincie Groningen voornemens de brug over het Van Starckenborghkanaal in Aduard te vervangen. Om daarbij het leefbaarheidsprobleem, veroorzaakt door veel noord-zuid verkeersbewegingen en zwaar transport door het centrum van Aduard, op te lossen, wordt de brug verschoven in oostelijke richting en wordt een rondweg om Aduard en de Nijlandsterpolder aangelegd. De aanleg van de rondweg ontlast zo het dorp Aduard van doorgaand verkeer uit het gebied ten noorden van het Van Starckenborghkanaal. Daarnaast hoeft het zware vrachtverkeer vanaf het bedrijventerrein Van Starckenborghkanaal niet meer door het 30-kilometergebied van Aduard te rijden. Dit komt de woon- en verblijfskwaliteit van het dorp Aduard ten goede. Met de aanleg van de rondweg komt een jarenlang gekoesterde wens van de gemeente Zuidhorn tot uitvoering. De uiteindelijk gekozen oplossing is mede tot stand gekomen na een uitvoerige alternatievenstudie die in 2008 uitmondde in het rapport 'Integrale planstudie Aduard Dorkwerd en het uitgewerkte voorkeursalternatief'.

De nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal maakt het mogelijk om klasse-Va schepen te laten passeren. Dit wordt bereikt door de huidige brug te vervangen door een tafelbrug met een pijlerloze overspanning van 54 meter en - bij een geopende brug - een doorvaarthoogte van 9,1 meter (in dichte stand is dat 4,0 meter). De vaarweg onder de nieuwe brug zal ruimte bieden voor twee passerende schepen. Over de nieuwe brug gaat auto- en fietsverkeer. Het vrijliggende fietspad vanuit Den Ham wordt doorgezet over de brug tot aan de fietsroute Plus, die langs de N355 loopt. De rondweg sluit door middel van een ongelijkvloerse kruising aan op de Friesestraatweg (N355).

Bij het realiseren van de nieuwe verkeerskundige situatie is veel aandacht besteed aan de situering en vormgeving van de kunstwerken en de landschappelijke inpassing van het geheel. De nieuwe situatie wordt verbeeld en toegelicht in bijlage 12 van het bestemmingsplan. Diverse afbeeldingen uit bijlage 12 zijn ook in de toelichting bij het bestemmingsplan te vinden.

Het geldende bestemmingsplan buitengebied Zuidhorn staat geen nieuwe brug ten oosten van Aduard en ten zuiden van Nieuwklap toe. Om de bouw van de bruggen en de aanleg van de rondweg mogelijk te maken, is in overleg met de provincie besloten een bestemmingsplan op te stellen. Gedeputeerde Staten richtte daartoe in juli 2010 een verzoek aan de raad. Het bestemmingsplan moet grotendeels op grondgebied van Zuidhorn aangepast worden. Een klein deel van het project ten oosten van het Aduarderdiep ligt op grondgebied van de gemeente Groningen. Voor dit deel wordt gelijktijdig door de gemeente Groningen een gelijknamig bestemmingsplan vastgesteld. De procedures voor beide bestemmingsplannen lopen zo veel mogelijk synchroon.



### Inhoud bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, wegomlegging en brugverbetering'

Het bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van een nieuwe brug ten oosten van Aduard evenals de aanleg van de rondweg, parallel aan het Van Starckenborghkanaal en Aduarderdiep en de nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Albert Harkemaweg met de N355. Ook staat het bestemmingsplan de landschappelijke inpassing toe van de weg en de kunstwerken, alsmede de verplaatsing van de loswal Aduard in oostelijke richting. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de uitgevoerde onderzoeken als bijlage opgenomen. De wijze van bestemmen is gedetailleerder dan de wijze van bestemmen in het onderliggende bestemmingsplan buitengebied. De reden daarvoor is dat het in dit geval gaat om een nieuwe ontwikkeling. Door de gedetailleerde wijze van bestemmen is de toekomstige situatie voor belanghebbenden zo goed mogelijk inzichtelijk gemaakt. Een globale wijze van bestemmen, zoals uitgevoerd bij het bestemmingsplan buitengebied, past beter bij het schaalniveau van het buitengebied en het meer beheersmatige karakter van dat bestemmingsplan. Op grond van artikel 3.1.1 Bro moet een bestemmingsplan voor vooroverleg opgestuurd worden naar de overlegpartners. Aangezien in dit geval de Provincie Groningen zowel initiatiefnemer is (afdeling Vaarwegen en betonbouw) als plantoetsers (afdeling Ruimtelijke Plannen) is afgesproken dat het vooroverleg via directe ambtelijke betrokkenheid plaatsvindt. De opmerkingen van de afdeling Ruimtelijke Plannen zijn tijdens het maken van het plan verwerkt. Het Waterschap heeft via het proces van de Watertoets te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het plan. Voor wat betreft de betrokkenheid van het Rijk kan gemeld worden dat deze heeft afgezien van het indienen van een vooroverlegreactie. Het rijk (Rijkswaterstaat) zal het beheer en onderhoud van het Van Starckenborghkanaal overnemen van de provincie. Met de provincie heeft het rijk echter de afspraak gemaakt dat de provincie verantwoordelijk blijft voor de uitvoering voor een aantal projecten waaronder dit project. Van de commissie Bouwen en Wonen hebben wij geen reactie ontvangen.

Een samenvatting van de vooroverlegreacties is opgenomen in hoofdstuk 8 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Gelet op het uitvoerige vooroverleg met betrokken partijen, waaronder omwonenden, is op het bestemmingsplan geen inspraak verleend. Na het vooroverleg met verschillende overheden ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening, is het bestemmingsplan direct als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Het plan lag van 22 augustus 2013 tot en met 2 oktober 2013 ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen naar voren brengen. Er zijn 8 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn opgenomen in de bij dit besluit horende 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap'.

### Procedure hogere Grenswaarde

Voor de woningen aan de Friesestraatweg 2, 4 en 6 te Aduard moet een hogere grenswaarde voor geluid worden vastgesteld. Aangezien het hier gaat om overschrijding van de grenswaarde ten gevolge van een reconstructie van de provinciale weg doorloopt de Provincie Groningen als wegbeheerder de procedure om de hogere waarde vast te stellen. De ontwerp-beschikking voor de hogere grenswaarde lag gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage en leidde niet tot zienswijzen zodat deze procedure de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

### Financiële gevolgen

Het bestemmingsplan is opgesteld ten behoeve van het initiatief dat is genomen door de provincie Groningen. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en eventuele bijbehorende onderzoeken komen voor rekening van de provincie Groningen. De provincie is financieel verantwoordelijk voor de vervanging en de inpassing van de bruggen en de rondweg. De kosten voor brugverbetering worden gedekt uit de rijksfinanciering van fase 1 van de vaarweg Lemmer-Delfzijl en uit de provinciale begroting. Aan de aan te leggen infrastructuur draagt de gemeente Zuidhorn eveneens in financiële zin bij. Daartoe is een overeenkomst gesloten tussen provincie en gemeente, gelet op het gezamenlijke belang bij het project. Het in de overeenkomst genoemde bedrag is verwerkt in de begroting met ingang van 2016. Met de provincie Groningen is ten slotte een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten zodat eventuele planschade voor rekening van de provincie Groningen komt.

