

Nota van antwoord Ontwerpbestemmingsplan 'Hardenberg, N34, Witte Paal – J.C. Kellerlaan'

Algemeen

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Hardenberg, N34, Witte Paal – J.C. Kellerlaan' heeft vanaf woensdag 16 september 2015 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er in totaal 11 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 Ommerweg in Rheezerveen

Samenvatting zienswijze

1. Indiener verzoekt een extra inrit op hoek perceel ter plaatse van Ommerweg 12.
2. Indiener is van mening dat zijn instemming met het door de gemeente/provincie genoemde alternatief van een verlenging van de duiker van minimaal 8 meter richting Hardenberg zoals genoemd in het gesprekverslag van 19 mei 2015 van de provincie alsnog planologisch of anderszins vastgelegd dient te worden, zodat daarover in de toekomst geen misverstanden kunnen ontstaan.
3. Indiener heeft grote zorgen over het niet tijdig bereikbaar zijn van woningen voor hulpdiensten door de reconstructie van de onderhavige weg.
4. Indiener vindt de geplande tunnel N34/Willemsdijk sociaal onveilig en atechnisch onaanvaardbaar, omdat de hellingen te steil zijn voor een groot deel van de fietsers die van die tunnel gebruik zullen maken. Indiener pleit voor een meer toegankelijke tunnel of voor voldoende alternatief voor de ontsluiting vanaf woningen van betrokkenen richting Ommen en Hardenberg.
5. Indiener is van mening dat er, voor een verkeersveilige situatie, in de tunnel aan de Willemsdijk ook sprake moet zijn van een gescheiden verkeersstroom.
6. Indiener heeft de provincie verzocht om informatie over waar de lantaarnpalen in de nieuwe situatie langs de weg naar zijn woning geplaatst zullen worden. Deze heeft hij nog niet ontvangen. Dit aspect is essentieel volgens indiener voor de beoordeling of de nieuwe planologische situatie aanvaardbaar is.
7. Indiener heeft gevraagd om duidelijkheid ten aanzien van de strooiroute, omdat indiener in het onverhoopte nieuwe planologische regime in een 'uithoek' komt te liggen.

Reactie gemeente

1. Het verzoek van indiener heeft geen relatie met de verbreding van de N34. In het kader van het project N34 wordt geen inrit aangelegd voor Ommerweg 14a ter hoogte van nummer 12.
2. In het ontwerp dat onderdeel van het contract is, wordt een duiker opgenomen van circa 17 meter. Door deze verandering van het ontwerp, wordt de bestemmingsplangrens overeenkomstig het ontwerp aangepast.
3. Dit wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. De verschillende calamiteitenontsluitingen zijn vooraf afgestemd met de hulpdiensten. De aanrijtijden/opkomsttijden in de nieuwe situatie zijn acceptabel voor de hulpdiensten. De gemeente draagt er zorg voor dat voor de uitvoering van het werk de straatbenaming duidelijk is om een juiste plaatsbepaling voor de hulpdiensten te kunnen garanderen.
4. In het bestemmingsplan wordt de tunnel ruimtelijk mogelijk gemaakt. In de uitvoeringsfase moet worden voldaan aan de geldende normen en eisen die aan een tunnel worden gesteld.
5. De huidig opgenomen vormgeving is verkeersveilig en zorgt voor een goede bereikbaarheid van alle verkeersdeelnemers.
6. Verlichting wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. In de uitvoeringsfase zal het aspect verlichting verder worden uitgewerkt. Opgemerkt wordt dat hier sprake is van een donkertegebied als genoemd in de provinciale Omgevingsvisie. In dergelijke gebieden wordt in

principe terughoudend met verlichting omgegaan, tenzij de verkeersveiligheid in gevaar is of sociale veiligheid niet kan worden gegarandeerd.

7. In een bestemmingsplan wordt de strooiroute niet geregeld. Dit wordt op een later moment bepaald.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

