

Bestemmingsplan Buitengebied Odoorn,
reconstructie N34 aansluiting Exloo

Vastgesteld

Opdrachtgever:	Gemeente Borger-Odoorn
Rapportnummer:	RB 10.054
Datum vrijgave:	Oktober 2013
Opsteller:	
Goedkeuring:	

Inhoudsopgave

.....	1
1 AANLEIDING	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Korte omschrijving van het plan	4
1.3 Doel	7
1.4 Verantwoording	7
1.5 Leeswijzer	7
2 HUIDIGE SITUATIE EN HISTORIE	8
2.1 Huidige situatie	8
2.2 Historie	8
2.3 Rol Provincie Drenthe	9
2.4 Maatregelen Reconstructie nabij Ees	10
2.5 Reconstructie nabij camping	10
2.6 Reconstructie nabij aansluiting Exloo	11
3 BELEIDSKADER	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.1.1 <i>Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	13
3.2 Provinciaal beleid	15
3.2.1 <i>Omgevingsvisie en -Verordening Drenthe</i>	15
3.2.2 <i>Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007)</i>	16
3.2.3 <i>Duurzaam Veilig</i>	17
3.3 Gemeentelijk beleid	20
3.3.1 <i>Structuurvisie Borger-Odoorn</i>	20
3.3.2 <i>Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Borger-Odoorn</i>	21
4 OMGEVINGSFACTOREN	23
4.1 Archeologie	23
4.1.1 <i>Aanleiding en doel</i>	23
4.1.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	23
4.1.3 <i>Archeologisch onderzoek</i>	24
4.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	27
4.2.1 <i>Aanleiding en doel</i>	27
4.2.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	28
4.3 Bodem	28
4.3.1 <i>Aanleiding en doel</i>	28
4.3.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	29
4.4 Flora- en fauna	29
4.4.1 <i>Aanleiding en doel</i>	29
4.4.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	30
4.4.3 <i>De natuurtoets</i>	30
4.4.4 <i>Effectenonderzoek EHS</i>	32
4.4.5 <i>Gekozen wijze van compenseren</i>	37
4.5 Geluid	37
4.5.1 <i>Aanleiding en doel</i>	37
4.5.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	38
4.6 Luchtkwaliteit	39
4.6.1 <i>Aanleiding en doel</i>	39
4.6.2 <i>Doorwerking naar het plan</i>	40

4.7	M.E.R.-beoordeling.....	40
4.7.1	Aanleiding en doel.....	40
4.7.2	Doorwerking naar het plan	40
4.8	Watertoets	41
4.8.1	Aanleiding en doel.....	41
4.8.2	Doorwerking naar het plan	42
5	UITVOERBAARHEID	46
6	OVERLEG EN INSPRAAK	47
6.1	Vooroverleg	47
6.2	Ontwerp-bestemmingsplan.....	53
7	JURIDISCHE VORMGEVING	54
7.1	Algemeen.....	54
7.2	Afstemming op andere wetten en verordeningen.....	54
7.3	Toelichting op de bestemmingen.....	55

1 Aanleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het juridisch kader te bieden voor het kunnen uitvoeren van een ruimtelijke initiatief. Tevens biedt voorliggend bestemmingsplan de onderbouwing van waarom het gewenste ruimtelijk initiatief inpasbaar is op de door initiatiefnemer gewenste locatie.

1.1 Inleiding

Over het grondgebied van de gemeente Borger-Odoorn loopt de provinciale weg de N34. De N34 is een niet-autosnelweg en provinciale weg in Nederland, in het beheer van de provincies Drenthe en Overijssel. De weg is grotendeels een autoweg en vormt een noord-zuidroute vanaf de N36 bij Ommen via Hardenberg, Coevorden, Emmen en Gieten naar de A28 bij Zuidlaren. De N34 is 88 kilometer lang.

De N34 werd per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincies Drenthe en Overijssel. Vanaf dat moment was de N34 geen rijksweg meer. De provincie Drenthe ging in 2007 meteen aan de slag om de weg om te bouwen tot een volwaardige enkelbaans stroomweg. Daartoe werden drie nieuwe ongelijkvloerse kruisingen bij Gieten, Gasselte en Borger geopend als ook een onderdoorgang bij Ees. Ook werd het verkeersplein Gieten ongelijkvloers gemaakt, waarbij de hoofdrijbanen van de N33 onder het verkeersplein door werden geleid. Daarbij werd tevens het OV-knooppunt aangelegd. Op 30 maart 2011 is het vernieuwde verkeersplein opengesteld en medio 2011 waren alle werkzaamheden voltooid.

In Drenthe is nu bijna de hele N34 een volwaardige ongelijkvloerse stroomweg, maar een drietal gelijkvloerse aansluitingen wacht nog op reconstructie. Het streven van de provincie Drenthe is dat in 2013 wordt begonnen om de aansluiting Exloo om te bouwen tot een ongelijkvloerse aansluiting. Om dit te kunnen realiseren is een herziening van het geldende bestemmingsplan Buitengebied Odoorn noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Korte omschrijving van het plan

De reconstructie van de N34 met de aansluiting te Exloo vindt plaats ter hoogte van het traject zoals dat zich bevindt tussen Ees en afslag Exloo. Hieronder een weergave van het plangebied in de huidige vorm, waarbij het plangebied ten behoeve van de reconstructie is gelegen binnen de oranje figuur in de hierna volgende foto. Het trace ten behoeve van de reconstructie omvat een lengte van circa 2,5 kilometer.



Zicht vanuit Ees richting Exloo en huidige aansluiting



Zicht vanaf aansluiting N34 ter hoogte van Exloo richting Ees

Het gehele tracé vanaf Ees tot en met de huidige aansluiting van de N34 ter hoogte van Exloo ondergaat een reconstructie.

De provincie Drenthe legt in de autoweg N34 bij Exloo een ongelijkvloerse kruising met op- en afritten aan. Tegelijkertijd komt er een logische en veilige route van de nieuwe aansluiting naar het dorp Ees.

Gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising met op- en afritten, zoals deze ook bij Gasselte en Gieten zijn aangelegd. Deze oplossing garandeert de doorstroming van het verkeer op de N34, is veilig en overzichtelijk en geeft op de gekozen locatie geen overlast voor de omwonenden. De N34 wordt op deze plaats ongeveer 2 meter verlaagd. De verbindingroute naar Ees blijft in de nieuwe situatie aan de oostzijde van de N34. Door het verleggen van de N34 in westelijke richting kunnen een vrijliggend fietspad en een verbrede parallelweg worden aangelegd.

Over het aan te leggen viaduct over de N34 komt tevens een vrijliggend fietspad. De bestaande fiets- en landbouwtunnel onder de N34 kan op termijn verdwijnen. De carpoollocatie bij Exloo blijft gehandhaafd.

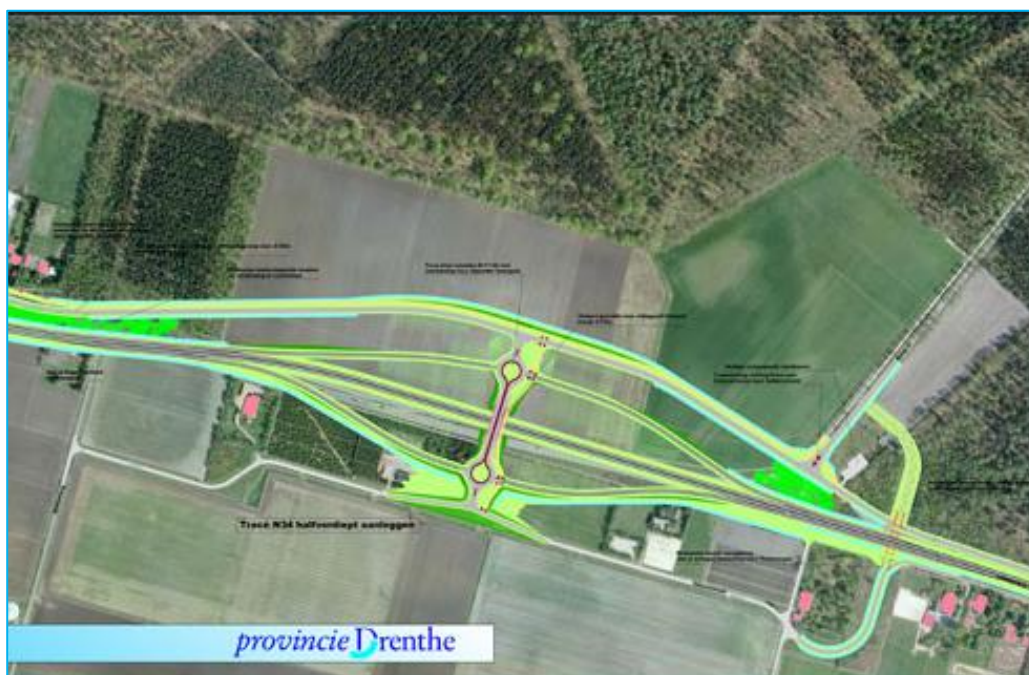
De reconstructie ziet er als volgt uit.



Overzicht reconstructie gehele trace



Deel Ees tot camping De 7 Heuveltjes.



Tracé vanaf camping De 7 heuveltjes tot en met aansluiting N34 – Exloo.

1.3 Doel

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied Odoorn wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied. De realisatie van de plannen met de bouwwerken moet passen binnen deze visie.

1.4 Verantwoording

Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van diverse (beleids)documenten en websites. Sommige (beleids)documenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. Daar waar bronnen zijn gebruikt is dat in de tekst weergegeven.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een uitgebreidere weergave gegeven van het plan mede in relatie tot het vigerende ruimtelijk beleid. In Hoofdstuk 3 komen de verschillende relevante beleidsstukken voorbij die van toepassing zijn op het plan en uitgewerkt op Rijksniveau, provinciaal niveau en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 geeft de invloed weer van het plan tot de verschillende omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 staat de economische uitvoerbaarheid centraal. Hoofdstuk 6 doet verslag van de inspraak- en overlegreacties, waarna hoofdstuk 7 ingaat op de juridische vertaling van het plan en vervolgens volgen in hoofdstuk 8 de regels.

2 Huidige situatie en historie

2.1 Huidige situatie

Het tracé waar de reconstructie van de N34 plaatsvindt ligt binnen het grondgebied van de Drentse gemeente Borger-Odoorn. Het tracé kent een lengte van circa 2,5 kilometer en bevindt zich vanuit Groningen gezien vanaf de zuidelijke aansluiting bij Ees tot en met de aansluiting van de N34 met de Hoofdstraat die naar Exloo voert.

Hieronder een totaal overzicht van de N34.



De N34 is de autoweg die vanaf de A28 ter hoogte van De Punt een verbinding vormt met Ommen, waar deze begint bij De Witte Paal en daar aansluit op de N36 (Almelo-Zwolle). De lengte is circa 88 kilometer. Op de kaart hiernaast is de N34 de oranje lijn.

Nederland en de N34 in één oogopslag.

2.2 Historie

De geschiedenis van de N34 gaat terug tot begin jaren 50, toen de rijksweg werd opengesteld in 1951 tussen Heemse en Hardenberg. In 1952 volgde het deel tussen Hardenberg en de rijksweg 37. In 1954 werd de weg bij Erm omgelegd, en in 1971 nogmaals. In 1953 opende de N34 door Ommen voor het verkeer.

Op 24 december 1959 opende de N34 tussen Ees en Gasselte, waarna op 23 januari 1961 het gedeelte Gasselte - Gieten werd opengesteld. Het verkeersplein Gieten volgde op 9 april 1962. Halverwege de jaren '60 volgde ook het wegvak tussen Gieten en Westlaren en op 2 december 1968 werd het sluitstuk vanaf De Punt naar Westlaren opengesteld.

Op 22 december 1970 werd het wegvak vanaf het toenmalige einde van de autoweg bij Coevorden tot nabij Holsloot opengesteld, waarna op 30 november 1971 het gedeelte tussen Holsloot en Klijndijk officieel werd geopend. Tot in 1988 leidde de N34 nog door de dorpen Klijndijk en Odoorn, maar op 2 december dat jaar werd het laatste ontbrekende gedeelte van de autoweg opengesteld.

Na de oplevering van het sluitstuk bij Odoorn is de N34 nog een aantal malen aangepast. Zo werd op 19 april 1994 het tracébesluit ter verdubbeling van de N34 tussen Holsloot en Emmen-Zuid naar 2x2 rijstroken getekend. De openstelling van de verdubbelde autoweg volgde op 29 augustus 1999, waarna op 28 november 2002 de officiële opening van het nieuwe knooppunt Holsloot volgde.

Hieronder is op basis van historisch kaartmateriaal inzichtelijk gemaakt dat de N34 waar nu de reconstructie voor gaat plaatsvinden



Tracé anno 1954



Tracé anno 1959

Anno 1954 is op kaartbeeld zichtbaar dat het voornemen van de huidige N34 aanwezig is door de project links van Ees. Anno 1959 is de feitelijke uitvoering en aanwezigheid van de N34 ter hoogte van Ees een feit.

2.3

Rol Provincie Drenthe

Sinds de overdracht van de N34 van het Rijk naar de provincie Drenthe zijn veel maatregelen genomen om de verkeersveiligheid op de N34 te verbeteren. De N34 is hierbij ingericht conform Duurzaam Veilig (Essentiële Herkenbaarheidkenmerken), passend bij de functie van een stroomweg. De stroomwegfunctie vertaalt zich in de status van autoweg (100 km/h). Belangrijke kenmerken van een autoweg zijn de groene streep in de middenas en de ongelijkvloerse uitvoering van de aansluitingen. Passend bij de stroomwegfunctie zijn in het eindbeeld alle aansluitingen op de N34 ongelijkvloers, zo ook de N34 op het tracé Ees – Exloo.

Bij een regionale stroomweg 100 km/h staan de doorstroming en veiligheid van het (doorgaande) autoverkeer centraal. Dit betekent dat het wegontwerp is gebaseerd op een visueel continu wegprofiel met zo weinig mogelijk onderbrekingen. De aansluitingen van de omliggende gebieden aan de weg liggen nabij de belangrijke economische locaties, op onderling ruime afstand. Ze worden –conform de landelijke richtlijnen– uitgevoerd als ongelijkvloerse aansluitingen. De onderling grotere afstand tussen deze

aansluitingen betekent dat het verkeer van/naar de stroomweg wordt gebundeld op een relatief klein aantal aansluitingen, die ieder een relevant verkeersaanbod verwerken. Bij een stroomweg vermindert daardoor het aantal mogelijkheden om de weg te kruisen. Na ombouw komt alleen op onderling grote afstanden nog een aansluiting voor.

2.4 Maatregelen Reconstructie nabij Ees

In de huidige vorm is er een rechtstreekse aansluiting van Ees op de N34. In de nieuwe situatie wordt de bestaande aansluiting bij Ees opgeheven. De oostkant van Ees is bereikbaar via de nieuwe aansluiting ter hoogte van Exloo. Verder valt op dat het gehele tracé enigszins naar het zuiden wordt gelegd. Door het verleggen van de N34 naar het zuiden ontstaat ruimte voor de aanleg van een vrijliggend fietspad over de bestaande parallelweg en een verbrede parallelweg van Ees richting de aansluiting bij Exloo over de huidige N34.

Hieronder een weergave van de huidige situatie en nieuwe situatie.