### Hoe de effecten te meten

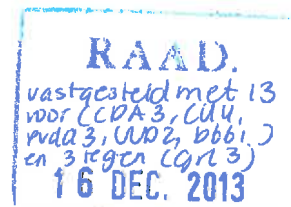
Bij het toetsen van de aanvragen om een omgevingsvergunning zal blijken hoe de regels zich verhouden tot gewenste ontwikkelingen.

## Raadsvergadering 16 december 2013

Voorstel over het vaststellen van het bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap'

Agendapunt 7

Pagina 4



mobiel verworpen  
motie 2 verworpen

### Deadline

Op grond van artikel 3.11 Wet ruimtelijke ordening moet binnen 12 weken nadat het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen uw raad een beslissing nemen over de vaststelling van het bestemmingsplan.

### Communicatie / Burgerparticipatie

Op de vaststelling van dit bestemmingsplan kan uw raad de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing verklaren. De Chw kan van toepassing zijn voor dit project gelet op Bijlage 1 bij de Chw voor onderdeel 3.4 (bestemmingsplan voor gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang, ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen). Het bestemmingsplan wordt dan op de gebruikelijke wijze gepubliceerd met als toevoeging dat op het besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Met het van toepassing verklaren kan tijdwinst worden behaald, omdat dan het bestemmingsplan in de eventuele beroepsfase met voorrang wordt behandeld. Er zijn dan geen mogelijkheden voor het instellen van een pro forma beroep. Verder past de Afdeling bestuursrechtspraak bij de beoordeling van het beroep het relativiteitsbeginsel toe, als gevolg waarvan alleen belanghebbenden in beroep ontvankelijk zijn. Wij stellen voor om, gelet op het belang van het project, de Chw van toepassing te verklaren.

### Behandelingsvoorstel

Gelet op de wettelijke termijn, die toeziet op vaststelling van een bestemmingsplan binnen 12 weken na terinzagelegging van het ontwerp, stellen wij voor onderhavig voorstel direct besluitvormend te behandelen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Zuidhorn,

L.K. Swart, burgemeester

M. Tent, secretaris

Ter inzage liggende bijlage(n): bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap'

**Nota van Zienswijzen**  
**Bestemmingsplan “Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug**  
**Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap”**

**Plannummer: NL.IMRO.0056.BPBG12HERS2-VA01**



## **Inhoudsopgave**

Inhoudsopgave .....	2
1. Inhoud plan .....	3
2. Gevolgde procedure .....	3
3. Noot voor de lezer .....	3
4. Ontvangen zienswijzen .....	4
5. Samenvatting en beoordeling van de zienswijzen .....	5

## **1. Inhoud plan**

Het bestemmingsplan “Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap” maakt de bouw mogelijk van een nieuwe brug ten oosten van Aduard evenals de aanleg van de rondweg, parallel aan het Van Starckenborghkanaal en Aduarderdiep, en de nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Albert Harkemaweg met de N355. Ook staat het bestemmingsplan de landschappelijke inpassing toe van de weg en de kunstwerken, alsmede de verplaatsing van de loswal Aduard in oostelijke richting.

## **2. Gevolgde procedure**

Over het ontwerp en inpassing is door de provincie als initiatiefnemer van het project veelvuldig overleg gevoerd met een breed scala aan betrokken partijen zoals verschillende afdelingen binnen de provincie, het Waterschap, Rijkswaterstaat en de gemeente Groningen en diverse afdelingen van de gemeente Zuidhorn. Daarnaast is uitvoerig gesproken met bewoners aan en rond de weg en de ondernemers op het bedrijventerrein Van Starckenborghkanaal via zowel plenaire als individuele sessies. Gelet op het uitvoerige vooroverleg met betrokken partijen is op het bestemmingsplan geen inspraak verleend. Na het vooroverleg met verschillende overheden ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening, is het bestemmingsplan direct als ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het plan lag van 22 augustus 2013 tot en met 2 oktober 2013 ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen naar voren brengen. Er zijn 8 zienswijzen ingediend.

## **3. Noot voor de lezer**

Op de site [www.zuidhorn.nl/bestemmingsplannen](http://www.zuidhorn.nl/bestemmingsplannen) is meer informatie te verkrijgen over het bestemmingsplan. Hier zijn tevens de bronbestanden te downloaden. Daarnaast is het bestemmingsplan te raadplegen op de landelijke site [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).



#### 4. Ontvangen zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn zienswijzen ingediend door:

Informatie	
Reclamant 1	Ontvangen op: 24/9/2013 Postnummer: RW/67747
Reclamant 2	Ontvangen op: 26/9/2013 Postnummer: RW/67758
Reclamant 3	Ontvangen op: 26/9/2013 Postnummer: RW/67759
Reclamant 4	Ontvangen op: 01/10/2013 Postnummer: RW/67865
Reclamant 5	Ontvangen op: 02/10/2013 Postnummer: RW/67869
Reclamant 6	Ontvangen op: 02/10/2013 Postnummer: RW/67877
Reclamant 7	Ontvangen op: 02/10/2013 Postnummer: RW/67884
Reclamant 8	Ontvangen op: 06/10/2013 Postnummer: RW/67961

Ten aanzien van de zienswijzen kan over de ontvankelijkheid het volgende overwogen worden:

**De schriftelijke zienswijzen 1 tot en met 7 zijn allen tijdig ingediend en ontvankelijk. De schriftelijke zienswijze van reclamant 8 is 4 dagen na sluiting van de termijn ingediend en daarmee niet ontvankelijk.**

Volgens de Algemene wet bestuursrecht kunnen zij die tijdig een zienswijze hebben ingediend in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijze toe te lichten. Deze gelegenheid is geboden op 25 november 2013 ten overstaan van de hoorcommissie uit de gemeenteraad. Van de hoorzitting is door de griffier verslag gemaakt. Dit verslag maakt geen onderdeel uit van de voorliggende nota.

## 5. Samenvatting en beoordeling van de zienswijzen

De ingekomen zienswijzen zijn onderstaand samengevat en beoordeeld.

Reclamant 1	
Samenvatting zienswijze	1. Uit het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat een kleine strook grond, in eigendom van reclamant, de bestemming verkeer krijgt (was agrarisch bestemd). Binnen de nieuwe verkeersbestemming mogen wegen, fietspaden, opritten en afritten, parkeervoorzieningen en voorzieningen voor het openbaar vervoer worden opgericht. Reclamant vindt deze bestemming onnodig verzwarend voor zijn grond aangezien binnen de bestemming verkeer meer mogelijk is dan de aanleg van een fietspad. Het aanleggen van een fietspad was toegestaan binnen het bestemmingsplan Buitengebied. De gemeente motiveert niet waarom deze bestemmingswijziging nodig is. Reclamant verzoekt om de agrarische bestemming die thans rust op de gronden in eigendom van reclamant in stand te laten.
Beoordeling zienswijze	1. Bij het bepalen van het plangebied is aangesloten bij het werkterrein van het project en de gronden die ten behoeve van het project verworven moeten worden. De verkeersbestemming is gelegd op die gronden die heringericht moeten worden ten behoeve van de (vernieuwde) verkeersfunctie en daaraan gerelateerde functies. Ook ter hoogte van het perceel van reclamant is deze verkeersbestemming nodig om zo het nieuwe wegprofiel, inclusief fietspad, mogelijk te maken. Daar waar de fietsers op de E.H. Woltersweg nu nog de rijbaan met het autoverkeer delen wordt in de nieuwe situatie een veiliger oplossing voor het fietsverkeer geboden. In het bestemmingsplan buitengebied kan binnen de agrarische bestemming weliswaar een fietspad worden aangelegd, maar deze is meer toegerust op vrijliggende recreatieve fietspaden. In dit geval vormt het fietspad onderdeel van de te realiseren rondweg en is de verkeersbestemming passend.
Conclusie	De zienswijze is ongegrond.
Voorgestelde wijziging	Geen.

