

Nota van antwoord ontwerpbestemmingsplan 'Hardenberg, N34, J.C. Kellerlaan – Drentse Grens'

Algemeen

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Hardenberg, N34, J.C. Kellerlaan – Drentse Grens' heeft vanaf woensdag 16 september 2015 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er in totaal 5 zienswijzen aan de gemeenteraad kenbaar gemaakt. In deze notitie zijn deze zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien. Daarnaast zijn in deze notitie benoemd welke ambtelijke wijzigingen in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

De Wet bescherming persoonsgegevens is van toepassing op het digitale bestemmingsplan met bijbehorende bijlagen. De namen en exacte adresgegevens van personen zijn daarom vervangen door een beschrijving.

Ingediende zienswijzen

1. Een bewoner van de Holthonerweg in Holthone

Samenvatting zienswijze

1. Indiener raakt door de reconstructie 1,5 ha. grond kwijt. Met de huidige grote onzekerheid in de huidige mest wetgeving op agrarisch gebied is het niet verantwoord dat het grondareaal verkleind wordt voor een goede bedrijfsvoering. De gehele grondoppervlakte zal dan ook gecompenseerd moeten worden in de vorm van eigendomsgrond die grenst aan de huiskavel.
2. Indiener is van mening dat door de aanleg van de parallelweg er voor het achterliggende industrieterrein een sluiproute via de Hulteweg, de Scheerseweg en de aan te leggen parallelweg ontstaat. Hierdoor zal er veel zwaar transport verkeer over de parallelweg komen en de verkeersintensiteit toenemen. Dit is volgens indiener alleen te voorkomen door een verbodsbepaling op te nemen zodat alleen aanwonenden gebruik mogen maken van de parallelweg.
3. De huidige parallelweg aan de westzijde van de N34 wordt volgens de huidige plannen een fietspad door deze weg door middel van paaltjes af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Indiener zou deze paaltjes met een ter beschikking gestelde sleutel kunnen verwijderen. Indiener meent dat het onpraktisch is en dat er gevaarlijke situaties ontstaan doordat fietsers op fietspad niet bedacht zijn op gemotoriseerd verkeer. Indiener stelt voor om deze weg open te houden voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer. Hiermee wordt tevens voorkomen dat de nieuw aan te leggen parallelweg in verhouding veel te zwaar belast wordt met betrekking tot het aantal verkeersbewegingen.
4. De huidige oversteek over de N34 verdwijnt. Hierdoor moet indiener omrijden. Dit gaat zeer veel extra tijd en kilometers kosten waardoor het zeer lastig wordt om de huidige efficiënte bedrijfsvoering te kunnen continueren. Dit zeer grote nadeel kan volgens indiener alleen gecompenseerd worden door een aanzienlijk deel van de huidige veldkavel te ruilen met gronden die grenzen aan de huiskavel.
5. Aan de noordwestzijde van de huiskavel en tegen de huidige N34 ligt een hout- en windsingel die veel geluid tegenhoudt. Deze zal verdwijnen. Indiener stelt voor om op dezelfde hoogte als de huidige bossingel schanskorven te plaatsen.
6. Tussen hm paal 43300 en 43400 ligt een afwateringsduiker om de huiskavel voldoende te ontwateren. Indiener gaat er vanuit dat deze gehandhaafd wordt.
7. In voorgesprekken met de provincie inzake de reconstructie van de N34 is gesproken over een aan te leggen koetunnel onder de N34. Aan indiener is meegedeeld dat deze in eenzelfde vorm als de tunnel bij de voormalige oversteek Lentersdijk vrij eenvoudig gerealiseerd kan worden. Indiener verwacht dan ook dat een dergelijke tunnel voor het vee door en op kosten van de provincie wordt aangelegd.

Reactie gemeente

1. Er zijn verschillende overleggen geweest met indiener. Er wordt gezocht naar een passende oplossing. Mocht geen overeenstemming worden bereikt, dan biedt de onteigeningsprocedure voldoende waarborgen om indiener schadeloos te stellen.