2. Drie bewoners van de Hessenweg in Hardenberg

Samenvatting zienswijze

1. De verandering naar bestemming wegen heeft ingrijpende gevolgen voor de kwaliteit van het woongenot van indieners. Door de aanleg van de tunnel ontstaat geluidsoverlast door het verkeer dat van de tunnel gebruik maakt. Door het optrekkende verkeer is er o.a. door roetvorming sprake van toenemende waarden van fijnstof. Dit verhoogt het gezondheidsrisico en heeft gevolgen voor de kwaliteit van gewassen in de (moes)tuinen.
2. De lampen van de voertuigen en de tunnel geven lichtvervuiling en de lichten van de voertuigen zullen in een aantal huiskamers ook hinder veroorzaken. Vanuit de voertuigen is zicht op voor- en achtertuin. De privacy wordt aangetast.
3. Aanleg van de tunnel en bijbehorende weg geeft een vermindering van de kwaliteit van het uitzicht. Uitzicht verandert van zicht op esgrond naar zicht op tunnel.
4. Indieners maken bezwaar tegen opwaardering van de N34 van 80 km naar 100 km vanwege toename van geluidsoverlast.
5. Indieners betreuren het dat de geluidsmaatregel in de vorm van een geluidsscherm is geschrapt.
6. Indieners vragen of er in de berekeningen wel rekening gehouden is met het geven van extra gas door auto's op de helling van de tunnelbak.
7. Indieners willen dat het akoestisch onderzoek zorgvuldig uitgevoerd wordt en dat de noordoost/oostzijde van meerdere objecten beter worden onderzocht.
8. Indieners verzoeken de geluidsbelasting voor de woningen aan de Hessenweg 57 – 73 te onderzoeken.
9. In de nieuw te realiseren tunnel wordt de maximale snelheid 60 km/u. De tunnel sluit aan op de Molensteen waar 50 km/u toegestaan is. Indieners maken bezwaar tegen de maximale snelheid van 60 km/u en verzoeken de maximale snelheid te verlagen naar 50 km/u of bij voorkeur 30 km/u.
10. Hoe komt men op basis van de gegevens tot een verkeersintensiteit van driehonderd voertuigen per etmaal in de nieuw aan te leggen tunnel? In de meetgegevens is de huidige verkeersintensiteit op basis van bestemmingsverkeer De Boshoeck niet meegenomen.
11. In de aanvulling MER staat dat de tunnel bij de Boshoeck voor autoverkeer/fietsverkeer/landbouw verkeer is. Ook staat er dat de fietstunnel niet speciaal ontworpen wordt voor fietsers, die kunnen er uiteraard wel door. Indiener maakt hier tegen bezwaar, in het kader van fietsveiligheid zou de tunnel wel fietsveilig ontworpen moeten worden.
12. Indieners vrezen negatieve effecten op de bodemkwaliteit door de aanleg van de N34 en de bijbehorende folielaag die 5 meter dieper wordt aangelegd. Ook maken indieners zich zorgen over de invloed van de werkzaamheden op de gebouwen die nabij de werkzaamheden staan. Indieners verzoeken om een nulmeting ten behoeve van waterpeil, bodemopbouw, bodemverontreinigingen, hoogte van de es en gebouwen.
13. Indieners vragen aandacht voor het vermijden van overlast ten gevolge van de aan- en afvoer van bouwmaterialen en maken bezwaar tegen aan- en afvoer via de Hessenweg.
14. Indieners vragen zich af waarin de criteria van een stedelijk en een buitenstedelijke weg zich onderscheiden.
15. Indieners wensen een afrastering met natuurlijke uitstraling bijvoorbeeld door middel van berkenstammetjes. Ook is er een wens de omgeving in te richten met weidebloemen.
16. Indieners verzoeken om bij de afgraving van vrijgekomen grond, deze te gebruiken voor het in ere herstellen van de afgegraven esgrond. Een es heeft een natuurlijk geluiddempend effect en is gunstig voor het woongenot voor de achterliggende wijk Heemserbos.
17. Indieners vragen aandacht voor het voorkomen van te verwachten overlast door parkeren en keren op de weg na afsluiten van de directe verbinding vanuit de wijk met de parkeerplaats van de Boshoeck. Verzocht wordt om vooraf maatregelen te treffen voor een aantal straten in de wijk, met name Hessenweg nabij de Boshoeck. Daarnaast wordt gevraagd om maatregelen te

nemen tegen gebruik van de overgebleven gronden als parkeerplaats voor bezoekers van De Boshoeck.

Reactie gemeente

1. Uit de berekeningen die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder en Besluit Luchtkwaliteit. Daar waar vanuit wet-en regelgeving de norm wordt overschreden, worden geluidsbeperkende maatregelen genomen.
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woning van indieners niet toeneemt.
Het onderzoek Luchtkwaliteit toont aan dat de hoogst gemeten concentraties fijnstof (PM 10 en PM 2,5) afnemen ten opzichte van de huidige situatie en bovendien ruim onder de norm voor de 24-uursgemiddelde waarde blijven.
2. In het 'Beeldkwaliteitsplan N34 Witte Paal – Drentse Grens' is aangegeven dat er een haag wordt geplant nabij de tunnel De Boshoeck om het licht van koplampen van auto's tegen te houden. Dit wordt daar gedaan waar het noodzakelijk is. Lichthinder door koplampen van auto's in de tunnel wordt ter plaatse van woningen aan de Hessenweg niet verwacht. In het ontwerp van de tunnel is zo veel mogelijk rekening gehouden met lichtvervuiling/hinder. Het licht wordt hier tegen gehouden door het talud. Maatregel (haag) en afstand van de tunnel tot de woningen zijn zodanig gekozen dat de privacy gewaarborgd blijft.
3. Er is rekening gehouden met landschappelijke- en karakteristieke elementen. Zicht op de esgrond is nog steeds aanwezig.
4. De geluidstoename als gevolg van de opwaardering van de N34 (van 80 km/u naar 100 km/u) voldoet aan de wet- en regelgeving. Daar waar vanuit wet-en regelgeving de norm wordt overschreden, worden geluidsbeperkende maatregelen genomen.
5. Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het oude onderzoek was sprake van deels verkeerde verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten zijn daarom aangepast in het nieuwe onderzoek. Door deze wijziging is uit de berekeningen gebleken dat ter hoogte van de Hessenweg geen andere maatregelen nodig zijn dan geluidsreducerend asfalt. Geluidsschermen worden dus niet geplaatst.
6. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende rekenmethodiek. In deze methodiek wordt geen rekening gehouden met het geven van extra gas in de tunnel.
7. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijk vastgestelde rekenmethodiek: SRM2 (standaard rekenmethode 2). In deze methodiek wordt beschreven hoe de berekeningen zorgvuldig en waarheidsgetrouw moeten worden uitgevoerd. In deze rekenmethodiek wordt o.a. beschreven welke geluidsgevoelige bestemmingen in de berekeningen mee moeten worden genomen. Daarnaast geeft de Wet geluidhinder aan binnen welke onderzoekszone (afstand) van de weg het akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Nader onderzoek naar noordoost/oostzijde van meerdere objecten is niet nodig. Het geluidsonderzoek is zorgvuldig uitgevoerd.
8. De woningen Hessenweg 57 – 73 zijn onderzocht. De resultaten zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek.
9. Maximale snelheid wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De snelheid wordt 50 km/uur omdat het binnen de bebouwde kom ligt.
10. Er is alleen rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van het sportpark. Het autoverkeer dat de Boshoeck als bestemming heeft, kan alleen via de nieuw aan te leggen tunnel naar de Boshoeck. Deze intensiteit is niet te vergelijken met de huidige intensiteiten op de Afterkampsweg en Hessenweg, aangezien op deze wegen ook verkeer rijdt dat een andere bestemming heeft dan de Boshoeck.
11. In tegenstelling tot hetgeen in het MER genoemd wordt, wordt de tunnel niet opengesteld voor fietsers. Er komt een verkeersbord met daarop vermeld dat de tunnel gesloten is voor fietsers. Dit wordt niet geregeld in het bestemmingsplan.
12. Er wordt een nulmeting gedaan. Dit wordt te zijner tijd in overleg met de omwonenden door de aannemer ingepland.
13. Het beperken van de overlast ten tijde van de uitvoering wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Daar is het bestemmingsplan niet voor bedoeld. Tijdens de realisatie zal er helaas overlast worden veroorzaakt. Dat is onvermijdelijk. Opdrachtgever zal zich tezamen met de aannemer inspannen om de overlast tot het minimum noodzakelijke te beperken.
14. De criteria onderscheiden zich in de ligging van de weg (binnen- of buiten bebouwde kom) en de toegestane snelheid.
15. De uitvoering van de afrastering is geen aspect dat wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. In het Beeldkwaliteitsplan N34 Witte Paal – Drentse Grens is opgenomen dat het talud wordt ingezaaid als bloemrijk grasland.

