



NOTITIE VAN ZIENSWIJZEN
BESTEMMINGSPLAN RECONSTRUCTIE N34
(PROVINCIEGRENNS - AANSLUITING N377)



SCHETS
N34- Klooster
ZW -> NO
26-9-2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Ingediende zienswijzen	5
3	Inhoudelijke behandeling zienswijzen.....	6
	Zienswijze 1	6
	Conclusie	8
	Zienswijze 2	9
	Conclusie	9
	Zienswijze 3	10
	Conclusie	10
	Zienswijze 4	11
	Conclusie	11
	Zienswijze 5	12
	Conclusie	12
	Zienswijze 6	13
	Conclusie	14
	Zienswijze 7	15
	Conclusie	16
	Zienswijze 8	17
	Conclusie	18
	Zienswijze 9	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
	Conclusie	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4	Ambtshalve aanpassingen	19
5	Overzicht aanpassingen.....	20

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan "reconstructie N34 (provinciegrens - aansluiting N377)" lag van dinsdag 14 april 2015 tot en met maandag 25 mei 2015 ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad.

Er werden 9 zienswijzen ingediend. In de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan "reconstructie N34 (provinciegrens - aansluiting N377)" wordt de gemeenteraad gevraagd in te stemmen met de voorliggende notitie.

Verlenging termijn

Aangezien de termijn eindigde op 2^e Pinksterdag hebben wij ook de zienswijzen die op 26 mei 2015 zijn gedateerd als ontvankelijk aangemerkt.

2 Ingediende zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn binnengekomen.

	Adres	Datum ontvangst
1	Klooster 55, 7741 NC Coevorden	28 april 2015
2	Postbus 718 6800 AS Arnhem	11 mei 2015
3	Weerdingerstraat 157 7815 SL Emmen	20 mei 2015
4	Klooster 49 7741 NB Coevorden	22 mei 2015
5	Scheerseweg 5 7779 HJ Holthone	20 mei 2015
6	Postbus 557 9400 AN Assen	22 mei 2015
7	Klooster 61 7741 NC Coevorden	22 mei 2015
8	Markt 16 7740 AA Coevorden	26 mei 2015
9	Postbus 122 9400 AC Assen	1 juni 2015

De zienswijzen 1 tot en met 7 zijn binnen de termijn ingediend en voldoen aan de overige indieningsvereisten.

Daarmee zijn deze zienswijzen ontvankelijk.

De termijn liep tot 25 mei. Aangezien 25 mei een feestdag (2^e Pinksterdag) was, is 26 mei formeel het einde van de ter inzage-termijn. Daarmee is zienswijze 8 ook ontvankelijk. Zienswijze 9 is buiten de termijn binnengekomen en is daarmee niet ontvankelijk.

3 Inhoudelijke behandeling zienswijzen

De ingediende zienswijze is samengevat en van een reactie voorzien. Tevens is per onderdeel aangegeven of er aanleiding is voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1

- 1.1** Wanneer de plannen uitgevoerd gaan worden zoals ze nu ter inzage liggen zullen de belangen van reclamanten, als direct aanwonenden, aanzienlijk worden geschaad. Door de nieuw aan te leggen ongelijkvloerse kruising Klooster-N34, met op- en afritten naar de N34, zal de hoeveelheid verkeer bij de woning van reclamanten aanzienlijk toenemen, overlast als geluid, fijnstof, trillingen, stank, etc. zullen buitengewone proporties gaan aannemen. De overlast zal nog eens vele malen groter worden wanneer de geplande ontsluitingsweg van het industrieterrein Leeuwerikenveld 2 en de zuidelijke rondweg, op de kruising zullen worden aangesloten.

Reactie gemeente

Uit de onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit is gebleken dat voor de woning Klooster 55 de geluidsbelasting in 2025, dus na uitvoering van de reconstructie, lager zal zijn dan in 2015, zonder uitgevoerde reconstructie.

Ter hoogte van de aansluiting is er een extra toename van geluid door het verhoogd aanleggen van de hoofdrijbaan en doordat de op- en afritten dichterbij de woning van reclamant worden gesitueerd. Ter hoogte van de aansluiting wordt deze geluidstoename grotendeels gecompenseerd door het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek op de hoofdrijbaan.

Op het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied neemt de geluidsbelasting af doordat de hoofdrijbaan in oostelijke richting wordt verlegd en daarmee verder van de woningen van reclamant af komt te liggen.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er lichte toenames van geluid zijn, maar niet zodanig dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Dat betekent dat de Wgh geen verdere verplichtingen voor de provincie, die de weg realiseert, met zich meebrengt.