2. De verkeerscijfers geven geen reden om aan te nemen dat er een sluiproute ontstaat via de Hulteweg. Hierdoor is er geen aanleiding om een verbodsbord te plaatsen zodat alleen aanwonenden gebruik mogen maken van de parallelweg.
3. De locatie van de afsluitende paal op de parallelweg aan de westzijde wordt in overleg met omwonenden geplaatst. Perceel van indiener zal van beide zijden (via tunnel Scheerseweg en het Klooster) bereikbaar zijn. Het al dan niet openhouden voor bestemmingsverkeer wordt niet in dit bestemmingsplan geregeld. Dit zal te zijner tijd in een Verkeersbesluit worden geregeld.
4. Als sprake is van nadeelcompensatie wordt dit door de grondverwerver van de provincie meegenomen in de onderhandelingen met de indiener.
5. Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt dat er voor deze locatie geen reden is om aanvullende maatregelen te treffen.
6. Deze afwateringsduiker blijft gehandhaafd.
7. Bij de Lentersdijk was sprake van een burgerinitiatief dat getrokken werd door de omgeving en is bedoeld voor fietsers en voetgangers. Indiener heeft op dit moment een gevaarlijke gelijkvloerse kruising om naar de andere zijde te komen. Daarvoor in de plaats kan indiener gebruik maken van de nieuwe parallelstructuur en nieuwe ongelijkvloerse kruisingen bij de Scheerseweg en Klooster om veilig en zonder oponthoud naar de andere kant te komen. Derhalve zien wij geen noodzaak om een koetunnel aan te leggen. Dit is in gesprekken met indiener meerdere malen bevestigd.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2. De eigenaar van een perceel bosgrond met een visvijver in Holthone nabij de N34

Samenvatting zienswijze

1. Indiener ondervindt nadeel doordat het geluid op het perceel zal toenemen door:
 - de N34 dichterbij het perceel komt te liggen
 - de toename van het verkeer op de N34
 - het kappen van de bomen
2. Indiener is van mening dat de veiligheid op het perceel zal verminderen doordat de N34 dichterbij het perceel komt te liggen. Door het kappen van de bomen zal afval dat uit auto's wordt gegooid en afgebroken onderdelen van motorvoertuigen niet meer worden tegengehouden door de bomen en zal in sommige gevallen bij de vissers terecht kunnen komen (gevaarlijk).
3. Indiener is van mening dat het genot van het perceel zal verminderen door het kappen van de bomen. Dan kijken zij rechtstreeks uit op de N34.
4. Door het kappen van bomen zal er vanaf de N34 op de vijver gekeken kunnen worden. Indiener geeft aan dat dit voor afleidende situaties kan zorgen. Hierdoor zal de veiligheid en concentratie van automobilisten van de N34 verminderen.
5. Indiener is van mening dat het voornemen om een fauna passage op het perceel te leggen niet wenselijk is. Het heeft volgens indiener ook geen meerwaarde. Het is op die plek een komen en gaan van vissers en passanten. De fauna passage zal worden geplaatst precies voor de ingang van het perceel. Naast de ingang van het perceel is het tevens een zitkuil met een buitenhaard. Tevens zijn er twee faunapassages op het naastgelegen perceel.
6. Tijdens de werkzaamheden aan de N34 kunnen er geen wedstrijden plaatsvinden en dagkaarten uitgegeven worden, hoe wordt dit gecompenseerd?
7. Indiener merkt op dat er wellicht andere mogelijkheden zijn voor de provincie dan het aankopen van de grond. Misschien kan de sloot minder diep en breed worden aangelegd en misschien kan er een vangrail geplaatst worden?
8. Indien het toch noodzakelijk is om de grond met bomen aan te kopen kan het genot op het perceel van indiener en de veiligheid voor de vissers behouden worden door:
 - een zandwal met bomen aan te leggen op het perceel van indiener
 - een degelijk geluidscherm wat opgaat in de natuur.
 Het pad langs de vijver moet behouden blijven ten behoeve van onderhoud en als ruimte voor afsteken van de hengels.