16. De es blijft bestaan. De tunnel Boshhoek wordt er langs gelegd. Het landschapsplan N34 Witte Paal – Drentse grens is opgesteld. Dit landschapsplan is richtinggevend voor de aannemer. Hierin is opgenomen dat het benadrukken van de openheid en het reliëf van de es door het inzaaien met bloemrijk grasland een randvoorwaarde voor de detailuitwerking van de Boshhoek is.
17. Na de reconstructie wordt geen structurele parkeeroverlast in de straten Hessenweg en omgeving verwacht. Sportpark de Boshhoek krijgt zijn eigen toegangsweg vanaf bedrijventerrein Haardijk, waardoor bezoekers van het sportpark de Boshhoek niet meer in de wijk komen. Daarnaast wordt de Hessenweg tussen De Boshhoek en Lindenlaan ingericht als fietsstraat, waar niet geparkeerd mag worden. Mogelijk dat er de eerste maanden na afsluiting Hessenweg-Boshhoek, ondanks correcte bewegwijzering naar het sportpark, nog zoekverkeer zal zijn. Dit kan leiden tot keren of parkeren in de straten in de buurt van het sportpark. Als de bezoekers van het sportpark gewend zijn aan de nieuwe situatie, zullen deze bezoekers niet meer in de straten keren en parkeren. Als na de gewenningsperiode desondanks nog wel in de wijk geparkeerd wordt en dit dagelijks dan wel wekelijks tot parkeeroverlast leidt, wil de gemeente met de wijk in overleg om tot mogelijke maatregelen te komen. De gronden naast de tunnel (tussen N34 en Hessenweg) mogen nu en ook straks niet worden gebruikt als parkeerterrein en zijn ook niet toegankelijk als parkeerterrein. Het voorkomen van parkeeroverlast wordt overigens niet geregeld in het bestemmingsplan.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

3. De bewoners van een woning aan de Hessenweg (zuidzijde, nabij De Boshhoek) in Hardenberg

Samenvatting zienswijze

1. Is het juist dat de MER gekoppeld is aan het bestemmingsplan en kunnen wij ervan uit gaan dat de Hessenweg (tot en met kruispunt Lindelaan) is ontworpen om als fietsstraat in te richten.
2. Wordt de Hessenweg, nabij Hessenweg 72 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en wordt er dan wel een voorziening voor hulpdiensten gecreëerd.

Reactie gemeente

1. De MER is een bijlage bij het bestemmingsplan. De Hessenweg wordt tussen De Boshhoek en Lindenlaan ingericht als fietsstraat.
2. De Hessenweg wordt ter hoogte van Hessenweg 72 afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer. De hulpdiensten hebben de mogelijkheid om wel via de Hessenweg naar het sportpark de Boshhoek te rijden.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

4. De bewoner van een woning in de wijk Marslanden in Hardenberg

Samenvatting zienswijze

1. Indiener geeft aan dat bij de beantwoording van zijn zienswijze bij het vorige ontwerpbestemmingsplan door de gemeente is geschreven dat een barriër wordt aangebracht tussen het geluidscherm bij de Klokkenuil en de aansluiting van de N34 op de Eugenboersdijk. In het bestemmingsplan en het bijbehorende onderzoek wordt echter met geen woord gerept over een barriër. Indiener verzoekt om aan hem te bevestigen dat er langs het genoemde wegvak een barriër wordt geplaatst (aan de kant van de Marslanden).
2. Indiener is van mening dat de aftrek van 2dB op de uitkomst van het geluidsonderzoek niet verantwoord is en dringt er op aan te besluiten dat deze aftrek niet wordt toegepast. De wet staat het toe om 2dB op de uitkomst in mindering te brengen omdat men verwacht dat het verkeer in de toekomst stiller wordt. Dat deze aftrek mag, betekent nog niet dat het moet alsof het een wettelijke verplichting is.

