



**Reactienota d.d. 19 juli 2013 m.b.t. ingediende
zienswijzen Ontwerp-Bestemmingsplan
“Buitengebied Odoorn, reconstructie N34 Ees-
Exloo”.**

1.

Brief d.d. 23-5-2013, ingekomen 24-5-2013 (nr. 13.12210) van [REDACTED]
[REDACTED]

2.

Brief d.d. 17-6-2013, ingekomen 19-6-2013 (nr. 13.14296) van LTO-Vastgoed, namens de
[REDACTED]

3.

Brief d.d. 23-6-2013, ingekomen 25-6-2013 (nr. 13.14768) van [REDACTED]
[REDACTED]

4.

Brief d.d. 25-6-2013, ingekomen 25-6-2013 (nr. 13.14767) van [REDACTED]
[REDACTED].

5.

Brief d.d. 25-6-2013, ingekomen 26-6-2013 (nr. 13.14828) van [REDACTED]
[REDACTED].

6.

Brief d.d. 26-6-2013, ingekomen 26-6-2013 (nr. 13.14829) van [REDACTED],
[REDACTED]

7.

Brief d.d. 25-6-2013, ingekomen 27-6-2013 (nr. 13.14981) van Vereniging Dorpsbelangen
Ees en Eesergroen, p.a. [REDACTED]

8.

Brief d.d. 26-6-2013, ingekomen 27-6-2013 (nr. 13.14980) [REDACTED]
[REDACTED]

9

Brief d.d. 26-6-2013, ingekomen 27-6-2013 (nr. 13.15026) [REDACTED],
[REDACTED]

Inhoud zienswijzen en gemeentelijke reactie.

■■■■■■■■■■

1a)

In de directe omgeving van de woning gaat groen (EHS) verloren. Naar alle waarschijnlijkheid zal er lichtoverlast ontstaan door auto's die de parallelweg naar Ees en de nieuwe oprit N34 gebruiken. Een wegverlegging wordt genoemd.

1b)

De geluidsberekening m.b.t. huidige en nieuwe parallelweg wordt in twijfel getrokken. De toepassing van geluidsarm-asfalt wordt gewenst.

Reactie.

Ad.1a)

■■■■■■■■■■ heeft de beschikking gekregen over een kaart waarop het huidige- en nieuwe tracé staan aangegeven. Daaruit blijkt juist dat de bochtlijn van de huidige parallelweg naar de woning toeloopt. Het nieuwe tracé krijgt een bochtlijn die van de woning af is gesitueerd. De gevreesde lichtoverlast in de directe omgeving van de woning zal derhalve uitblijven.

Ad.1b)

De uitgevoerde geluidsberekeningen hebben betrekking op het totaal aan te leggen tracé, dus met fietspad, parallelweg en verkeersverwachting nieuwe N34. In de nieuwe situatie zal de totale geluidsbelasting op de aanliggende percelen met een halve decibel afnemen. Een dergelijke afname is technisch gezien fors te noemen en zal dus een positief effect met zich meebrengen.

Bij het project N34 tracé Ees Noord-Zuid is tot aan de kruising Odoornerstraat qua wegdek gebruik gemaakt van zogenaamd geluidsarm asfalt. Op dat tracé was de toepassing hiervan noodzakelijk om binnen de wettelijke geluidsbelastingnormen te kunnen blijven, met name voor wat betreft de met de achterzijde direct aan de N34 grenzende percelen.

De toepassing van geluidsarm-asfalt op het in geding zijnde tracé N34-Exloo is, gezien de genoemde afname van totale geluidsbelasting, in het geheel niet noodzakelijk en brengt een ongewenste en onnodige extra investering met zich mee.

Ad.2 LTO-Vastgoed, namens ■■■■■■■■■■

2a)

De huidige bedrijfsexploitatie op het terrein Odoornerstraat 16a te Ees en in de loods wordt aangegeven. Er bestaan plannen voor herplant en een bedrijfswoning.

Bij uitvoering van het nieuwe N34 tracé is de loods niet meer praktisch bruikbaar en deze wordt feitelijk onbereikbaar.

Van de huidige 2 hectare perceel heeft de provincie Drenthe ten behoeve van de N34 plannen 1 hectare nodig. Daardoor is van een levensvatbare bedrijfsmatige exploitatie van loods en overblijvend perceel geen sprake meer.