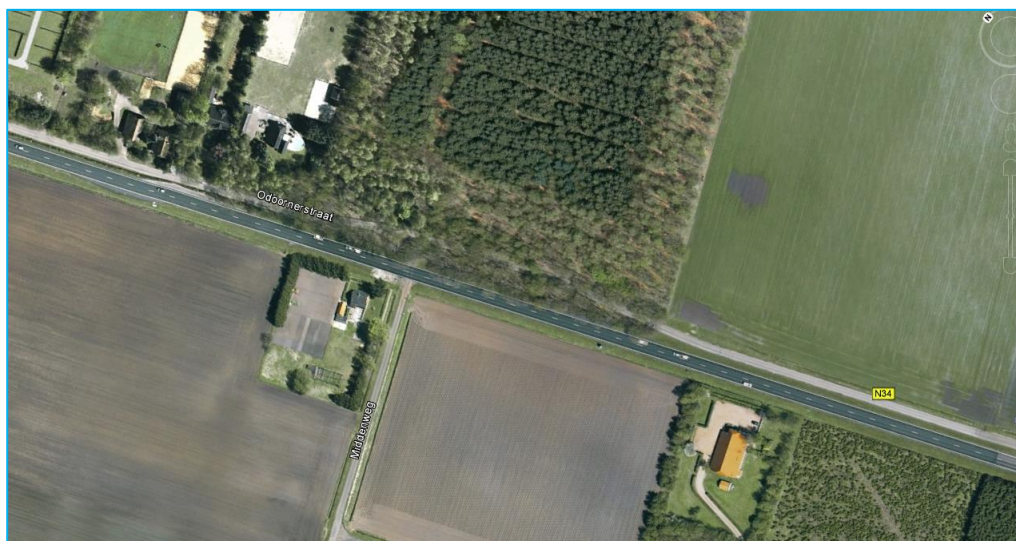


Tussen de te verleggen N34 en de oostelijke zijde van Ees worden zichtbeperkende maatregelen genomen in de vorm van een terreinophoging. Naast het verminderen van zicht zal hierdoor ook een vermindering optreden van de geluiduitstraling richting Ees.

2.5 Reconstructie nabij camping

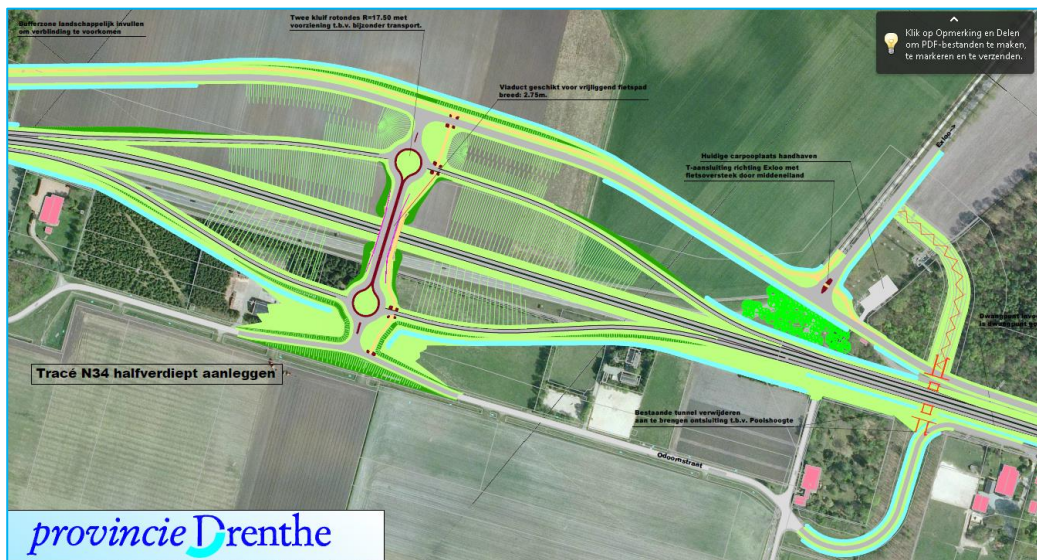
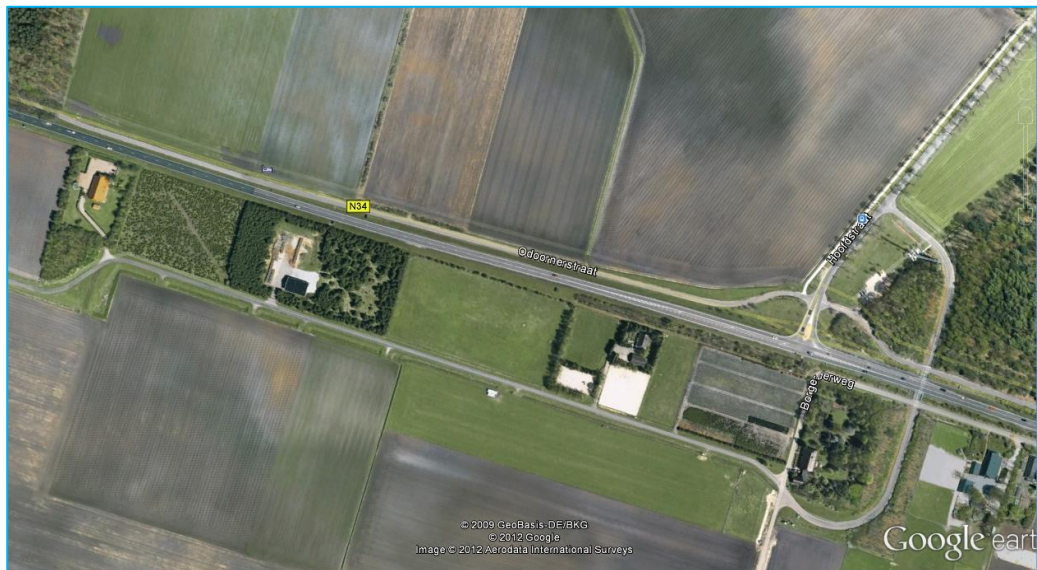
In dit gebied buigt het toekomstige fietspad en parallelweg af naar het noorden om daar aansluiting te vinden met de op- en afrit van de N34. Om het project uit te kunnen voeren wordt een deel van de bosschage weggehaald. Tevens wordt een groene

bufferzone ingericht tussen fietspad/parallelweg en de nieuwe N34. Tevens wordt de woning in de oksel van de huidige N34 en de Middenweg gesloopt.



2.6 Reconstructie nabij aansluiting Exloo

Nabij de huidige aansluiting N34 – Hoofdstraat gaan de meeste aanpassingen plaatsvinden. Hier komt een ongelijkvloerse kruising en worden ook overige bestaande aansluitingen aangepakt, zodat hier een verkeersveilige aansluiting komt vanaf de N34 richting Exloo als ook Ees en de Staatsbossen.



Een voorbeeld hoe een dergelijke aansluiting er uit komt te zien ligt eveneens in de N34 ter hoogte van Borger. Hieronder een weergave van de nieuwe situatie bij Borger.



3

Beleidskader

Wat is beleid?. Beleid is het stellen van doelen, middelen en een tijdpad in onderlinge samenhang. Liefst zijn plaats en tijd omschreven. Onder beleid wordt dus verstaan het aangeven van de richting en de middelen waarmee men gestelde organisatiedoelen wil gaan realiseren.

Binnen het ruimtelijk werkveld is door de verschillende overheidslagen veel beleid opgesteld. Middels dit beleid is getracht richting te geven aan de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

De ruimtelijke ordening in Nederland bevat top-down maar ook steeds meer bottom-up elementen. Door de decennia heen is de visie op de ruimtelijke ordening aan verandering onderhevig geweest. Op rijksniveau is de omslag naar de ontwikkelingsplanologie goed zichtbaar wanneer de Nota Ruimte (VROM, 2006) en de Vierde Nota Ruimtelijke ordening worden vergeleken. Niet langer bepaalt de overheid wat wel of niet kan (toelatingsplanologie), steeds meer geven overheid en derden ruimtelijke ontwikkelingen samen vorm. Vanuit deze filosofie wordt in dit hoofdstuk het overheidsbeleid in beeld gebracht.

Getoetst wordt of het plan past binnen het vigerende planologisch kader en binnen het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. In dit hoofdstuk staat een overzicht van het van toepassing zijnde beleid in relatie tot de gewenste ontwikkelingen van de initiatiefnemer.

3.1

Rijksbeleid

3.1.1

Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en 13 maart 2012 vastgesteld. Onderdeel van deze structuurvisie is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Met de structuurvisie kiest het rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hieronder zijn de 13 nationale belangen weergegeven.

De structuurvisie bepaalt de ambities voor Nederland in 2040. Deze hebben betrekking op de concurrentiekracht, bereikbaarheid, en leefbaarheid en veiligheid van/in Nederland. Voor deze 3 rijksdoelen worden 13 onderwerpen van nationaal belang genoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor zij verantwoordelijk is en waarop het resultaat wil boeken. De benoemde nationale belangen zijn:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;

4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de Amvb Ruimte (Barro).

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd. Het nieuwe Rijkstoezicht in de ruimtelijke ordening richt zich op het toezicht achteraf. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Daarnaast blijft het Rijk opkomen voor zijn directe belangen bij gemeentelijke en provinciale plannen vanuit de rol van weg- en waterbeheerder (Rijkswaterstaat), eigenaar van defensie terreinen (ministerie van Defensie) en voor projecten in het kader van de rijkscoördinatieregeling rond rijksinpassingsplannen op het terrein van de energie-infrastructuur (het ministerie van EL&I).

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie en -Verordening Drenthe

Op 2 juni 2010 is de Omgevingsvisie en bijbehorende Omgevingsverordening Drenthe vastgesteld. De Omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein. In de Omgevingsvisie zijn vier wettelijk voorgeschreven provinciale planvormen samengenomen:

- de provinciale structuurvisie op grond van de Wro;
- het provinciaal milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionaal waterplan op grond van de waterwetgeving;
- het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer.

De Omgevingsvisie beschrijft de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe voor de periode tot 2020, met in sommige gevallen een doorkijk naar de periode daarna. Hieronder volgend de relevante delen uit de Omgevingsvisie die relevant zijn op voorliggend ruimtelijk initiatief.

Mobiliteit

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe is het van belang gunstige vestigingsvoorwaarden te creëren waarmee Drenthe kan concurreren met andere regio's. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid.

Mobiliteit heeft ook een belangrijke sociale functie: een goede bereikbaarheid van sociale voorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en recreatieve voorzieningen draagt bij aan de ontplooiingsmogelijkheden van de inwoners van Drenthe.

De provincie streeft voor Drenthe naar een optimale en veilige bereikbaarheid. In haar verkeers- en vervoersbeleid heeft zij normen voor reistijd en veiligheid opgenomen voor de verschillende schaalniveaus van infrastructuur (internationaal, regionaal en lokaal). De samenhang en de betrouwbaarheid van de netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederen zijn van provinciaal belang, evenals de verknoping van het regionale netwerk met het (inter)nationale netwerk. Het beleid zoals vastgelegd in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP, 2007) blijft onveranderd van kracht.

De provincie voert de regie op de duurzame verbetering van de regionale mobiliteit door met haar partners afspraken te maken over investeringen. De provincie geeft prioriteit aan:

- het verbeteren van verbindingen, locaties of voorzieningen in het regionale netwerk (weg, spoor en water) die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid;
- het verbeteren van het openbaar vervoer per spoor en/of over de weg;
- het vervolmaken van het fietsnetwerk voor woon-werkverkeer.

Met de gemeenten wil de provincie komen tot een samenhangend pakket van maatregelen om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets te verbeteren. Ook stimuleert de provincie de gemeenten om de infrastructuur veiliger te maken en het verkeersgedrag te verbeteren.

De belangrijkste knelpunten voor het autoverkeer bevinden zich op het hoofdwegennet en de stedelijke ontsluiting. In de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid geeft de provincie prioriteit aan verbindingen die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid.

3.2.2 *Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007)*

Zoals in 3.2.1 al genoemd is het Provinciaal verkeers- en vervoersplan 2007 nog steeds van kracht.

Het PVVP is het algemene beleidskader voor het mobiliteitbeleid en bestaat uit twee delen. In het eerste deel, Kaders en Ambities 2007 - 2020, wordt het ambitieniveau voor het provinciale mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. In het eerste deel worden doelen, ambities en sterprojecten¹ benoemd. Ook zijn de essentiële onderdelen in dit deel verwerkt. Dit zijn de onderdelen van het beleid die van wezenlijk belang zijn voor de realisatie van de doelen uit de Nota Mobiliteit en de provinciale doelstellingen. Op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer werken de essentiële onderdelen door in gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. De essentiële onderdelen werken ook door in de keuze van activiteiten, zoals vastgelegd in het tweede deel, de Uitvoeringsagenda.

Voor de N34 is met name het aspect veiligheid van belang. Hierover staat het volgende genoemd bij de Kaders en Ambities.

Wegbeheerders, politie, Openbaar Ministerie en partners werken nauw samen in het verbeteren van de verkeersveiligheid. De samenwerking lijkt vruchten af te werpen: het aantal ziekenhuisgewonden en doden als gevolg van verkeersongevallen vertoont de laatste jaren een dalende trend. Het aantal verkeersdoden daalt sterker dan het aantal ziekenhuisgewonden.

De meeste verkeersslachtoffers vallen onder jongeren (16 tot 25 jaar) en dan met name bromfietzers en jonge automobilisten. Ongeveer een derde van alle verkeersslachtoffers in Drenthe is het gevolg van een rijongeval (bij 90% van deze ongevallen is alleen het voertuig van de verongelukte betrokken). Ook een derde van de slachtoffers is het gevolg van voorrangsongevallen. De belangrijkste oorzaken van deze ongevaltypen zijn het gebrek aan ervaring, gebrek aan aandacht bij de rijtaak en de invloed van alcohol, drugs of medicijnen. De meest voorkomende onveilige gedragingen houden verband met snelheidsoverschrijding. Uit onderzoek van onder andere de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat weggebruikers zelf voornamelijk aandacht vragen voor agressief of asociaal rijgedrag.

Ambities

- Het voortzetten van het beleid in het kader van Duurzaam Veilig. Waar in de eerste fase voornamelijk is ingezet op het opheffen van 'black spots', verschuift in de huidige fase de aandacht meer naar de inrichting van wegvakken, permanente verkeerseducatie en handhaving;
- Afspraken maken met de gezamenlijke wegbeheerders over de uniforme weginrichting van het Drentse wegennet, waarbij landelijke richtlijnen als uitgangspunt worden genomen;

- De gezamenlijke wegbeheerders geven prioriteit geven aan de invoering van essentiële herkenbaarheidkenmerken, het terugdringen van het aantal rijongevallen en het aantal voorrangsongevallen;
- Voor de invoering van infrastructurele maatregelen in het buitengebied werken gemeenten en provincie gezamenlijk een implementatieplan uit. De gezamenlijke uitwerking draagt bij aan de uniformiteit in beleid en inrichting en de afstemming in communicatie. In de uitwerking worden naast verkeersveiligheid, de belangen van openbaar vervoer en hulpdiensten betrokken;
- Met de toepassing van snelheidsremmende voorzieningen wordt terughoudend omgegaan. De maatregelen worden uitsluitend toegepast wanneer er sprake is van een risico voor de verkeersveiligheid en alternatieve maatregelen onvoldoende effect sorteren. Waar mogelijk wordt de voorkeur wordt gegeven aan maatregelen in het horizontale vlak (wegversmalling, chicanes) boven maatregelen in het verticale vlak (drempels). De wegbeheerder draagt zorg voor een uniforme uitvoering en snelheidsreducerend effect passend bij de omgeving. Cumulatieve effecten op reistijd van het openbaar vervoer en aanrijdtijden van hulpdiensten worden betrokken in de afweging;

Hoe vertalen deze ambities zich naar de uitvoering.

De vormgeving van de infrastructuur moet vanzelf leiden tot het gewenste verkeersgedrag. Uniformiteit en herkenbaarheid zijn daarbij essentieel. Bij de herinrichting van het wegennet wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen die sterk bijdragen aan slachtofferreductie. Kosteneffectiviteit speelt een belangrijke rol in de afwegingen.