3. Indiener is van mening dat in het akoestisch onderzoek onjuiste verkeersintensiteiten worden gehanteerd. Indiener maakt bezwaar tegen het gebruik van de verkeersintensiteitscijfers die niet uitgaan van de reëel getelde motorvoertuigen. Indiener is van mening dat het akoestisch onderzoek opnieuw moet worden opgesteld en wel met de verkeersintensiteiten zoals de provincie Overijssel die heeft verzameld.
4. Indiener geeft aan dat geluidshinder berekeningen uitgaan van zogenoemde wekdagen en niet van de werkdagen. Er is dus aanzienlijk meer lawaai op de vijf werkdagen dan het akoestisch onderzoek voor wekdagen vermeldt.
5. Indiener mist in de plannen voor de N34 dat het nieuwe wegdek goed zal worden onderhouden en wordt vervangen als van de geluiddempende werking na een aantal jaren nog maar de helft over is. Indiener verzoekt hier een besluit over te nemen.
6. Indiener roept op om een nieuw geluidsonderzoek op te laten stellen gebaseerd op de reëel getelde motorvoertuigen en om tot aanvullende maatregelen te besluiten die de geluidshinder verder beperken dan het akoestisch onderzoek nu voorstelt.

Reactie gemeente

1. Tussen het geluidsscherm bij de Klokkenuil en de Eugenboersdijk wordt tussen kilometer 32.980 en 33.410 een gesloten barrière (voertuigkerende voorziening) geplaatst. Een bestemmingsplan regelt niet op welke locaties barrières worden geplaatst. Dit verklaart waarom de locatie van de barrières niet terug te vinden zijn in het bestemmingsplan.
2. Deze aftrek mag worden toegepast en is niet zonder reden in de wet- en regelgeving opgenomen. Als ervoor wordt gekozen deze aftrek niet te hanteren, moet dit worden gemotiveerd. Er wordt dan immers gekozen om anders te rekenen dan de wet- en regelgeving heeft bepaald. In het kader van dit project zijn er geen redenen om de aftrek van 2dB niet toe te passen.
3. In 2014 is het verkeersmodel geactualiseerd. De aanpassingen van het verkeersmodel richtten zich op:
 - de inwoneraantallen in de nieuwbouwwijk Marslanden aan de N34;
 - de actuele verkeersstellingen;
 - doorgaand verkeer in relatie tot het NRM;
 - de prognose 2028.

Deze aanpassing heeft ertoe geleid dat de waarde uit het verkeersmodel op het wegvak beter aansluit op de verkeersstelling. Het verschil bedraagt ongeveer 900 motorvoertuigen (of 6%).

Belangrijke argumenten waarom gebruik is gemaakt van een verkeersmodel:

- De maatregelen aan de N34 hebben een groot effectgebied. Van de meeste wegvakken zijn geen of geen bruikbare verkeersstellingen beschikbaar. Deze worden daarom met een verkeersmodel ingeschat.
- De wegvakken waar tellingen van beschikbaar zijn (bijvoorbeeld de N34 met een periodiek telpunt) worden hierop getoetst. Daar past het verkeersmodel dus goed bij de telling.
- De gehanteerde methode is algemeen geaccepteerd en wordt in alle onderzoeken waarbij het effectgebied groot is, toegepast.
- Aangetoond is, dat als er gerekend was met de 'gemeten' cijfers, dit op het genoemde wegvak niet leidt tot andere geluidsmaatregelen.

Ter aanvulling: Milieuberekeningen worden gebaseerd op een jaargemiddelde wekdagintensiteit. Bij het opstellen van de verkeerscijfers waren de verkeerscijfers 2014 nog niet beschikbaar. De meest actuele verkeersintensiteiten zijn daarom 2013. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op tellingen uit het jaar 2013;

Los van het feit dat niet voor alle wegvakken deze berekening kan worden uitgevoerd (zie punt hiervoor) is de afwijkingen tussen het verkeersmodel en de verkeersstellingen klein (6%). Dit heeft tot gevolg dat de akoestische maatregelen die moeten worden getroffen niet zullen afwijken. Ter vergelijking: een toename van 50% van het verkeer komt overeen met een geluidstoename van 2dB. Hierbij wordt conform de Wet geluidshinder afgerond op hele dB's. Met geluidsberekeningen is aangetoond dat voor het wegvak waar de indiener van de zienswijze naar verwijst er geen andere maatregelen worden voorgeschreven.

4. In de Wet geluidshinder is voorgeschreven dat moet worden gerekend met wekdagen.
5. Het onderhoud van wegen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. De wegen volgens een onderhoudsplan beheerd worden. Dit wordt te zijner tijd opgesteld en wordt afgestemd met de toekomstige beheerder. In het contract wordt opgenomen wat de

levensduur van de geluidsreducerende deklaag dient te zijn. Daarnaast eist de provincie een garantie op de deklaag.

6. Het geluidsonderzoek voldoet aan de daaraan in wet- en regelgeving gestelde eisen. Aanvullende maatregelen anders dan die genoemd zijn in het door advies- en ingenieursbureau Tauw, hierna genoemd als 'Tauw', uitgevoerde geluidsonderzoek zijn niet nodig omdat al aan de verplichte geluidsniveaus wordt voldaan door de in het geluidsonderzoek opgenomen maatregelen.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

5. Van Hoogmoed namens de erven van een eigenaar van een perceel grasland aan de Hessenweg (nabij De Boshoeke)

Samenvatting zienswijze

1. Indieners geven aan onevenredig geschaad te zijn in hun eigendom door de gevolgen van de aanleg van de N34. Dit met name vanwege de doorsnijding van het perceel. Aangegeven wordt dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de substantiële waardevermindering van het perceel door de versnippering, gelet op het feit van de ligging aan de N34 op een aantrekkelijke zichtlocatie en reeds 'warm' gelegen aan woonbebouwing. Over genoemde gevolgen is nog slechts eenmaal gesproken met de grondverwerver.
2. Op 25 augustus 2015 is een aanbod gedaan aan indieners. Hierin is volgens indieners geen rekening behouden met de substantiële inkomensschade die indieners lijden als gevolg van de aanleg van de N34. Indieners geven aan dat er sprake is van een onzorgvuldige belangenafweging.
3. Indieners zetten vraagtekens bij de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat de provincie Overijssel de benodigde gronden zal verwerven van de huidige eigenaren. Door indieners wordt gewezen op de financiële onbetrouwbaarheid van de provincie gezien de N340 en de financiële positie van de gemeente Hardenberg.
4. Indieners vinden het niet duidelijk in hoeverre er onderzoek is gedaan naar de noodzaak tot aanleg van de N34 tussen de J.C. Kellerlaan en de Witte Paal. Indieners vinden het niet helder in hoeverre daarin rekening is gehouden met de slechte economische vooruitzichten en de door de CBS geprognosticeerde bevolkingskrimp in Nederland. Dit is ongetwijfeld van invloed op de verkeersintensiteit op de N34.

Reactie gemeente

1. en 2. De grondverwerver van de provincie zoekt in overleg met indieners naar een passende oplossing op basis van volledige schadeloosstelling conform de daarvoor geldende regels.
3. De wijze van inrichting van de N340 (een losstaand project) is door een besluit van Provinciale Staten gewijzigd. De inrichting van de N34 is niet gewijzigd. Provinciale Staten hebben voor het project N34 budget beschikbaar gesteld. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid zeker gesteld.
4. In paragraaf 2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is de nut en noodzaak van de aanpassing van de N34 aangegeven. Uit onderzoek blijkt dat de intensiteiten op de weg in de toekomst zullen toenemen en dat de verkeersveiligheid dient te worden verbeterd.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

6. De eigenaar van een perceel aan de Ommerweg (nabij de Willemsdijk) in Rheezerveen Rheezerveen

Samenvatting zienswijze (per e-mail: 27 oktober 2015)

1. Aanpassingen Willemsdijk-Noord. Indiener heeft vanaf de Willemsdijk door de bossingel naar het eigen perceel een inrit die straks onbruikbaar wordt cq komt te vervallen door de aanleg

van de tunnel. Indiener verzoekt om de inrit te verplaatsen naar achteren (t.h.v. de hoek van het grasland, zoals aangegeven op de tekening).

2. Indiener wenst dat het overige gedeelte van de zandweg Willemsdijk-Noord wordt afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer.
3. Het fietspad dat halverwege het Klimbergbos richting de te bouwen tunnel overgaat in een mooi betonpad is in een zeer slechte staat. Indiener verzoekt om dit mee te nemen. Indiener verzoekt tevens om afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van het fietspad.
4. Indiener vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot het mogelijk doortrekken van de verharde weg Willemsdijk-Zuid naar de Oldemeijerweg en de Grote Beltenweg. Indiener geeft aan dat dit nog eens extra (sluip)verkeer met zich mee zal brengen van de recreatiebedrijven.
5. Indiener vraagt of de verschillende mogelijkheden en soorten afrasteringen/afschermingen die op de erfafscheidingen aangebracht worden ook onder de regelgeving van het bestemmingsplan vallen.

Reactie gemeente

1. De verplaatsing van de inrit wordt in het project opwaardering van de N34 meegenomen. Dit wordt opgenomen in het ontwerp dat onderdeel wordt van het contract met de aannemer.
2. Dit wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Deze zandweg is in beheer bij Staatsbosbeheer. Dit verzoek is doorgegeven aan Staatsbosbeheer. Zij hebben toegezegd daarover intern en met aanwonenden te overleggen.
3. Dit wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De Willemsdijk tussen de Ommerweg en de Rheeerveenseweg is in beheer bij Staatsbosbeheer. Het verzoek van de indiener is doorgegeven aan Staatsbosbeheer. Zij hebben toegezegd daarover intern en met aanwonenden te overleggen.
4. De Willemsdijk tussen Oldemeijerweg en Grote Beltenweg zal met de huidige inzichten niet worden verhard.
5. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om afrasteringen en erfafscheidingen te plaatsen.

Samenvatting 2^e zienswijze (brief 22 oktober 2015)

1. Verplaatsing van een bestaande zij inrit gelegen in de bossingel van de Willemsdijk die vanwege de aanleg van de tunnel komt te vervallen. Deze zal dan naar achteren verplaatst worden voor in-uitrit naar aangrenzende perceel. Daarbij zou het korte stukje weg vanaf einde tunnelweg aansluitend tot onze perceel grens verhard worden aangelegd. Dit zou volgens afspraken met de provincie worden meegenomen in het project. In de Nota van Antwoord bij het vorige ontwerpbestemmingsplan staat dat indiener de inrit voor eigen rekening moet aanleggen. Indiener geeft aan dat de tekst in de Nota van Antwoord niet conform afspraken is.
2. Indiener geeft aan dat de provincie heeft aangegeven dat zij voor de erfafscheiding schanskorven in hoogte variërend naar verloop tunnel positie gevuld met keien wil plaatsen die dan met blijvend groene begroeiing bekleed zouden worden zodat een degelijke groene blijvende erfafscheiding ontstaat. Schanskorven met groenblijvende begroeiing zouden deels absorberende/geluidwerende werking hebben en reflecterende verlichting van voertuigen aan het zicht onttrekken.
3. Afsluiting zandweg Willemsdijk-Noord voor het gemotoriseerde verkeer is destijds unaniem aangenomen door de aanwezigen c.q. direct belanghebbenden tijdens een besloten bijeenkomst in gemeentehuis. Indiener ziet deze zienswijze alleen op zijn naam terug in Nota van Antwoord bij het vorige ontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

1. De inrit wordt in het project opwaardering N34 meegenomen. Dit wordt opgenomen in het ontwerp dat onderdeel wordt van het contract met de aannemer.
2. Zoals in de Nota van Antwoord bij het vorige ontwerpbestemmingsplan is genoemd zal een nieuwe erfafscheiding worden geplaatst die gelijkwaardig is aan de oude. De geluidstoename als gevolg van de opwaardering van de N34 (van 80 km/u naar 100 km/u) voldoet aan de wet- en regelgeving. Daar waar wettelijk nodig worden maatregelen getroffen. Dit is bij het perceel van indiener niet noodzakelijk. Lichthinder door koplampen van auto's in de tunnel wordt ter plaatse van de woning van indiener niet verwacht.
3. Indiener heeft afsluiting Willemsdijk-Noord expliciet genoemd in zijn zienswijze. Vandaar dat daar alleen antwoord op is gegeven. De Willemsdijk tussen de Ommerweg en de Rheeerveenseweg is in beheer van Staatsbosbeheer. De gemeente heeft geen mogelijkheden deze weg af te sluiten. Het verzoek van indiener is doorgegeven aan Staatsbosbeheer. Zij

hebben toegezegd daarover intern en met aanwonenden te overleggen. Het afsluiten van wegen wordt niet geregeld in het bestemmingsplan.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

7. De eigenaar van een perceel aan de Ommerweg (noordzijde) in Heemserveen

Samenvatting zienswijze

1. Door de verkoop van een gedeelte van de grond van indiener loopt deze jaarlijks terugkerende inkomensschade op. Deze bestaat uit:
 - minder verbouw van gras/maïs; meer zelf aan te kopen
 - minder plaatsingsruimte voor mest; meer afvoer van mest
 - de jaarlijkse uitbetaling van de EU betalingsrechten zal evenredig lager zijn
2. Bijkomende schade doordat
 - het aantal te houden dieren op zijn bedrijf ingevolgde wetgeving mogelijk afhankelijk wordt gesteld van de hoeveelheid grond die op het bedrijf van indiener aanwezig is
 - invoering stelstel van fosfaatrechten (mogelijk afhankelijk van hoeveelheid grond)
3. Indiener geeft aan dat er een bieding is gedaan waarbij gesteld is dat er geen inkomens- en bijkomende schade is. Dit bestrijdt de indiener.
4. Indiener is van mening dat verbreding Willemsdijk mogelijk is door aan de andere kant bomen te kappen (elders herplanten), zodat zijn landbouwgrond gespaard blijft.

Reactie gemeente

1. De grondverwerver van de provincie zoekt in overleg met indiener naar een passende oplossing op basis van volledige schadeloosstelling conform de daarvoor geldende regels.
2. Zie antwoord 1.
3. Zie antwoord 1.
4. Vanwege de flora- en fauna kwaliteiten (o.a. vleermuizen) van de bosrand wordt de bosrand behouden.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

8. De eigenaresse van een perceel aan de Eugenboersdijk in Collendoorn

Samenvatting zienswijze

1. Indiener heeft er bezwaar tegen dat er een verhoogd talud dichtbij de woning komt. Het vrije uitzicht vanuit de woning van indiener, het woongenot en de privacy worden zwaar aangetast. De afrit komt dichtbij de woning en wordt tevens hoger aangelegd. Hiermee gaat overlast van geluid, trillingen, fijnstof en uitlaatgassen gepaard.
2. Indiener verwacht overlast van verkeer boven op de afrit van de N34. Het gaat hier om het stoppende verkeer voor de nieuwe rotonde Eugenboersdijk.
3. De weg komt 50 meter van de woning te liggen. Indiener vraagt of dit met piketten kan worden aangegeven.
4. Indiener vraagt waar de houtwal komt te liggen in de oksel van de afrit en de Eugenboersdijk. Dit is nergens goed aangegeven.
5. Er ontstaat een te kleine draaicirkel voor vrachtwagens die de aardappelloods willen bereiken. In de nieuwe situatie wordt deze te klein voor vervoer en transport van de aardappelen.
6. Indiener verzoekt om de ontsluiting van het perceel rechtstreeks te laten aansluiten op de kleine rotonde in de Hofsteeweg met de Eugenboersdijk.
7. Indiener wil het huidige adres behouden. Indiener wil niet worden afgeschoven naar de gemeente Hardenberg. Het behoud van huidig adres moet door de provincie geregeld worden met de gemeente Hardenberg.
8. Indiener wil rechtstreekse verbinding krijgen van woonadres met het nieuw aan te leggen fietspad langs de Eugenboersdijk.

Reactie gemeente

1. Het hogere talud is op deze locatie noodzakelijk vanwege de positionering van de afrit van de N34. Als indiener van mening is dat de woning in waarde vermindert, kan een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woning van indiener niet toeneemt. Het onderzoek Luchtkwaliteit toont aan dat de hoogst gemeten concentraties fijnstof (PM 10 en PM 2,5) afnemen ten opzichte van de huidige situatie en bovendien ruim onder de norm voor de 24-uursgemiddelde waarde blijven. Ook is geen sprake van een toename van trillingen.
2. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woning van indiener niet toeneemt. Bij de berekening is rekening gehouden met het verhoogde talud en ook de rotonde is meegenomen in het onderzoek. Ter plaatse van een rotonde wordt gerekend met een correctiefactor vanwege het afremmende en optrekkende verkeer. Dit is dus ook in de berekening meegenomen.
3. Het is mogelijk om de afstand met piketpalen aan te geven. De grondverwerver van de provincie neemt hierover contact op met indiener. Voor het bestemmingsplan is dit niet relevant.
4. In het Beeldkwaliteitsplan op pagina 32 is opgenomen waar de houtwal in de oksel van de afrit en de Eugenboersdijk komt te liggen. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt parallel aan het bestemmingsplan vastgesteld.
5. Bij nader inzien is de geprojecteerde draaicirkel inderdaad te krap. Het ontwerp wordt zo aangepast dat een deugelijke inrit kan worden aangelegd ter vervanging van de oude waarbij rekening wordt gehouden met de draaicirkel van vrachtwagens zodat de vrachtwagens de aardappelloods kunnen bereiken.
6. Nee, dit wordt niet gedaan. Wel wordt er een deugdelijke inrit aangelegd ter vervanging van de oude waarbij rekening wordt gehouden met de draaicirkel van de vrachtwagens.
7. In een bestemmingsplan wordt de adressering niet geregeld. In dit stadium van het project is dit nog niet aan de orde. Als dit aan de orde is, zal contact worden opgenomen.
8. Een rechtstreekse aantakking past in het bestemmingsplan. In het ontwerp zal dit meegenomen worden.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

9. De eigenaar van een perceel aan de Ommerweg (zuidzijde) te Rheezerveen

Samenvatting zienswijze

1. Indiener heeft bezwaar tegen het kappen van de oude boom op het perceel Ommerweg 12.
2. Indiener geeft aan dat de woning zeer dicht op de N34 is gelegen. Indiener wenst sanering van de woning vanwege de ligging dicht bij de nieuwe weg. Stiller asfalt alleen helpt niet. Hogere snelheid geeft meer lawaai. Indiener wil dat N34 niet verbreed wordt en 80 km/uur blijft en alleen veiliger gemaakt wordt of de woning moet gesaneerd worden.
3. Indiener geeft aan problemen te hebben met de regelmatige wisseling van aanspreekpunten binnen de provincie. Toezeggingen blijken niet goed te zijn vastgelegd.
4. Doordat indiener aan het einde van een doodlopende weg komt te wonen, geeft het indiener een beangstigend gevoel. Hij is bang dat de hulpdiensten hem niet kunnen vinden en dat ze moeilijk bereikbaar zijn voor de hulpdiensten.
5. Indiener vraagt om een slagboom te plaatsen aan de N34 gelijk aan de slagboom die wordt geplaatst aan de nieuwe rondweg richting Ommen vanaf de Witte Paal.
6. Een inrit vanaf de Ommerweg 14a ter hoogte van nummer 12 is niet akkoord. Er zijn totaal geen voordelen en er is meer dan genoeg ruimte om dit perceel te bereiken.
7. Gezien de vele bezwaren ziet indiener verslechtering van het woongenot door de bestemmingsplanwijziging.
8. Indiener wenst gesprek met provincie waarin alles goed op schrift wordt vastgelegd.

Reactie gemeente

1. Met indiener is gesproken over de situatie ter plaatse. De boom moet in het kader van veiligheid verdwijnen. Nut en noodzaak van de ombouw is uitgebreid beschreven in de MER en de toelichting van het bestemmingsplan. 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. De oude boom op perceel van de indiener is niet genoemd in het beeldkwaliteitsplan als te behouden boom. De boom moet wijken om een goede waterhuishouding te garanderen.

2. Sanering van de woning is niet nodig. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de hoogst berekende geluidsbelasting op de gevel van belanghebbende in de toekomst, met de hogere snelheid van 100 km per uur en met de toepassing van geluidreducerend asfalt, afneemt met 1,06dB.
3. Deze zienswijze is voor het bestemmingsplan niet relevant. De provincie legt belangrijke afspraken vast.
4. De verschillende calamiteitenontsluitingen zijn afgestemd met de hulpdiensten. De aanrijtijden/opkomsttijden in de nieuwe situatie zijn acceptabel voor de hulpdiensten. De gemeente draagt er zorg voor dat voor de uitvoering van het werk de straatbenaming duidelijk is om een juiste plaatsbepaling te kunnen garanderen.
5. Met de hulpdiensten is overleg geweest over de noodzaak om een slagboom te plaatsen. Zij hebben aangegeven dat dit niet nodig is voor het behalen van hun aanrijtijden/opkomsttijden.
6. In het kader van het project verbreding N34 wordt geen inrit aangelegd voor Ommerweg 14a ter hoogte van nummer 12.
7. Gezien de hiervoor beschreven antwoorden op de zienswijze is de gemeente van mening dat het proces zorgvuldig is doorlopen. Indien indiener van mening is dat sprake is van waardevermindering van de woning kan indiener een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente.
8. Als indiener aanvullend op deze nota van antwoord nog overleg wil met de provincie, dan is dat altijd mogelijk.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