Vanuit het onderzoek naar luchtkwaliteit is eveneens gebleken dat er als gevolg van de reconstructie nog steeds wordt voldaan aan de wettelijke normen en dat de luchtkwaliteit naar de toekomst toe (2024 en verder) zelfs zal verbeteren vanwege het steeds schoner worden van de uitstoot van het gemotoriseerd verkeer. De lucht wordt schoner door het afnemen van de achtergrondconcentraties en door het steeds schoner wordende wagenpark. De positieve effecten hiervan zijn aanzienlijk groter dan de negatieve effecten van de verkeersgroei op de N34. Tevens heeft het verhogen van de hoofdrijbaan ook een positief effect, doordat de vervuilende uitstoot ter plaatse op een verhoogd grondlichaam of kunstwerk beter in de lucht verdunt wordt.

Overigens valt nog te vermelden dat in de uitgevoerde onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit qua verkeersintensiteiten al rekening is gehouden met (extra) verkeer als gevolg van de in de toekomst aan te leggen zuidelijke rondweg.

Vanuit de provincie Drenthe zijn er meerdere (circa 9) informatiebijeenkomsten georganiseerd voor en met omwonenden/aanwonenden waarbij uitleg is gegeven over het plan in algemene zin. Eén van deze bijeenkomsten ging specifiek over de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Hier was eveneens een medewerker van de GGD aanwezig. Vanuit deze informatiebijeenkomst is ook reeds aangegeven dat de waarden voor geluid en luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen blijven en niet leiden tot onevenredige hinder.

- 1.2** Het verhoogd aanleggen van de N34 zal het uitzicht van reclamanten in oostelijke richting volledig ontnemen en doet tevens inbreuk op hun privacy.

Reactie gemeente

Het definitieve ontwerp van de reconstructie is bepaald door de provincie Drenthe. In de voorbereiding hierop heeft de provincie Drenthe meerdere keren overleggen gevoerd met omwonenden/aanwonenden. Uiteindelijk bleek dat deze locatie in combinatie met dit ontwerp het beste te zijn. Aanvankelijk wilde de provincie Drenthe de rotondes verhoogd gaan aanleggen,

maar op verzoek van omwonenden/aanwonenden is uiteindelijk gekozen voor een ontwerp waarbij de N34 verhoogd wordt aangelegd en de rotondes dus verlaagd, op maaiveld. Dit levert ook voor het fietsverkeer de minste hinder op.

Het uitzicht van reclamant richting de nieuwe N34 zal veranderen. Of dit ook leidt tot een inbreuk van de privacy is niet meetbaar en vormt in die zin geen beoordeling bij een eventueel planschadeverzoek. Bij de beoordeling van een planschadeverzoek zal gekeken worden naar de maximale planologische invulling van het vigerende bestemmingsplan ten opzichte van het nu voorliggende plan. Wanneer blijkt dat er een onevenredige wijziging plaatsvindt welke ook waardevermindering van onroerend goed tot gevolg heeft, bestaat er een grond voor uitkering van planschade. Op basis van het nu nog vigerende bestemmingsplan Buitengebied Coevorden kan de huidige N34 verhoogd aangelegd worden.

- 1.3** Door de nieuw geplande parallelweg, aan de oostelijke zijde van de N34, zal er nog eens een extra verkeerstoename plaats vinden vanuit, Anerveen, Holthone, De Haandrik en het industriegebied van Gramsbergen

Reactie gemeente

De provincie Drenthe is mede in overleg met omwonenden en aanwonenden gekomen tot een oplossing waarbij de huidige noordelijke parallelweg juist wordt afgesloten voor 'doorgaand' gemotoriseerd verkeer richting Holthone. Dit verkeer vanaf Holthone, Anerveen, De Haandrik en het industriegebied van Gramsbergen zal in de toekomst dan juist niet meer over deze bestaande parallelweg rijden, maar over de nieuw aan te leggen zuidelijke parallelweg. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat er sprake zal zijn van een afname van de verkeersintensiteit ter plaatse.

- 1.4** Het woon- en leefgenot van reclamanten zal ernstig worden geschaad.

Reactie gemeente

Dit aspect is door reclamanten niet nader onderbouwd. Er wordt niet aangegeven wat specifiek wordt bedoeld met woon- en leefklimaat. Het is dan ook niet mogelijk om hier een reactie op te geven. Wel blijkt vanuit de diverse, voor de haalbaarheid van de reconstructie, uitgevoerde onderzoeken dat de reconstructie als zodanig inpasbaar is in de omgeving. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit zullen, zoals in de onderzoeken aangegeven, zelfs nog verder verbeteren, hoewel dat niet direct een gevolg is van de reconstructie maar juist vanwege het schoner en stiller worden van het gemotoriseerd verkeer.

- 1.5** Reclamanten voorzien een drastische waardedaling van hun woning.

Reactie gemeente

Indien zich waardedaling voordoet kunnen reclamanten een verzoek tot planschade vergoeding bij de gemeente indienen. Momenteel is er nog geen grondslag waarop planschade verhaald kan worden. Er kan pas concreet op een verzoek om vergoeding van planschade worden besloten op het moment dat er een onherroepelijk bestemmingsplan ligt. Deze is er momenteel nog niet, dus is er nog geen formele grondslag voor een eventuele planschadevergoeding.