Voor de korte termijn (tot 2010) ligt het accent op de invoering van essentiële herkenbaarheidskenmerken, het voorkomen van rijongevallen en het opheffen van resterende 'blackspots'. Voor de langere termijn (na 2010) ligt het accent op de herinrichting van regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen en de omgevingsinpassing van erftoegangswegen. Dit alles overeenkomstig het landelijk kader Duurzaam Veilig.

3.2.3

Duurzaam Veilig

Algemeen

Duurzaam Veilig of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

Binnen een Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Voordat Duurzaam Veilig werd geïntroduceerd werd voornamelijk geprobeerd om de gevolgen van verkeersonveiligheid te beperken. Dat wil zeggen dat veelal achteraf maatregelen werden getroffen om onveilige situaties aan te pakken. Dit wordt ook wel een curatieve benadering genoemd. Natuurlijk is dat nog steeds nodig, maar het curatieve beleid wordt nu gecombineerd met een preventief beleid: Duurzaam Veilig.

Geschiedenis

In het derde landelijke Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uit 1991 wordt het begrip Duurzaam Veilig voor het eerst omschreven. Het woord duurzaam wijst op het streven een bepaald verkeersveiligheidsniveau, door middel van taakstellingen, voor de toekomst te bereiken. Om de visie van de overheid kracht bij te zetten is in december 1997 het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Daarmee hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met de afspraken die in het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer zijn gemaakt.

Duurzaam Veilig principes

De Duurzaam Veilig visie is gebaseerd op een aantal leidende principes. Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn deze vijf principes onderbouwd door wetenschappelijk onderzoek:

- Functionaliteit;
- Homogeniteit;
- Herkenbaarheid;
- Vergevingsgezindheid;
- statusonderkenning

Functionaliteit

Het principe van functionaliteit betekent dat iedere weg ontworpen wordt voor een specifieke functie. Een stroomweg is om verkeer te laten stromen en niet om woonwijken te ontsluiten; een erftoegangsweg is om erven, parkeerplaatsen e.d. te bereiken en niet bedoeld voor doorgaand verkeer.

Homogeniteit

Homogeniteit betekent dat de verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken, maar hogere snelheden zijn alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als motorvoertuigen niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als langzaam verkeer.

Herkenbaarheid

Een ander principe is herkenbaarheid, hetgeen betekent dat het wegverloop en wegbeeld herkenbaar moet zijn voor de gebruiker. Dit betekent dat het wegontwerp geen verrassingen moet bevatten, maar dat het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.

Vergevingsgezindheid

In de geactualiseerde versie van Duurzaam Veilig is het principe van vergevingsgezindheid toegevoegd uit het besef dat consequente toepassing van de drie bovenstaande principes niet alle fouten van weggebruikers kan voorkomen. Fouten kunnen echter wel worden opgevangen, bijvoorbeeld door anticipatie van andere weggebruikers en het weghalen of afschermen van gevaarlijke objecten naast de weg, zoals bomen. Vergevingsgezindheid zorgt ervoor dat wanneer er een onveilige situatie ontstaat, een aanrijding voorkomen wordt ofwel de ernst van het ongeval beperkt blijft. Dit is onder te verdelen in sociale vergevingsgezindheid en fysieke vergevingsgezindheid. sociale vergevingsgezindheid is door de Stichting

Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) als volgt gedefinieerd: "De bereidheid te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer en zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt." Fysieke vergevingsgezindheid gaat over het vergeven van een menselijke fout door de infrastructuur en haar omgeving.

Statusonderkenning

Een ander 'nieuw' principe is statusonderkenning, waarbij het herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik, centraal staat.

Verreweg de meeste ongelukken gebeuren door menselijk falen. Daarom wordt gedacht vanuit de gebruiker van de weg, een mens die ook fouten kan maken. De gedachte achter een Duurzaam Veilige infrastructuur is dat de weg op zo'n manier wordt ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht en fouten worden voorkomen. Er wordt daarbij uitgegaan van de bovengenoemde basisprincipes:

- Functionaliteit: Wegen moeten worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld;
- Homogeniteit: Conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid, richting of massa moeten worden uitgesloten;
- Herkenbaarheid: Het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties, zodat deze voor de weggebruiker logisch en makkelijk te begrijpen zijn.
- Sleutelwoord hierbij is uniformiteit, bijvoorbeeld bij de vormgeving van rotondes.
- Vergevingsgezindheid: Het voorkómen van ernstig letsel bij ongevallen, bijvoorbeeld door het aanleggen van verharde bermen.

Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in de Duurzaam Veilig visie vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen; en
- Erftoegangswegen.

De N34 betreft een stroomweg. Stroomwegen (SW) zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De maximumsnelheid van een stroomweg is 100 km/h (regionale stroomweg) of 120 km/h (autosnelweg). Stroomwegen hebben dus een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat en zijn derhalve niet toegankelijk voor langzaam verkeer en landbouwverkeer en kennen in de Duurzaam Veilig visie geen gelijkvloerse kruisingen. Een ander essentieel kenmerk van duurzaam veilige stroomwegen is een fysieke rijbaanscheiding, bijvoorbeeld in de vorm van een middenberm, om het verkeer in beide richtingen te scheiden.

Voor veel enkelbaans autowegen die zijn gecategoriseerd als regionale stroomweg is echter de komende jaren nog geen budget beschikbaar om essentiële kenmerken als een fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Op deze enkelbaans autowegen wordt echter wel een dubbele asmarkering met groene vulling toegepast om inhalen te verbieden en te ontmoedigen en de herkenbaarheid van dit type weg te vergroten.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 *Structuurvisie Borger-Odoorn*

Aanleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten om voor hun grondgebied een structuurvisie vast te stellen. Op grond van artikel 2.1 van de Wro bevat de structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het gebied en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie gaat tevens in op de wijze waarop de Raad zich voorstelt de voorgenomen ontwikkeling te realiseren.

Met de komst van de Wro wordt invulling geven aan het motto “decentraal wat kan en centraal wat moet”. De rol van de provincie op het gebied van ruimtelijke ordening verschuift van controlerend naar kaderstellend. Dit betekent dat het voor gemeenten belangrijk is om in beeld te brengen wat de lokale gemeentelijke belangen zijn ten opzichte van de provinciale belangen.

Bovenstaande is aanleiding geweest voor de gemeente Borger-Odoorn om in overeenstemming met de Wro de eerder beschreven toekomstvisie te vertalen naar een concrete structuurvisie.

Doel

De structuurvisie geeft de strategische ruimtelijke visie op de ontwikkeling van het grondgebied van de gemeente Borger-Odoorn voor de komende 10 jaar. Deze visie brengt de gemeentelijke ruimtelijke belangen in beeld aan de hand van de ruimtelijk relevante thema's en trends.

De structuurvisie geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven van overheid, organisaties en marktpartijen.

Ten aanzien van bereikbaarheid en met name toegespitst op infrastructuur is het volgende geformuleerd in de structuurvisie.

Onder Leefbaarheid : voorzieningen, zorg en welzijn staat het volgende genoemd.

De ligging in de regio heeft grote invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De gemeente Borger-Odoorn heeft geen kernen waar grootschalige winkel-, cultuur, zorg- en onderwijsvoorzieningen aanwezig zijn. Borger heeft het hoogste voorzieningenniveau met een behoorlijk winkelbestand, een middelbare school en een theateervoorziening in de kerk. Er wordt ingezet op goede verbindingen met omliggende gemeenten waar deze voorzieningen wel voorhanden zijn. Een goede ontsluiting van kernen op de N34 (Emmen, Assen), Mondenweg (Stadskanaal, Emmen) en N374 (Stadskanaal, Assen) is daarom van groot belang. Daarnaast zijn goede openbaar vervoer- en fietsverbindingen van belang.

Genoemde verbindingen zijn ook belangrijk voor mensen van buiten de gemeente. Zo kunnen bezoekers gebruik maken van de aanwezige toeristische en recreatieve voorzieningen en genieten van het natuur- en landschappelijke schoon dat Borger-Odoorn binnen haar grenzen heeft.

De aansluitingen van Exloo, Odoorn en N391 op de N34 worden verbeterd ten behoeve van betere bereikbaarheid van Emmen en de veenkoloniën. De aansluiting van Exloo en Odoorn op de N34 wordt ongelijkvloers, waarmee de verkeersveiligheid ook aanzienlijk wordt verbeterd.

De gemeente Borger-Odoorn verleent medewerking aan het verkennen van de mogelijkheden van hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen langs de N34 in het kader van de Railvisie 2040 en de treinverbinding Emmen-Stadskanaal, wanneer dit een bijdrage kan leveren aan duurzame mobiliteit.

3.3.2

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Borger-Odoorn

Het GVVP Borger-Odoorn werd in 2000 vastgesteld en is in 2005 geactualiseerd. Dit plan heeft de afgelopen jaren de basis gevormd voor het verkeer- en vervoerbeleid. In het GVVP staat centraal het verbeteren/vergroten van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid met eigen (auto, fiets) en openbaar vervoer. Bij het opstellen van het plan zijn de uitgangspunten van de visie Duurzaam Veilig gehanteerd zijn. Ondanks dat de uitgangspunten in het GVVP Borger-Odoorn nog steeds actueel zijn, heeft een accentverschuiving plaatsgevonden. Het accent ligt nu meer op de bereikbaarheid van de economische kernzones (de steden) vanuit de gemeente en de blijvende aandacht voor de verkeersveiligheid.

De kruising N34 – Hoofdstraat Exloo is één van deze kruisingen die aandacht verdient. Op basis van de hieronder opgenomen kaart blijkt dat de kruising N34 – Exloo als een gevaarlijke kruising te boek staat.



Verder valt nog te benoemen dat medio 2011 een update is gemaakt op het GVVP, deze is in 2012 voorgelegd aan de diverse belangenorganisaties van de gemeentelijke dorpen en naar verwachting wordt de update medio 2013 vastgesteld. Het plan zoals dit nu op tekening staat geeft geen aanleiding voor een verdere aanpassing in het kader van het GVVP.

4 Omgevingsfactoren

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de zichtbare en soms niet zichtbare omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de invloed op het plan kan zijn.

4.1 Archeologie

4.1.1 Aanleiding en doel

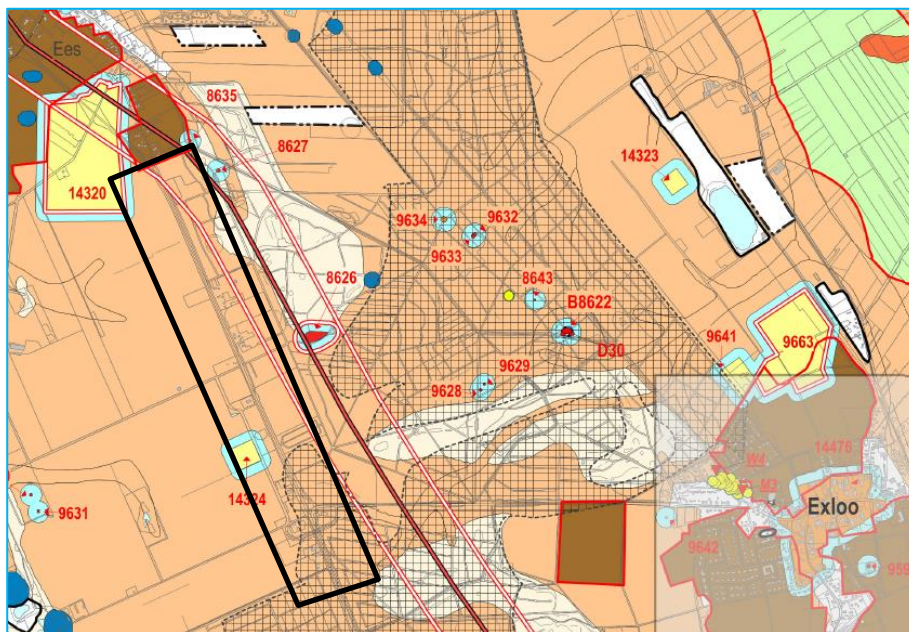
De toenemende bedreiging van het archeologische erfgoed in heel Europa, niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening, gaf aanleiding voor het in 1992 door de Europese lidstaten ondertekende Verdrag van Valletta. Dit verdrag wordt ook wel het Verdrag van Malta genoemd.

Doel van het archeologisch (voor)onderzoek is het waar nodig beschermen van archeologische waarden en het streven naar behoud van de waarden in de bodem (in situ). De essentie van het archeologisch (voor)onderzoek is het verkrijgen van gegevens over de archeologische resten in de bodem teneinde in een vroeg stadium een goede afweging te kunnen maken van alle bij een ruimtelijk besluit betrokken belangen. (bron: www.rijksoverheid.nl)

4.1.2 Doorwerking naar het plan

In de toelichting moet worden aangegeven hoe het cultureel erfgoed wordt beschermd in relatie tot de wettelijke bepalingen (Wet op de archeologische monumentenzorg) en hoe met het oog op het noodzakelijk onderzoek met het aspect archeologie is omgegaan. Eventuele onderzoeksrapporten moeten als bijlage bij de toelichting worden gevoegd. Op basis van de door de gemeenteraad van Borger-Odoorn vastgestelde Archeologische beleidskaart blijkt het volgende ten aanzien van Archeologie.

Globaal bevindt het plangebied zich binnen het zwarte kader, waarbij er op basis van de bijbehorende legenda sprake is van een gebied met een hoge tot middelhoge verwachting, er sprake is van AMK-terreinen en er sprake is van een zogeheten 'prehistorische route met buffer' en ter hoogte van Ees is er sprake van 'hoge verwachting (Essen)'.



Voor gebieden met een hoge tot middelhoge verwachtingswaarde geldt dat er minimaal een verkennend archeologische onderzoek uitgevoerd dient te worden bij ruimtelijke ingrepen groter dan 500 m², zo nodig een karterend onderzoek. Voor de gebieden met een hoge verwachting geldt dat er verkennend en karterend proefsleuvenonderzoek is vereist. Ten aanzien van de AMK-terreinen en de historische route met buffer geldt dat overleg gevoerd dient te worden met de provinciaal archeoloog. Aangezien de ruimtelijke ingreep groter is dan 500 m² is archeologisch onderzoek aan de orde.

4.1.3 Archeologisch onderzoek

Door ingenieursbureau MUG uit Leek is ten behoeve van het project een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoeksrapport, bekend onder de titel 'Archeologisch bureau- en booronderzoek aanpassing N34 te Ees, gemeente Borger-Odoorn (DR)', rapportnummer 2012-139, d.d. 21 maart 2013 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen de conclusies en aanbevelingen uit het gevolgde onderzoek.

Uit het uitgevoerde verkennende booronderzoek blijkt dat de bodemopbouw binnen het onderzoeksgebied voor het grootste deel niet meer intact is. Op een beperkt aantal plaatsen is nog een podzol B-horizont aanwezig. Het gaat hierbij om de boringen 38 en 39, 60 t/m 64 en 85, 75, 76, 78 t/m 80, 82, 83, 107, 120 en 121 en tot slot boring 135 en 136. In het geval van boring 92 is er een EB-horizont aangetroffen, bij boring 75 een AE-horizont. In het noordelijke deel van het onderzoeksgebied is een oude akkerlaag aangetroffen. Dit is in overeenstemming met de verwachting dat hier een es zou liggen. In het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied komt er nog een boring met oude akkerlaag voor: boring 93.

De in het bureauonderzoek veronderstelde archeologische nederzetting in het zuidwesten van het onderzoeksgebied is in de verkennende boringen niet aangetoond. Mogelijk ligt dit terrein iets meer naar het westen waardoor het net buiten het onderzoeksgebied valt.

Voor de boringen met intacte bodem en op de locatie met esdek/celtic field is het noodzakelijk om verder onderzoek te verrichten, om zo vast te stellen of er behoudenswaardige archeologie aanwezig is.

Dit vervolgonderzoek vond plaats in de vorm van een karterende megabooronderzoek. De bodemopbouw geconstateerd in het karterend onderzoek komt overeen met de bodem zoals geconstateerd in het inventariserende onderzoek.