Reactie gemeente

1. Indiener is eigenaar van een perceel bosgrond met visvijver, gelegen te Holthone aan de Rijksweg N34. De bestemming van het perceel is Recreatie en Sport. Dergelijke recreatieve

- voorzieningen zijn niet geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Hier hoeft dus geen akoestisch onderzoek voor worden gedaan, omdat men hier tijdelijk verblijft.
2. De inrichting van de N34 vindt plaats volgens het principe van duurzaam veilig. De afstand van de weg tot aan het perceel van indiener voldoet aan de gestelde voorwaarden.
 3. Indien indiener van mening is dat sprake is van waardevermindering van het perceel kan indiener een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente.
 4. De inrichting van de N34 vindt plaats via principe van duurzaam veilig. De afstand van de weg tot aan het perceel van indiener voldoet aan de voorwaarden.
 5. De faunapassage vervalt ter plaatse van visvijver De Poele. Een alternatieve locatie om de faunapassage te realiseren ten westen van de visvijver is akkoord bevonden door provincie, gemeente en Stichting Das en Vecht.
 6. Tijdens de realisatiefase wordt er alles aan gedaan om de lokale bereikbaarheid te waarborgen. Als indiener meent toch schade te hebben, kan hij een beroep doen op nadeelscompensatie.
 7. Grondaankoop ter plaatse is niet meer nodig. De watergang wordt aangepast. Dit leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan ter plaatse van kilometering 40.750-41.060. De vereiste waterberging wordt elders gecompenseerd (kilometering 40.525-40.710). Ook hiervoor wordt het bestemmingsplan aangepast.
 8. Grondaankoop ter plaatse is niet meer nodig.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

3. Stichting Achmea Rechtsbijstand namens een bewoner van de Lustersweg in Ane

Samenvatting zienswijze

1. Uit het akoestisch onderzoek van 29 mei 2015 dat is uitgevoerd door Tauw, is gebleken dat de opwaardering van de N34 zal leiden tot een toename van het verkeer over de N34, waardoor er geluidsoverlast zal ontstaan. De woning van indiener bevindt zich op enkele tientallen meters afstand van de N34. De geluidsoverlast komt dus volledig op zijn bord te liggen.
2. Het nieuwe plan leidt tot een toename van het aantal auto's en vrachtverkeer. De N34 biedt onvoldoende mogelijkheden om de toenemende verkeersdruk, waarin het ontwerp bestemmingsplan voorziet, op te vangen. Indiener kan zich dus niet vinden in het plan om de N34 herin te richten tot een regionale stroomweg van 100km/h. Indiener vindt dat de provincie en gemeente op zoek moeten gaan naar andere oplossingen.
3. Indiener heeft vraagtekens bij de wijze waarop Tauw het akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd. Het onderzoeksbureau Tauw is uitgegaan van gemiddelden en er is in het rapport ten onrechte geen rekening gehouden met uitschieters in de hoeveelheid te verwachten verkeer tijdens de doordeweekse dagen. In de praktijk kan de geluidsoverlast dan ook aanzienlijk hoger uitvallen dan het rapport van Tauw veronderstelt.
4. In het verleden is vastgesteld dat de woning gesaneerd moet worden. Dit is nog niet gebeurd.
5. Gemeente is verplicht om een programma van maatregelen vast te stellen t.a.v. de streefwaarde/saneringswoning. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet hier nog niet in. Indiener geeft aan dat herziening van het bestemmingsplan had moeten worden benut om de "vergeten" sanering van de woning alsnog aan te pakken. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet echter niet in adequate maatregelen waardoor de geluidsbelasting wordt verlaagd tot 48dB. De gemeente schiet te kort in de op haar rustende verplichting om wel aan de streefwaarde van 48dB te gaan voldoen. Indiener kan zich daarom evenmin vinden in de aangekondigde verhoging van de toegestane geluidswaarde conform de Wet geluidhinder waardoor deze met de wet strijdige situatie wordt gelegaliseerd.
6. Gezien de geringe afstand van de N34 tot de woning van de indiener vreest indiener voor geluidsoverlast. Door de wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning van indiener ontstaat een aantasting van zijn rust en van zijn woongenot. Indiener vreest dat zijn woning in waarde daalt na de realisering van het ontwerp bestemmingsplan. Indiener gaat een planschade claim indienen bij de gemeente.
7. Indiener verzoekt een geluidswal aan te leggen.