10. De eigenaar van een woning aan de Hessenweg (noordzijde, nabij De Boshoeck) te Hardenberg

Samenvatting zienswijze

1. Het verkeer dat gebruik maakt van de tunnel, komende vanuit het sportpark, moet een helling nemen en dat veroorzaakt extra geluid (is ook een klankkast).
2. De metingen die zijn uitgevoerd voor het akoestisch onderzoek zijn volstrekt onvoldoende en zijn op de verkeerde plaatsen gemeten. Bij huisnummer 69 is alleen de noordwestzijde gemeten. Indiener verwacht gedegen onderzoek met meer meetgegevens.
3. Indiener verwacht toename van het geluid van de N34.
4. Er is sprake van aantasting van het uitzicht doordat de lage struiken verdwijnen en hiervoor in de plaats kort gemaaid gras en een hekwerk komt.
5. Door de verlichting in de tunnel, de voertuigen die er doorheen rijden ontstaat lichtvervuiling. De voertuigen rijden in de tunnel omhoog; dus de koplampen schijnen verder omhoog. Dit geeft een zeer onrustig beeld.
6. De bedrijfsvoering wordt een heel stuk moeilijker en duurder doordat omgereden moet worden. Ook moet het perceel opnieuw ingericht gaan worden i.v.m. een vervangend perceel. Ook tijdverlies door het omrijden leidt tot een forse inkomensdaling. De onteigeningsprocedure vergoedt in praktijk niet alle onkosten.
7. De schuren en het huis van indiener worden aanzienlijk minder aantrekkelijk. Er ontstaat planschade.
8. Tijdens de bouw van de tunnel en de ombouw van de N34 krijgt indiener te maken met veel overlast. Er wordt zeer diep gegraven en veel grond verplaatst. Wat volgens indiener weer gevolgen heeft voor het grondwater in en onder het perceel. Dit kan gevolgen hebben voor de stabiliteit van de gebouwen. Indiener vraagt om nulmeting ten aanzien van grond, waterhuishouding en de gebouwen.
9. Bij het tijdelijke gebruik van de grond tijdens de bouw voor opslag en/of vervoer moeten zware machines dicht langs de schuur.

Reactie gemeente

1. De geluidsberekening is uitgevoerd op basis van een 3-dimensionaalmodel, d.w.z. dat alle hoogten en diepten worden meegenomen in de berekeningen. Hierbij is dus rekening gehouden met de tunnel.
2. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de bepalingen in de Wet geluidhinder. Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is niet gemeten. Alle geluidsbelastingen zijn berekend. De gevelbelasting wordt berekend op de maatgevende gevel van de woning (de gevel die het dichtst bij de weg ligt).
3. Uit het akoestisch onderzoek, waarin is gerekend met nieuwe verkeersintensiteiten blijkt dat ter hoogte van de Hessenweg geen sprake is van toename van het geluid nadat geluidreducerend asfalt wordt toegepast.
4. De provincie heeft een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor de aanpassingen aan de N34. Afwegingen over het al dan niet behouden van markante structuren zijn beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Indien indiener van mening is dat sprake is van waardevermindering van de woning kan indiener een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente.
5. In het 'Beeldkwaliteitsplan N34 Witte Paal – Drentse Grens' is aangegeven dat er een haag wordt gepland nabij de tunnel De Boshoeck om licht van koplampen van auto's tegen te houden. Dit wordt gedaan daar waar het noodzakelijk is. Lichthinder door koplampen van auto's in de tunnel wordt ter plaatse van woningen aan de Hessenweg niet verwacht. In het ontwerp van de tunnel is zo veel mogelijk rekening gehouden met lichtvervuiling/hinder. Het licht wordt hier tegen gehouden door het talud.
6. 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.
7. Indien indiener van mening is dat sprake is van waardevermindering van de woning kan indiener een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente.
8. Wij vinden het belangrijk dat eventuele schade goed vast te stellen zal zijn. Daarom wordt er een nulmeting gedaan. Dit wordt te zijner tijd in overleg met de omwonenden door de aannemer ingepland.
9. Dit is voor het bestemmingsplan niet relevant. In het kader van de uitvoering wordt hier rekening mee gehouden. Er wordt geprobeerd om zoveel mogelijk schade en overlast te voorkomen.

Aanpassing bestemmingsplan?

Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

11. De eigenaar van percelen aan de Ommerweg (nabij de sportvelden) in Hardenberg

Samenvatting zienswijze

1. Indiener vraagt om een nieuwe beslissing te nemen over een verharde weg voor bestemmingsverkeer auto tussen sportpark de Boshoeck en het perceel Ommerweg 10.
2. Indiener is bang dat huizen onvindbaar zullen zijn voor hulpdiensten en ook voor klanten van het bedrijf.
3. Indiener verzoekt het fietspad te verbreden naar een weg waar auto's (geen vrachtverkeer) over heen kunnen. Wegbreedte van 2,5 meter is hiervoor voldoende aldus indiener.
4. Volgens indiener zijn er alleen maar extra kosten voor het asfalt. Dit dient overwogen te worden omdat zij nu een drukke weg voor hun huis krijgen met de nodige geluidsoverlast.

Reactie gemeente

1. Vanuit verkeersveiligheid en de kans op sluipverkeer is het niet wenselijk om een doorgaande route voor autoverkeer (ook bestemmingsverkeer) te realiseren.
2. De verschillende calamiteitenontsluitingen zijn afgestemd met de hulpdiensten. De aanrijtijden/opkomsttijden in de nieuwe situatie zijn acceptabel voor de hulpdiensten. De gemeente draagt er zorg voor dat voor de uitvoering van het werk de straatbenaming duidelijk is om een juiste plaatsbepaling te kunnen garanderen. Huizen blijven dus vindbaar voor hulpdiensten en klanten.
3. Zoals hiervoor al onder 1. is aangegeven, is het vanuit verkeersveiligheid en de kans op sluipverkeer het onwenselijk om een doorgaande route voor autoverkeer (ook bestemmingsverkeer) te realiseren.

4. Zie antwoord onder punt 1 en 3. De geluidsoverlast blijft binnen de normen die hiervoor gelden. Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt zal de geluidsbelasting bij de woning in de toekomstige situatie lager zijn dan in de huidige situatie.

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 ambtshalve hebben er een aantal aanpassingen plaatsgevonden. De aanpassingen zijn opgenomen in het 'Overzicht wijzigingen (tweede ronde) bestemmingsplan Deelplan B' dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.