- 1.6** Het aanleggen van een viaduct, in een prachtig cultuurhistorisch en landschappelijk gebied en in de nabijheid van het landgoed en natuurgebied de "Groote Scheere", is niet wenselijk.

Reactie gemeente

De nieuwe ongelijkvloerse kruising bevindt zich niet in het plangebied van het Landgoed zelf. Ook is het gebied en de omgeving van het landgoed niet aangeduid als een bijzonder cultuurhistorisch waardevol gebied.

- 1.7** De op- en afrit van de N34 en de rotonde op enkele tientallen meters van de woning van reclamanten geven buiten eerder genoemde bezwaren, overlast van remmend en optrekkend (vracht)verkeer en van verblindend licht, van de koplampen van auto's, in de huiskamer van reclamanten.

Reactie gemeente

Wij verwijzen wederom naar het uitgevoerde akoestisch onderzoek, waaruit niet is gebleken dat ter plaatse van de woning van reclamant sprake zal zijn van een te hoge geluidsbelasting. De Provincie Drenthe heeft aangegeven bereid te zijn in gesprek te gaan met reclamant indien na de uitvoering van de reconstructie blijkt dat er inderdaad sprake is van verblindend licht. Er zal dan gekeken worden of hier maatregelen tegen te nemen zijn.

- 1.8** Sluipverkeer zal aanzienlijk gaan toenemen.

Reactie gemeente

In de toelichting op het bestemmingsplan, onder paragraaf 2.4, is uitvoerig ingegaan op het onderdeel sluipverkeer. Als gemeente hebben wij hier onderzoek naar laten doen. In het onderzoek zijn, indien sluipverkeer zal gaan plaatsvinden en toenemen, maatregelen genoemd die nader onderzocht en uitgevoerd kunnen worden.

Het onderzoeksbureau dat het onderzoek heeft uitgevoerd verwacht op basis van het minimale reistijdverschil, het smalle wegprofiel en het bochtig verloop van de weg dat het aandeel sluipverkeer door Klooster minimaal zal zijn. Indien het sluipverkeer wel onevenredig gaat toenemen zijn aan de gemeente zagezegd al adviezen en (inrichtings-) maatregelen aangereikt om het sluipverkeer tegen te gaan dan wel te verminderen.

Conclusie

De zienswijze is voor de onderdelen 1.1 tot en met 1.8 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

- 2.1** Binnen de grenzen van het ontwerpbestemmingsplan bevindt zich de 110.000 Volt ondergrondse hoogspanningsverbinding "Coevorden - Coevorden Europark", welke in eigendom en beheer is van reclamant. De hoogspanningsverbinding is op de verbeelding niet correct weergegeven. Reclamant verzoekt dit aan te passen.

Reactie gemeente

Van reclamant hebben wij de juiste ligging van de hoogspanningsverbinding ontvangen. Deze juiste ligging van de hoogspanningsverbinding zal op de verbeelding worden opgenomen.

- 2.2** De aanwezigheid van de hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Hierbij zijn onder meer aspecten aan de orde waaronder de veiligheid van personen en goederen, de aan te houden veiligheidsafstanden, de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbindingen en de benodigde ruimte voor het uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Om de gevaren zoveel mogelijk te beperken voor de medemens en om te kunnen waarborgen dat de hoogspanningsverbinding voldoende wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie, verzoekt reclamant om de regels in het bestemmingsplan op te nemen zoals reclamant deze bij haar zienswijze heeft meegeleverd. Reclamant streeft ernaar om voor elke gemeente dezelfde regels te gebruiken in een bestemmingsplan. Motivatie hiervoor is dat reclamant via deze eenduidige werkwijze kan waarborgen dat het hoogspanningsnet voldoende wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering.

Reactie gemeente

De gemeente deelt het uitgangspunt van de reclamant met betrekking tot eenduidigheid in de regels van de verschillende bestemmingsplannen waarin (ondergrondse) hoogspanningsleidingen voorkomen. De regels voor het onderhavige bestemmingsplan zijn overgenomen uit het reeds vastgestelde en in werking zijnde bestemmingsplan Buitengebied Coevorden en het vastgestelde bestemmingsplan Bedrijventerreinen Stad Coevorden. Deze bestemmingsplanregels zijn in overleg met de leidingbeheerder/reclamant opgesteld. Om de eenduidigheid in bestemmingsplanregels binnen de gemeente Coevorden te handhaven worden de regels op dit punt niet aangepast.

Conclusie

De zienswijze is op onderdeel 2.1 gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor onderdeel 2.2 ongegrond en leidt dan ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

Zienswijze 3

3.1 Reclamant is eigenaar van een perceel (bedrijfsgrond) met opstallen, dat gelegen is binnen de plancontour van dit bestemmingsplan. Sinds 1997 verhuurt reclamant voornoemde kavel met opstallen. De kavel is thans gelegen op een A-locatie. Het betreft hier een locatie met showroom, kantoorgebouw en parkeerterrein dat is gelegen aan een prominente zichtlocatie aan de N34 waar dagelijks duizenden auto's langs rijden.

