

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan “Buitengebied, ongelijkvloerse kruising N391-Emmerweg”

Het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied, ongelijkvloerse kruising Emmerschans” met planidentificatienummer ‘NL.IMRO.0114.2017031.B501’ heeft vanaf 11 januari 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. Tijdens deze termijn zijn drie zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn ontvangen binnen de wettelijke termijn overeenkomstig afdeling 3.4 artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), en zijn dus ontvankelijk.

Zienswijzen zijn openbaar. Maar op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wpb) moeten de namen en adressen van indieners, als het geen bedrijven of instellingen zijn, in vrij toegankelijke digitale documenten worden geanonimiseerd. Om kennis te nemen van de namen van de indieners van de zienswijzen is aan het raadsbesluit een appendix toegevoegd met naam en toenaam. Deze appendix maakt onderdeel uit van het raadsbesluit bij het bestemmingsplan maar zal niet digitaal bekend worden gemaakt. De appendix wordt geanonimiseerd voor documentversies die openbaar via internet toegankelijk zijn.

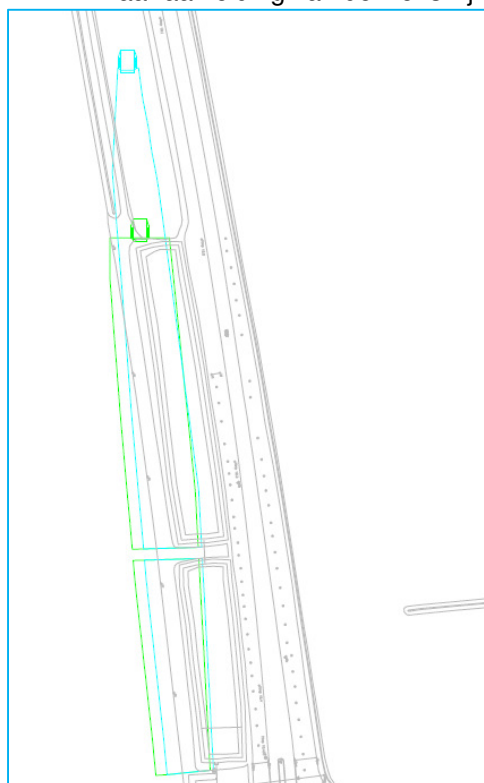
Tabel indieners zienswijzen (geanonimiseerd):

	Zaaknr.	Naam	Adres	Postcode	Plaats
1	103165-2017	geanonimiseerd			
2	103165-2017	geanonimiseerd			
3	103165-2017	geanonimiseerd			

In deze Nota van beantwoording zijn de zienswijzen samengevat weergegeven (A). Daarna is op de zienswijze ingegaan (B). Vervolgens is aangegeven of de zienswijze wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan (C).

Zienswijze 1

- A1. Het verplaatsen van de retentievijver leidt tot extra hinder van dazen voor mijn paarden. Bij de aanleg is destijds aangegeven dat er struiken zouden worden geplaatst die dan een natuurlijke buffer zouden gaan dienen.
- B1. Naar aanleiding van de zienswijzen heeft nader overleg plaatsgevonden met reclamant.



Voorgesteld is om de retentievijvers te versmallen en iets te verlengen zodat er voldoende berging blijft. Reclamant heeft aangegeven hiermee te kunnen instemmen. Ook is overleg gevoerd met het waterschap en deze heeft te kennen gegeven akkoord te zijn met een

- smallere en langere vorm/opzet van de retentievijvers. Op de tekening is de retentievijver (na aanpassing) in blauw aangegeven. In groen de oorspronkelijk voorziene retentievijver.
- C1. De zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van de verbeelding waarbij de nieuwe projectie van de retentievijvers op de verbeelding is aangepast. In paragraaf 5.1 van de toelichting uitgebreid.
- A2. Het akoestisch onderzoek, opgesteld door NAA, gaat uit van onjuiste aannames. Zo is de Emmerweg niet geluidsneutraal te beschouwen. Het akoestisch onderzoek houdt geen rekening met landbouwverkeer. De snelheid van lichte motorvoertuigen in de huidige en toekomstige situatie bedraagt geen 70 km/uur maar is 80 km/uur.
- B2. Naar aanleiding van deze zienswijze is overleg gevoerd met NAA om deze ingediende zienswijze te beoordelen. Naar aanleiding daarvan is een zogeheten 'erratum' toegevoegd aan het akoestisch onderzoeksrapport waarbij is aangegeven dat ter plaatse inderdaad 80 km/uur gereden mag worden. Met deze snelheid is vervolgens de berekening uitgevoerd. Onderstaand is weergave gedaan van het 'erratum'.