2b)

Bepleit wordt de planbegrenzing aan te passen waardoor het gehele perceel met loods daaronder gaat vallen.

Dan wordt geadviseerd om [REDACTED] volledig schadeloos te stellen. Gedane provinciale schadeloosstelling tot op heden dekt niet alle schade die door verlies van een stuk perceel gaat worden geleden.

Reactie.

Ad.2a)

[REDACTED] verwerkt grote boomstammen tot bruikbaar openhaardhout. Hij sloeg vanuit het verleden op het in geding zijnde perceel met een agrarische bestemming de boomstammen in de openlucht op en vervoerde ze naar een grote werkplaats op enkele kilometers afstand. Daar werden de boomstammen tot openhaardhout verwerkt en ging het product weer retour.

[REDACTED] heeft aan de gemeente toestemming gevraagd om op het in geding zijnde perceel een loods te mogen bouwen. Op basis van artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het toenmalige gemeentebestuur besloten een tijdelijke bouwvergunning met een instandhoudingstermijn van 5 jaar te vergunnen.

De tijdelijke bouwvergunning is inmiddels qua instandhoudingstermijn afgelopen en de vraag moet worden gesteld of het bedrijfsmatige gebruik ter plaatse en de zonder rechtsgeldige vergunning aanwezige loods kunnen worden gelegaliseerd.

Burgemeester en wethouders hebben besloten in het nieuw op te stellen bestemmingsplan voor het Buitengebied van Borger-Odoorn het huidige en feitelijk als houtbedrijf in gebruik zijnde perceelsgedeelte, waarop ook de loods staat, te voorzien van een adequate bestemming. Daarbij zal dan ook de bestaande in-/uitrit worden toegestaan.

Uitgaande van het huidige feitelijke gebruik, dan kan worden geconstateerd dat van de 2 hectare grond slechts een ondergeschikt deel ten behoeve van het houtbedrijf wordt gebruikt.

Door uitvoering van de provinciale plannen t.a.v. de afslag Exloo zal het bedrijf niet in de huidige exploitatie worden ingeperkt.

Van uitbreidingsplannen in het verleden is nimmer aantoonbaar sprake geweest en [REDACTED] heeft nimmer bij de gemeente een verzoek gedaan om een bedrijfswoning ter plaatse te mogen bouwen. Dat is thans planologisch niet mogelijk en het toestaan van woonbebouwing direct gelegen tegen een verkeersweg van betekenis aan is volstrekt ongewenst en qua wettelijke eisen niet vergunbaar.

Ad.2b)

De indiener van de zienswijze verzoekt de provincie het tracé te wijzigen, waardoor het nog meer over het perceel van [REDACTED] gaat vallen en hij op commerciële basis geheel kan worden uitgekocht. Burgemeester en wethouders hebben de plannen van de provincie Drenthe tot aanpassing van de N34 in planologische zin beoordeeld en akkoord bevonden.

Men heeft geen bemoeienis met activiteiten die de provincie Drenthe ontplooit om tot de benodigde grondverwerving over te gaan.

Ad.3

3a)

De provincie / gemeente heeft in het recente verleden bevestigd dat het traject Ees-Exloo zal worden voorzien van geluidsarm asfalt. Dat om het geluid richting inwoners van Ees-Zuid te minimaliseren en rekening houdende met het naar de toekomst toe alsmaar toenemende verkeer.

3b)

Verzocht wordt maatregelen te nemen om het sluipverkeer over de Odoornerstraat te weren en het racebaan-effect tegen te gaan.

Reactie.

Ad.3a)

De planvoorbereiding van het traject Borger / Ees-Zuid heeft meerdere jaren in beslag genomen. Er zijn ook meerdere bijeenkomsten georganiseerd, waarbij door de provincie uitleg werd gegeven. Er is toen aangegeven dat het traject tussen Ees-Noord en Ees-Zuid ging worden voorzien van geluidsarm asfalt. M.b.t. het traject Ees-Exloo is aangegeven dat, afhankelijk van te verrichten geluidsonderzoeken, eventueel ook geluidsarm asfalt kon worden toegepast.

Nu blijkt dat bij het nieuwe in geding zijnde tracé de totale geluidsbelasting afneemt (zie het gestelde bij Ad.1b), is er geen noodzaak aanwezig om voor deze financieel dure oplossing te kiezen.

Ad.3b.

In de huidige verkeerssituatie kan het verkeer, komende vanuit Emmen, via Ees-Zuid over de Odoornerstraat het dorp bereiken en de woonwijken in Borger-Zuid. Hierbij is geen sprake van sluipverkeer maar van verkeer dat via de geëigende weg gebruik maakt om huis/bedrijf te bereiken.

Het verkeer komende vanuit de richting Groningen moet nu in de huidige situatie bij Borger de afslag nemen om de woonwijken Borger-Zuid of het dorp Ees te kunnen bereiken.

Wanneer het nieuwe tracé is aangelegd zal in deze verkeersstromen niets veranderen!

De verlegging van het tracé zorgt niet voor meer verkeer in Ees ten opzichte van de huidige situatie.

De aangegeven en ervaren problematiek van het te hard rijden in Ees heeft niets te maken met de in geding zijnde tracé-aanpassing en is een opzichzelf staande zaak. De gemeente is, in samenwerking met onder andere Dorpsbelangen, de situatie ter plaatse aan het beoordelen.

Ad.4 [REDACTED]:

4a)

Gelijk aan zienswijze 3a.

4b)

Gelijk aan zienswijze 3b. Aanvullend wordt aangegeven dat drempels nabij Odoornerstraat 9 niet gewenst zijn. Ook wordt nog aangegeven dat naar verwachting het aantal vrachtwagens door Ees zal gaan toenemen.

4c)

Ter hoogte van de huidige afslag Ees-Zuid wordt een terreinverhoging gerealiseerd. Deze werkt zichtbeperkend en vermindert de geluidsuitstraling naar Ees toe. De wens wordt uitgesproken dat deze voldoende hoog zal zijn, dus niet te laag.

Reactie.

Ad.4a)

Zie de reactie onder Ad.3a.

Ad.4b)

Zie de reactie onder Ad.3b.

Door de aanleg van het nieuwe tracé zullen de huidige vrachtverkeerbewegingen zich niet gaan wijzigen.

Ad.4c)

De terreinverhoging is primair nodig als een zichtbegeleiding, waarbij de automobilisten het wegverloop van de N34 (een aankomende bochtsituatie) goed kunnen volgen. Een bijkomend effect zal enige geluidsreductie zijn. Er zal dus een beperkte hoogte worden toegepast.

Ad.5 [REDACTED]:

De brief bevat de formele zienswijze en als ingelast een brief .d.d 2 januari 2013, gericht aan wethouder [REDACTED].

5a)

Het ontwerp-bestemmingsplan is in de Week in Week uit één week later gepubliceerd t.o.v. het tijdstip van de terinzagelegging.

5b)

De aangelegde onderdoorgang van de Schoolstraat en daarmee het wegvallen van de oversteek ter hoogte van de Schaapstreek heeft geleid tot negatieve effecten op het gebied van verkeersbewegingen. Er zijn ook meerdere privaatrechtelijke afspraken tussen de provincie en [REDACTED] gemaakt die niet c.q. niet goed zijn uitgevoerd.

5c)

De aanrijtijden van de hulpdiensten zullen door het wegvallen van de aansluiting Ees-Zuid aanzienlijk toenemen, terwijl in het dorp naast de inwoners ook vele mensen verblijven in recreatievoorzieningen en bij calamiteiten elke seconde telt. Waarom niet een technische voorzien realiseren nabij de huidige afslag Ees-Zuid?

5d)

Gelijk aan zienswijze 3a.

5e)

Gelijk aan zienswijze 3b.

5f)

In eigendom zijnde agrarische percelen nabij de Middenweg zullen door het nieuwe tracé niet meer bereikbaar zijn. Wanneer daarvoor geen voorziening wordt getroffen, dan wordt een andere vorm van compensatie noodzakelijk geacht.

Reactie.

Ad.5a)

Het ontwerp-bestemmingsplan moet wettelijk voorafgaande aan de terinzagelegging worden gepubliceerd in één of meerdere dagbladen. De publicatie heeft in de week voorafgaande aan de terinzagelegging in het Dagblad van het Noorden gestaan. Nadien is de benodigde publicatie ook nog opgenomen in het plaatselijke blad Week in Week uit.

De zienswijze is ontvankelijk verklaard.

Ad.5b)

De onderdoorgang van de Schoolstraat en het wegvallen van de oversteek bij de Schaapstreek zijn via een losstaande planologische vergunningprocedure geregeld. Zaken die hiermee inherent zijn worden niet verbonden met het thans in geding zijnde ontwerp-bestemmingsplan.

De aangegeven veronderstelde wijziging van verkeersbewegingen wordt meegenomen in het gemeentelijk onderzoek naar de meer algemene verkeersstructuren in het dorp Ees.

Ad.5c)

De nederlandse wetgever heeft maximale aanrijtijden bepaald die hulpdiensten strikt moeten naleven. Binnen deze tijden kunnen aanwezige personen in het dorp Ees worden bereikt.

Bij de feitelijke planuitvoering wordt de huidige afslag Ees-Zuid geheel verwijderd. Ter plaatse wordt primair vanuit veiligheidsoverwegingen een zichtbelemmerende grondverhoging aangebracht. Het verkeer, rijdende over de N34, zal daarmee een zichtgeleiding door de bocht ter plaatse verkrijgen. Aldaar is geen fysieke ruimte meer aanwezig voor een aparte afrit ten behoeve van hulpdiensten.

Ad.5d)

Zie de reactie onder Ad.3a.

Ad.5e)

Zie de reactie onder Ad.3b.

Ad.5f)

De in geding zijnde agrarische percelen, niet vallende binnen het nieuwe tracé, maken geen onderdeel uit van het in geding zijnde ontwerp-bestemmingsplan.

De initiatiefnemer van het verkeersplan N34, de provincie Drenthe, zal in overleg met de [REDACTED] tot een privaatrechtelijke oplossing komen.

Ad.6 [REDACTED]:

6a)

Gelijk aan zienswijze 3a.

6b)

Gelijk aan zienswijze 3b.

Reactie.

Ad.6a)

Zie de reactie onder Ad.3a.

Ad.6b)

Zie de reactie onder Ad.3b.

Ad.7 Vereniging Dorpsbelangen Ees en Eesergroen.

7a)

Men geeft aan dat de verkeersveiligheid in Ees en Eesergroen van groot belang is. De Vereniging heeft al meerdere rapporten opgesteld, met daarin opgenomen ideeën en aanbevelingen.

7b)

Tijdens de inloopbijeenkomst d.d. 19-12-2012 heeft men ideeën en wensen aangegeven:

-Aandacht voor de aansluiting en verkeerstoename op de Middenweg.

-Toepassen van geluidsarm asfalt om geluidsoverlast terug te dringen.

Reactie.

Ad.7a)

De gemeente is de verkeerssituatie aan het beoordelen en neemt daarbij de ontvangen rapporten mee.

Ad.7b)

De Middenweg wordt herstraat en is berekend op de toekomstige verkeersintensiteit.

Met betrekking tot het geluidsarme asfalt wordt verwezen naar de reactie onder Ad.3a.

Ad.8 [REDACTED]:

8a)

Gelijk aan zienswijze 3a.

Aanvullend wordt aangegeven dat de overgang van geluidsarm asfalt naar het normale asfalt als zeer storend wordt ervaren.

8b)

Gelijk aan zienswijze 3b.

Aanvullend worden enkele oplossingen aangegeven, zoals bijvoorbeeld een slinger in de weg (tussen N34 en Exloo).

Reactie.

Ad.8a)

Zie de reactie onder Ad.3a.

Het aangegeven probleem zal door de provincie worden beoordeeld en indien mogelijk worden verholpen.

Ad.8b)

Zie de reactie onder Ad.3b.

De aangegeven oplossing zal door de gemeente ook worden meebeoordeeld.

Ad.9 [REDACTED]:

9a)

In artikel 4.2.2. onder b van de planregels zijn bouwwerken geen gebouwen tot maximaal 12.00 meter hoog toegestaan. De wens wordt uitgesproken om hierbij op te nemen dat geen windmolens mogen worden gebouwd.

9b)

Aangegeven wordt dat in het bestemmingsplan genoemde voorzieningen nabij Odoornerstraat 31 te Ees ook moeten worden uitgevoerd.

Reactie.

Ad.9a)

In de bepaling is bebouwing tot 12 meter hoogte slechts mogelijk. Hierbij is het niet mogelijk om windmolens met gebruikelijke afmetingen en hoogtes te kunnen plaatsen. Een aparte aanduiding is derhalve niet noodzakelijk.

Ad.9b)

Hiervan wordt kennisgenomen.