Tevens voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van enkele rotondes, toe- en afritten op de percelen waarop onder andere de bedrijfspanden van reclamant staan. De noodzaak van de gekozen variant is niet aangetoond. Daarmee is de noodzaak van de verplaatsing van het bedrijventerrein van reclamant onvoldoende onderbouwd.

Reactie gemeente

De gronden zijn, in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied Coevorden, bestemd als 'Agrarisch met waarden – Ontginningenlandschap'. De gronden worden dan ook niet als een bedrijventerrein beoordeeld, zodoende is er formeel gezien ook geen sprake van 'verplaatsing van het bedrijventerrein'. De gemeente is in gesprek met reclamant, waarin tevens de bereidheid is getoond reclamant te willen ondersteunen in zijn zoektocht naar een andere locatie.

Daarnaast is de keuze voor de ligging van de reconstructie in goed overleg tussen de provincies Drenthe en Overijssel en de gemeenten Coevorden en Hardenberg en omwonenden tot stand gekomen. In de studiefase is gekeken of er meer geschikte alternatieven voorhanden waren, uiteindelijk is bestuurlijk gekozen voor voorliggende locatie, waardoor bedrijfsverplaatsing voor reclamant noodzakelijk is geworden.

3.2 Doordat er een rotonde c.q. afrit over het perceel van reclamant wordt aangelegd kan deze zijn perceel niet meer verhuren c.q. voor een redelijke prijs verkopen aan derden anders dan aan de gemeente.

Reactie gemeente

Zoals bij 3.1 is verwoord zijn de gronden binnen het bestemmingsplan Buitengebied Coevorden bestemd als 'Agrarisch met waarden - Ontginningenlandschap' zonder bouwmogelijkheden en niet als 'Bedrijventerrein'. Daarnaast zijn wij in onderhandeling over de verwerving van de benodigde gronden.

3.3 Er zijn naar mening van reclamant andere meer geschikte opties dan de nu gekozen optie om een rotonde c.q. afrit over het perceel van reclamant aan te leggen. Een meer geschikte optie zou een tunnel zonder op- en afritten zijn. De ontsluiting van het industrieterrein kan plaatsvinden via een nieuw aan te leggen parallelweg ten westen van de N34, welke aan moet sluiten op de Krimweg, zodat de daar bestaande op- en afritten kunnen worden gebruikt. Hierdoor kan de bedrijfslocatie van reclamant blijven bestaan en kan deze het blijven verhuren.

Reactie gemeente

De provincie Drenthe heeft samen met de provincie Overijssel, de gemeenten Coevorden en Hardenberg en omwonenden gedegen onderzoek gedaan naar de optimale vorm van de uit te voeren reconstructie. Voor deze variant is de het meest gemeenschappelijke en bestuurlijke draagvlak aanwezig. Gezamenlijk is tot het oordeel gekomen dat deze variant de voorkeursvariant is. Als gemeente staan wij achter het gekozen ontwerp. Zoals eerder aangegeven zijn wij in gesprek over de aankoop van de benodigde gronden.

Conclusie

De zienswijze is voor de onderdelen 3.1 tot en met 3.3 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

- 4.1** Reclamant is eigenaar van een veehouderijbedrijf nabij het plangebied. Door optrekkend en afremmend verkeer dicht bij de woning (die niet geïsoleerd is en voorzien is van dubbelglas) zal de geluidsoverlast vele malen toenemen net als het fijnstof.

Reactie gemeente

Ten behoeve van het opgestelde ontwerpbestemmingsplan is er onderzoek verricht naar zowel luchtkwaliteit als ook geluid. Vanuit deze uitgevoerde onderzoeken blijkt voor het aspect geluid dat ter plaatse van de woning van reclamant de geluidsbelasting maximaal zal toenemen met 0,9 dB(a) tot maximaal 54.6 dB(a). De toename van de geluidsbelasting is niet zodanig dat er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder brengt daarom geen verdere verplichting voor de wegaanlegger met zich mee.

Ook vanuit het aspect Luchtkwaliteit blijkt dat er nergens de wettelijke grenswaarden voor fijnstof worden overschreden, sterker nog in de toekomstige situatie gaan de waarden voor fijnstof naar beneden, zelfs bij toenemende verkeersintensiteit. Dit heeft vooral te maken met het steeds schoner worden van het gemotoriseerd verkeer. Zie ook de nadere uitleg over geluid bij de beantwoording van zienswijze 1, onderdeel 1.1

- 4.2** Het woongenot door de vrijheid in het agrarische gebied wordt aangetast door de wegen die rondom de boerderij komen te liggen.