5.4 Resultaten Emmerweg

Op de Emmerweg ter hoogte van de woningen bedraagt de snelheid van lichte motorvoertuigen in de huidige en toekomstige situatie **80** kilometer per uur. De aftrek in het kader van artikel 110g (Wgh) bedraagt in beide gevallen 2 dB.

Tabel 4: Geluidssituatie vanwege de Emmerweg

Omschrijving punt	Reken-hoogte	Geluidsbelasting in dB				
		vigerende hw	2017	2028	toename	regime/hw
047/147, Emmerweg 25	1.8	-	54.8	55.2	0.4	-
	4.5	-	56.1	56.4	0.3	-
048/148, Emmerweg 29	1.8	-	56.0	56.3	0.3	-
	4.5	-	57.1	57.4	0.3	-
049/149, Emmerweg 33	1.8	-	56.7	57.1	0.4	-
	4.5	-	57.7	58.0	0.3	-
050/150, Emmerweg 35	1.8	-	59.9	60.4	0.5	-
	4.5	-	60.4	60.7	0.3	-
051/151, Emmerweg 37	1.8	-	58.5	58.9	0.4	-
	4.5	-	59.4	59.8	0.4	-
053/153, Emmerweg 143	4.5	-	55.4	55.7	0.3	-

De geluidsbelasting op de beschouwde woningen vanwege de Emmerweg neemt overal licht toe tengevolge van de verwachte verkeersgroei. De invloed van de fysieke aanpassingen van de weg is ter hoogte van de woningen nihil.

De geluidstoename op de beschouwde woningen is nergens zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. De Wgh brengt ten aanzien van de Emmerweg geen verdere verplichtingen voor de wegaanlegger met zich mee.

Naar aanleiding van de zienswijze merken wij verder het volgende op:

De aard van het wegdek:

Het bestemmingsplan gaat er vanuit dat er sprake is van doeltreffend wegbeheer en onderhoud in welk geval het wegdek zal voldoen aan de aangenomen eigenschappen, in formeel opzicht, zoals beschreven in het akoestisch rapport. Het is dus gebruikelijk om in de rekenmethodiek uit te gaan van het type weg en de soort verharding dat is toegepast voor het betreffende wegvak. De staat van onderhoud kan veranderen door de tijd en de weg zal te zijne tijd ook weer voor onderhoud in aanmerking komen waardoor er weer een heel andere situatie is op dat wegvak met betrekking tot de staat van onderhoud en conditie van de weg. De gehanteerde uitgangspunten in de berekening veranderen daardoor niet.

Aandeel landbouwverkeer

De verkeersgegevens voor het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op tellingen en prognoses van Royal Haskoning DHV. Trekkers met oplegger maken deel uit van het zware verkeer in de verkeersprognose (dat is dus slechts een deel van het agrarische verkeer).

Optrekkende vrachtauto's op de rotondes

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient het akoestisch onderzoek in te gaan op de vraag of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). In die zin dient ook te worden onderzocht of sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie op het aanliggende wegennet. Er is overeenkomstig het gestelde in de Wgh (Wet Geluid Hinder) sprake van een significante toename bij een verhoging van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer. Het gaat derhalve om een verschilberekening tussen de geluidsbelasting in het jaar van referentie (2017) en het jaar van toetsing (2028).

De berekeningen zijn uitgevoerd cf. het geldende reken- en meetvoorschrift. Dit voorschrift voorziet niet in afzonderlijke regeling voor optrekkend (vracht) verkeer. Echter, ook in de referentieperiode is sprake van optrekkend verkeer. In die zin verandert de situatie niet wezenlijk. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat voor de woning van reclamant de toename van de geluidsbelasting 0,4 dB bedraagt, ruimschoots onder de kritische waarde van 1,5 dB. Dit verschil wordt bovendien met name toegeschreven aan de verkeersgroei en niet aan de fysieke aanpassingen van de weg. De situatie wordt wat betreft het optrekkende verkeer ter plekke niet wezenlijk anders, met dien verstande dat nu alleen de Emmerweg afgeremd moet worden voor de rotonde en dat het doorgaande verkeer de N391 volgt zonder rotonde.