Uit het karterende onderzoek blijkt dat er in één deelgebied (boringen M1, M5, M6 en M9) een mogelijke vuursteenvindplaats is gevonden, door de vondst van splinters en verbrand vuursteen op nabijgelegen boorlocaties. Voor deze locatie bevelen wij aan om vervolgonderzoek uit te voeren (zie paragraaf aanbeveling).

Vanwege de sub-recente datering van de geclusterd aangetroffen sintels (boringen M 29, M31, M40, M41 en M42) is hier geen vervolgonderzoek nodig.

De vragen uit de inleiding betreffende het verkennende onderzoek kunnen als volgt beantwoord worden

Vraag 1. Is de bodemopbouw intact en hoe ziet die eruit?

De bodemopbouw bestaat uit een ondergrond van keileem en keizand waarop dekzand is afgezet. In het dekzand is op een beperkt aantal plaatsen sprake van bodemvorming. In de meeste boringen is geen bodemvorming meer aanwezig. De bodemopbouw is in het grootste deel van het onderzoeksgebied niet meer intact.

Vraag 2. Zijn er archeologische indicatoren aanwezig en zo ja, wat is de aard, datering en horizontale en verticale spreiding hiervan?

In boring 8 is natuurlijke vuursteen aanwezig waarvan één stuk verbrand is. Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Vraag 3. Zijn er zones met een hoge dan wel lage archeologische verwachting?

Binnen het onderzoeksgebied zijn zes gebieden met een intacte bodem waarvoor van een hoge archeologische trefkans moet worden uitgegaan. Daarnaast is er op de locatie van de es (zoals afgebeeld op de archeologische beleidskaart) in de boringen een oude akkerlaag aangetroffen. Voor dat deel van het tracé dat door het esdek en het aangrenzende celtic field loopt, moet uitgegaan worden van een hoge verwachting voor archeologische resten.

Vraag 4. Komt het verwachtingsmodel overeen met de veldgegevens?

Het verwachtingsmodel gaat op grond van de bodemkaart uit van de aanwezigheid van een veldpolzolbodem. Er wordt rekening gehouden met mogelijke verstoringen door de ontginning van het gebied en de latere ruilverkavelingen. In het grootste deel van het onderzoeksgebied is de bodemopbouw niet meer intact. De ontginning en/of ruilverkaveling heeft voor de nodige bodemverstoringen gezorgd. Tevens is uitgegaan van de aanwezigheid van een esdek, celtic-field en nederzettingslocatie. De es is in de boringen aangetoond. De nederzettingslocatie en het celtic field konden in de boringen niet aangetoond worden.

De vragen voor het karterende onderzoek kunnen als volgt beantwoord worden:

Vraag 1: Zijn er archeologische indicatoren aanwezig?

Ja in de megaboringen 1, 5, 6 en 9 is bewerkte vuursteen aangetroffen en in de megaboringen 29, 31, 40, 41 en 42 zijn sub-recente sintels aanwezig.

Vraag 2. Vormen de archeologische indicatoren vindplaatsen? Zo ja wat is de aard en omvang hiervan?

De archeologische indicatoren lijken een vindplaats aan te geven. De vuursteenvindplaats is vermoedelijk 125 meter lang en heeft de breedte van het toekomstige wegtracé. De sub-recente sintels vormen geen aanwijzing voor een vindplaats die nader onderzocht hoeft te worden.

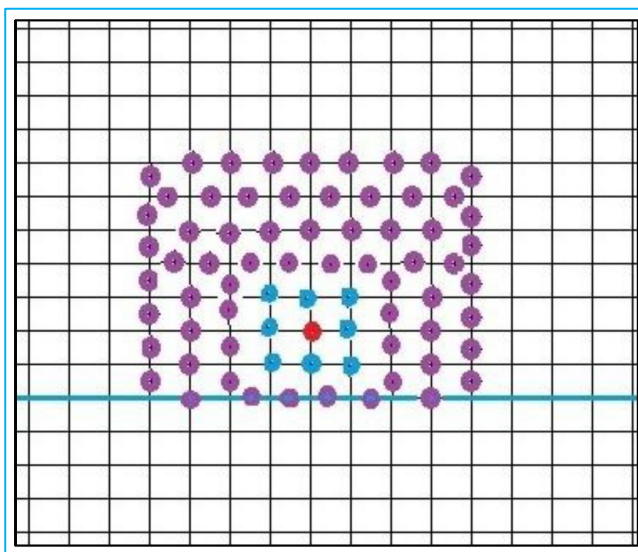
Aanbeveling

Gezien de uitkomsten van het verkennend booronderzoek is in eerste instantie door ons aanbevolen om op de locaties met een intacte bodem vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een karterend booronderzoek.

Uit dit karterend onderzoek is één deelgebied naar voren gekomen waarvoor wij adviseren om nader onderzoek uit te voeren: het deelgebied met een mogelijke vuursteenvindplaats.

Hiervoor adviseren wij een aanvullend intensief karterend booronderzoek uit te voeren, waarbij het boorgrid wordt verdicht tot 5 m. Deze karterende boringen zullen plaatsvinden rondom de 4 locaties waarop in de megaboringen vuursteen is aangetroffen (megaboringen M1, M5, M6 en M9). Hierbij vindt zoals bij het eerdere karterend onderzoek monsternamen van E-, B- en/of BC-horizont plaats en worden de aangetroffen residuen bestudeerd op archeologica. Mocht er op één of meerdere van deze 4 locaties worden bevestigd dat het een vuursteenvindplaats betreft, wordt vanuit deze locaties een waarderend onderzoek uitgevoerd dat als doel heeft het begrenzen van de mogelijke vuursteenvindplaats binnen het plangebied.

De afbeelding op de volgende bladzijde geeft het driehoeks-boorgrid rondom M1 schematisch weer, begrensd door de buitenlijn van het plangebied (blauwe lijn, zie bijlage 2 van het onderzoeksrapport voor een detailtekening van het plangebied) en de locatie van eerdere megaboringen zonder vondsten. De afstand tussen de lijnen op dit grid is 5 meter. Blauwe cirkels geven de karterende boringen weer waarmee wordt bepaald of er daadwerkelijk een vuursteenvindplaats zit. Mocht dit het geval zijn, geven de paarse stippen de maximale omvang van het waarderende boorgrid weer. Rondom de andere boringen (M5, M6 en M9) geldt eenzelfde grid, maar een mogelijk andere maximale omvang. In bijlage 2 van het onderzoeksrapport is de maximale omvang van deze vindplaats binnen het plangebied in blauw weergegeven.



Afbeelding - Schematische weergave boorgrid (5x5 m) rondom M1

Alle bovengenoemde boringen worden verricht met een mega-Edelmanboor (Ø 15 cm). De relevante archeologische lagen worden vervolgens nat gezeefd over een zeef met een maaswijdte van 4 mm. Het zeefresidu wordt vervolgens door een vuursteenspecialist bestudeerd op het voorkomen van bewerkt vuursteen, houtskool en andere archeologische indicatoren.

Voor de locatie van met de oude akkerlaag in het noorden van het onderzoeksgebied bevelen wij vervolgonderzoek aan in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. Hiervoor dient een Programma van Eisen opgesteld te worden dat door de bevoegde overheid dient te worden goedgekeurd.

Voor de overige delen van het onderzoek wordt door ons geen vervolgonderzoek aanbevolen. Dit betreft een aanbeveling. Het selectiebesluit is voorbehouden aan de bevoegde overheid, gemeente Borger-Odoorn of diens archeologisch adviseur. In zijn algemeenheid geldt een meldingsplicht voor toevallsvondsten op basis van artikel 53 van de monumentenwet. Dit houdt in dat als er tijdens het grondverzet voor de aanpassing van de N34 archeologische resten worden aangetroffen, de uitvoerder verplicht is dit onmiddellijk te melden bij de gemeentelijk archeologisch beleidsadviseur en bij de provincie (provinciaal archeoloog dhr. W. van der Sanden).

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek is het merendeel van het plangebied vrij gemaakt van de nadere aanduiding Waarde – Archeologie 2 en 3. Enkele locaties waarvoor nog vervolgonderzoek uitgevoerd kan worden dan wel die in het kader van het project niet zijn of worden geroerd en ontgraven hebben op de verbeelding de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2 en 3 gekregen, waarvan de waarborg voor archeologie is vastgelegd in de regels.

4.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

4.2.1 Aanleiding en doel

Bij het transport, de opslag en bij het be- en verwerken in bedrijven van gevaarlijke stoffen, maar ook nabij luchthavens bestaat de kans op ongevallen waarbij slachtoffers

vallen die niet bij de activiteit betrokken zijn. Personen die in bedrijven werken worden door de wetgeving rond arbeidsomstandigheden beschermd. Personen die zich buiten (extern) de bedrijfsgrens bevinden worden beschermd door wet- en regelgeving voor externe veiligheid. De vuurwerkramp in Enschede van mei 2000 heeft geresulteerd in een formalisering en deels aanscherping van wet- en regelgeving om het risico van dergelijke ongevallen te beperken.

Het doel van de toets op externe veiligheidsaspecten rond ruimtelijke plannen is na te gaan welke risico's de voorgenomen ontwikkelingen met zich brengen. Dit om de mogelijkheid te bieden een externe veiligheidssituatie te creëren die voldoet aan de behoeften. Daartoe kan het ruimtelijk initiatief of specifieke wijze worden ingevuld en kunnen eventuele aanvullende maatregelen worden getroffen.

Het externe veiligheidsonderzoek richt zich eerst op het plaatsgebonden risico. Dit geeft een beeld van de ruimtelijke verdeling van de hoogte van de risico's rond een bron. Vervolgens wordt nagegaan wat de hoogte van het groepsrisico is. Dit geeft inzicht in de aantallen personen die bij een ongeval kunnen worden betrokken. Als er sprake is van groepsrisico, als een ongeval tot meer dan 10 dodelijke slachtoffers kan leiden, moeten risicogegevens worden verzameld, moet een advies over het voorgenomen initiatief aan de regionale brandweer worden gevraagd en is de initiatiefnemer verplicht de veranderingen in het groepsrisico door de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te verantwoorden. (bron: www.rijksoverheid.nl)

4.2.2 Doorwerking naar het plan

Het Besluit richt zich primair op inrichtingen zoals bedoeld in de Wet milieubeheer. In artikel 2, lid 1 van het Bevi staan de inrichtingen genoemd waarop het besluit van toepassing is. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor de in de omgeving aanwezige risicogevoelige objecten. De N34 is een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Als gevolg van de reconstructie kan het zien dat er veranderingen optreden in groepsrisico's

Er is in het kader van de reconstructie nader advies ingewonnen bij het Steunpunt Externe Veiligheid Drenthe, waar de gemeente Borger-Odoorn bij is aangesloten. Op basis van beoordeelde gegevens door het Steunpunt Externe Veiligheid Drenthe heeft het Steunpunt aangegeven dat geen nader onderzoek hoeft worden verricht in het kader van het Bevi.

4.3 Bodem

4.3.1 Aanleiding en doel

De mens gebruikt de bodem op vele manieren, voor bijvoorbeeld woningbouw, landbouw, aanleg van wegen en winning van grondstoffen. Om te zorgen dat dit ook in de toekomst mogelijk blijft, is een duurzaam beheer van de bodem belangrijk. Doordat de mens al vele eeuwen gebruik maakt van de bodem heeft hij overal sporen achtergelaten. Deze sporen zijn terug te zien in het landschap en te vinden op en in de bodem. Door bodemsanering worden de ernstige chemische verontreiniging van de bodem aangepakt. Bescherming van de bodem betekent bovendien het voorkomen dat schone grond verontreinigd raakt en het rekening houden met de eigenschappen van de bodem.

Het doel van de bodemtoets bij ruimtelijke plannen is de bescherming van de bodem. Een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bodem geschikt is voor de geplande functie en of sprake is van een eventuele saneringsnoodzaak.

Artikel 9 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in het bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het wijzigen of opstellen van een bestemmingsplan (bron: www.rijksoverheid.nl).

4.3.2 Doorwerking naar het plan

Bij grondverzet met schone grond moet een vervoerder kunnen aantonen dat het gaat om schone grond. Ook de ontvanger van de grond moet tot een jaar na ontvangst de kwaliteit van de grond kunnen aantonen.

Grondverzet waarbij het gaat om niet-schone grond kan plaatsvinden onder de regels van het Besluit Bodemkwaliteit.

Ten tijde van de grondverzet zal middels grondkeuringen worden bepaald of de grond vrij toepasbaar is.

4.4 Flora- en fauna

4.4.1 Aanleiding en doel

Het beschermen, ontwikkelen en beheren van natuurgebieden is niet altijd genoeg om de verscheidenheid aan planten- en diersoorten in stand te houden. Bovendien komen veel soorten ook buiten natuurgebieden voor. De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten.

De Flora- en Faunawet beschermt soorten, niet individuele planten of dieren, om te voorkomen dat het voortbestaan van de soort in gevaar komt. Alle soorten hebben een eigen rol in het ecosysteem en dragen bij aan de biodiversiteit.

Doelstelling van de Flora- en Faunawet is de bescherming en het behoud van in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is het Nee, tenzij. Dit betekent dat geen schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Heel vaak gaan activiteiten en de bescherming van soorten prima samen. Soms is het optreden van schade aan beschermde dieren en planten echter onvermijdelijk. In die situaties is het nodig om vooraf te bekijken of hiervoor een vrijstelling geldt, of dat een ontheffing moet worden aangevraagd.

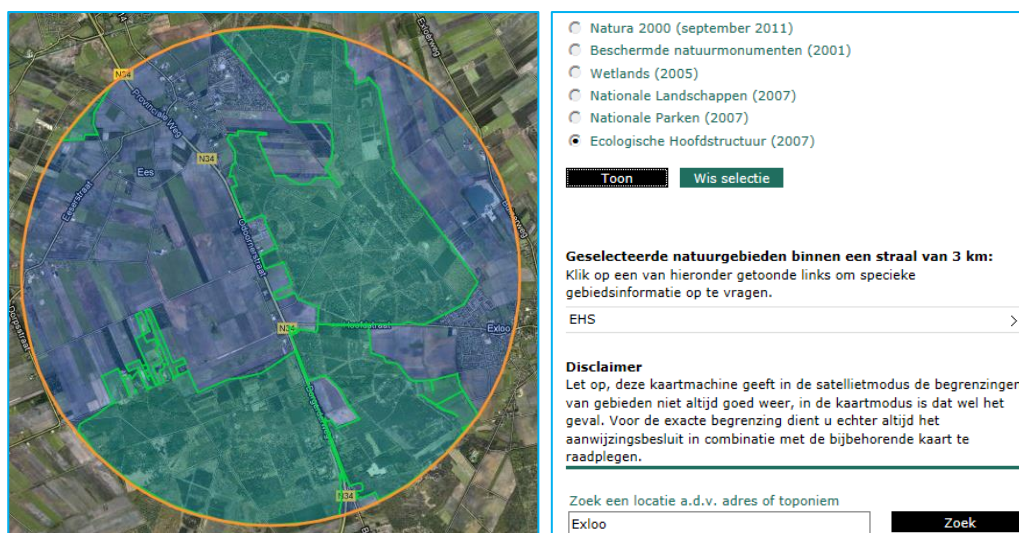
In de Flora- en Faunawet geldt een verbod op activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten. De wet spreekt niet van (ruimtelijke) plannen. Op basis van de onderzoeksplicht (Wro) en de plicht tot het vaststellen van een uitvoerbaar plan dient bij het maken van bestemmingsplannen beoordeeld te worden of er belemmeringen aanwezig zijn voor verlening van een eventuele ontheffing voor de activiteiten in het plan.