Reclamant 2	
Samenvatting zienswijze	<p>1. Reclamant wijst er op dat de rondweg noodzakelijk werd geacht om het dorp (Aduard) leefbaar te houden. In de gebruikte rapporten staat dat het verkeer zou toenemen zo was de verwachting. Ten eerste; de plattelandsbevolking krimpt en daarmee ook (aantoonbaar) het autoverkeer. In de prognoses uit 2004, die de aanleg van een rondweg mede moeten rechtvaardigen, wordt steeds uitgegaan van flinke groei of zelfs verdubbeling van het autoverkeer, het tegendeel blijkt inmiddels waar. Verkeer van en naar het industrieterrein en openbare loswal in Aduard veroorzaakt het grootste deel van de ervaren verkeersoverlast in het dorp. Maar de grootste veroorzaker van vrachtverkeer, namelijk het distributiecentrum van V&amp;D, gaat de bedrijfsactiviteiten in Aduard beëindigen en verplaatsen naar een locatie in het midden van het land. Ook de kantoormeubelfabriek (Stalad) heeft haar poorten helaas moeten sluiten. Al met al een geschatte reductie van zeker wel zo'n 75% van het vrachtverkeer.</p> <p>2. Met betrekking tot een andere grote verkeersoverlast veroorzaker geldt het volgende: De loswal en het achterliggende overslagbedrijf Mechielsen is nu nog een veroorzaker van veel en zwaar (werk)vrachtverkeer dat dwars door het dorp moet. Het zijn voornamelijk zand en dergelijke grondstoffen die worden vervoerd vanaf de loswal. Echter, ter hoogte van de Suikerfabriek aan het Aduarderdiep wordt een nieuwe loswal gebouwd, hemelsbreed 4 kilometer verderop. Je mag je dus ook afvragen of</p>

	<p>de loswal in Aduard niet gewoon gesloten moet worden en de activiteiten verplaatst naar de nieuw aan te leggen loswal welke wel goed ontsloten kan worden voor zwaar vrachtverkeer. Ook valt te overwegen om de loswal te verplaatsen naar Noordhorn, waar het goed ontsloten kan worden. Veel duurder hoeft dit niet te zijn, temeer omdat ook met de geplande oplossing, het overslagbedrijf en de loswal ook (gedeeltelijk) verplaatst dienen te worden. Prioriteit is wel dat het overslagbedrijf zijn activiteiten in de nabijheid van Aduard kan voortzetten, dit gezien de werkgelegenheid die het bedrijf verschaft.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. De middenstand in Aduard, welke nu nog ruim vertegenwoordigt is en daarmee bijdraagt aan de leefbaarheid van het dorp, vreest door de rondweg dusdanig veel omzet te verliezen dat ze mogelijk moeten sluiten. Immers, de potentiële clientèle rijdt straks met een grote boog om hen heen. Minder middenstand is slecht voor de leefbaarheid.</li> <li>4. De locatie van de nieuwe brug en de rondweg zijn een zware aantasting van het open landschap en de natuur (Middag Humsterland) en zou alleen al om die reden heroverwogen moeten worden. Het inrichtingsplan is een gekunsteld plaatje, een dergelijke oplossing past gewoon niet in het open landschap ter plaatse. Het is daarmee ook een aantasting van de leefbaarheid. Dit is de plek waar nu nog de reeën foerageren en in de weekenden vele Aduarders recreëren. De rust, stilte en duisternis, alsmede de bijzondere flora en fauna in de Nijlandsterpolder gaan voor eens en altijd verloren.</li> <li>5. Aduard heeft de ambitie om als de (toeristische) 'Poort naar Middag Humsterland' te fungeren. Met de huidige plannen ligt de brug dusdanig uit de route, dat men hiervan niet meer kan spreken. Toerisme draagt bij aan de leefbaarheid van het dorp, maar passanten worden straks met een ruime boog om het dorp geleid. Een gemiste kans. Fietsers uit het achterland en fietsende toeristen moeten straks een enorm stuk omfietsen om in het dorp te komen, vooral schoolkinderen uit de buurt van Den Ham zijn de pineut. Er bestaat een grote kans dat deze kinderen naar andere scholen zullen gaan, bijvoorbeeld in Noordhorn. Ondanks de recente samenvoeging van de overgebleven twee scholen in Aduard, wordt de school nog steeds bedreigt door een tekort aan leerlingen. Dat dit bezwaarlijk is voor de bestaansrecht van de school in Aduard en dat is daarmee ook weer bedreigend voor de leefbaarheid van het dorp, behoeft geen toelichting.</li> <li>6. De investeringen die nodig zijn, staan niet in verhouding tot het probleem. Bij Nieuwklap moet een enorm knooppunt worden aangelegd om de nieuwe rondweg te laten aansluiten op de Frieschestratweg. Bedreigend voor de leefbaarheid van bewoners van Nieuwklap. Bovendien leidt het tot ongewenste verstedelijking van het gemeentegrensgebied. Er moet (onvoorzien) veel extra grond worden aangekocht omdat in het geplande gebied een niet te verplaatsen hogedruk waterleiding ligt en de rondweg dus niet op de oorspronkelijk geplande plaats kan komen. Er komen bedreigde diersoorten voor in het gebied (poelkikkers) en er liggen historische sloten. Hiervoor moet elders gecompenseerd worden, wat ook weer met de nodige extra kosten gepaard gaat en waarmee dit moois voor Aduard verloren gaat.</li> <li>7. De vraag is wat het oorspronkelijk budget in 2007 voor vervanging van de brug bij Aduard eigenlijk was, en wat gaat het inmiddels kosten? Het lijkt erop dat we zijn geleid naar een megalomane oplossing voor een relatief klein probleem dat ook anders opgelost kan worden maar waarvoor we allen blind zijn geworden.</li> <li>8. Samenvattend; een veel goedkopere oplossing met vrijwel hetzelfde, of misschien wel een betere, effect op de leefbaarheid. Verplaatst de loswal en het achterliggende overslagbedrijf naar de</li> </ol>
--	---

	<p>nieuwe loswal in het Aduarderdiep of een locatie bij Noordhorn. Leg de nieuwe brug gewoon op dezelfde plaats terug als waar die nu ligt. Bouw de huidige loswal eventueel om tot een kleine recreatieve haven om varende passanten naar ons mooie dorp te lokken. Laat het verkeer, de levensader van het dorp, gewoon door het dorp gaan, maar richt de weg wel beter in, geef voetgangers en fietsers de ruimte en voorrang. Dit alles draagt namelijk wel bij aan de leefbaarheid van het dorp en de ontwikkeling van het toerisme. Deze oplossing scheelt ons en de overheid vele tientallen miljoenen aan belastinggeld en houdt ons dorp leefbaar. De rondweg gaat ons inziens qua leefbaarheid averechts werken. Steek het geld dat overblijft eventueel in leefbaarheid projecten voor het platteland en de krimpgebieden, daarmee bereikt u veel meer dan deze megalomane oplossing voor een relatief klein probleem waarmee maar een paar mensen, zij die wonen aan de nu nog (te) drukke doorgaande provinciale weg in Aduard, worden geholpen. De rest van het dorp heeft er niets aan, sterker nog, er is een levensgroot risico dat juist door de rondweg de leefbaarheid voor alle Aduarders zal afnemen.</p> <p>9. Voor mij en mijn gezin zal de leefbaarheid in elk geval flink afnemen. Meer verkeer over een hoog talud, vlak voor mijn woning. Uitzicht weg, rust weg en een verpest woongenot, waardevermindering, fijnstof, lawaai en trillingen. Daarvan ga ik schade ondervinden.</p>
<p><b>Beoordeling zienswijze</b></p>	<p>1. De toename van het autoverkeer is één, maar niet de enige, reden om de rondweg aan te leggen. Ook al zou het verkeer afnemen, hetgeen overigens niet blijkt uit de verkeersmodellen, dan is er nog voldoende aanleiding om de rondweg te realiseren. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven geeft de doorgaande provinciale weg (N983) verkeersdruk, gevoel van onveiligheid en hinder voor het dorp Aduard. Oorzaken zijn de intensiteit, het aandeel vrachtverkeer, de aanwezigheid van landbouwverkeer en het plaatselijk aanwezige profiel. Samenhangend hiermee is er sprake van geluid- en trillingshinder. Om deze leefbaarheidsproblemen het hoofd te bieden heeft het provinciebestuur, na een uitgebreide consultatie van de bevolking, gekozen voor de nu uitgewerkte variant. Overigens merken wij op dat de door reclamant genoemde verkeersafname niet wordt ondersteund door aangeleverde onderzoeksgegevens waaruit deze afname blijkt. Ook is niet bekend welk bedrijf op termijn de locatie V&amp;D betreft en welke verkeersbewegingen hiermee gemoeid zullen zijn. Verder merken wij op dat de uitgewerkte variant juist door de meerderheid van de Aduarder bevolking tijdens het proces van de Integrale planstudie Aduard-Dorkwerd (Royal Haskoning, 8 mei 2008) en de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief (Royal Haskoning, 6 oktober 2008) als beste alternatief is aangemerkt. Aan de hand van deze onderzoeken delen wij de mening niet dat de leefbaarheid voor alle Aduarders zal afnemen met de voorgenomen planrealisatie.</p> <p>2. De loswal in Aduard betreft een openbare loswal in tegenstelling tot de loswal bij de suikerfabriek, die particulier eigendom is. Daarnaast is het Aduarderdiep geschikt voor een enkelstrooks vaarwegprofiel klasse IV. Het Van Starckenborghkanaal wordt opgewaardeerd tot een zgn. 'vaarwegklasse Va' met een dubbelstrooks vaarwegprofiel. Met andere woorden op het Van Starckenborghkanaal zijn grotere schepen toegestaan dan op het Aduarderdiep. Het verplaatsen van de loswal naar Noordhorn is vaarwegtechnisch niet mogelijk. De loswal dient in een inham aangelegd te worden, dit brengt een groot ruimtebeslag met zich mee. Ter plekke van het bedrijventerrein Noordhorn is voor de aanleg van een loswal onvoldoende ruimte. Het verplaatsen van de loswal naar Noordhorn is daarnaast financieel niet haalbaar aangezien de investeringen die daarvoor nodig zijn groter zijn dan het verplaatsen van de huidige loswal in Aduard. Daarbij kan worden gedacht aan extra aanpassingen aan infrastructuur en herinrichting van het bedrijventerrein. Bovendien zou verplaatsing naar Noordhorn, of iedere andere locatie, ten koste gaan van de</p>

	<p>bedrijfsactiviteiten van Mechielsen. Dit vinden wij een ongewenst gevolg van de verplaatsing van de loswal buiten Aduard en achten wij geen reëel alternatief.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. De aanname dat aanleg van de rondweg leidt tot omzetverlies bij de middenstand en sluiting van winkels delen wij niet. Enerzijds worden wij daarin gesteund door het uitblijven van zienswijzen hierover door de plaatselijke middenstand. Anderzijds zien wij juist kansen om de kern van Aduard te verbeteren door herinrichting van onder andere de Burgemeester Seinenstraat. Mogelijk wordt het dorp juist aantrekkelijker voor de klanten voor de plaatselijke middenstand.</li> <li>4. Vervanging van de brug is noodzakelijk in verband met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal. Uit de Integrale planstudie Aduard-Dorkwerd en de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief is mede op basis van inspraakreacties de gekozen variant naar voren gekomen als beste alternatief. Deze keuze stellen wij, mede gelet, op de voorgeschiedenis niet meer ter discussie. Bij de uitwerking van het ontwerp is verder zo goed mogelijk rekening gehouden met aanwezige waarden en worden deze waar nodig gecompenseerd. Wij ontkennen echter niet dat de aanleg van de rondweg een forse impact heeft op het landschap. Dat de landschappelijke inpassing gekunsteld is, is uw mening welke wij zeker niet delen. Ons inziens is optimaal aandacht besteed aan de best mogelijke landschappelijke inpassing.</li> <li>5. Aduard kan nog steeds als poort naar Middag Humsterland dienen. De toegang tot Middag Humsterland wordt immers niet geblokkeerd of weggenomen, maar verplaatst. Uiteindelijk zal de herinrichting van de Burgemeester Seinenstraat in verband met het verdwijnen van de provinciale doorgaande weg door Aduard in combinatie met de maatregelen die wij treffen in het kader van het project "Het wonder van Aduard" moeten laten zien in hoeverre deze "poort" gaat functioneren. Wij hebben nog steeds het volste vertrouwen dat wij daarin slagen en zien tevens dat er mogelijkheden liggen om het Middag Humsterland vanuit een ander oogpunt, gezien vanaf de brug, te beleven. Voor wat betreft het te ontstane leerlingentekort en het bestaansrecht van de basisscholen in Aduard delen wij de zorgen over het voortbestaan van de scholen in Aduard. Het gaat ons echter te ver om het voortbestaan van de scholen op te hangen aan de leerlingen die ten noorden van het Van Starckenborgh naar Aduard komen en daarvoor moeten omfietsen.</li> <li>6. De vervanging van de brug is noodzakelijk. Daarbij is verder gebleken dat zich nu de kans aandient om de leefbaarheidsproblemen van Aduard aan te pakken. Dat gronden aangekocht moeten worden en compensatie van verloren gaande waarden plaats moet vinden is inherent aan ontwikkeling van projecten van deze omvang. Verder is bij de planuitwerking ter hoogte van Nieuwklap de verkeersoplossing ingrijpend gewijzigd mede ten behoeve van de leefbaarheid van het buurtschap. De afstand tussen de brug en het buurtschap is vergroot en er is geen doorgaand verkeer meer mogelijk pal voor de woningen van het Buurtschap waar dit nu nog wel het geval is.</li> <li>7. Onder verwijzing naar paragraaf 7.2. van de toelichting volstaan wij met de mededeling dat het plan financieel uitvoerbaar is.</li> <li>8. Ons inziens hebben wij hiervoor voldoende uiteengezet waarom het project op de voorgestane wijze wordt uitgevoerd. In uw zienswijze zien wij geen aanleiding om het hele project te heroverwegen.</li> <li>9. Aan alle milieuhygiënische eisen, die mede gelden ter bescherming van het woonmilieu, wordt voldaan. Dat sprake is van aantasting van uitzicht ontkennen wij niet. Bij projecten van deze omvang is dat ook niet te voorkomen. Alles overziend zijn wij echter van mening dat nog steeds sprake is van een aanvaardbaar woonmilieu. Indien u vindt dat u wordt benadeeld door dit bestemmingsplan dan kunt u bij de gemeente een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade indienen binnen 5 jaar nadat dit bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Of er sprake is van planschade en hoe hoog de planschade bedraagt zal door een onafhankelijk taxateur worden bepaald.</li> </ol>
<b>Conclusie</b>	<b>De zienswijzen zijn ongegrond.</b>

Voorgestelde wijziging	Geen.
------------------------	-------

Reclamant §	
Samenvatting zienswijze	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reclamant vreest voor waardedaling van de woning die gebouwd is op het uitzicht. De woning is in 2007 verbouwd, ook weer op het uitzicht, de investering word door het aangetaste uitzicht deels teniet gedaan. (Ter info: destijds navraag gedaan bij de gemeente; er was geen sprake van plannen in deze richting en die werden ook niet verwacht. Daarop vertrouwend is de investering gedaan. Een week na het gereed komen van de verbouwing werden de voorgenomen plannen bekend.)</li> <li>2. Reclamant vreest voor vermindering van het woongenot door het verliezen van het vrije uitzicht over kanaal, Fransumervoorwerk, Aduardervoorwerk en het uniek Middag-Humsterland door het aanleggen van een talud met weg langs de bestaande weg voor mijn woning.</li> <li>3. Reclamant vreest voor vermindering van het woongenot door het verdwijnen van de rust aan de oostzijde van het dorp en rond mijn woning.</li> <li>4. Reclamant vreest voor hinder door over het talud rijdend verkeer, lawaai, uitstoot van fijnstof/roet, trillingen, lichtinval van koplampen.</li> <li>5. Reclamant vreest voor hinder van geluiden van de brug, overrijdend verkeer, signaalbellen, draaiende motoren van wachtende auto's, etc.</li> <li>6. Reclamant vreest voor overlast tijdens de bouw van het project.</li> <li>7. Reclamant maakt bezwaar tegen Akoestisch rapport; de manier waarop voor mijn woning is gemeten komt niet overeen met de toekomstige situatie. (vracht)Auto's die moeten optrekken tegen een talud maken per definitie meer geluid dan auto's die op een bepaalde snelheid op een vlakke weg langsrijden. Bovendien verspreid het geluid zich op hoogte beter. Daarnaast moet (vracht)verkeer vanaf het industrieterrein, vaak zware diepladers met machines e.d., straks vanuit stilstand tegen het talud oprijden. Dit zal gepaard gaan met veel lawaai, trillingen en uitstoot van flink wat dieselrook door het zware optrekken. En dat alles op oor/neushoogte op een 15 meter van onze voorgevel.</li> <li>8. Reclamant maakt bezwaar tegen het Groenplan; Het al zwaar aangetaste uitzicht uit onze woning moet niet nog verder aangetast worden door het groenplan.</li> <li>9. Reclamant wil graag met de gemeente in gesprek om te kijken of we kunnen komen tot een aantal maatregelen aan de woning waardoor de overlast zoveel mogelijk wordt beperkt.</li> <li>10. Reclamant wil graag inspraak op de detailinrichting van het groenplan ter plaatse van onze woning.</li> </ol>
Beoordeling zienswijze	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Indien u vindt dat u wordt benadeeld door dit bestemmingsplan dan kunt u bij de gemeente een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade indienen binnen 5 jaar nadat dit bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Of er sprake is van planschade en hoe hoog de planschade bedraagt zal door een onafhankelijk taxateur worden bepaald. U stelt dat u verkeerd bent voorgelicht door de gemeente over mogelijke plannen in de omgeving. Helaas kunnen wij niet verifiëren of dit zo is. Mocht u inderdaad verkeerd geïnformeerd zijn dan betreuren wij dat ten zeerste, maar zien wij hierin geen aanleiding om de planvorming te staken gelet op de belangen van de opwaardering van vaarweg en de belangen voor het dorp Aduard.</i></li> <li>2. <i>Dat sprake is van aantasting van uitzicht ontkennen wij niet. Bij projecten van deze omvang is dat ook niet te voorkomen. Het behoud van uitzicht is in een dichtbevolkt land als Nederland echter voor niemand te garanderen.</i></li> <li>3. <i>Het zal drukker worden aan de oostkant van het dorp, maar zoals hiervoor gesteld is naar onze mening nog steeds sprake van een aanvaardbaar woonmilieu.</i></li> <li>4. <i>Aan alle milieuhygiënische eisen, die mede gelden ter bescherming van het</i></li> </ol>

	<p>woonmilieu, wordt voldaan. Dat aan de eisen wordt voldaan neemt niet weg dat u hinder kunt ervaren. Hinder wordt echter zeer persoonlijk ervaren en is, indien wordt voldaan aan de wettelijke eisen, geen reden om dit project te annuleren.</p> <p>5. De Wet Geluidhinder heeft geen methode voor het beoordelen van hinder van geluiden van de brug of resonantie door overrijdend verkeer. Dat geldt ook geluid ten gevolge van signaalbellen en draaiende motoren van wachtende auto's.</p> <p>6. Dat u overlast zult ondervinden tijdens de bouwwerkzaamheden sluiten wij niet uit. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal echter worden geprobeerd de hinder zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>7. Het talud is niet steiler dan 3%, daarom is de hellingcorrectie niet van toepassing (par.4.1 blz 14). Dit geldt zowel voor het vrachtverkeer voor op de weg als het vrachtverkeer dat vanaf het industrie terrein het talud op rijdt. Dat geluid zich op hoogte anders verspreid is bekend, daar voorziet het rekenmodel in. De dieselrook die eventueel uitgestoten wordt is in het luchtkwaliteit onderzoek meegenomen. Dit valt allemaal onder de toegestane waarden. Trillingen: Trillingen door wegverkeer worden veroorzaakt door oneffenheden in het wegdek waardoor voertuigen gaan "dansen" op het wegdek. De trillingen worden door de ondergrond doorgegeven. Echter in dit ontwerp is daarvan het risico nihil doordat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o In het ontwerp is rekening gehouden met een asfaltverharding. Dit is een vlak en homogeen wegdek dat zoveel mogelijk trillingen voorkomt.</li> <li>o Er geen drempels of andere obstakels in het wegdek zijn die trillingen zouden kunnen veroorzaken (voertuigen laten "dansen" op het wegdek)</li> <li>o De vrachtverkeerbewegingen die worden bedoeld gaan gepaard met lage snelheden. Dit voorkomt dat voertuigen gaan "dansen".</li> </ul> <p>8. Bij het bestemmingsplan is een inpassingsvisie gevoegd. Deze bevat op hoofdlijnen de voorgenomen inrichting van het projectgebied. De inpassingsvisie wordt nader uitgewerkt in een groenplan waarin exact de inrichtingsmaatregelen worden vastgelegd. De provincie Groningen, uitvoerder van het project, benadert u als belanghebbende om te overleggen over de invulling van het groenplan ter hoogte van uw perceel.</p> <p>9. In het gesprek met u zal worden ingegaan op hoe tijdens de bouw de overlast zoveel mogelijk beperkt kan worden. Vanuit de Wet Geluidhinder hoeven er geen maatregelen aan de woning gedaan te worden.</p> <p>10. Zie beantwoording onder 8</p>
<b>Conclusie</b>	De zienswijzen zijn ongegrond.
<b>Voorgestelde wijziging</b>	Geen.