Maximum snelheid ter hoogte van de woning reclamant

De opmerking met betrekking tot de maximum snelheid ter plaatse is correct. Uit het erratum bij akoestisch onderzoek blijkt dat het voor de beantwoording van de vraag of er wel of geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder geen verschil maakt of je uitgaat van 70 km/uur dan wel 80 km/h. Op basis van *expert Judge ent* was NAA hiervan al uitgegaan. Het erratum bevestigt dit.

- C2. De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 3.4.3 en de opname van het erratum in de bijlage 7.
- A3. Reclamant vraagt om een verlaging van de maximale snelheid 50 of 60 km/uur.
- B3. De Emmerweg is in het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. De Emmerweg is ingericht overeenkomstig de daarbij behorende criteria die gelden voor een gebiedsontsluitingsweg. De daarbij behorende snelheid bedraagt 80 km/uur. Het eventueel veranderen van de status van de weg en het veranderen van de maximum snelheid valt buiten de kaders van de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit zijn afzonderlijke procedures.
- C3. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A4. Reclamant heeft zijn twijfels over de inpassing van de nieuwe kruising en het respecteren van het open karakter van het veenkoloniale gebied. Door de nieuwe kruising gaat mijn vrije doorzicht richting Emmer-Compasuum verloren.
- B4. Ten behoeve van de upgradering van de N391 is een landschapsvisie opgesteld. Deze landschapsvisie is opgenomen als bijlage 14 (nieuw) van de plantoelichting. Voor de inpassing van de kruising is een zorgvuldige studie gemaakt waarbij naar een zo optimaal mogelijke inpassing is toegewerkt. Juist aan de zijde van het veenkoloniale gebied worden nu nog aanwezige bomen/groenopstanden zoveel mogelijk verwijderd om het open karakter nog meer te accentueren. Daarnaast is er geen recht op het behoud van een vrij uitzicht. Er worden geen waardevolle bomen gekapt die op de gemeentelijke bomenlijst staan. De koningslinde nabij de rotonde is inmiddels verplaatst.
- C4. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan

Zienswijze 2

- A5. Door de reconstructie van de weg vervalt de mogelijkheid van een directe oversteek over de Rondweg.

- B5. Een rechtstreekse oversteek is vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Het vervallen van de directe oversteek mogelijkheid is inherent verbonden aan de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. De N391 krijgt de functie van een stroomweg. Op stroomwegen is gelijkvloerse kruisen niet toegestaan. Daarom wordt ook deze ongelijkvloerse kruising aangelegd. Reclamant zal nu via de Schansstraat en dan via de Emmerweg aan de andere zijde van de Rondweg moeten komen. De extra afstand bedraagt ca. 1.5 km. Dit is een aanvaardbare afstand. Verder is nog aan te geven dat het opheffen van de oversteek via een andere procedure verloopt.
- C5. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A6. De aanpassing van het naastgelegen fietspad maakt dat wij een stuk landbouwgrond kwijtraken.
- B6. Door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising moet de aansluiting van het fietspad aan de westzijde van de rondweg op de rondweg aangepast worden. Hiervoor is een deel van de agrarische gronden van reclamant nodig zijn. De provincie heeft als beleid om de gronden die nodig zijn voor de realisatie van openbare werken via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht dit niet lukken dan kan de provincie zondig gebruik maken van de Onteigeningswet. Het gaat dus uitsluitend om die gronden welke voor de aanleg van openbare werken (OW titel II) nodig zijn. De onteigeningswet bevat een uitputtende regeling voor schadeloosstelling. De schadeloosstelling op grond van de Onteigeningswet beoogt de schade die een rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de onteigening volledig te vergoeden. De schade kan bestaan uit vermogensschade (de verkoopwaarde van de onroerende zaak), overige vergoedingen voor jaarlijks terugkerende schade (zoals inkomensderving) en vergoeding voor eenmalige bijkomende schade.
- C6. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A7. De aanpassing van fietspad is niet nodig omdat de er in de praktijk weinig gebruik van gemaakt zal worden.
- B7. Naast een goede doorstroming van het autoverkeer stimuleert zowel de provincie als de gemeente het gebruik van de fiets. Aan de westzijde van de rondweg is het verleden een fietspad aangelegd. Niet valt in te zien waarom dit fietspad nu omgezet zal moeten worden in parallelweg waar ook fietsers gebruik van zou kunnen maken. Dit zal leiden tot een ongewenste menging van verkeersstromen. Ook zal deze dan weg dan weer aansluiten ergens voor de rotonde. Dat betekent een extra risico voor de verkeersveiligheid. Achterliggende gedachte is waarschijnlijk dat een zeer klein deel van het fietspad in de praktijk door reclamant o.a. in de oogsttijd gebruikt wordt voor het "uitkarren" van het agrarisch perceel. Maar dit maakt niet dat daarom het fietspad omgezet moet worden in een parallelweg. Zoals aangeven zal een deel van de gronden van reclamant moeten worden verworven. Ook het deel dat nu wordt gebruikt voor het "uitkarren" ligt in het te verwerven deel. Het vinden van een nieuwe locatie voor het "uitkarren" maakt deel van de onderhandelingen in het kader van de grondwerving.
- C7. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A8. Reclamant maakt zich zorgen over de ontsluiting van hun agrarisch bedrijf op de langere termijn als de rondweg in z'n geheel wordt ingericht als een stroomweg.
- B8. In het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan is de rondweg aangeduid als een stroomweg. Bij de status van een rondweg behoort een bepaalde inrichting. Het voorliggende bestemmingsplan geeft hier uitvoering aan door de bestaande gelijkvloerse kruising te vervangen door een ongelijkvloerse. Het bestemmingsplan nu heeft geen uitwerking op de rest van de rondweg. Dit bestemmingsplan verandert dus niets aan de ontsluiting van bedrijven.
- C8. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A9. De voorgestelde inrichting past niet op deze locatie nabij het fort Emmerschans. De aanwezige hoogteverschillen worden aangetast.
- B9. Ten behoeve van de inpassing in het landschap en het landschap rondom het plangebied is een uitvoerige studie gemaakt over hoe deze aansluiting in te passen in het landschap waarbij de bestaande landschappelijke kwaliteiten zoveel als mogelijk behouden moeten worden. In de toelichting is een uitvoerige beschrijving gemaakt van gemaakte keuzes van het ontwerp van de aansluiting in relatie tot de omgeving. Zie ook bijlage 14 (nieuw) van de plandoelichting.