In 2005 is met het gewijzigde Besluit vrijstelling beschermde diersoorten het beschermingsregime versoepeld. Met deze aangepaste regelgeving is niet meer altijd een ontheffing nodig voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Voor regulier voorkomende werkzaamheden en ruimtelijke ontwikkelingen geldt nu een vrijstellingsregeling.

4.4.2 Doorwerking naar het plan

De vraag om een natuurtoets komt voort uit de flora- en faunawet. In deze wet wordt voor ruimtelijke ingrepen, inzicht vereist in de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten. Door middel van internet- en literatuuronderzoek en een veldbezoek kan worden bepaald welke beschermde plant- en diersoorten er in het plangebied voorkomen of eventueel voor kunnen komen en hoe het perceel ligt ten opzichte van waardevolle natuurbeschermingsgebieden en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Vanuit een eerste toets via www.synbiosys.alterra.nl blijkt dat in de nabijheid sprake is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze gebieden zijn hieronder weergegeven als de groene gebieden op de navolgende foto.



Vanwege de aard van de ingrepen, alsmede de aanwezigheid van de EHS gebied in de nabijheid is het noodzakelijk een natuurtoets uit te voeren.

4.4.3 De natuurtoets

Door onderzoeksbureau Buro Bakker uit Assen is ten behoeve van het project een natuurtoets uitgevoerd. Het gehele rapport, bekend onder de titel 'Toetsing Flora- en faunawet voor herinrichting aansluiting N34 ter hoogte van Exloo', is als afzonderlijke bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen integraal overgenomen de resultaten van het onderzoek alsmede de daaruit voortvloeiende conclusies.

SAMENVATTING MATIG EN ZWAAR BESCHERMDE SOORTEN

In de tabel hieronder is een overzicht weergegeven van de (mogelijk) in het plangebied voorkomende zwaar en matig zwaar beschermde soorten.

Soortgroep	Soort	Functie	Beschermingsregime
Vogels	Alle broedvogels	Broedgelegenheid aanwezig	Strikt beschermd
Zoogdieren	Vleermuizen	Mogelijk verblijfplaatsen in woning Middenweg 16	Strikt beschermd
		Potentiële oversteekpunt door de onderdoorgang ter hoogte van Exloo	

De overige in het plangebied gevonden en te verwachten soorten zijn licht beschermd. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet hoeft voor deze soorten niet te worden aangevraagd. De algemene zorgplicht is dan wel van kracht.

SAMENVATTING VERVOLG

Broedvogels

Verstorende werkzaamheden, zoals het verwijderen van opgaand groen, tijdens het broedseizoen kan leiden tot verstoring van nesten in het plangebied en in de directe omgeving. Dergelijke verstoring is niet toegestaan en hiervoor wordt bovendien geen ontheffing verleend. Deze werkzaamheden dienen daarom in eerste instantie buiten het broedseizoen plaats te vinden. Het broedseizoen loopt globaal van half maart tot en met juli. Ook broedgevallen buiten deze periode zijn beschermd.

Vleermuizen

Aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in de woning aan de Middenweg 16 is niet geheel op voorhand uit te sluiten. Daarnaast zal de onderdoorgang (fiets- en landbouwtunnel) onderzocht moeten worden of deze fungeert als passage voor vleermuizen. In de toekomstige situatie zal deze tunnel verdwijnen, waardoor een mogelijke vliegroute verloren gaat. Eventueel kan bij een aanwezige vliegroute het te realiseren viaduct vleermuisvriendelijk worden ingericht. Het benodigde vleermuisonderzoek dient conform het hiervoor opgestelde vleermuisprotocol te worden uitgevoerd. Dit onderzoeksprotocol schrijft ten minste vier onderzoeksronden verspreid over de periode half mei - half september voor. Pas na afloop van de laatste onderzoeksrunde bestaat er volledige duidelijkheid over de aan- of afwezigheid van vleermuizen. De vaststelling van een verblijfplaats of vliegroute leidt tot een ontheffingsprocedure waarbij in detail moet worden aangegeven hoe negatieve effecten in de planvorming worden voorkomen. Dit aanvullende vleermuisonderzoek is inmiddels in werking gezet.

Op 26 september 2013 is het aanvullende vleermuisonderzoek ontvangen. De rapportage hiervan is opgenomen als bijlage 6a bij dit bestemmingsplan. Conclusie van het uitgevoerde onderzoek is dat er geen vleermuizen zijn waargenomen in de tunnel en dat deze ook niet geschikt is voor vleermuizen. De sloop van de tunnel op de termijn leidt niet tot een belemmering.

Hierbij de opmerking dat voornamelijk de tunnel blijft liggen zoals die er nu ligt, omdat deze op basis van het bestemmingsplan Buitengebied Odoorn als ook het voorliggende bestemmingsplan als passend binnen de bestemming aan te merken is. In een later stadium zal alsnog onderzocht worden wat er met de tunnel gaat gebeuren, of deze inderdaad echt weg moet of in een andere vorm kan blijven bestaan als route.

Over de woning Middenweg 16 valt op te merken dat deze inmiddels vleermuisvriendelijk is gesloopt onder toezicht van een vleermuisdeskundige waarbij rekening is gehouden met het volgende protocol aangaande het slopen.

Om negatieve effecten voor eventuele vleermuizen tot een minimum te beperken zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Sloopwerkzaamheden en het ongeschikt maken van vleermuisverblijfplaatsen dienen bij voorkeur plaats te vinden in de periode september – oktober. Eventueel aanwezige dieren hebben in deze periode geen jongen en zijn voor de winter nog in staat een alternatieve geschikte winterverblijfplaats op te zoeken;
- Een minder gunstig alternatief voor het najaar, is de periode net na de winter (maart – april). Wanneer het warm genoeg is, zijn veel dieren niet meer in de winterslaap en zelfstandig in staat om een andere verblijfplaats op te zoeken. Het vroege voorjaar is een minder gunstige periode dan de herfst omdat veel dieren aan het eind van de winterslaap kwetsbaarder zijn (minder vetreserve en veel vrouwtjes zijn zwanger);
- De te slopen gebouwen dienen direct voorafgaand aan de sloop in de maanden september – oktober ongeschikt te worden gemaakt voor vleermuizen. Dit dient te worden gerealiseerd door ingangen van de vleermuisverblijven voorzichtig open te breken, om zo het microklimaat te verstoren. Maatregelen die in dit geval kunnen worden genomen bestaan onder andere uit het verwijderen van dakpannen en dak- en gevelbetimmering;
- Wanneer een vleermuis wordt aangetroffen, dient te worden gewacht totdat deze uit zichzelf weggaat alvorens de werkzaamheden kunnen worden hervat.

Licht beschermde soorten

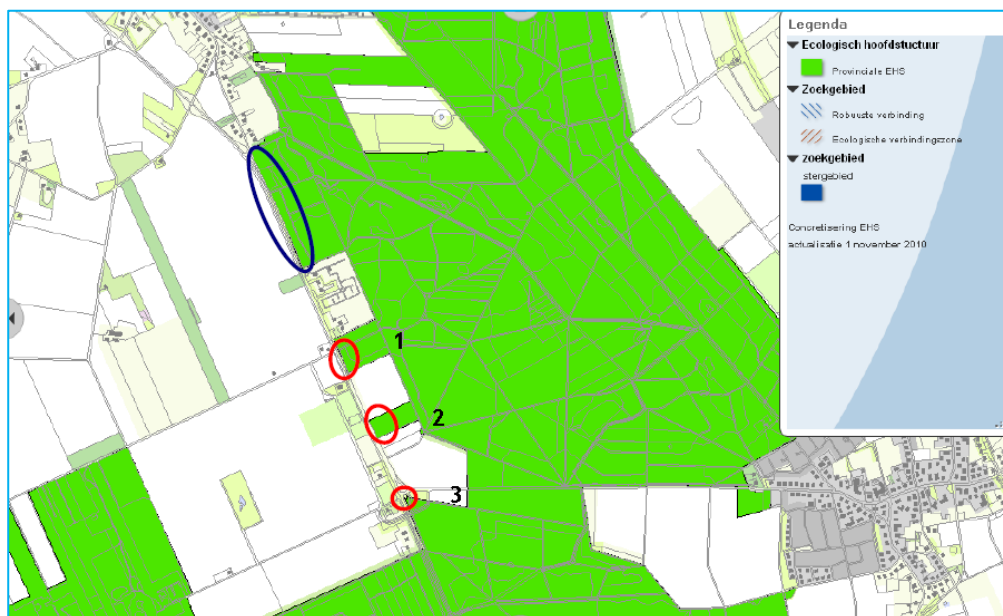
De (mogelijke) aanwezigheid van een aantal licht beschermde soorten leidt niet tot verdere consequenties ten aanzien van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt wel de zorgplicht.

4.4.4 Effectenonderzoek EHS

Tevens is, in verband met de aanwezigheid van de Ecologische hoofdstructuur nog een onderzoek uitgevoerd. Het betreft hier het onderzoek uitgevoerd door Buro Bakker. Het gehele rapport, bekend onder de titel 'Verkenning EHS in verband met de herinrichting van de aansluiting van de N34 ter hoogte van Exloo' is als afzonderlijke bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. Hieronder volgen integraal overgenomen de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek.

EFFECTEN VAN DE AANPASSING VAN DE N34 TER HOOGTE VAN EXLOO

De aanpassing van de N34 ter hoogte van Exloo leidt er toe, dat het wegtracé op een aantal locaties binnen de begrenzing van de EHS komt te liggen. In onderstaand figuur is met rode cirkels aangegeven op welke locaties dit aan de orde is.



In het noordelijke deel van het plangebied (aangeduid met blauwe ovaal) is geen sprake van oppervlakteverlies. Het fietspad en de parallelweg overlappen hier met de bestaande infrastructuur.

Hieronder wordt kort ingegaan op de aangetroffen vegetatie op de drie locaties waar oppervlakteverlies optreedt.

- Op locatie 1 is bos aanwezig, met soorten als Zomereik, Ruwe berk, Lijsterbes en in de kruidlaag braam. Verder waren er in de bosrand enkele Acacia's (niet inheemse soort) en Zwarte els aanwezig. De vegetatie lijkt te voldoen aan de kenmerken van een multifunctionele afgeleide van natuurdoeltype 3.65 Eiken-beukenbos van lemige zandgronden.
- Op locatie 2 is geen bos maar een aardappelveld aanwezig. De huidige vegetatie komt dus niet overeen met natuurdoeltype (ndt) 4-3.65 Eiken-beukenbos van lemige zandgronden. De actuele natuurwaarde van dit terrein is nihil. Op korte termijn (voorjaar 2013) zal dit gebied buiten de begrenzing van de EHS worden geplaatst.
- Locatie 3 bestaat uit een smalle strook met bomen en een grazige vegetatie. In ieder geval Zomereik, mogelijk ook Amerikaanse eik aanwezig. Omdat dit gebiedje een geringe oppervlakte heeft en wordt omgeven en doorsneden door infrastructuur, zal de natuurkwaliteit van deze bosstrook matig zijn. Aan de locatie is de multifunctionele afgeleide van ndt 3.64 Bos van arme zandgronden toegekend.

KANS OP HET OPTREDEN VAN SIGNIFICANTE EFFECTEN

Oppervlakteverlies van de EHS wordt in principe beschouwd als significante aantasting van de EHS. Dat geldt zowel voor reeds als natuur ingerichte locaties waar de vegetatie voldoet aan het gestelde natuurdoel (locatie 1 & 3), als voor locaties die nog ingericht moeten worden als natuur (locatie 2) maar wel als EHS op de kaart behorende bij de Omgevingsvisie zijn aangegeven. Voor locatie 2 geldt, dat deze naar verwachting binnen afzienbare tijd (voorjaar 2013) buiten de begrenzing van de EHS wordt geplaatst

Het areaalverlies op deze locatie leidt dan ook niet tot significante aantasting van de EHS.

VERVOLGSTAPPEN

Nu duidelijk is dat de aanpassing van de N34 leidt tot significante effecten op de EHS, dienen er een aantal vervolgstappen te worden uitgevoerd. Hieronder staan deze opgesomd:

1. bepalen omvang oppervlakteverlies;
2. vaststellen dat er geen reële alternatieven zijn;
3. vaststellen dat sprake is van groot openbaar belang;
4. uitwerken mitigatie en compensatie

In de volgende subparagrafen worden deze onderdelen besproken.

BEPALEN OMVANG OPPERVLAKTEVERLIES

Er dient nauwkeurig te worden bepaald, hoe groot de oppervlakte van de EHS is, die verloren gaat. Omdat bestektekeningen op dit moment niet beschikbaar zijn, is het niet mogelijk om de exacte omvang van het oppervlakteverlies te bepalen.

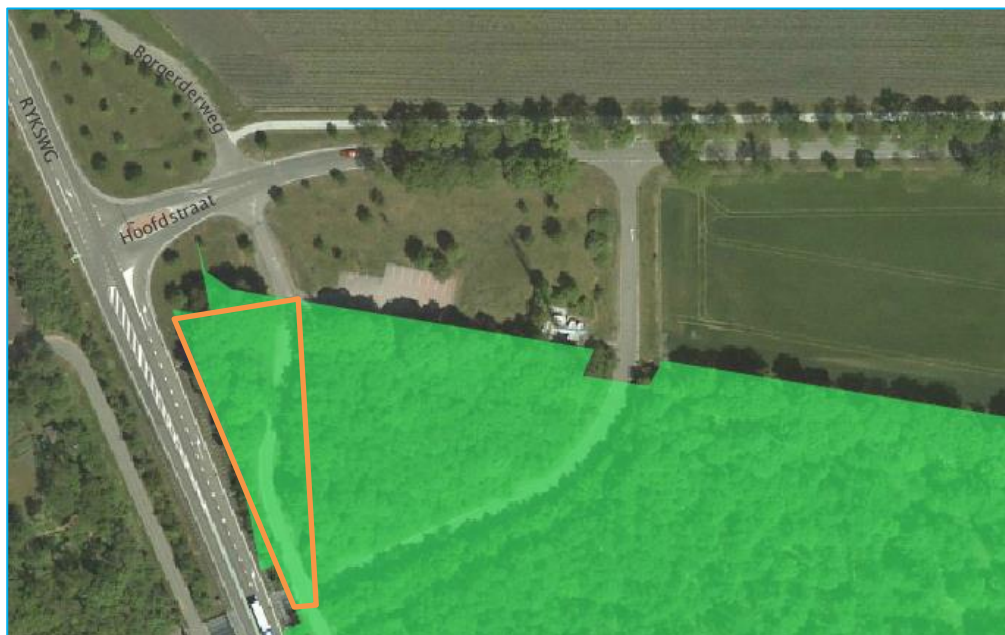
Visie gemeente en provincie

Locatie 1

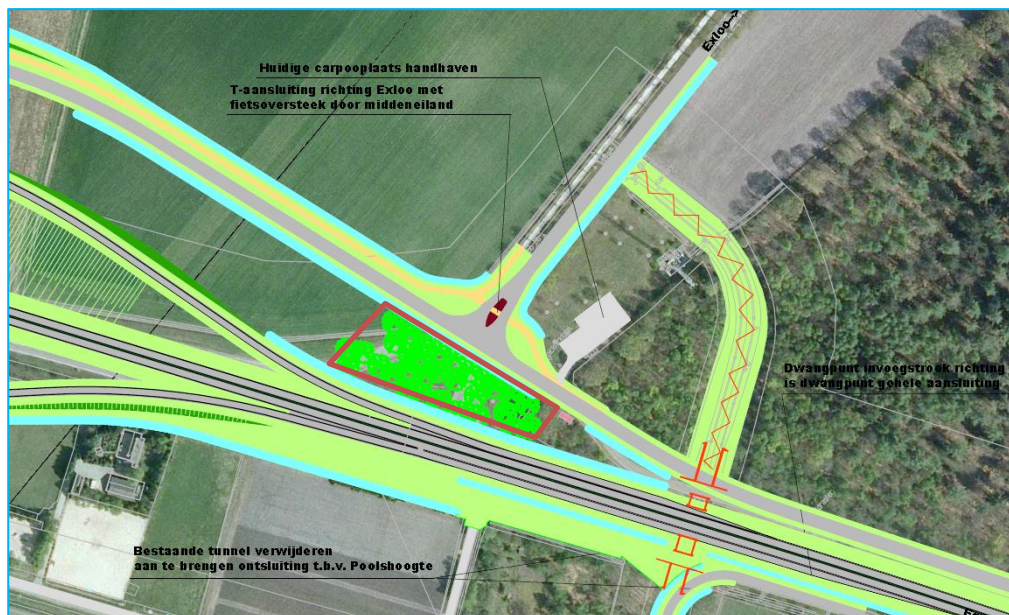
Het areaalverlies in locatie 1 bedraagt 4900 m². Deze kan niet fysiek worden gecompenseerd. De compensatie-oplossing hiervoor is toegelicht in 4.4.5.