Reactie gemeente

Het aspect woongenot is een subjectief gegeven en niet meetbaar. Wel blijkt vanuit de diverse uitgevoerde onderzoeken dat de reconstructie als zodanig inpasbaar is in de omgeving. Vanuit de diverse omgevingsfactoren gezien zal de situatie zelfs nog verder verbeteren, hoewel dat niet direct een gevolg is van de reconstructie, maar vanwege het schoner en stiller worden van het gemotoriseerd verkeer.

- 4.3** Door de reconstructie zal ook de woning van reclamant aanmerkelijk in waarde dalen.

Reactie gemeente

Momenteel is er nog geen grondslag waarop planschade verhaald kan worden. Er kan pas concreet op een verzoek om vergoeding van planschade worden besloten op het moment dat er sprake is van een onherroepelijk bestemmingsplan. Deze is er momenteel nog niet, dus is er nog geen formele grondslag voor een eventuele planschadevergoeding.

- 4.4** Reclamant verwacht door de reconstructie mogelijk ook onvoorziene zaken die hetzij beperkingen hetzij onmogelijkheden veroorzaken.

Reactie gemeente

Dit aspect is niet nader onderbouwd. Er wordt niet aangegeven welke onvoorziene zaken hier worden bedoeld. Wij kunnen daarop dan ook geen nadere reactie geven. Daarom wordt de zienswijze op dit punt niet verder behandeld.

Conclusie

De zienswijze is voor de onderdelen 4.1 tot en met 4.4 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

- 5.1** Naar onze mening kan het viaduct noordelijker gebouwd worden zodat 't Klooster 55 meer ontzien wordt! En anders planschade toewijzen.

Reactie gemeente

De provincie Drenthe heeft samen met de provincie Overijssel, de gemeenten Coevorden en Hardenberg, mede op basis van input van omwonenden, in het verleden een weloverwogen besluit genomen om de reconstructie uit te gaan voeren op de locatie Klooster. Een meer noordelijk gelegen variant is daarbij ook onderzocht. In verband met een aantal knelpunten is een meer noordelijk gelegen variant niet haalbaar, dit heeft te maken met enerzijds de aanwezige 110 kV hoogspanningslijn anderzijds dat bij een aansluiting voor de toekomstige zuidelijke rondweg. Bij een noordelijker gelegen variant, zouden er wegen aangelegd moeten worden over gronden waar nu woonbebouwing staat. Ook de aanwezigheid van een watergang is één van de knelpunten.

Indien zich waardedaling voordoet kan een verzoek tot planschade vergoeding bij de gemeente worden ingediend. Momenteel is er nog geen grondslag waarop planschade verhaald kan worden. Er kan pas concreet op een verzoek om vergoeding van planschade worden besloten op het moment dat er een onherroepelijk bestemmingsplan ligt. Deze is er momenteel nog niet, dus is er nog geen formele grondslag voor een eventuele planschadevergoeding.

- 5.2** Waarom wordt de breedte van het weggedeelte op het viaduct meer dan 20 meter? Dan wordt het een snelwegviaduct en deze zal zeer storend zijn in het landschap.

Reactie gemeente

Naast de rijbaan zal aan weerszijden een obstakelvrije zone aanwezig zijn waarbij de zijkanten van het viaduct worden afgeschermd door een vangrail. De breedte van de rijbaan, waarover gereden kan worden, bedraagt dus geen 20 meter. Het aan te leggen viaduct is gelijk te stellen met een normaal viaduct dat hoort bij stroomwegen en is dus ook niet afwijkend.

- 5.3** Voor wat betreft de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg om het Leeuwerikenveld/Europark te bereiken geeft reclamant het volgende aan. Reclamant voorziet de ontsluiting over het Leeuwerikenveld II naar De Hulteweg. Deze variant hoeft dan niet door het gebied van het beekdallandschap van de Kleine Vecht en kan helemaal wegblijven van de nabijheid van de waardevolle cultuurhistorische gronden bij de boerderij De Kleine Scheere, landhuis De Grote Scheere en het waardevolle historische landschap daaromheen inclusief het landgoed. Deze variant is beter voor de flora en fauna in dit beekdallandschap, tevens minder verkeerslawaaai, minder fijnstof in dit gebied. Daarnaast is er al een maximum aan geluid door bedrijfsactiviteiten en windturbines in het Europark! Tevens hoeven er dan geen gronden aangekocht te worden want deze zijn al eigendom van de Gemeente!

Reactie gemeente

De realisatie van een zuidelijke ontsluitingsweg maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Daarom wordt de zienswijze op dit punt niet verder behandeld. Er is dan ook nog geen definitieve keuze gemaakt voor de ligging van het tracé van deze zuidelijke ontsluitingsweg. Zoals reeds in de beantwoording onder 1.1 beschreven, is in de berekeningen voor geluid en luchtkwaliteit, voor onderhavig bestemmingsplan qua verkeersintensiteit al rekening gehouden met (extra) verkeer als gevolg van een in de toekomst aan te leggen zuidelijke rondweg. Uiteraard is er nog geen berekening uitgevoerd voor het nieuwe tracé van de zuidelijke rondweg omdat hiervoor nog geen definitieve keuze is gemaakt.

Conclusie

De zienswijze is voor de onderdelen 5.1 tot en met 5.3 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

- 6.1** Reclamant geeft aan dat als gevolg van de reconstructie 10% van zijn landbouwareaal ingeleverd moet worden zonder dat daar compensatie voor plaatsvindt.

Reactie gemeente

In het verleden heeft de gemeente Coevorden reeds de benodigde gronden, ook de gronden die nu onderdeel vormen van onderhavig bestemmingsplan, aangekocht van de verpachter van reclamant. De aankoop heeft destijds plaatsgevonden in het kader van de ontwikkeling van bedrijventerrein Leeuwerikenveld II. Reclamant is als pachter hier destijds voor vergoed en zijn de toen niet benodigde gronden wederom (door de gemeente) aan reclamant verpacht. Kortom: de benodigde gronden zijn dus al in eigendom van de gemeente. Wel rust er op de gronden nog een pachtovereenkomst met reclamant. Over de ontbinding van deze pachtovereenkomst en om te komen tot een passende compensatie zijn wij met reclamant in gesprek.

- 6.2** Reclamant krijgt het gevoel dat zijn bedrijf sinds 2004 langzaam maar zeker wordt 'opgegeten' door allerlei ontwikkelingen.

Reactie gemeente

De gemeente heeft zoals gezegd de gronden al aangekocht van de verpachter van reclamant en is reclamant hiervoor destijds ook gecompenseerd. Tevens was reclamant dus al op de hoogte van het feit dat ruimtelijke ontwikkelingen zouden plaatsvinden.

- 6.3** Reclamant is van mening dat de bedrijfsvoering in het geding is vanwege de afname aan landbouwgrond bij zijn bedrijf en dat de gemeente een volledige compensatie dient te voldoen voor alle vermindering van zijn gronden en dat alleen daardoor reclamant kan verplaatsen naar een andere locatie.

Reactie gemeente

De gronden die nu nodig zijn voor de reconstructie van de N34 zijn al in bezit van de gemeente. Wel rust nog een pachtconstructie op de gronden die nu nodig zijn voor de reconstructie. Over de ontbinding van deze pachtovereenkomst en om te komen tot een passende compensatie zijn wij met reclamant in gesprek.

- 6.4** Reclamant is van mening dat een ongewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan leidt tot een aanzienlijke vermindering van het woongenot. Hierbij moet gedacht worden aan verminderd uitzicht en verlies van de nu nog aanwezige rust. Ook kan reclamant na uitvoering van de reconstructie de omgeving niet meer lopend of fietsend bereiken en wordt hij ingesloten tussen grote wegen. Tevens vreest reclamant dat zijn bedrijf niet meer voor 'zwaar verkeer' te bereiken is.

Reactie gemeente

In de nieuwe situatie is het perceel van reclamant nog steeds bereikbaar. Indien reclamant in de toekomstige situatie wil oversteken naar de andere kant van de N34, valt zelfs te stellen dat dit veiliger kan dan in de huidige situatie. Immers reclamant hoeft niet meer de gevaarlijke gelijkvloerse oversteek over de N34 te maken, maar kan via de rotondes, die bewezen verkeersveiliger zijn dan gelijkvloerse oversteken, de andere kant van de N34 bereiken.

De wegen, ook de parallelwegen, zijn en blijven bereikbaar voor 'zwaar verkeer' en daarmee blijft het bedrijf ook in de nieuwe situatie prima bereikbaar. Het bedrijf blijft bereikbaar door het aan de oostzijde van de N34 aan te leggen parallelweg. Voorts beschikt het perceel van reclamant over een verbinding met De Hulteweg middels een 'recht van overpad'. Wel moet hier opgemerkt worden dat niet de gehele parallelweg binnen onderhavig bestemmingsplan valt. Voor het gedeelte van de parallelweg dat op het grondgebied van de gemeente Hardenberg is gesitueerd wordt door de gemeente Hardenberg een separate bestemmingsplanprocedure gevoerd.

Vermindering van het woongenot is een subjectief gegeven. Vanuit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat de reconstructie vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien nergens leidt tot onevenredige hinder voor omwonenden.

- 6.5** Reclamant is van mening dat ongewijzigde vaststelling van het plan zorgdraagt voor een onevenredige beschadiging van zijn belangen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

Reactie gemeente

Ten behoeve van het opgestelde ontwerpbestemmingsplan zijn er onderzoeken verricht naar zowel Luchtkwaliteit als ook Geluid. Vanuit deze uitgevoerde onderzoeken blijkt voor het aspect geluid dat overal wordt voldaan aan de wettelijke waarden en wordt deze niet overschreden en zijn geen aanpassingen noodzakelijk. Ook vanuit het aspect Luchtkwaliteit blijkt dat er nergens wettelijke grenswaarden voor fijnstof worden overschreden, sterker nog in de toekomstige situatie gaan de waarden voor fijnstof naar beneden, zelfs bij toenemende verkeersintensiteit. Dit heeft vooral te maken met het steeds schoner worden van gemotoriseerd verkeer. Zie voor een nadere uitleg over geluid en luchtkwaliteit ook de behandeling van zienswijze 1 onderdeel 1.1

Conclusie

De zienswijze is voor de onderdelen 6.1 tot en met 6.5 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

- 7.1** Reclamant verwacht een aantasting van het woongenot. 10 jaar geleden is men hier komen wonen vanwege het landelijke uitzicht en de rust rondom huis. Dit woongenot wordt aangetast door de komst van een knooppunt waarbij voor de woning 6 wegen worden geprojecteerd.

Reactie gemeente

10 jaar geleden waren de N34 en de parallelweg al aanwezig. De afstand tot aan de N34 was ook 10 jaar geleden al klein te noemen. Wij delen niet de mening van reclamant dat het landelijke uitzicht en de rust rondom noemenswaardig zal veranderen als gevolg van de reconstructie. Vanuit het aspect verkeersveiligheid is het zo dat de verkeersintensiteit op de aanwezige parallelweg zal verminderen. Deze parallelweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Vanuit de onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit blijkt ook dat er geen wettelijke waarden worden overschreden.

- 7.2** Reclamant vreest voor geluidsoverlast als gevolg van de toename van het verkeer en het ontwerp van de reconstructie.

Reactie gemeente

Ten behoeve van het opgestelde ontwerpbestemmingsplan is er onderzoek verricht naar Geluid. Vanuit dit uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt dat voor de woning van reclamant al in 2006 een ontheffing hogere grenswaarde is verstrekt tot 65 dB(a) en dat geluidwerende maatregelen zijn getroffen op basis van de verleende ontheffingswaarde. In de situatie na de reconstructie geldt dat deze waarde ook in de toekomst niet overschreden gaat worden. Zie ook de nadere uitleg over geluid bij de behandeling van zienswijze 1, onderdeel 1.1.

- 7.3** Reclamant vreest overlast als gevolg van een toename van het verkeer, niet alleen op de N34 maar ook op het Klooster en daarmee vooral op het Klooster ook een afname van de verkeersveiligheid. Ook vreest reclamant voor extra geluidsoverlast als gevolg van de aan te leggen rotondes.

Reactie gemeente

In de uitgevoerde geluidsberekeningen zijn de rotondes meegenomen. Uit de berekeningen blijkt dat de reconstructie niet tot een onaanvaardbare geluidsoverlast leidt of zal leiden. Daarnaast zal de verkeersveiligheid ter plaatse verbeteren omdat minder verkeer over de aanwezige parallelweg zal gaan rijden. Ook zijn de aan te leggen rotondes bewezen verkeersveiliger dan de huidige gelijkvloerse overgang. Eén van de belangrijkste doelstellingen van de voorgenomen reconstructie is juist het vergroten van de verkeersveiligheid.

- 7.4** Reclamant vreest voor een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van extra uitlaatgassen.

Reactie gemeente

Vanuit het uitgevoerde onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit blijkt dat er nergens wettelijke grenswaarden voor fijnstof worden overschreden. In de toekomstige situatie gaan de waarden voor fijnstof zelfs naar beneden, zelfs bij toenemende verkeersintensiteit. Dit heeft vooral te maken met het steeds schoner worden van auto's. Zie ook de nadere uitleg bij de behandeling van zienswijze 1 onderdeel 1.1.

- 7.5** Reclamant vreest voor waardevermindering van zijn woning

Reactie gemeente

Momenteel is er nog geen grondslag waarop planschade verhaald kan worden. Er kan pas concreet op een verzoek om vergoeding van planschade worden besloten op het moment dat er sprake is van een onherroepelijk bestemmingsplan. Deze is er momenteel nog niet, dus is er nog geen formele grondslag voor een eventuele planschadevergoeding.

- 7.6** Reclamant geeft aan zich ernstige zorgen te maken en vraagt zich af of de reconstructie niet op een andere plek zou kunnen plaatsvinden (bijvoorbeeld bij Holthone). Tevens geeft reclamant aan dat een tunnel onder de N34 een betere manier zou zijn om de verbinding tussen de twee gedeelten van het Klooster in tact te houden.

Reactie gemeente

De provincie Drenthe heeft samen met de provincie Overijssel, de gemeenten Coevorden en Hardenberg, mede op basis van input van omwonenden, in het verleden een weloverwogen besluit genomen om de reconstructie uit te gaan voeren op de locatie Klooster. Hierbij zijn andere varianten onderzocht en vervolgens afgevalen.

Door de provincie Drenthe is aangegeven dat de realisatie van een tunnel niet in verhouding staat tot de daarvoor te maken kosten. Dit heeft o.a. te maken met de ligging in een beekdalgebied, hetgeen tot problemen met (grond)water kan leiden. Ook is het ruimtebeslag van de reconstructie dan vele malen groter, omdat vanuit een verdiepte tunnel, steile trajecten (volledig in betonnen bakken) zouden ontstaan. Indien dit gecombineerd wordt met de realisatie van rotondes, komen deze bij de variant de tunnel verder van de N34 af te liggen, waardoor er nog meer gronden nodig zouden zijn. Zowel vanuit kosten oogpunt als ook vanuit de beschikbare ruimte is dat geen optie voor de provincie.

Conclusie

De zienswijze is voor de onderdelen 7.1 tot en met 7.6 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

- 8.1** Reclamant vraagt aandacht aan het gemeentebestuur om op te komen voor de Strategische Stedenbouwkundige belangen voor de stad Coevorden

Reactie gemeente

De gemeente Coevorden komt op voor haar belangen en dat van de stad Coevorden. Het voorstel van reclamant is een der mate grote ingreep dat om meerdere redenen, zoals verwoord bij 8.2, niet uitvoerbaar is.

- 8.2** Reclamant komt met een alternatief voorstel wat voorziet een in complete verlegging van de N34 in westelijke richting.

Reactie gemeente

Het voorstel voor verlegging van de N34 is door reclamant al voorgelegd aan de provincie Drenthe. Hierop heeft de provincie op 20 november 2012 een reactiebrief aan reclamant verzonden. Wij scharen ons achter dit antwoord van de provincie en verwijzen hier dan ook naar. Het alternatief van reclamant heeft inhoudelijke bezwaren onder andere:

Genoemde investeringen ten opzichte van de voorgestelde reconstructie:

- *er moet in dit alternatieve plan veel meer grond worden aangekocht;*
- *de m² prijs is te laag aangehouden;*
- *er zijn meer (parallel)wegen nodig;*
- *de nieuwe zuidelijke ringweg Coevorden is aanzienlijk langer.*

Genoemde besparingen die achterwege zouden kunnen blijven in het alternatieve plan:

- *Het te verwijderen bedrijventerrein is geen A+ locatie waardoor de aankoopkosten lager zullen zijn dan geschat.*
- *Dubbele rotonde. Deze kosten, geraamd op € 800.000,- moet ook in de variant van reclamant worden meegenomen om deze objectief te kunnen vergelijken.*
- *De toepassing van geluidsdempend asfalt moet blijken uit geluidsonderzoek.*
- *Ook planschade is bij een reconstructie van een bestaande weg minder aan orde dan bij een nieuwe weg zoals reclamant dit voorstelt.*

Genoemde stedenbouwkundige, planologische en verkeerstechnische voordelen:

- *De gemeente Coevorden ligt in een krimpregio. Er is geen noodzaak of een bestuurlijke wens om aan de westzijde van de N34 te gaan bouwen.*
- *Sluipverkeer blijft ook in het alternatieve plan van reclamant een aandachtspunt. Ook in dit plan is het korter om van de N377 via Klooster naar de N34 te rijden. Eventueel sluipverkeer wordt door de gemeente Coevorden voorkomen door het instellen van geslotenverklaring voor het autoverkeer of door verkeersmaatregelen.*
- *Het alternatieve plan ontziet het landgoed De Grootte Scheere zeker niet: de nieuwe aansluiting is midden in het landgoed en op de es geprojecteerd.*
- *In het alternatieve ontwerp van de zuidelijke ringweg Coevorden is een slinger om het landgoed heen ontworpen waardoor het gebruik van deze weg in noordelijke richting aanzienlijk lager zal worden.*

Uitwerking kosten-baten analyse:

- *Aankoop landbouwgrond is kostbaarder dan door reclamant geraamd.*
- *Genoemde noodweg is niet nodig omdat het verkeer tijdens de bouw van het viaduct gebruik kan maken van de nieuwe op - en afritten.*
- *Er is in het alternatieve plan veel meer grond nodig dan in het nu voorliggende plan.*
- *Er worden veel meer kilometers weg aangelegd in het alternatieve plan (parallelwegen en nieuwe wegen).*
- *De gemaakte kosten van gronden in het voormalige bestemmingsplan de Watering zijn gemaakt door de gemeente Coevorden. Deze kunnen dan niet voor kosteloos ingebracht worden in het project.*

Conclusie

De zienswijze is voor het onderdelen 8.1 en 8.2 ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4 Ambtshalve aanpassingen

Er worden in de toelichting, regels en verbeelding geen ambtshalve aanpassingen voorzien.

5 Overzicht aanpassingen

Hieronder volgt een opsomming van de aanpassingen die bij vaststelling worden doorgevoerd naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

Toelichting:

- In de toelichting worden geen aanpassingen voorzien

Regels:

- In de regels worden geen aanpassingen voorzien

Verbeelding:

- Wijziging van het tracé van de dubbelbestemming "Leiding-Hoogspanning";