Reclamant 4	
<b>Samenvatting zienswijze</b>	<p>1. In de bijlagen van het bestemmingsplan is een modelstudie aanwezig ten behoeve van het akoestisch onderzoek en een akoestisch onderzoek. Hierin worden de verkeersbewegingen opgenomen. Uit dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat er een afname van verkeersbewegingen is aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal. Uit het rapport blijkt niet waardoor deze vermindering plaatsvindt. Ook de hoeveelheid geluid laat in het rapport een vermindering zien. Reclamant is van mening dat de verkeersbewegingen ter hoogte van E.H. Woltersweg 7 wel toenemen en dat daardoor ook de geluidsbelasting toeneemt. De brug komt dichtbij en de ontsluiting aan de zuidzijde van het kanaal zal de nodige belasting veroorzaken.</p> <p>2. Ook verwacht reclamant extra hinder te ondervinden van lampen van auto's.</p> <p>3. In de nieuwe situatie wordt de loswal naar het oosten verplaatst. Hierdoor komt de loswal dichterbij het bedrijf van reclamant te liggen. In de regels bij het bestemmingsplan wordt verwezen naar</p>



	<p>een geluidsplan inzake de loswal. Deze is bij de bijlagen niet te vinden. Hierdoor is geen helder zich op de geluidsbelasting. De vraag is of er wel voldoende rekening gehouden is met de achterliggende verhoogde weg, waardoor het geluid extra over het water wordt geëmitteerd. Door beide onderzoeken naar geluid gescheiden te houden zal de geluidsbelasting beheersbaar zijn. Echter gezamenlijk is de belasting hoger.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Door de nieuwe loswal wordt ook de hinder door stofverplaatsing tijdens werkzaamheden en door de wind vergroot.</li> <li>5. de veranderende situatie heeft invloed op de waard en omvang van het bedrijf van reclamant. Het bedrijf wordt getroffen door de nieuwe weg en de nieuwe brug. De verkaveling van het overblijvende gedeelte wordt minder. Ook het uitzicht in de nieuwe situatie ten opzichte van het vrije uitzicht in de huidige situatie heeft invloed op de waarde van het bedrijf.</li> <li>6. Parallel aan de wijziging van de nieuwe weg is ook de ontwikkeling van de nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding van invloed op het gehele plan. Reclamant is van mening dat deze ontwikkeling niet los te zien is van de ontwikkeling van de nieuwe weg en verzoekt hier rekening mee te houden.</li> <li>7. De provincie heeft per brief van 18 september jl. aangegeven dat het kanaal per 1 januari 2014 wordt overgedragen aan het Rijk en dat er door nieuwe richtlijnen aan het kanaal de aankopen worden opgeschort. Reclamant vraagt zich af welke nieuwe richtlijnen er komen en of deze ook weer invloed hebben op de rondweg en de nieuwe brug en de inrichting hiervan.</li> </ol>
<p><b>Beoordeling zienswijze</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ter plaatse van de E.H. Woltersweg 7 is de prognose dat het verkeer af gaat nemen. Voertuigen die zonder rondweg nog door zouden willen rijden naar de brug bij Dorkwerd, zullen nu kiezen voor het oversteken van de nieuwe brug en langs de rondweg hun route vervolgen. Dit verklaart de afname van verkeer wanneer de rondweg aangelegd is. Verder staat op pagina 17 tabel 2 van het akoestisch onderzoek uitgelegd waarom het geluid afneemt (door snelheidsvermindering neemt de geluidbelasting af).</li> <li>2. Wij kunnen niet geheel voorkomen dat hinder door koplampen van auto's kan ontstaan. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan voor de landschappelijke inpassing wordt geprobeerd om de lichtuitstraling zoveel mogelijk tegen te gaan.</li> <li>3. Helaas lag het aangehaalde onderzoek, in tegenstelling tot andere onderzoeken, niet bij de digitale versie ter inzage. De resultaten van het onderzoek zijn wel in paragraaf 5.6 wel in de toelichting verwerkt. Het onderzoek is op verzoek van reclamant onverwijld per mail toegezonden. Reclamant was zodoende in de gelegenheid om alsnog kennis te nemen van de het onderzoek en is ons inziens reclamant niet in een nadeliger positie gebracht.. Overigens blijkt uit jurisprudentie dat het niet verplicht is om onderzoeksrapporten te voegen bij het digitale bestemmingsplan. Volstaan kan worden met de relevante conclusies uit onderzoeken en een verwijzing naar het aangehaalde onderzoek. Het geluidsonderzoek van de loswal zullen wij echter ambtshalve alsnog bij het bestemmingsplan voegen. Voor wat betreft de uitkomsten van de onderzoeken en het gescheiden houden van deze onderzoeken merken wij op dat het geluidrapport van de loswal is opgesteld vanuit de Wet milieubeheer, die van de weg vanuit de Wet geluidhinder. Er bestaat een voorschrift die cumulatief voorschrijft maar dat is hier niet van toepassing (zie paragraaf 2.7 Akoestisch onderzoek aanleg en wijzigingen van wegen in Aduard). De vraag is of er wel voldoende rekening gehouden is met de achterliggende verhoogde weg, waardoor het geluid extra over het water wordt geëmitteerd. De grondwal absorbeert het geluid zodat het niet wordt teruggeëmitteerd. Bovendien is de helling minimaal 45 graden hierdoor kaatst eventueel. geluid niet terug maar omhoog.</li> <li>4. Voor wat betreft de vermeende toename van stofhinder wijzen wij erop dat permanente opslag van zand en grind op de loskade niet is toegestaan. Dit zou stofhinder zoveel mogelijk moeten voorkomen. Verder blijkt uit de VNG-bedrijvenlijst dat voor bedrijven die handelen in zand en grind voor het</li> </ol>