Het aanzien van het landschap zal veranderen. De belangen betrokken bij keuze voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising wegen zwaarder dan de aantasting van het landschap.

C9. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 3

A10. De realisatie van een ongelijkvloerse kruising het landschap ontsierd. De wettelijke geluidsnormen voor bestaande en toekomstige woningbouw worden overschreven.

B10. De geluidsbelasting op de beschouwde woningen vanwege de Emmerweg neemt overal licht toe ten gevolge van de verwachte verkeersgroei. De invloed van de fysieke aanpassingen van de weg is ter hoogte van de woningen nihil. De geluidstoename op de beschouwde woningen aan de Emmerweg is nergens zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

De geluidstoename op de woningen vanwege de N391/Rondweg op de woningen Emmerweg 37 en Rondweg 98 is zonder maatregelen zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. In principe is op 3 geprojecteerde woningen op 't Zand ook sprake van reconstructie in de zin van de Wgh, maar omdat de daarbij vast te stellen hogere waarden niet hoger zijn dan de vigerende hogere waarden, zijn nieuwe hogere waarden niet noodzakelijk.

Voor één van de geprojecteerde woningen is echter op de verdieping niet alleen sprake van reconstructie in de zin van de Wgh maar er wordt tevens niet aan de vigerende hogere waarde van 49 dB voldaan. Deze zou moeten worden verhoogd naar 50 dB. Met een alternatief langer en lager scherm komen de geluidbelastingen lager uit en is geen hogere waarde nodig.

Het treffen van bronmaatregelen is niet voorzien. Een snelheidsverlaging past niet bij de beoogde functie van de N391 en het toepassen van geluidsreducerend wegdek voor verspreid liggende woningen is niet kosteneffectief. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidswallen of -schermen zijn eveneens niet kosteneffectief voor de woning Emmerweg 37.

Voor deze woning Emmerweg 37 wordt daarom een hogere waarde vastgesteld en gevelmaatregelen onderzocht om het binnengeluidsklimaat in de woningen te garanderen. Bij het onderzoeken en eventueel treffen van gevelmaatregelen wordt rekening gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting. Er is overigens al overeenstemming met de bewoners over deze aanpak.

Voor de woning Rondweg 98 wordt een geluidsscherm geplaatst met een lengte van 100 meter en een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van kant asfalt. Het scherm wordt 1,5 meter uit de perceelsgrens geplaatst. Hiermee wordt de toename van de geluidsbelasting teniet gedaan. De kosten hiervan zijn lager dan de aanpassing van de woning.