Reactie gemeente

1. De intensiteit op de N34 zal toenemen. Dit is niet alleen een gevolg van de opwaardering van de N34, maar er blijft ook sprake van autonome groei. De geluidsoverlast die ontstaat door deze toename van het verkeer wordt weggenomen door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt. Uit de berekeningen blijkt dat de hoogst berekende geluidsbelasting op de woning van indiener in de toekomst met 2,26dB afneemt ten opzichte van de huidige situatie.
2. De capaciteit van de weg is in de huidige en toekomstige situatie voldoende om de toename van het verkeer op te vangen zonder dat er problemen ontstaan. Dit blijkt uit de modelberekeningen die zijn gemaakt in het kader van de planstudie/MER en het bestemmingsplan.
3. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daaraan gestelde eisen. Daarin wordt gesteld dat moet worden gerekend met gemiddelden en niet met piekbelastingen.
4. De sanering van de woning wordt in dit project meegenomen. In de begeleidende brief die de provincie heeft meegestuurd met het akoestisch onderzoek is aangegeven dat de "vergeten saneringswoning" van de indiener zal worden behandeld als een saneringswoning. Dit wordt ook verwoord in het akoestisch onderzoek.
5. Zie hiervoor het antwoord bij punt 4. De woning zal worden behandeld als saneringswoning wat betekent dat er onderzoek zal worden gedaan naar het binnenniveau van de woning en dat daar waar noodzakelijk maatregelen zullen worden getroffen. De resultaten van dit onderzoek zullen met de bewoner worden gecommuniceerd.
6. De afstand van de woning tot de weg zal niet wijzigen. Dit levert geen extra geluidsoverlast op. Ook de maximaal toegestane snelheid op de N34 ter hoogte van de woning van indiener zal niet veranderen. Deze blijft in de toekomstige situatie 100 km/h. Indien indiener van mening is dat sprake is van waardevermindering van het perceel kan indiener een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente.
7. Omdat de geluidsbelasting door het toepassen van geluidreducerend asfalt in de toekomstige situatie afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is het niet nodig om een geluidswal of – scherm aan te brengen.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

4. Een bewoner van De Vaart in Ane

Samenvatting zienswijze

1. Voor het huis (De Vaart 2) komt volgens indiener een verkeersdrempel. Dit betekent volgens indiener een behoorlijke toename van de geluidsoverlast en fijnstof.
2. Drempel moet volgens indiener verplaatst worden naar een andere nader te bepalen plek.

Reactie gemeente

1. en 2 Nabij de locatie van de indiener van de zienswijze wordt een fietsoversteek met plateau geplaatst. Dit om de fietsoversteekplaats goed aan te geven. Hiermee wordt het nieuwe fietspad vanuit richting noordoost verbonden met de Engbersweg en vice versa. Het plateau is zo ver mogelijk van de woning vandaan geprojecteerd.

Uit de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder en Besluit Luchtkwaliteit.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

5. De eigenaren van een woning aan de Scheerseweg in Holthone

Samenvatting zienswijze

1. Tijdens de aankoop in oktober 2014 is niet gebleken dat er een nieuwe of verlengde Scheerseweg gereconstrueerd zou worden over het bosperceel van het huis De Groote Scheere.
2. Indiener gaat niet akkoord met het realiseren van een aansluiting via hun monumentale oprijlaan met de nieuw aan te leggen tunnel die via de verlengde Scheerseweg ontsloten zou moeten worden. Door de wegbreedte van 6,5 meter moeten 18 volgroeide eikenbomen wijken.