	<p>aspect Stof een richtafstand ten opzichte van bebouwing in het buitengebied geldt van maximaal 30 meter bij bedrijven groter dan 200 m2 en 10 meter bij bedrijven kleiner dan 200 m2. De nieuwe locatie ligt op ruim 100 meter afstand van het erf van reclamant. Ons inziens is er, mede gelet op genoemde richtafstanden, onvoldoende aanleiding om te veronderstellen dat zeker sprake zal zijn van een onaantvaardbare toename van stofhinder.</p> <p>5. Indien u vindt dat u wordt benadeeld door dit bestemmingsplan dan kunt u bij de gemeente een verzoek tot tegemoetkoming voor planschade indienen binnen 5 jaar nadat dit bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Of er sprake is van planschade en hoe hoog de planschade bedraagt zal door een onafhankelijk taxateur worden bepaald. Dat sprake is van aantasting van uitzicht ontkennen wij niet. Bij projecten van deze omvang is dat ook niet te voorkomen. Het behoud van uitzicht is in een dichtbevolkt land als Nederland echter voor niemand te garanderen.</p> <p>6. Bij de uitwerking van onderhavig project is nauw overleg gevoerd met leidingbeheerder TeNNet. De projecten conflicteren niet.</p> <p>7. Mogelijk heeft genoemde brief tot verwarring geleid. Met het Rijk bestaat overeenstemming over de uitvoering van het plan. Het plan sluit aan bij de richtlijnen van het Rijk te weten de Richtlijn Vaarwegen 2011.</p>
<b>Conclusie</b>	De zienswijze is ongegrond.
<b>Voorgestelde wijziging</b>	Ambtshalve wordt het het geluidsonderzoek van de loswal toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan.

Reclamant 5	
<b>Samenvatting zienswijze</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Door de aanleg van de rondweg rond Aduard en de te realiseren aansluiting van deze op de Friesestraatweg komt de Nieuwbrugsterweg, in plaats van in het verlengde van de verkeersarme Harkemaweg, in het verlengde van de drukke rondweg rond Aduard te liggen. Een toename van sluipverkeer op de Nieuwbrugsterweg is zonder maatregelen erg aannemelijk. De Nieuwbrugsterweg is hier niet geschikt voor. De weg is smal, een (recreatie)fietsroute, doorsnijdt het buurtschap met aansluitkasten voor gas en elektra pal naast de rijbaan. De weg is voor bewoners trottoir en voor de kinderen de "straat". Er is niet voor niets al een breedtebeperking. Een toename van sluipverkeer moet voorkomen worden en we zijn blij dat dit door de provincie en de gemeente gedeeld wordt. Om er voor te zorgen dat de terechte ontlasting van Aduard niet tot een belasting van het buurtschap Nieuwbrug gaat worden willen we dat er rekening gehouden wordt met: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Het moet fysiek onmogelijk worden om van de ringweg vanuit de noordelijke richting de Nieuwbrugsterweg op te rijden.</li> <li>b. Het moet fysiek onmogelijk worden om vanaf de Nieuwbrugsterweg komende uit het zuiden de nieuwe rondweg op te rijden in noordelijke richting.</li> <li>c. De Nieuwbrugsterweg moet onaantrekkelijk gemaakt worden voor (sluip)verkeer.</li> </ol> <p>Hiermee kan volgens ons het sluipverkeer geremd worden terwijl de Nieuwbrugsterweg bereikbaar blijft voor nooddiensten, overheidsdiensten en zwaar bestemmingsverkeer vanaf de Friesestraatweg. Aanvullend zou de Nieuwbrugsterweg ook alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk gemaakt kunnen worden, maar niet zonder de fysieke beperking als boven genoemd omdat wij nu al ervaren dat de op de Nieuwbrugsterweg geldende breedtebeperking vrijwel dagelijks genegeerd wordt. Een verkeersbord alleen helpt niet.</p> </li> <li>2. Wat betreft het handhaven van het nachtelijk duister: In de polder de Kleine Eendracht, waarin ons buurtschap ligt, is het nog donker 's nachts. Dit willen we graag zo houden en we zijn blij dat dit door de provincie en de gemeente gedeeld wordt. We willen graag dat er rekening gehouden wordt met de</li> </ol>

	<p>koplampen van auto's die, komende vanaf de rondweg uit noordelijke richting, naar Groningen , in oostelijke richting willen. De koplampen van deze auto's zullen over de polder zwaaien. Dit kan voorkomen worden door een talud te plaatsen zodat de polder donker blijft. In het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat de zuidzijde van het talud van de nieuwe brug over het Aduarderdiep onbeplant en open zal blijven. Op dit moment is het talud deels beplant, deels is recentelijk gekapt voor werkzaamheden. Bij ons bestaat de wens om het talud in de nieuwe situatie weer beplant te zien om lichtuitstraling van de lichtmasten in de polder te voorkomen. Doordat deze hoog op het talud staan is de uitstraling in de polder groter. Beplanting kan dit deels voorkomen.</p>
<p><b>Beoordeling zienswijze</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Uw aannahme dat zeker sprake zal zijn van toename van sluipverkeer delen wij op voorhand niet. Of sprake is van toename van sluipverkeer kan eenduidig vastgesteld worden door het uitvoeren van feitelijke metingen. In januari 2013 hebben wij de verkeerssituatie (snelheid, aantal voertuigen en type voertuigen) gemeten. Na de gereedkoming van de nieuwe verkeerssituatie zullen wij op een nader te bepalen moment een nieuwe meting uitvoeren en op basis van deze gegevens inzicht krijgen in de verkeersontwikkeling en bezien of aanvullende maatregelen nodig zijn. Verder merken wij op dat in de planuitwerkingsfase het plan zodanig is aangepast dat er geen sprake meer is van een logische, mogelijk uitnodigende aansluiting van de rondweg op de Nieuwbrugsterweg. Voor het verkeer dat uit het noorden komt vanaf de rondweg wordt het vrijwel onmogelijk gemaakt om richting de Nieuwbrugsterweg af te slaan. Wij nemen uw voorstel om in feite de Nieuwbrugsterweg geheel los te koppelen van de rondweg niet over aangezien daarmee een knip gemaakt wordt in de bestaande wegenstructuur. Voor zowel de aan- en toeleverende bedrijven voor de agrarische bedrijven, alsmede de bereikbaarheid van het gebied voor onder andere hulpverleningsdiensten en bestemmingsverkeer vinden wij dit ongewenst.</i></li> <li>2. <i>De situering en hoogteverschil van het naastgelegen fietspad aan de zuidzijde is zodanig gekozen dat de lichtinstraling over de Polder De Kleine Eendracht zo veel mogelijk wordt beperkt. Het fietspad aan de zuidzijde komt circa 1,5 meter hoger te liggen dan de oprit van de provinciale weg. Enerzijds ontstaat hierdoor een aangenamer hellingshoek voor het fietsverkeer, anderzijds biedt dit een obstakel voor lichtinstraling over de polder. Er is verder bewust gekozen om hier geen beplanting aan te brengen in aansluiting op het verder open karakter van de polder.</i></li> </ol>
<p><b>Conclusie</b></p>	<p>De zienswijzen zijn ongegrond.</p>
<p><b>Voorgestelde wijziging</b></p>	<p>Geen.</p>