Benadrukt wordt dat de aanleg van de ongelijkvloerse kruising voor de woning van reclamant geen geluidsgevolgen heeft. Tenslotte wijzen wij reclamant op het relativiteitsbeginsel. Met het relativiteitsbeginsel wordt bedoeld dat reclamant zich niet kan beroepen op een norm die niet strekt tot bescherming van het geschonden belang.

C10. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

A11. Onvoldoende onderzoek naar minder belastende alternatieven voor een ongelijkvloerse kruising bijvoorbeeld een 'turborotonde' met 'bypass'.

B11. Conform de eisen van de CROW 'Duurzaam Veilig' dient een kruising van een stroomweg (100 km/uur buiten de bebouwde kom) met een gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) ongelijkvloers te zijn, vandaar dat er geen sprake kan en mag zijn van een 'rotonde' en vandaar de keuze voor een viaduct.

Qua 'vorm' van de aansluiting heeft een Haarlemmermeer de voorkeur boven een half-klaverblad oplossing. Bij een Haarlemmermeer wordt afgeslagen in de richting waarin de bestuurder rijdt in plaats van tegengesteld oprijden. Ook qua te gebruiken ruimtebeslag heeft

een Haarlemmermeer de voorkeur aangezien deze minder breed is en daardoor minder grond nodig heeft en de ruimtelijke impact geringer is. Soms heeft een half klaverblad wel de voorkeur omdat bijvoorbeeld er een fietspad langs één zijde ligt en die zou dan niet gehinderd door afslaand verkeer kunnen doorlopen. Echter in dit geval ligt het bestaande fietspad aan de kant van de eventuele Haarlemmermeer want daar is al grond in eigendom van de provincie, staan aan de andere kant geen woningen in de weg en zijn er geen bosschages gelegen die voor een half klaverblad zouden moeten wijken. Het zou ook dan betekenen dat het fietsverkeer meer conflictpunten heeft dan bij de Haarlemmermeer. Ook geeft de Haarlemmermeer kans tot het maken van een goede rijovergang van twee stroken naar vier rijstroken op de rondweg van Emmen. Ook geeft de Haarlemmermeer zoals aangegeven ruimtelijk gezien minder impact: hij is een stuk smaller en in dit geval ook wenselijk vanuit het landschap: de zijde waar een eventueel half klaverblad zou liggen is juist niet de zijde waar het verhoogde landschap overgaat in de veengebieden (laag).

Hoewel geen landschappelijk argument is het ook zo dat de keuze voor de Haarlemmermeer qua kosten goedkoper is dan die van een half klaverblad. Bij een half klaverblad zouden er vier rijstroken over het viaduct moeten komen met extra afrit met een in- en uitvoegstrook. Bij de Haarlemmermeer hoeft dit niet en blijft het viaduct beperkt tot 2 rijstroken.

- C11. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A12. Een maximale verkeerssnelheid van 80 km/uur is voldoende.
- B12. Het bestemmingsplan maakt alleen de aanleg van de ongelijkvloerse kruising mogelijk. Voor het veranderen van de verkeerssnelheid is een verkeersbesluit nodig. Dit valt buiten de vaststellingskaders van het bestemmingsplan. De gekozen inrichting van de kruising verkeerssnelheid is in overeenstemming met de doelstelling om de rondweg aan te wijzen als stroomweg en de daarbij behorende snelheid van 100 km/uur.
- C12. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
- A13. De reconstructie neemt onnodig veel ruimte in beslag hetgeen mede ten koste gaat van zijn grond behorend bij de boomkwekerij, hetgeen leidt tot een daling van de economische capaciteit en levensvatbaarheid van de boomkwekerij.
- B13. Voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising zijn gronden van reclamant nodig. De provincie heeft als beleid om de gronden die nodig zijn voor de realisatie van openbare werken via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht dit niet lukken dan kan de provincie zo nodig gebruik maken van de Ontheffingswet. Het gaat dus uitsluitend om die gronden welke voor de aanleg van openbare werken (titel II) nodig zijn. De ontheffingswet bevat een uitputtende regeling voor schadeloosstelling.
De schadeloosstelling op grond van de Ontheffingswet beoogt de schade die een rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de ontheffing volledig te vergoeden. De schade kan bestaan uit vermogensschade (de verkoopwaarde van de onroerende zaak), overige vergoedingen voor jaarlijks terugkerende schade (zoals inkomensderving) en vergoeding voor eenmalige bijkomende schade.
Daarnaast verwijzen wij u naar de mogelijkheden die de Wet ruimtelijke ordening kent op het gebied van planschade.
- C13. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.