Locatie 3

Het totale gebied wat als EHS is bestempeld binnen het plangebied wat 'aangetast' wordt bedraagt circa 1400 m². Hierna eerst een weergave van het gebied wat bij benadering aangetast wordt.



Hieronder een weergave van de ruimtelijke ingreep ter plaatse.



Het gebiedje binnen het oranje kader op de bovenste van de twee foto's is het areaalverlies. Dit is een gebied van circa 1400 m² groot (inclusief de bestaande parallelweg). Feitelijk kan deze parallelweg er ook af, want hier is nu geen sprake van bos/bomen, maar asfalt. Binnen het oranje kader bedraagt de oppervlakte van de weg (lengte x breedte) 112 m x 5 m = 560 m². Dit betekent dat de areaalaantasting feitelijk maximaal 1400 m² – 560 m² = 840 m² kan bedragen. Op basis van de tekening daaronder is zichtbaar dat de weg onder de tunnel naar de Hoofdstraat groen ingevuld wordt. Deze gaat worden bestemd als bos. De oppervlakte hiervan wordt 170 m x 6,50 m = 1105 m² aan compensatie. Voor deze locatie wordt voldaan aan de compensatieverplichting met inbegrip van de factor 1,67. Er wordt namelijk ook nog bos aangelegd tegen de noordelijke rand van het gebied, op de hiervoor opgenomen figuur weergegeven in het rode kader.

ALTERNATIEVENONDERZOEK

De initiatiefnemer dient te onderzoeken, of er voor de ingreep reële alternatieven, bijvoorbeeld een andere locatie of ander ontwerp, bestaan.

Visie Gemeente en Provincie

Er is geen ander alternatief voorhanden. Uitgangspunt is het project Duurzaam Veilig, die stelt dat de huidige, onveilige aansluiting op de N34 aangepast dient te worden tot een ongelijkvloerse kruising. Feit is dat de bestaande aansluiting ligt op de locatie waar die ligt. In verband met vastgelegde kengetallen vanuit verkeerstechnische berekeningen is dit de meest optimale manier van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

FASTSTELLEN OF SPRAKE IS VAN GROOT OPENBAAR BELANG

Voor deze ingreep kan aannemelijk worden gemaakt dat sprake is van groot openbaar belang. Door de aanpassing van de N34 wordt namelijk een verkeersonveilige situatie aangepakt en door de nieuwe inrichting ontstaat een veiligere situatie. Het een en ander dient nader te worden uitgewerkt en onderbouwd door de initiatiefnemer.

Visie Gemeente en Provincie

De N34 heeft jarenlang te boek gestaan als één van de zogeheten 'dodenwegen' van Nederland. Met name ter plaatse van de in het verleden aanwezig zijn de gevaarlijke (gelijkvloerse) kruisingen zijn op de N34 meerdere ongelukken gebeurd met helaas veelal een dodelijke afloop. In het kader van het project 'Duurzaam Veilig' is de structuur van de weg aangepast en zeker minstens zo belangrijk zijn inmiddels een aantal kruisingen aangepast en worden nog een aantal kruisingen aangepakt. Het verminderen van het aantal ongelukken is te beschouwen als een groot openbaar belang.

UITWERKEN MITIGATIE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

Er moet onderzocht worden of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn (bijvoorbeeld door aanpassing van het tracé). Resterende effecten moeten worden gecompenseerd. Hiervoor dient een compensatieplan te worden opgesteld. Compensatie kan zowel fysiek als financieel worden uitgevoerd.

CONCLUSIE

De voorgenomen ontwikkeling leidt op twee locaties tot (gering) oppervlakteverlies van de EHS, hetgeen betekent dat sprake is van significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken. Het oppervlakteverlies moet gecompenseerd worden. In de volgende paragraaf zijn de belangrijkste algemene voorwaarden en aandachtspunten voor compensatie opgenomen.

COMPENSATIE

Hieronder staan de belangrijkste voorwaarden en aandachtspunten voor compensatie weergegeven.

Compensatieplan

- Het tijdstip van het besluit over de ingreep is ook het tijdstip waarop wordt besloten over de aard, wijze en tijdstip van compensatie;
- De compensatiemaatregelen en het beheer van het compensatiegebied worden vastgelegd in een compensatieplan

Inhoudelijke voorwaarden fysieke compensatie

- Er mag geen nettoverlies van waarden optreden;
- Fysieke compensatie moet aansluitend of nabij het aangetaste gebied plaatsvinden;
- In het vervangend areaal moet een basisinrichting worden gerealiseerd, bij bos betekent dit aanplant van jonge bomen;
- Er wordt een toeslag op de fysieke compensatie berekend, zowel in oppervlak als in geld. In het geval van natuurdoeltype 3.65 is sprake van een ontwikkelingsduur van 300-1.000 jr. Voor typen met een dergelijk lange ontwikkelingsduur (>100 jr) moet van geval tot geval worden bekeken of en hoe de kwaliteit kan worden geregenereerd. In het geval van de N34 gaat het echter om multifunctionele afgeleiden, waarvan de kwaliteit 50% lager mag zijn dan de natuurdoeltypen waarvan ze zijn afgeleid. Daarom wordt aangenomen dat kan worden aangesloten bij de eisen voor natuurdoeltypen met een ontwikkelingsduur van 25-100 jr, te weten een oppervlaktetoeslag van 2/3 plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer. Wat betreft de extra kosten kan worden uitgegaan van minimaal 1 keer de normkosten voor het betreffende natuurdoeltype voor de eerste 10 jr na inrichting van de grond;

- De initiatiefnemer zorgt ervoor dat de vergoeding van de reguliere beheerkosten voor een periode van 25 jaar gewaarborgd is, bijvoorbeeld door te zorgen dat het gebied in aanmerking komt voor beheersubsidie;
- Financiële compensatie is ook mogelijk, maar hiervoor geldt een zware bewijslast. De initiatiefnemer moet aantonen dat fysieke compensatie niet mogelijk is.

Doorwerking in ruimtelijk beleid

- De ingreep wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. Ook de locatie van de compensatie moet gelijktijdig met het besluit over de ingreep planologisch worden vastgelegd in hetzelfde of een ander bestemmingsplan;
- Het compensatieplan vormt een integraal onderdeel van de toelichting op het bestemmingsplan, is doorvertaald naar de bestemmingsplankaart en is verankerd in de daarbij behorende voorwaarden;
- De nieuwe begrenzing van de EHS dient door de provincie te worden vastgelegd.

Privaatrechtelijke overeenkomst

- De afspraken tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst;
- Compensatie moet gerealiseerd zijn binnen 2 jr na ondertekening van de overeenkomst;
- Bevoegd gezag draagt zorg voor monitoring van de uitvoering conform de afspraken.

4.4.5

Gekozen wijze van compenseren

Zogezegd vindt er areaalverlies van de EHS plaats. Op grond van het provinciale beleid als ook het gemeentelijk beleid dient compensatie van dit verloren areaal plaats te vinden.

Op basis van de diverse gesprekken die zijn gevoerd met grondeigenaren in het gebied is gebleken dat het fysiek compenseren ter plaatse niet mogelijk is. Als fysiek compenseren niet mogelijk is, is financiële compensatie mogelijk. De gemeente Borger-Odoorn heeft een eigen compensatieverordening EHS die aangeeft hoe dan te handelen. Er is voor deze wijze van compenseren gekozen, omdat volledige fysieke compensatie niet mogelijk is. Middels financiële compensatie worden financiën gestort in een zogeheten Compensatiefonds, die dan ingezet kunnen worden om elders in de gemeente Borger-Odoorn de verloren gegane EHS-waarden te compenseren. Tussen de provincie Drenthe en de gemeente Borger-Odoorn is een compensatieplan/overeenkomst getekend, die weergeeft hoe er gecompenseerd wordt. Deze wijze van compenseren wordt aan voorliggend bestemmingsplan gekoppeld in het hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid. De compensatie-overeenkomst is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4.5

Geluid

4.5.1

Aanleiding en doel

Geluid kan hinderlijk en schadelijk voor de gezondheid zijn. Zo kunnen hoge geluidsniveaus het gehoor beschadigen. Maar ook verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. In Nederland zijn afspraken gemaakt over wat acceptabele geluidsniveaus zijn en wat niet (de geluidsnormen).

Op Europees niveau is het voornaamste doel op het gebied van geluidshinder dat niemand wordt blootgesteld aan geluidsniveaus die zijn of haar gezondheid en de kwaliteit van zijn of haar bestaan in gevaar brengen.

Voor de bestrijding van geluidshinder kunnen verschillende soorten maatregelen worden getroffen: bestrijding van geluid aan de bron, bijvoorbeeld stillere auto's, stillere wegdekken, het verkeersluw maken van straten, het zachter zetten van de stereo, het dempen van de piano. Maatregelen tussen bron en ontvanger; bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidsscherm of -wal of een betere muurisolatie tussen woningen. Maatregelen aan de kant van de ontvanger; meestal gaat het dan om het aanbrengen van (extra) geluidsisolatie aan de woning en het rekening houden met geluidsnormeringseisen bij het ontwerpen van woningen.

Het doel van het akoestisch onderzoek bij ruimtelijke plannen is het voorkomen van geluidshinder bij geluidsgevoelige objecten (scholen, woningen, etc.) door het aanhouden van voldoende afstand ten opzichte van geluidsproducenten (industrie, railverkeer etc.) of het treffen van andere maatregelen.

De verplichting tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidshinder (Wgh). De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectafwijkingsbesluit indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt.

Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

4.5.2 Doorwerking naar het plan

De herinrichting van de N34 betreft het aanleggen van een nieuwe aansluiting middels een ongelijkvloerse kruising nabij de kruising met de Hoofdstraat bij Exloo. De huidige N34 wordt versmald tot nieuwe parallelweg met een breedte van circa 6,60 meter en de huidige parallelweg wordt fietspad met een breedte van circa 3,0 meter. Omdat er woningen binnen de zone zijn gelegen van de nieuwe N34, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Door onderzoeksbureau db/a Consultants vof is ten behoeve van het project een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het gehele rapport, bekend onder de titel "Akoestisch rapport, Reconstructie N34 rondom Exloo", rapportnummer AR 10.086/3 is als afzonderlijke bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen integraal overgenomen de resultaten van het onderzoek alsmede de daaruit voortvloeiende conclusies.

De resultaten van het ingestelde akoestisch onderzoek laten zien dat t.g.v. het verleggen van de N34, is er op geen enkele woning sprake van een reconstructie-effect. De resultaten van het ingestelde akoestisch onderzoek laten zien dat t.g.v. het verleggen van de Parallelweg oost Odoornstraat in combinatie met de toename van

het aantal voertuigen er op een enkele woning (Odoornerstraat 31) sprake is van een reconstructie-effect. Nu op basis van dit onderzoek vast staat dat de toename 2 dB of meer zal zijn, dient ten aanzien van de reconstructie de Wet geluidhinder te worden toegepast volgens de procedure zoals beschreven in artikel 99. Dit houdt onder andere in dat een (vervolg)onderzoek moet worden ingesteld naar het effect van maatregelen. Dit onderzoek moet er in principe op gericht zijn om de toename van de geluidsbelasting geheel weg te nemen.

Als maatregelen aan de bron niet mogelijk zijn moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden in de overdrachtsweg van de bron naar de ontvanger. Het gaat hier bijvoorbeeld om afscherming door een geluidwal of -scherm of afschermende bebouwing. In de onderhavige situatie is het mogelijk de voorgevel van de woning Odoornerstraat 31 middels een geluidwal af te schermen. Deze afschermende wal moet dan tenminste een lengte hebben van 19,4 meter en een hoogte van 1,5 meter. De onderstaande tabel laat zien dat met toepassing van bovenstaande afschermende maatregel er geen sprake meer is van een reconstructie-effect. Deze maatregel zal worden doorgevoerd.

Adres			Info		L _{den} in dB					
Id	Straatnaam	Huisnummer	Aantal bouwlagen	Toetshoogte	Vastgestelde waarde	Heersende waarde	Grenswaarde	Toekomstig 2022	Overschrijding t.o.v. grenswaarde	Gecumuleerd (excl. Aftrek 110 g Wgh)
08	Odoornerstraat	31	2	1,5		43,66	48	46,71	-1,29	59,65
				5,0		43,76	48	49,47	1,47	62,79

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Aanleiding en doel

Een gezonde buitenlucht is belangrijk voor de maatschappij. Tot op Europees niveau spant men zich daarom in om de luchtkwaliteit op orde te krijgen door middel van regels en normen. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen decennia in Nederland is verbeterd, voldoet ze nog steeds niet overal aan de normen. Met name fijn stof en stikstofdioxiden leveren problemen op. Een groot aantal bouwprojecten, zoals wegverbredingen en de aanleg van bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken, lagen en liggen daarom soms nog steeds stil. Doordat in overschrijdingsgebieden soms ook gewenste of noodzakelijke plannen en projecten worden stilgelegd, ontstond een discussie om gewenste en soms noodzakelijke plannen toch doorgang te kunnen laten vinden. Dat heeft geresulteerd in nieuwe regels voor luchtkwaliteit.

Het doel van het luchtkwaliteitonderzoek is het geven van inzicht in de gevolgen van een plan voor de luchtkwaliteit om een goede luchtkwaliteit te kunnen garanderen. Daarom moet luchtkwaliteit al in een vroeg stadium van de planvorming worden meegewogen. Gegevens over de luchtkwaliteit worden verzameld om vervolgens te kunnen bepalen of er voor het doorgaan van het project al dan niet aanvullende maatregelen nodig zijn. In de praktijk zullen met name fijn stof en stikstofdioxiden moeten worden onderzocht. Daarnaast kan een goede ruimtelijke ordening met zich

brengen dat een afweging wordt gemaakt rondom de aanvaardbaarheid van een project op een bepaalde locatie.

De luchtkwaliteit hoeft (artikel 5.16 Wet milieubeheer) geen belemmering te vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een plan of project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt;
- een project per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat tevens voorziet in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

(bron : www.rijksoverheid.nl)

4.6.2 Doorwerking naar het plan

Door onderzoeksbureau db/a Consultants vof is ten behoeve van het project een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het gehele rapport, bekend onder de titel "Rapport luchtkwaliteit, Reconstructie N34", rapportnummer LR 10.086/3 d.d. 27-03-2013 is als afzonderlijke bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder volgen integraal overgenomen de resultaten van het onderzoek alsmede de daaruit voortvloeiende conclusies.

Het voorliggende onderzoek leidt af en toont aan dat de concentraties stikstofdioxide NO₂ en fijn stof PM₁₀ binnen de 40 µg/m³ jaarnorm blijven.

Bij de toetspunten overschrijdt de immissieconcentratie fijn stof PM₁₀ de 50 µg/m³ dagnorm met maximaal 5 dagen. Dit is minder dan de 35 dagen die de normstelling toestaat. Volgens de strekking van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer mag de vergunningverlener daarom een reconstructie als de onderhavige toestaan.

4.7 M.E.R.-beoordeling

4.7.1 Aanleiding en doel

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, of een milieuvergunningsprocedure.

4.7.2 Doorwerking naar het plan

In het Besluit m.e.r., bijlage D onder 12 staat genoemd dat een MER moet plaatsvinden indien er sprake is van de wijziging of uitbreiding van:

- a. een autosnelweg, of autoweg, niet zijnde een hoofdweg (...) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

Qua aard, omvang en ligging is voorliggende reconstructie niet langer als 5 kilometer en dus niet gelijk te stellen aan de betreffende en omschreven activiteit zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

Echter, op 1 april 2011 heeft een wijziging van het Besluit m.e.r. plaatsgevonden. Daardoor is nu een beoordeling van een activiteit zoals die voorkomt op lijst D noodzakelijk, zelfs al is de omvang van de activiteit ver onder de drempelwaarde gelegen.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee uitkomsten leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

In bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r staan de criteria genoemd waarnaar moet worden gekeken bij de beoordeling. In voorliggende casus is gekeken naar deze Europese criteria.

Op basis van de uitkomsten in dit hoofdstuk 4 – Omgevingsfactoren – is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Verder hebben de locatie en de omgeving verder geen bijzondere kenmerken die geschaad worden door het initiatief. Gezien de aard van de ingrepen zijn verder geen negatieve effecten te verwachten, zodat op basis hiervan verder kan worden afgezien van het verrichten van een (vorm)vrije m.e.r.-beoordeling.

4.8

Watertoets

4.8.1

Aanleiding en doel

In de loop van de tijd hebben ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland veel ruimte aan water en/of waterberginglocaties onttrokken. Aan het begin van de 21e is geconstateerd dat ruimtelijke ontwikkelingen de ruimte voor water niet verder zou mogen beperken. Juist meer ruimte voor water is nodig om klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing en bodemdaling op te vangen. Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets.

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De watertoets is wettelijk verankerd met het Besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 in verband met gevolgen van ruimtelijke plannen voor de waterhuishouding (watertoets).

De wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) regelt een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg met de waterschappen. De verplichting geldt formeel niet voor de structuurvisie. De ruimtelijke structuurvisie is een belangrijk instrument, omdat hierin de strategische ruimtelijke keuzen (locatiekeuzen) voor water en ruimtelijke ontwikkelingen

worden gemaakt. Het instrument is vorm- en procedurevrij. Gezien het belang van het instrument is het wel noodzakelijk de waterbeheerder hier goed bij te betrekken. (bron : www.rijksoverheid.nl)

4.8.2

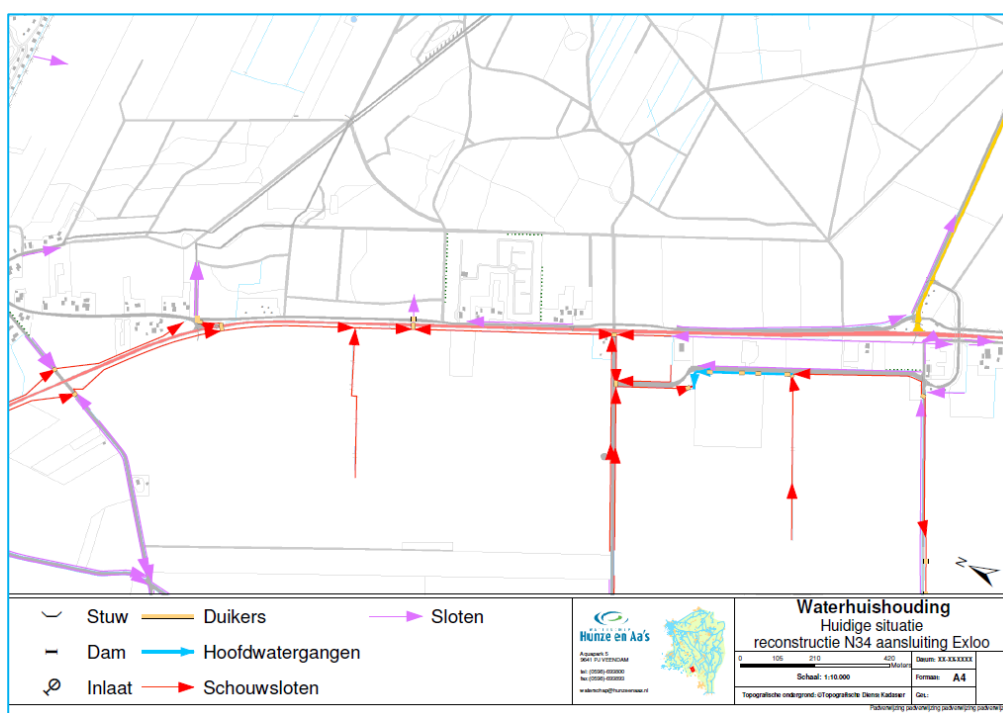
Doorwerking naar het plan

Op 1 augustus is via www.dewatertoets.nl de watertoets uitgevoerd. Uit deze watertoets is gebleken dat het plangebied in het beheersgebied van het waterschap Hunze en Aa's ligt. Op basis van de watertoets, de informatie van de provincie Drenthe en de gemeente Borger-Odoorn is door het waterschap de volgende uitgangspuntennotitie opgesteld, waarbij met de verdere planvorming en inrichting van het gebied rekening gehouden dient te worden.

Het volledige wateradviesdocument is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd, hieronder volgen de belangrijkste aandachtspunten.

Waterhuishoudkundige situatie plangebied.

Water in de omgeving van het plangebied infiltreert grotendeels in de bodem. Het overtollige water wordt via de aanwezige sloten afgevoerd naar een zaksloot waar het eveneens infiltreert. De stroomrichting is op de tekening aangegeven. Zie de volgende afbeelding.



Thema wateroverlast

Het waterschap zorgt voor het functioneren van het watersysteem. Het watersysteem moet nu, maar ook op de lange termijn, goed functioneren. Het watersysteem moet zodanig zijn dat de inundatienormen niet worden overschreden bij toekomstige veranderingen zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Dit is gebaseerd op het principe van niet-afwentelen zowel bestuurlijk, financieel en geografisch, in de tijd op elk schaalniveau. Er zijn landelijke

werknormen (Nationaal Bestuursakkoord Water) opgesteld voor wateroverlast. Het gaat hierbij om wateroverlast, die ontstaat door inundatie vanuit oppervlaktewater als gevolg van lokale neerslag. De normen zijn uitgedrukt in de kans dat het peil van het oppervlaktewater het niveau van het maaiveld overschrijdt

In open water in stedelijk gebied kan water geborgen worden. De berging is afhankelijk van het oppervlak open water en de maximale toelaatbare peilstijging. In een situatie T is 10 (T is herhalingstijd in jaren) wordt een geoorloofde peilstijging van 0,40 meter gehanteerd en ingeval van een T is 100 (inclusief 13 procent klimaatverandering) is dat afhankelijk van de laagst gelegen gronden in het stedelijk gebied, 0 procent van het bebouwd gebied mag inunderen.

Hierbij moet opgemerkt worden dat in stedelijk gebied ook groen en gras voorkomt waarop een lagere norm (nm. de norm van het grondgebruikstype grasland) van toepassing is dan het bebouwd gebied. Bepaalde gebieden kunnen zelfs aangewezen worden voor de tijdelijke opvang van water.

Bij stedelijke uitbreidingen of herstructureringen mag een toename van het verhard oppervlak niet resulteren in een extra belasting van het watersysteem, er moet waterneutraal gebouwd worden. Dit houdt in dat de initiatiefnemer voldoende maatregelen neemt om de versnelde waterafvoer, te compenseren.

De initiatiefnemers van de uitbreiding van het verhard oppervlak moeten er voor zorgen dat ze voldoende compenserende maatregelen nemen.

Voor de berekening van de vereiste waterberging, om de toename van het verhard oppervlak te compenseren, wordt gebruik gemaakt van de regenduurlijnmethode. Met deze methode kan op basis van het oppervlak open water, de maximale peilstijging, de afvoernorm bij maatgevende afvoer, maatgevende buien en het maatgevende klimaatscenario op eenvoudige wijze inzichtelijk gemaakt worden hoeveel extra waterberging vereist is.

Voor stedelijke gebieden betekent dit concreet dat een regenbui van 89 mm in 24 uur opgevangen moet kunnen worden zonder dat de inundatienorm en de toegestane gebiedsafvoer wordt overschreden. Als vuistregel hanteert het waterschap dat per m2 toename verhard oppervlak 80 liter extra waterberging gerealiseerd moet worden in het plangebied. In het definitieve wateradvies van het waterschap wordt een maatwerkberekening opgenomen voor de benodigde extra berging.

Op de vraag Neemt in het plan het verharde oppervlak van bebouwing en bestrating toe met meer dan 1500 m2 in het landelijke gebied of met 150 m2 in het stedelijk gebied? is met ja geantwoord.

Dit houdt in dat de toename van het verhard oppervlak boven de verhardingstoename norm ligt van de keur. Op grond van de algemene regels zijn compenserende maatregelen verplicht.

Op de aanvullende vraag In het plan is er sprake van een toename van het verhard oppervlak. Met hoeveel m2 neemt te verharding toe? Betreft het een toename in het landelijk of in het stedelijk gebied? is geantwoord: 16000 m2.

Op de vraag Omvat het plan een renovatie van rijkswegen en/of provinciale wegen? is met ja geantwoord. Dit houdt in dat de aanvrager rekening moet houden met de

algemene regels in het Besluit lozen buiten inrichtingen. Afstromend hemelwater afkomstig van buiten de bebouwde kom gelegen rijkswegen en provinciale wegen mag geloosd worden op de bodem, een oppervlaktewaterlichaam zonder speciale functie of in een openbaar hemelwaterstelsel. Het lozen in een kwetsbaar oppervlaktewaterlichaam is slechts toegestaan als infiltreren of lozen in een oppervlaktewaterlichaam zonder speciale functie redelijkerwijs niet mogelijk is.

Infiltratie

In het plangebied wordt de grondwaterstand lokaal beïnvloed door een neerwaartse grondwaterstroming (> 0.75 mm). Deze gebieden zijn meestal voldoende diep ontwatert en bieden mogelijkheden om hemelwater in de bodem te infiltreren, mits er geen sprake is van ondiepe slecht doorlatende lagen.

Slecht doorlatende bodemlagen

In het plangebied komen ondiepe slecht doorlatende bodemlagen voor. Dit kan resulteren in een schijngrondwaterspiegels waardoor hoge grondwaterstanden kunnen voorkomen. Door de aanleg van verticale drainage (bijvoorbeeld zand- of grondpalen) door de slechtdoorlatende laag kan het overtollige ondiepe grondwater wegstromen naar de diepe ondergrond. Of er in dergelijke gebieden wel of geen infiltratie mogelijk is, is afhankelijk van de diepte en dikte van de slechtdoorlatende bodemlaag en de voorkomende grondwaterstanden. Dit zal per situatie onderzocht moeten worden.

Wellicht is infiltratie mogelijk door grondverbetering toe te passen en/of de slecht doorlatende laag te doorbreken. Hierbij moet echter wel beoordeeld worden dat deze maatregelen geen nadelige effecten hebben op omliggende terreinen en functies.

Op de vraag Worden in het plan wijzigingen in het oppervlaktewatersysteem aangebracht? Is met ja geantwoord. Het waterschap is verantwoordelijk voor het hebben en houden van een goed functionerend watersysteem. Het wijzigen van het watersysteem zal in overleg met het waterschap moeten plaatsvinden. In overleg met de beleidsmedewerker planvorming zal overlegd moeten worden op welke wijze het watersysteem gewijzigd zou kunnen worden. Voor de betreffende wijzigingen is een watervergunning nodig op grond van de keur.

Op de vraag Welke wijzigingen worden aangebracht in het watersysteem? is aangevinkt:

- graven of verleggen van watergangen: ja
- dempen watergang: ja
- aanbrengen dam: ja
- kabels en leidingen in en langs watergangen: ja
- werken/activiteiten in of nabij waterkeringen:
- aanbrengen beschoeiing of damwand:
- aanbrengen vlonders/steigers:
- aanbrengen brug:
- beplanting langs watergang:
- inrichten natuurvriendelijke oevers:
- wijzigen waterpeil:

De geplande wijzigingen in het watersysteem moeten overlegd worden met de beleidsmedewerker planvorming. Omdat het waterschap verantwoordelijk is voor het stedelijk water, moet de inrichting van het systeem aan bepaalde normen en

voorwaarden voldoen. Dit kan het waterschap aangeven. In de keur van het waterschap is aangegeven voor welke werkzaamheden een watervergunning noodzakelijk is.

Hoofdwatgang

Binnen het plangebied Reconstructie N34 Exloo zijn hoofdwatgangen van het waterschap gelegen. Aan weerszijden van alle hoofdwatgangen ligt een beschermingszone van 5 meter breed. Deze beschermingszone is ter bescherming van de hoofdwatgang. Deze beschermingszone moet worden gerekend vanaf de insteek. De beschermingszone langs hoofdwatgangen moet vrij blijven van obstakels. Obstakels kunnen bijvoorbeeld zijn: heggen, afrastering, bomen, schuttingen, schuurtjes, verharde paden. Binnen deze beschermingszone is voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden een watervergunning nodig. In de keur van het waterschap is aangegeven voor welke werkzaamheden een watervergunning noodzakelijk is.

Over de gedane aanbevelingen en adviezen heeft nader overleg plaatsgevonden tussen de provincie Drenthe en het waterschap. Dit overleg heeft geleid tot de volgende visie van het waterschap op het gehele project van de reconstructie.

Het waterschap geeft aan dat slechts 1 waterschapsleiding in de buurt ligt waarmee rekening gehouden dient te worden. Deze kruist de N34 tussen de Middenweg en de afslag Ees-zuid. De waterhuishouding in het betreffende gebied wordt voornamelijk geregeld door middel van zaksloten.

Nabij club Paradise is een gebied ingericht waar infiltratie mogelijk is. Het waterschap zal nog een tekening nasturen waarop alle waterschapsleidingen en schouwsloten in het gebied met de stroomrichting zijn weergegeven.

Tevens is aan de orde geweest de waterafvoer in het nieuw aan te leggen verdiept gedeelte van de N34. Het waterschap adviseert om niet ter plaatse te gaan infiltreren zoals bij de aansluiting Borger is gedaan d.m.v. een kratten systeem. Reden hiervoor is dat het lastig te onderhouden is. Aanbevolen wordt om het water naar een centraal punt te brengen net buiten het wegtracé en het daar te laten infiltreren.

Er zijn geen specifieke eisen besproken t.b.v. het waterschap en zodra er meer engineering heeft plaatsgevonden kan het e.e.a. ingediend worden voor een watervergunning.

Tevens heeft het waterschap in een ambtelijke reactie per brief van 28 januari 2013 aangegeven akkoord te kunnen gaan met de waterparagraaf zoals verwoord in voorliggend bestemmingsplan. Deze brief, die tevens dient als vooroverleg-reactie namens het waterschap, is opgenomen in hoofdstuk 6 Overleg en Inspraak.

5

Uitvoerbaarheid

De kosten die gepaard gaan met de uitvoering van de plannen zullen door de provincie Drenthe worden gedragen en zijn daarmee economisch uitvoerbaar. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken worden gedragen door de gemeente Borger-Odoorn en zijn daarmee ook economisch uitvoerbaar.

In het kader van het onderzoek naar Ecologie is onder andere naar voren gekomen dat er sprake is van verlies van gronden in een gebied dat behoort tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). Op basis van provinciaal en gemeentelijk beleid dient dit areaalverlies van de EHS te worden gecompenseerd. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld welke is opgenomen in Bijlage 1. Vanuit de grondverwerving zoals uitgevoerd door de provincie Drenthe met de aanwezige grondeigenaren is duidelijk geworden dat fysieke compensatie niet volledig mogelijk is. In goed overleg tussen de provincie Drenthe en de gemeente Borger-Odoorn is er gekozen voor financiële compensatie, met als basis de gemeentelijke Compensatieverordening. Dit houdt in dat er een bedrag wordt gestort in het gemeentelijke compensatiefonds. De gemeente benut deze middelen om projecten ten behoeve van nieuwe natuur te financieren. De gemeente en de provincie hebben de afspraak gemaakt dat deze middelen in de gemeente Borger-Odoorn worden ingezet.

6 Overleg en inspraak

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn en indien noodzakelijk, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening uiteengezet. Ook de resultaten van de inspraak dan wel ter visie legging worden hier uiteengezet wanneer deze beschikbaar is.

6.1 Vooroverleg

In het kader van vooroverleg is het concept-ontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de provincie Drenthe, het Waterschap Velt en Vecht en de Brandweer. Alle partijen hebben een reactie gegeven aangaande het concept-ontwerp bestemmingsplan. De reactie van de provincie is hieronder weergegeven als kopie van een e-mail, de brief van het waterschap Velt en Vecht is daarna weergegeven, gevolgd door het advies van de brandweer voor wat betreft de aanrijtijden bij calamiteiten.

Provincie Drenthe
Heren,

Ik heb van onze plantoetsers begrepen dat het bestemmingsplan akkoord is. Archeologie enz. hebben geen opmerkingen/aanvullingen. De normale weg zou zijn dat er een voorontwerp op gestuurd waarbij de provincie dan aangeeft dat er geen opmerkingen zijn. Aangezien het nu via mij is gelopen komt er geen briefje. Dat hoeft ook niet wettelijk. De kans dat de provincie nu toch bezwaar maakt is niet aanwezig zo mag verwacht worden. Het plan kan nu in de ontwerpprocedure. Graag deze ook toesturen aan de provincie.

Vriendelijke groet,

[Redacted Signature]

*Beleid Verkeer en Vervoer
Afdeling Economische Ontwikkeling, Mobiliteit & Cultuur
Team Verkeer en Vervoer
Provincie Drenthe*



Gemeente Borger-Odoorn
[Redacted]
Postbus 3
7875 ZG EXLOO

Aquapark 5, Veendam
Postbus 195
9840 AD Veendam
Tel 0598-693800
Fax 0598-693893
www.hunzeenaas.nl

Uw brief		Datum	28 januari 2013
Ons kenmerk	13-0413/13-0255	Behandeld door	[Redacted]
Onderwerp	concept bestemmingsplan reconstructie N34 aansluiting Exloo	Doorkiesnummer	[Redacted]

[Redacted]

Hierbij reageer ik op het concept van het ontwerpbestemmingsplan reconstructie N34 aansluiting Exloo in de gemeente Borger Odoorn.

In het kader van de watertoets heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap Hunze en Aa's. Ook is het waterschap betrokken bij de uitwerking van het plan door de provincie Drenthe. In de ruimtelijke onderbouwing behorende bij het bestemmingsplan is opgenomen wat voor dit plan van toepassing is. Voor de reconstructie van de aansluiting van de N34 heeft er overleg tussen provincie Drenthe en het waterschap plaatsgevonden waarin de waterhuishoudkundige aspecten zijn besproken.

Op basis hiervan is een plan en een watertoetsdocument opgesteld waarin de maatregelen zijn beschreven die nodig zijn om een goede inrichting van het gebied te waarborgen en daarbij ook eventuele negatieve effecten op de omliggende functies te voorkomen. Bij de verdere uitwerking en realisatie van het plan is een watervergunning nodig waarin de nadere regels en afspraken over de aanpassing van de waterhuishouding worden vastgelegd. Verder geeft dit plan mij geen aanleiding tot het maken van nadere opmerkingen.

Als u nog vragen heeft over deze brief, dan kunt u contact opnemen met Emiel Galetzka.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Afdelingshoofd Beleid, Projecten en Geo-informatie



Brandweer

Nummer Brandweer 2019

Advies wijziging afslag N-34 bij Exloo

Behandeld door :
Telefoon :
Ingekomen : 12-12-2012
Afgehandeld : 12-12-2012

Aanvrager : Gem. Borger-Odoorn
Behandeld ambtenaar :
Telefoon :

Door brandweer beoordeelde stukken

- Tekening : Tekening provincie Drenthe
 - Concept plan :
 - Concept regels :
 - Diversen :
-

1. Bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen

De aanleg van een nieuwe ongelijkvloerse kruising heeft voor de bereikbaarheid van brandweervoertuigen nauwelijks gevolgen.
De uitruk van de tankautospuiter vanuit de post Borger naar het dorp Ees gaat nu via het centrum van Borger. Bij natuurbranden heeft dit voor de uitruk van de posten Borger en Emmen nauwelijks gevolgen.
De uitruk van specialistische voertuigen vanuit Emmen naar Ees of Exloo duurt hooguit 30 seconden langer.

2. Opkomsttijd brandweer

De opkomsttijd van het eerste brandweervoertuig bij een calamiteit naar Ees of Exloo valt ruim binnen de norm van 15 minuten welke bestuurlijk is vastgesteld.

Conclusie.

Voor de brandweer heeft de aanleg van de ongelijkvloerse kruising voor de uitruk nauwelijks gevolgen en blijft alles binnen de bestuurlijk vastgestelde normen. Belangrijker is dat de verkeersveiligheid aanzienlijk wordt verbeterd door de aanleg van deze kruising en het verdwijnen van de af- en oprit bij Ees. Hierdoor zal de brandweer met minder ongevallen te maken.

UMCG Ambulancezorg

Reactie na overleg met college [REDACTED].

Vanuit Emmen-Zuid is Ees direct te bereiken door op de nieuwe rotonde tussen Exloo en Ees de nieuw te vormen parallelweg te nemen. Deze komt midden in Ees uit.

Aangezien vanuit Emmen-Zuid slechts grote hoofdwegen kunnen worden bereden tot aan Ees zal de aanrijtijd wellicht net zo snel kunnen zijn als vanuit de zijde van het dorp Borger.

M.vr.gr

Beleidsmedewerker strategische aangelegenheden
T. 14.0591
T. 0591-[REDACTED]
I. www.borger-odoorn.nl

Van: [REDACTED]@roobeek-advies.nl]
Verzonden: dinsdag 23 april 2013 10:47
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: FW: Afsluiting N34 Ees-Zuid

Hallo [REDACTED]

Zie de correspondentie hieronder....er staat in mijn beleving dus nog een vraag open van [REDACTED] aan [REDACTED] over de ambulances vanuit het zuiden (lees : Emmen). Graag reactie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen
Tel. 0591 - 648273

Mobiel [REDACTED]
www.roobeek-advies.nl

----- Originele bericht -----

Onderwerp: FW: Afsluiting N34 Ees-Zuid
Datum: 2013-04-02 8:51
Afzender: [REDACTED]@borger-odoorn.nl>
Ontvanger: [REDACTED]@roobeek-advies.nl>

[REDACTED]

En deze van de ambulancezorg.

M.v.g.

■■■■■

Gemeente Borger-Odoorn
Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer
Cluster Realisatie
Afdeling Grondgebiedszaken
T 14 0591
T 0591-■■■■■
I www.borger-odoorn.nl

Van: ■■■■■@umcgambulancezorg.nl]
Verzonden: woensdag 6 februari 2013 14:34
Aan: ■■■■■
Onderwerp: FW: Afsluiting N34 Ees-Zuid

Beste ■■■■■,

Bedankt voor het informeren over de afsluiting van de N34.

Zie onderstaande reactie van een van onze medewerkers.

Kunt u daar duidelijkheid in geven?

Met vriendelijke groet,

■■■■■

Operationeel Manager

UMCG Ambulancezorg
Telefoon: 0592-312000
Vriezerweg 10

Fax:0592-■■■■■
9482 TB Tynaarlo
www.umcgambulancezorg.nl

Van: ■■■■■@umcgambulancezorg.nl]
Verzonden: woensdag 6 februari 2013 9:03
Aan: ■■■■■
Onderwerp: Re: Afsluiting N34 Ees-Zuid

Beste ■■■■■

Ik kan bij deze de mening van ■■■■ onderschrijven, met een kanttekening, dat wij niet alleen van de Borger kant aanrijden, maar ook van de zuid (Emmen kant) aanrijden. Vraag; kunnen wij vanaf de zuid kant via afslag Exloo, of moet wij eerst naar Borger, en dan weer terug naar Ees?

Mocht dat laatste het geval zijn, levert het zeker vijf minuten vertraging op.

Hopende je voldoende te hebben geïnformeerd.

Mvrgr [REDACTED]

Op 4 feb. 2013 om 20:04 heeft [REDACTED] @umcgambulancezorg.nl> het volgende geschreven:

Hoi [REDACTED]

Wat is jouw mening over onderstaand verhaal?

Hoor graag van je...

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]@borger-odoorn.nl]

Verzonden: maandag 4 februari 2013 13:20

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Afsluiting N34 Ees-Zuid

Heer [REDACTED]

In het kader van het veiliger maken van en verbeteren van de doorstroming op de N34 wordt de afslag van de N34 aan de zuidkant van Ees door de provincie afgesloten.

Deze afsluiting wordt gecombineerd met het plan voor het ongelijkvloers maken van het kruispunt N34/Exloo. Ik heb dit plan ook besproken met [REDACTED] van de brandweer. [REDACTED] heeft aangegeven dat dit geen nadelige consequenties heeft voor de hulpverleningsvoertuigen.

In principe kan Ees in de toekomst van uit noordelijke richting via Borger en van uit zuidelijke richting via de nieuwe aansluiting N34 bij Exloo worden bereikt.

Kunt u het standpunt van [REDACTED] onderschrijven of zijn er van uw kant nog vragen of opmerkingen?

M.v.g.

[REDACTED]

Gemeente Borger-Odoorn

6.2 **Ontwerp-bestemmingsplan**

Vanaf donderdag 16 mei 2013 heeft gedurende 6 werkweken voor eenieder ter inzage gelegen het Ontwerpbestemmingsplan 'Bestemmingsplan Buitengebied Odoorn, reconstructie N34 Ees – Exloo'. Gedurende deze termijn was er de mogelijkheid om een zienswijze tegen het plan in te dienen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt, er zijn in totaliteit 9 zienswijzen binnengekomen.

De reactienota op de ingediende zienswijzen is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

7 Juridische vormgeving

7.1 Algemeen

Een bestemmingsplan bestaat uit 3 onderdelen:

- Toelichting:
In de toelichting staan de kenmerken van een wijk en de plannen met het gebied of de buurt.
- Verbeelding:
De plankaart is een kaart van het plangebied met daarop weergegeven de bestemmingen.
- Regels:
In de regels staat wat voor soort bebouwing er mag plaatsvinden en hoe er gebouwd mag worden. De maximale hoogte of breedte van bouwwerken wordt hier bijvoorbeeld in beschreven.

De opbouw van het bestemmingsplan is conform SVBP 2008. Met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), sinds 1 oktober 2010, zijn de aanlegvergunning, de sloopvergunning en de binnenplanse ontheffing als instrumenten van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvergunning (Wabo) geworden. In het bestemmingsplan onder de Wabo wordt bijvoorbeeld niet meer gesproken van een ontheffing maar van een afwijking.

Een bouwvergunning wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk, en een aanlegvergunning wordt een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

In het voorliggende bestemmingsplan worden de nieuwe begrippen uit de Wabo gehanteerd.

De regels van dit bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

In het plan zijn al dan niet in directe relatie met de bestemming staande voorzieningen, zoals ondergrondse leidingen, verhardingen, bermen, centrale installaties ten behoeve van energievoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de waterbeheersing in de vorm van duikers en dergelijke begrepen, zonder dat dit nadrukkelijk is vermeld.

7.2 Afstemming op andere wetten en verordeningen

Met het oog op de duidelijkheid, dan wel om een dubbel vergunningstelsel te voorkomen, is ten aanzien van een aantal wetten en/of verordeningen aangegeven hoe het gemeentebestuur bij de toepassing van de daarin opgenomen regelingen rekening houdt met het ruimtelijk beleid, zoals dat met het bestemmingsplan wordt nagestreefd. Dit betreft opheffing van het wettelijk bordeelverbod.

In 2000 is het wettelijk bordeelverbod opgeheven. De gemeenten krijgen hierdoor de mogelijkheid om bedrijfsmatige exploitatie van prostitutie aan gemeentelijke regels te binden. Het starten van een prostitutiebedrijf zal nog slechts kunnen plaatsvinden indien het bestemmingsplan de mogelijkheid van bedrijven, dienstverlening en horeca opent.

Gelet op het karakter van het plan is de bedrijfsmatige exploitatie van prostitutie-inrichtingen uitgesloten in het plangebied.

7.3 Toelichting op de bestemmingen

Het bestemmingsplan kent 3 bestemmingen, te weten Bos, Verkeer, Groen en Waarde - Archeologie

Hieronder volgen de beschrijvingen.

Bos

De voor 'bos' aangewezen gronden zijn bestemd voor bos, groenvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en verkeersdoeleinden in de vorm van ontsluitingswegen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 8,0 meter.

Verkeer

Ten behoeve van de functie wegverkeer binnen de bestemming 'Verkeer' geldt dat de gonden binnen deze bestemming bestemd zijn ten behoeve van wegen en straten (waarbij gestreefd wordt naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het verkeer), paden, bruggen, dammen en/of duikers, sloten, onder meer ten behoeve van de aan- en afvoer en berging van water, bermen en beplanting, parkeervoorzieningen en gebouwen ten behoeven van openbare nutsvoorzieningen. Ten behoeve van het bouwen geldt dat binnen deze bestemming geen gebouwen mogen worden gebouwd, behoudens een gebouw ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen tot een inhoud van 25 m³. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximale bouwhoogte van 12,0 meter.

Waarde – Archeologie (2 en 3)

'Waarde - Archeologie 2' heeft betrekking op zogenaamde AMK-terreinen waar archeologische vindplaatsen voorkomen. Ten aanzien van bouwwerken ter plaatse van deze gronden geldt een verbod indien de bodem over een oppervlakte van meer dan 100 m² en dieper dan 30 cm wordt geroerd.

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het uitvoeren van werkzaamheden indien op basis van een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt aangetoond dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn of deze niet onevenredig worden geschaad. Bij verlenen van de vergunning dient de gemeentelijk archeologisch adviseur geraadpleegd te worden. Voor aanlegwerkzaamheden geldt een vergelijkbare regeling. Deze regeling biedt een garantie dat de archeologische waarden niet worden aangetast zonder dat de deskundigen hiervan op de hoogte worden gesteld.

'Waarde - Archeologie 3' heeft betrekking op zogenaamde IKAW-terreinen met een hoge tot middelhoge trefkans. Ten aanzien van bouwwerken ter plaatse van deze gronden geldt een verbod indien de bodem over een oppervlakte van meer dan 500 m² en dieper dan 30 cm wordt geroerd.

Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het uitvoeren van werkzaamheden indien op basis van een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt aangetoond dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn of deze niet

onevenredig worden geschaad. Bij verlenen van de vergunning dient de gemeentelijk archeologisch adviseur geraadpleegd te worden. Voor aanlegwerkzaamheden geldt een vergelijkbare regeling. Deze regeling biedt een garantie dat de archeologische waarden niet worden aangetast zonder dat de deskundigen hiervan op de hoogte worden gesteld.

Projectgegevens

Project : Reconstructie N34 Exloo
Projectnummer : RB 10.054
IMRO-code : NL.IMRO.1681.00BP0024-VG01
Versie : 01
Datum : Oktober 2013

Opdrachtgever

Naam
Adres
PC en Plaats

RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen



www.roobeek-advies.nl