Reclamant 6	
<p><b>Samenvatting zienswijze</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Door de locatiekeuze van de nieuwe brug vindt onherstelbare schade plaats aan het landschap ter plaatse van de nieuwe brug. Een unieke karakteristieke sloot met oeverwal wordt vernietigd en het historische landschap tussen Aduard en het Aduarder Voorwerk wordt doorsneden door een kolossale brug. In combinatie met de nieuwe 380 kV.- hoogspanningslijn, die ook ter hoogte van de nieuwe brug wordt aangelegd betekent dit een veel te forse ingreep in het landschap Middag Humsterland.</li> <li>2. Een tweede reden van het bezwaar is, dat de nieuwe brug veel te ver naar het oosten verplaatst wordt. Omdat er geen fietsbrug komt op de plek van de huidige brug zullen de basisschoolleerlingen uit Den Ham en omgeving 2 km om moeten fietsen om de basisschool in Aduard te bereiken. Gevolg zal zijn dat steeds meer leerlingen met de auto gebracht zullen worden of dat ze uit zullen wijken naar andere scholen, waardoor misschien de laatste basisschool in Aduard straks ook nog in gevaar komt qua leerlingenaantal.</li> <li>3. De derde reden van het bezwaar is de inbreuk die de nieuwe brug en de opritten maakt op het weidevogelgebied op de plek van de nieuwe brug. Al vele jaren vallen de graslandpercelen aldaar in een succesvol weidevogelgebied rondom een perceel plas/dras. Jaarlijks worden daar vele jonge grutto's, kieviten, tureluurs en scholeksters grootgebracht. Plaatsing van de nieuwe brug daar betekent opnieuw een aanslag op de weidevogelstand.</li> <li>4. Alles overziend verzoekt reclamant dringend om opnieuw met het provinciebestuur te overleggen om te komen tot een betere oplossing voor de bruggenproblematiek in Aduard. Ons voorstel is een aquaduct zo dicht mogelijk tegen het Aduarderdiep in het verlengde van de nieuwe rondweg om Aduard in combinatie met een fietsbrug op de huidige locatie van de oude hefbrug. Dit spaart nogal wat kosten. De loskade hoeft niet verplaatst, voor de firma Mechielsen hoeft geen tunnel onder de nieuwe rondweg aangelegd voor het lossen van schepen, geen aantasting van het landschap, het weidevogelgebied wordt gespaard, geen grondaankoop t.b.v. het fietspad lang de E. H. Woltersweg nodig, geen hulpdiensten met loeiende sirenes wachtend voor een geopende brug(zoals onlangs nog weer gebeurde) en de snelste en veiligste fietsroute naar Aduard blijft in stand.</li> </ol>
<p><b>Beoordeling zienswijze</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Vervanging van de brug is noodzakelijk in verband met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal. Uit de Integrale planstudie Aduard-Dorkwerd en de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief (Royal Haskoning, 6 oktober 2008) is mede op basis van inspraakreacties de gekozen variant naar voren gekomen als beste alternatief. Deze keuze stellen wij, mede gelet, op de voorgeschiedenis niet meer ter discussie. Bij de uitwerking van het ontwerp is verder zo goed mogelijk rekening gehouden met aanwezige waarden en worden deze waar nodig gecompenseerd. Wij ontkennen echter niet dat de aanleg van de rondweg een forse impact heeft op het landschap. Ons inziens is echter optimaal aandacht besteed aan de best mogelijke landschappelijke inpassing.</i></li> <li>2. <i>Voor wat betreft het te ontstane leerlingentekort en het bestaansrecht van de basisscholen in Aduard delen wij de zorgen. Het gaat ons echter te ver om het voortbestaan van de scholen op te hangen aan de leerlingen die ten noorden van het Van Starckenborgh naar Aduard komen.</i></li> <li>3. <i>Ten noorden van de geplande brug over het Van Starckenborghkanaal ligt een redelijk goed weidevogelgebied met een cluster rondom een plas-dras gebied, op een afstand van circa 400 m vanaf het Van Starckenborghkanaal. De zone langs de Evert Harm Woltersweg (eerste 150 – 200 meter vanaf de weg) is minder van belang voor weidevogels. Door aanleg van de brug en de taluds zal de beïnvloedingszone naar verwachting circa 70 – 100 meter opschuiven in noordelijke richting (ter plekke van de nieuwe brug). Dit geeft naar</i></li> </ol>

	<p>verwachting geen effect op de weidevogelstand. Indien naar de verspreidingskaart van de Grutto wordt gekeken, liggen de waarden voor de Grutto op enige afstand (circa 1 km) ten noorden van het Van Starckenborghkanaal.</p> <p>4. Zoals hiervoor gesteld stellen wij de uitgewerkte variant niet meer ter discussie. Het voorstel om de brug te vervangen door een aquaduct lijkt sympathiek maar de kosten van een dergelijke variant zijn vele male hoger vergeleken met de huidige variant. Bovendien is de landschappelijke impact/aantasting van een aquaduct is veel groter. Dit heeft onder andere te maken met de lange hellingsbanen en bochtstralen die nodig zijn om onder het Van Starckenborghkanaal door te komen.</p>
<b>Conclusie</b>	De zienswijze is ongegrond.
<b>Voorgestelde wijziging</b>	Geen

<b>Reclamant 7</b>	
<b>Samenvatting zienswijze</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan nog niet uitvoerbaar is omdat eigendommen van reclamant nodig zijn voor planrealisatie. Er is geen overeenstemming over de aankoop en overdracht van de gronden van reclamant. Zolang er geen overeenstemming is met de provincie Groningen over verkoop van de gronden die binnen het plangebied liggen kan reclamant niet instemmen met het bestemmingsplan dat het toekomstig gebruik van het terrein onmogelijk maakt.</li> <li>2. Reclamant is bezig met de aanvraag voor een revisievergunning voor de inrichting aan de Albert Harkemaweg 76-78 te Aduard. Als de revisievergunning van kracht wordt komt de onderliggende omgevingsvergunning.</li> </ol>
<b>Beoordeling zienswijze</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De eigendomssituatie is niet bepalend voor de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. De provincie zal zo snel mogelijk of in ieder geval binnen de looptijd van het bestemmingsplan de gronden die nodig zijn voor de uitvoering van het project in beginsel via minnelijke schikking verwerven. Mocht een minnelijke schikking niet haalbaar blijken, dan zal tot onteigening worden overgegaan.</li> <li>2. Zodra het bestemmingsplan in werking treedt krijgt een deel van het terrein van reclamant de bestemming 'Verkeer'. Indien de benodigde gronden nog niet zijn verworven, kan reclamant deze gronden blijven gebruiken. Voor het deel van het terrein van reclamant dat valt onder de bestemming 'Verkeer' is namelijk het overgangsrecht van toepassing (zie artikel 12 van de regels). Reclamant kan het bestaande gebruik voortzetten totdat de gronden zijn verworven.</li> </ol>
<b>Conclusie</b>	De zienswijze is ongegrond.
<b>Voorgestelde wijziging</b>	Geen

<b>Reclamant 8</b>	
<b>Beoordeling zienswijze</b>	De schriftelijke zienswijze is 4 dagen na sluiting van de termijn ingediend en daarmee niet ontvankelijk.
<b>Conclusie</b>	De zienswijze is niet ontvankelijk
<b>Voorgestelde wijziging</b>	Geen