3. Het bestemmingsplan landgoed De Groote Scheere, waarin wordt aangegeven dat herstel en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische structuur ervoor moet zorgen dat het landgoed als eenheid meer zichtbaar wordt, moet gerespecteerd worden.
4. Volgens voorliggend plan komt er een fauna tunnel onder de Holthonerweg, de N34 en de Scheerseweg naar het Scheersche Bosch deeluitmakend van het huis Groote Scheere. Dit verhoudt zich niet met de verkeersstroom die zal ontstaan naar de geplande tunnel. Daardoor ontstaat veel meer geluidsoverlast en zullen ook veel meer lichten van auto's het stiltegebied verstoren. De geluidshinder zal verder toenemen wanneer ook nog de maximum snelheid op de N34 (na reconstructie) wordt opgerekt van 70 km/u naar 100 km/u.
5. Het verkeer van de Holthonerweg en de verlengde Scheerseweg kunnen afgehandeld worden via het nieuw te bouwen viaduct met de geplande rotondes nabij het Klooster.

Reactie gemeente

1. Als koper/pachter is er een informatieplicht. Een eerdere versie van dit ontwerpbestemmingsplan heeft op www.ruimtelijkeplannen.nl gestaan en heeft ter inzage gelegen bij de gemeente. Over het ontwerp voor de N34 is breed gecommuniceerd. In het verleden zijn bovendien diverse informatiebijeenkomsten gehouden en zijn er nieuwsbrieven verzonden.
2. Het project N34 is van provinciaal belang. Het verbetert de doorstroming en veiligheid van deze weg. Het huidige ontwerp met daarin opgenomen de tunnel beantwoordt aan alle eisen die worden gesteld. Afwegingen over het al dan niet behouden van markante structuren waaronder bomen zijn beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan dat is opgesteld voor de aanpassingen aan de N34 wordt parallel aan de bestemmingsplanprocedure vastgesteld als onderdeel van de gemeentelijke welstandsnota en heeft daarmee directe werking vanuit de welstandsnota. Een aantal volgroeide eikenbomen moeten wijken. Deze zijn niet in het beeldkwaliteitsplan genoemd als te behouden bomen. Het belang van de eikenbomen is afgewogen tegen alle andere belangen die met dit project zijn gemoeid. Bekeken is of deze eikenbomen gespaard zouden kunnen worden. Dit was echter niet mogelijk. De opzet is echter om zoveel mogelijk bomen te behouden.
3. De N34 en de aanleg van de tunnel wordt landschappelijk goed ingepast. Daarbij is rekening gehouden met het landgoed. Er is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld voor de aanpassingen aan de N34. Hierin zijn randvoorwaarden benoemd waaraan de uitwerking Scheerseweg moet voldoen. Daar waar mogelijk worden bomen/begroeiingen gehandhaafd en nieuwe bomen/begroeiing aangeplant. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt parallel aan het bestemmingsplan vastgesteld.
4. Uit het akoestisch onderzoek dat door Tauw is uitgevoerd blijkt dat door toepassing van geluidreducerend asfalt ter plaatse van de Groote Scheere het geluid op de hier gelegen woningen af neemt ten opzichte van de huidige situatie. Het geluid ter hoogte van het 'stilte'gebied zal dus ook afnemen. De toegang tot de faunatunnel is aan beide zijde uitgerasterd zodat de fauna niet op de weg kan komen. Met de Stichting Das en Vecht is overleg geweest over deze faunatunnel. Zij zien dit als versterking van het Scheersebos. Ook met de eigenaar van het Scheersebos is overleg geweest. Voor wat betreft de verstoring van het stiltegebied door autolichten wordt opgemerkt dat er ecologisch onderzoek is verricht en waar nodig maatregelen worden genomen. Het betreft hier een stiltegebied.
5. Er is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising op deze locatie om de gebieden aan de noord- en zuidzijde op een veilige manier met elkaar te verbinden. Er is een sterke sociale cohesie tussen deze gebieden. Daarnaast liggen er veel landbouwgronden aan weerszijden van de weg die voor veel landbouwverkeer over en weer zorgen. Ook toeristische routes (wandelen, fietsen, ruiter) moeten beide gebieden op een veilige manier kunnen bereiken zonder te veel om te rijden.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

Aanpassingen op basis van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Op basis van de ingekomen zienswijzen zijn er een aantal aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd. Ook ambtelijk hebben er een aantal aanpassingen plaatsgevonden. De aanpassingen zijn opgenomen in het 'Overzicht wijzigingen (tweede ronde) bestemmingsplan Deelplan A' dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd