

**I. AMBTELIJK COMMENTAAR D.D.14-10-2016 OP DE
INGEDIENDE INSPRAAKREACTIES V.W.B. DE
VOORONTWERP BESTEMMINGSPLANNEN
RECONSTRUCTIE N34 KLIJNDIJK EN AFSLAG ODOORN-
NOORD/EXLOO.**

Algemeen.

Aan de huidige plannen is jaren van voorbereiding voorafgegaan. Rijkswaterstaat was eigenaar van de huidige N34 en is lange tijd geleden gestart met het veiliger maken van de (toen nog) RW34. Het doel was om alle gelijkvloerse kruisingen, waar veelvuldig zware verkeersongevallen plaatsvonden, ongelijkvloers te gaan maken. Nadat men in Gieten de rotonde heeft opgepakt en de kruisingen Gasselte en Borger, is de weg in eigendom overgedragen aan de Provincie Drenthe, met als overdrachtsvoorwaarde de ingezette weg voort te zetten om te komen tot ongelijkvloerse kruisingen in de N34. De Provincie Drenthe heeft er niet voor gekozen om gebruik te maken van het wettelijk instrument van Provinciaal Inpassings Plan met een beperkte rechtsbescherming voor belanghebbenden, doch heeft ervoor gekozen om met zo uitgebreid mogelijke participatie te komen tot planvorming.

Hierna wordt kortheidshalve het doorlopen traject belicht en wordt volledigheidshalve verwezen naar de inhoud van de bijbehorende bestemmingsplannen Reconstructie N34 Klijndijk en Afslag Odoorn-Noord/Exloo. .

*Om voor afslagen Emmen-Noord en Odoorn-Noord een oplossing te vinden wordt in 2010 een studie uitgevoerd door de provincie Drenthe en de gemeenten Emmen en Borger-Odoorn. Als conclusie worden de aansluitingen Torenwijk (Odoorn) en Sleneweg (Klijndijk) genoemd.

*Emmen-Noord valt af aangezien de gemeente Emmen haar kern op drie plekken ontsloten wilde hebben en daarbij hoorde niet Emmen-Noord. In 2013 is dit opgenomen in de Emmer GVV en de Emmer Structuurvisie.

*In 2011 is een verdiepende studie door de Provincie Drenthe uitgevoerd met alle mogelijke N34 aansluitingen. De aansluitingen Sleneweg en parallelweg Odoorn-Noord richting Exloo hadden de voorkeur boven die van de Torenwijk te Odoorn. Daarbij bleek de landschappelijke ingreep te fors, tezamen met de ongewenste verkeerskundige consequenties.. In 2013 zijn aan een werkgroep, bestaande uit belangenbehartigers (Klijndijk/Odoorn/Landbouw/Ondernemersverenigingen), Provincie Drenthe en gemeente Borger-Odoorn voornoemde studies voorgelegd. De voorkeursaansluiting Sleneweg werd omarmd en in gezamenlijkheid is het plan uitgewerkt en is een inloopbijeenkomst voorbereid en gehouden..

*Uit een enquête, gehouden tijdens de inloopbijeenkomst op 24-09-2013 , bleek draagvlak aanwezig voor oplossing Sleneweg (75%).

*Nadien ontstond een actiegroep waarmee vervolg gesprekken zijn gevoerd.. Ook is provinciaal besloten een “second opinion” te vragen aan bureau Goudappel-Coffeng. Daarbij stonden twee onderzoeksvragen centraal;

- 1) Zijn de in 2010 gestelde beleidsuitgangspunten nog steeds valide?
- 2) Wanneer deze valide zijn, is de Sleneweg dan nog de juiste en logische aansluiting, ook in relatie tot de aansluiting Emmen-Noord?

De conclusie uit het onderzoek was dat de beleidsuitgangspunten 2010 nog steeds valide zijn en de Sleneweg nog steeds de juiste en logische aansluiting is, mits er aanvullende maatregelen worden getroffen.

*Provinciale Staten hebben nadien nog besloten om, voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure, een onafhankelijk onderzoek te laten verrichten, waarbij de variant Emmen-Noord, (door gemeente Emmen al af geserveerd o.a. in 2013), specifiek zou worden vergeleken met de variant Sleneweg.

*Een geformeerde brede werkgroep onder onafhankelijke leiding (aanvullend actiegroep/Valthe/t'Haantje-Kibbelveen / ondernemers- en wijkvereniging Emmermeer / ambtelijk e Emmen en Coevorden) heeft zich ingespannen om te komen tot een onderzoeksopzet t.b.v. een extern onderzoeksbureau. Royal Haskoning heeft het benodigde onderzoek verricht met de eis geen conclusies te trekken.

*Het concept rapport is in de brede werkgroep besproken en in positieve zin overgenomen als een goede basis voor verdere politieke besluitvorming.

Met alle verkregen input en na consultatie van de gemeenteraden van de gemeenten Emmen, Coevorden en Borger-Odoorn, heeft het college van Gedeputeerde Staten, later geaccordeerd door Provinciale Staten, in 2015 besloten te komen tot een ongelijkvloerse kruising Sleneweg te Klijndijk, met een parallelweg in de richting van Emmen-Noord plus één tussen Odoorn-Noord en Exloo. Dat met het laten vervallen van de huidige aansluitingen Emmen-Noord en Odoorn-Noord.

Met de voornoemde nieuwe parallelweg is tegemoet gekomen aan de gewijzigde wens van de gemeente Emmen om toch een verbinding te houden in de richting van Emmen-Noord en aan de bezwaren van omwonenden dat de Sleneweg te veel verkeer zou moeten gaan verwerken. Door het gebruik van deze weg zal het verkeer op de Hoofdweg afnemen en het toekomstige geplande verkeer op de Sleneweg in de richting van de rotonde Klijndijk wordt de helft minder.

Opvattingen gemeente Borger-Odoorn.

Na de gemeentelijke herindeling in 1998 heeft de toenmalige gemeenteraad besloten om een Toekomstvisie Borger-Odoorn vast te stellen. Daarin is als een rode draad opgenomen dat de gemeente in haar handelen gaat voor kwaliteit.

Deze globale visie, om het DNA van Borger-Odoorn te bepalen, is nader uitgewerkt in een gemeentelijke Structuurvisie Borger-Odoorn (2010). In deze overall visie, die op interactieve wijze met de inwoners tot stand is gekomen en waarbij elk gemeentelijk beleidsveld aan de orde is gesteld, is ook een paragraaf 5.5 over de verkeersveiligheid opgenomen. Er wordt ingezet op goede verbindingen van de gemeentelijke kernen met de omliggende gemeenten. Een goede ontsluiting van kernen op de N34 is daarvoor van groot belang. Dat kan slechts wanneer er verkeersveilige aansluitingen komen op ongelijkvloerse wijze. Na het vaststellen van de Structuurvisie Borger-Odoorn (2010) is door de provincie Drenthe als eigenaar van de N34 een bestuurlijk overleg traject met Borger-Odoorn gestart, teneinde te komen tot een verkeersveilige oplossing van de bestaande kruisingen Exloo, Odoorn-Noord en Emmen-Noord.

In meerdere bestuurlijke overleggen tussen provincie – en gemeentebestuur is vanaf het project aansluiting Ees besloten om als gemeente Borger-Odoorn de kosten te dragen voor de benodigde planologische procedures. De afspraken zijn derhalve ook van toepassing op de aansluitingen Exloo en nu Klijndijk en Odoorn-Noord.

Voordat de Provincie Drenthe haar politieke keuze heeft gemaakt om definitief te kiezen voor een nieuwe kruising N34 Klijndijk en het verlengen van de parallelweg met fietspad als alternatief voor | Odoorn-Noord, is de gemeenteraad van Borger-Odoorn specifiek gevraagd naar zijn opvatting.

De gemeenteraad in meerderheid heeft besloten akkoord te gaan met de huidige planvorming (aansluiting N34 Klijndijk). Tijdens de raadsvergadering in september 2016 heeft de gemeenteraad, ook in meerderheid, besloten het ingezette planologische traject voort te zetten, hetgeen met zich meebrengt dat het college van burgemeester en wethouders verder kan met de voorbereidingshandelingen om te komen tot twee ontwerp-bestemmingsplannen.

Te volgen procedure.

T.a.v. bestemmingsplannen start de wettelijke procedure bij het ter inzage leggen van een zogenaamd ontwerp-bestemmingsplan. Daartegen kan een belanghebbende een zienswijze indienen bij de gemeenteraad. Dit bestuursorgaan beslist over de vaststelling van dergelijk plan. In de niet-wettelijk verplichte voorfase kan een gemeentebestuur besluiten een inspraakronde te organiseren. De dan te ontvangen inspraakreacties kunnen betrekking hebben op omissies in de plannen en kunnen adviezen inhouden om de plannen te wijzigen.

De hierna te benoemen en ontvangen brieven betreffen dus alleen een inspraakreactie en kunnen niet als een formele zienswijze worden opgevat. Alle inspraakreacties worden door het college van burgemeester en wethouders beoordeeld in relatie tot de inhoud van de opgestelde voorontwerp- bestemmingsplannen.

Inspraakreacties.

1.

't Haantje 34, 7847 TC 't Haantje, bij brief van 4 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 1795-2016.

a) Het door de provincie Drenthe gevolgde besluitvormingsproces wordt gehekeld. Steekhoudende argumenten voor de provinciale keuze worden gemist. Ook ontbreekt het aan een goede samenwerking tussen de 3 betrokken gemeenten en de provincie om de infrastructuur van het provinciale wegennet te verbeteren. Het mobiliteitsplan van de gemeente Coevorden wordt niet gevolgd en de provincie Drenthe handelt in strijd met haar eigen beleid voor behoud/leefbaarheid landelijk buitengebied plus aangrenzende dorpen en verkeersveiligheid.

Reactie

Verwezen wordt naar het gestelde onder het kopje “**algemeen**”. Naar de gemeentelijke opvatting heeft de provincie Drenthe in voldoende mate en op transparante wijze gemaakte keuzes gedeeld met betrokken gemeenten en belanghebbenden. Belanghebbende in haar functie als fractievoorzitter van Belangen Buitengebied Coevorden moet daarbij betrokken zijn geweest. Dat daarbij de drie gemeenten Emmen, Coevorden en Borger-Odoorn niet eenzelfde opvatting over de variant Sleneweg (Klijndijk) en Odoorn-Noord hebben, past binnen de eigen beleidsafweging.

b) De door de gemeente Coevorden uitgevoerde weginrichting in 't Haantje wordt in het kader van de leefbaarheid negatief beoordeeld. Met zorg wordt gekeken naar de toekomstige leefbaarheid en verkeersveiligheid in 't Haantje.

Reactie

Besluitvorming van de gemeente Coevorden inzage herinrichting 't Haantje wordt gerespecteerd. Dat de uitgevoerde werkzaamheden een negatief beeld op de leefbaarheid van het dorp teweeg brengen, kan niet aan onderhavig project N34 Slenerweg worden gekoppeld. Uit verkeersonderzoek door een ter zake deskundig en onafhankelijk adviesbureau blijkt dat na aanleg van de variant Slenerweg (Klijndijk) per etmaal er 50 voertuigen extra in 2030 door de kern 't Haantje zullen gaan rijden. In de praktijk is deze verkeerstoename niet waar te nemen.

c) Waarom houden burgemeester en wethouders en de provincie zich krampachtig vast aan de ingezette besluitvorming?

Reactie

De provinciale besluitvorming is gebaseerd op de nodige adviezen van ter zake deskundige en onafhankelijke verkeersbureaus, reacties verkregen vanuit gehouden inloopbijeenkomsten en opvattingen van de in het leven geroepen werkgroep. De gemeenteraad van Borger-Odoorn heeft zich in meerderheid ook daaraan geconformeerd en in september 2016 is door de raad, eveneens in meerderheid, nog uitgesproken dat burgemeester en wethouder verder kunnen met de voorbereidende handelingen om te komen tot ontwerp-bestemmingsplannen, die ter vaststelling aan de gemeenteraad kunnen worden voorgelegd.

2.

Melkweg 4, 7871 PE Klijndijk, bij brief van 5 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 1817-2016.

a) De door de provincie gewraakte besluitvorming zorgt ervoor dat na reconstructie de verkeerstoename een negatief effect qua geluidhinder luchtkwaliteit leefomgeving en verkeersveiligheid zal hebben op het gebied Slenerweg en met name bij de huidige rotonde (extra afremmen en optrekken).

Reactie

De genoemde aspecten zijn in beoordeling genomen door ter zake deskundige en onafhankelijke adviesbureaus. De variant Slenerweg (Klijndijk) plus Odoorn-Noord zal veranderende verkeersstromen met zich meebrengen, hetgeen voor omwonenden in de omtrek van Klijndijk positieve- en negatieve effecten tot gevolg kan hebben. Dat is inherent aan elke verandering die in een leefgebied wordt doorgevoerd en waarbij wet- en regelgeving aan de orde is. Een onderbelicht voordeel is het dat er een vrijliggend fietspad wordt aangelegd, die het langzame verkeer van de Slenerweg haalt. Voorts zal de verkeersintensiteit op de rotonde niet toenemen. Onderzocht is ook dat door de veranderende stromen de verkeersveiligheid niet afneemt. Daar waar het verkeersaanbod vanaf de Slenerweg toeneemt, zal dat bij de overige aansluitingen afnemen. Alle belangen zijn door de provinciale politiek (Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten) afgewogen en eveneens in beoordeling geweest bij de gemeenteraad van Borger-Odoorn.

6) [REDACTED], Visserstraat 40, 7871 PR Klijndijk, bij brief van 6 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2007-2016.

a) Vragenderwijs wordt de provinciale besluitvorming, het handelen van provinciale ambtenaren en –bestuurders, gehekelde.

Reactie.

Zie onder 1 a. en de reactie hierna onder 6b.

b) De onafhankelijkheid van tijdens het proces ingehuurd adviesbureaus, alsmede de inhoud van de rapporten, wordt sterk in twijfel getrokken.

Reactie.

Er bestaat geen enkele reden om aan te nemen dat de tijdens het proces ingehuurd adviesbureaus niet op onafhankelijke wijze hun werk hebben verricht. Tevens heeft belanghebbende zelf deelgenomen aan de brede werkgroep die de onderzoeksopzet heeft bepaald voor het laatste onafhankelijk onderzoek.

c) De te gebruiken materialen, huidige viaduct en aanleg tweedehands brug, worden bekritiseerd. Tevens de aanleg van een extra parallelweg.

Reactie.

Van de provincie is vernomen dat het huidige viaduct voldoet. Vanuit de duurzaamheidsgedachte is v.w.b. de noodzakelijke fietsbrug besloten om een tweedehands en kwalitatief goed exemplaar aan te schaffen, hetgeen is gelukt. De aanleg van een parallelweg is voorzien bij de voorliggende variant Slenerweg (Klijndijk) als een functioneel element, om met name verkeer van de Hoofdweg af te halen en een snelle verbinding te houden tussen N34 en Emmen-Noord. Daarbij wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de ondernemers uit Emmermeer, de raad van Emmen en de bewoners van de Hoofdweg Klijndijk.

d) De gemeente | Borger-Odoorn wordt verweten;
-niet te luisteren naar buurgemeenten
-het niet toepassen van het Citta Slow keurmerk bij de plannen

Reactie.

Zie onder 1 a

Voor wat betreft het Citta Slow Keurmerk wil de gemeente Borger-Odoorn het unieke van de gemeente uitdragen, zoals dat is verpakt in de termen van het onthaasten en de kwaliteit van leven. Het op een goede en veilige wijze kunnen bereiken van onze gemeente met haar kernen speelt daarbij ook een rol van betekenis. Zoals eerder aangegeven Er wordt ook nog verwezen naar punt 2 a.

e) De wettelijk benodigde ruimte ter hoogte van de Slenerweg met beukenlaan en ter plaatse van het viaduct is niet aanwezig voor de functie van gebiedsontsluitingsweg.

Reactie.

In de bestaande situatie is de verharding van de Slenerweg aanwezig met aan beide zijden een bomenrij. Deze rijen zijn niet formeel als karakteristiek of beeldbepalend gekenmerkt door de gemeente Borger-Odoorn, maar vormen in de praktijk en feitelijk een herkenbare laanstructuur die het plezierig maakt om vanaf de N34 het esdorpenlandschap met al zijn esdorpen in te rijden. Vanuit de Citta-Slow gedachte zal dit een onthaastend gevoel geven.

De huidige weg wordt naast het gemotoriseerde verkeer ook gebruikt door langzaam verkeer in de vorm van fietsers, snor- en bromfietsers.

Met dit gemengde verkeer op de Slenerweg is nu een maximum snelheid van 80 kilometer per uur toegestaan.

In de nieuwe situatie na aanleg aansluiting op de N34 is er een vrijliggend fietspad voorzien achter de noordelijke bomenrij. Deze zorgt ervoor dat al het langzame verkeer niet meer tussen het andere gemotoriseerde verkeer op de Slenerweg zich voortbeweegt. Voor wat betreft de snelheid is voorzien in het handhaven van de huidige en toegestane 80 kilometer per uur.

Echter na presentatie van deze plannen in het betreffende voorontwerpbestemmingsplan zijn vele inspraakreacties ontvangen, die aangeven dat er een onacceptabele aantasting van geluidskwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plaatse van de Slenerweg en het blijvende viaduct zal ontstaan. Het handhaven van de huidige geasfalteerde wegbreedte in combinatie tot de aanwezigheid van bomen zou leiden tot een verhoogd risico op ongevallen en één inspraakreactie hanteert zelfs de kwalificatie van “dodenweg”.

De huidige wegconstructie van de Slenerweg met snel- en langzaam verkeer te midden van bomenrijen is niet een wezensvreemde situatie in de provincie Drenthe maar komt veelvuldig voor. Vanuit het verre verleden zijn veelal wegen aangelegd met een bomenrij ter weerszijden. In de loop der decennia zijn verkeersintensiteiten gewijzigd en zouden bermen verbreed moeten worden, doch is daarvoor geen ruimte door de aanwezige bomen. Er zijn vele wegen in Drenthe waarbij de bomen nagenoeg tegen het wegdek aan gesitueerd zijn en deze worden dagelijks nog door vele weggebruikers benut. Bij de Slenerweg staan de bomen niet direct tegen het wegdek aan en er is nog een obstakelvrije ruimte aanwezig wanneer een motorvoertuig door toedoen van een bestuurder in de berm terechtkomt. Dit wordt specifiek gesteld omdat veel ongevallen te wijten zijn aan eenzijdig handelen van een bestuurder en zelden te maken heeft met een frontale botsing tussen twee tegenliggers.

De voornoemde reacties van de insprekers (schriftelijk) maken het noodzakelijk om de gepresenteerde plannen specifiek ten aanzien van de Slenerweg en het blijvende viaduct nogmaals te heroverwegen. Dat doet recht aan de geboden mogelijkheid om inspraak te geven op de plannen, voordat deze in een planologisch- en wettelijk traject terechtkomen.

Zoals aangegeven is de feitelijke inrichting van de Slenerweg nagenoeg gelijk aan de vele andere 80 km/u wegen in Borger-Odoorn en Drenthe met de positieve uitzondering dat er nog obstakelvrije ruimte aanwezig is tot de bomenrij. Bermbreedtes zijn niet wettelijk vastgelegd maar moeten aan een richtlijn voldoen.

Deze bieden de nodige ruimte in beoordeling omdat iedere wegsituatie in Nederland een specifieke is. Afwegingsfactoren kunnen zijn; is er voldoende fysieke obstakelvrijruimte of beperken landschapselementen dit. Worden aanpassingskosten niet extreem hoog in relatie tot het gewenste resultaat?

Ingeval de Slenerweg is er een afweging gemaakt tussen enerzijds de aanwezige bomenrijen en de in de voorschriften benoemde minimale obstakelvrije ruimte.

De door de inspraakreacties genoemde toename van verkeersonveiligheid wordt bestreden. In eerste instantie zal het langzame verkeer van de Slenerweg en het blijvende viaduct worden gehaald. De verkeersveiligheid zal in positieve zin juist enorm toenemen omdat de zwakkere verkeersdeelnemer (jonge onervaren fietsende kinderen, oudere verkeersdeelnemers etc.) niet meer gemixed worden met tot 80 km/u rijdende gemotoriseerde verkeersdeelnemers.

Ook is aangegeven dat door het handhaven van de bomenrijen de visuele laanstructuur blijft bestaan. Deze zal voor een beleefbare versmalling zorgdragen, waardoor verkeersdeelnemers niet worden uitgenodigd harder te gaan rijden. Om dit meer kracht bij te zetten en tegemoet te komen aan de bezwaren van de inspraakreacties wordt het voor-ontwerpbestemmingsplan N34 Klijndijk gewijzigd alvorens het als een ontwerpplan wederom ter inzage gaat worden gelegd.

Het bedoelde weggedeelte zal in snelheid geheel worden teruggebracht van het maximum van 80 km/u naar 60 km/u. Dat, tezamen met het aanleggen van een vrijliggend fietspad voor het langzame verkeer, zal tegemoetkomen aan de bezwaren van de insprekers en is een betere situatie t.a.v. de geluidsbelasting.

Naast de snelheidsverlaging kan ook nog worden aangegeven dat het langzame landbouwverkeer gebruik moet blijven maken van de Slenerweg. Dit zal ook blijven zorgen voor een snelheidsafname bij de andere gemotoriseerde weggebruikers.

Een onafhankelijk ter zake deskundig bureau heeft de voornoemde gewijzigde situatie qua effecten beoordeeld en dit rapport wordt hierbij gevoegd en zal onderdeel gaan uitmaken van het betreffende bestemmingsplan.

Actie: In de toelichting van het betreffende bestemmingsplan opnemen dat genoemde weggedeelte een 60 km/u maximum krijgt, nadat de aansluiting op de N34 Klijndijk is gerealiseerd. Het herziene verkeers- en geluidsonderzoek bij het bestemmingsplan voegen.

f)Waarom is niet gekozen voor de Ladder van Verdaas?

Reactie.

Dit is een systematiek die soms gebruikt wordt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij een verkeersprobleem. Bedacht door Tweede Kamer lid Verdaas van de PvdA. Het gaat erom te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. Eerst moet worden gekeken naar oplossingen in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van het openbaar vervoer. Bieden deze te weinig soelaas, dan pas is infrastructuur uitbreiding mogelijk.

V.w.b. de variant Slenerweg (Klijndijk) Odoorn-Noord zijn bij de gevolgde procedure door de provincie Drenthe, in samenspraak met de bevolking, werkgroep en de gemeenten Emmen en Borger-Odoorn (later ook Coevorden), voornoemde oplossingen beoordeeld (Zie ook reactie bij punt 19 a 1 en a2.). Het uitbreiden en in beperkte mate aanleggen van nieuwe infrastructuur blijft een noodzakelijk iets bij het ombouwen van een gelijkvloerse naar een ongelijkvloerse kruising. Er wordt nog opgemerkt dat door het wegvallen van Emmen-Noord en Odoorn-Noord er ook infrastructuur verdwijnt.

7) [REDACTED], Melkweg 25, 7871 PG Klijndijk, bij brief van 7 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 1933-2016.

a) Het streven om de N34 met alle aansluitingen veiliger te maken wordt onderstreept.

Reactie.

In positieve zin wordt hier kennis van genomen.

b) De reeds doorgevoerde aanpassingen hebben een lichte verbetering laten zien, maar de rotonde Gieten stagneert de doorstroming.

Reactie.

Rijks waterstaat heeft als toenmalige eigenaar van de RW34 de plannen voor het huidige knooppunt Gieten ontwikkeld.. Deze verkeerssituatie heeft geen directe relatie met het weggedeelte ter hoogte van Klijndijk.

c) In tegenstelling tot eerdere N34 aanpassingen worden in de nieuwe plannen twee bestaande afslagen Odoorn-Noord/Emmen-Noord in één samengevoegd en dan ook op een andere plek (Klijndijk). De provinciale motivering daartoe is altijd onduidelijk gebleven en er is telkens vastgehouden aan de variant Slenerweg Klijndijk. De vraag wordt gesteld of er wellicht een “verborgen provinciaal” belang aanwezig is.

Reactie.

Zie onder 1a.

Van de aangegeven samenvoeging is geen sprake. De huidige afslag Emmen-Noord zal via de parallelweg worden verplaatst naar N34 Klijndijk. De huidige afslag Odoorn-Noord wordt verlegd naar de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting N34 Exloo.

d) De van provinciale zijde ontwikkelde nieuwe parallelweg zal zorgdragen voor onoverzichtelijke verkeersbewegingen bij de nieuwe rotondes en de huidige in Klijndijk. Ook zal sluipverkeer door Klijndijk en 't Haantje ontstaan.

Reactie.

Zie onder 2 a.

e) De gemeente Borger-Odoorn wordt gevraagd de situatie van de N34 in een verantwoord licht te plaatsen dat verder strekt dan de komende 5 jaar. Daarmee dient de planprocedure te worden opgeschort, het overleg met de buurgemeenten te worden opgestart en een masterplan met daarin verkeersstromen rond Emmen te worden opgesteld.

Reactie.

Zie onder het kopje “**Opvattingen gemeente Borger-Odoorn**” op bladzijden 1 en 2 en het gestelde onder 6 e. De gemeente Borger-Odoorn gaat in de Structuurvisie Borger-Odoorn 2010 voor een structurele oplossing voor wat betreft de verkeersveiligheid op de N34. Zeer onlangs heeft de gemeenteraad van Borger-Odoorn in meerderheid nog uitgesproken geen tijdelijke opschorting van de planologische procedure toe te staan. Per definitie betreft het een weg (N34) in eigendom bij de Provincie Drenthe.

8) [REDACTED], Melkweg 25, 7871 PG Klijndijk, bij brief van 7 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 1912-2016.

- a) De gevolgde procedure door en stellige keuze van de provincie Drenthe voor de aansluiting N34 Klijndijk worden gehekelde.

Reactie.

Zie onder 1 a.

- b) De keuze voor Emmen Noord had veel tijdswinst opgeleverd met een forse kostenbesparing. Ook waren de gevolgen voor omwonenden, natuur etc. minder geweest.

Reactie.

Van deze individuele opvatting wordt kennis genomen en gezien alle geproduceerde stukken met uitkomsten wordt deze mening niet gedeeld..

- c) Er worden verkeersproblemen verwacht bij de nieuw aan te leggen rotonde nabij de parallelweg, met sluipverkeer via alternatieve routes tot gevolg.

Reactie.

Zie onder 2 a.

9/10/11) [REDACTED] De Snikke 14, 7847 TK 't Haantje, [REDACTED] Hoofdweg 30, 7871 TC Klijndijk, [REDACTED], Dambeern 2, 7873 CN Odoorn, bij gelijke brieven van 8 oktober 2016, gemeentelijke kenmerken 2010-2016, 2009-2016 en 2006-2016.

- a) Het gevolgde provinciale besluitvormingsproces wordt gehekelde. De provincie houdt halsstarrig vast aan de ontsluiting N34 Klijndijk en deugdelijke motivering is nimmer gegeven.

Reactie.

Zie onder 1 a.

- b) De geplande variant Sleneweg met parallelweg brengt het volgende verkeersbeeld met zich mee; sluipverkeertoename Klijndijk en 't Haantje, verkeerstoename nieuwe rotonde met 5 onoverzichtelijke aansluitingen, w.o. parallelweg, Odoornerweg blijft 80 Km/u en wordt intensiever gebruikt.

Reactie.

Zie onder 2 a en 6 e.. Het betreft een grotere rotonde in omvang, aan te leggen op een geheel open stuk land. Daardoor is het zicht naar alle aansluitingen goed en zijn er geen visuele zichtbeperkingen, zoals de aanwezigheid van bomen, gebouwen etc.

c) Ook na verbreding blijft de Slenerweg te smal, alsmede ook het te gebruiken viaduct.

Reactie.

Zie onder 6 e.

d) De inritsituatie naar Slenerweg 7 te Klijndijk gaat zorgen voor gevaarlijke situaties.

Reactie.

Aan de huidige inritsituatie wijzigt zich niets en derhalve worden geen gevaarlijke situaties verwacht. De inritsituatie wordt door het ontbreken van het langzame verkeer op de Slenerweg ook veiliger.

, Hoofdweg 25, 7871 TC Klijndijk, bij brief van 8 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2001-2016.

a) De perikelen rondom de aanpassing van het verkeersknooppunt te Gieten worden aangehaald, waarbij wordt gesuggereerd dat de provincie voor deze gekozen oplossing verantwoordelijk is geweest.

Reactie.

Zie onder 7 b.

b) De bestaande rotonde in Klijndijk zal de verkeersproblemen krijgen die nu in Gieten zich voordoen.

Reactie.

De verkeerssituatie nabij Gieten is een geheel andere dan die nabij Klijndijk. De verkeersintensiteit is daar vele malen groter en het betreft hier een provinciale stroomweg, die grotere gebieden en zelfs provincies met elkaar verbindt.

c) De gemeente wordt verweten dat Klijndijk geen deel uitmaakt van de Citta Slow gedachte.

Reactie.

Zie onder 6 d en e.

13) en Melkweg 42, 7871 PG Klijndijk, bij brief van 9 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 1989-2016.

a) Het provinciale besluitvormingsproces en de latere gemeentelijke besluitvorming worden gehekelde en er wordt geadviseerd als gemeente in overleg te gaan met de nabuurgemeenten en dan te komen tot een brede visie.

Reactie.

Zie onder 1 a.

- b) De Slenerweg en het huidige viaduct kunnen niet voldoen aan de gestelde wegbreedte-eisen, behorende bij een gebiedsontsluitingsweg. Dat genereert een verhoogd risico op ongevallen.

Reactie.

Zie onder 6 e.

- c) Bij toekomstige verdubbeling van de N34 bij Klijndijk wordt het huidige viaduct vervangen. Er zal dan opnieuw een groot werk moeten worden uitgevoerd met alle gevolgen van dien. Een definitieve oplossing bij Emmen-Noord is dan beter.

Reactie.

Zie onder 6 c.

Aanvullend wordt nog het volgende opgemerkt. Over een mogelijke verdubbeling is op dit moment geen besluitvorming. Het bestaande viaduct wordt mede daarom niet vervangen omdat onbekend is welke keuze in de toekomst gaat worden gemaakt. Bij een verdubbeling is aansluiting Slenerweg zeker niet het enige werk dat moet worden aangepast.

- d) Accepteert de gemeente ook de te ontstane verhoogde geluidsoverlast, fysieke, visuele inbreuk op het landschap, verkeerstoename op de huidige rotonde Klijndijk, sluipverkeer rondom Klijndijk en door deze kern en 't Haantje, leefmilieu afname en het verdwijnen van de Citta Slow doelstelling?

Reactie.

Zie onder 1 a, 2 a, 6 d. en 6 e.

14) , Hoofdweg 45, 7871 TC Klijndijk, bij brief van 10 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2059-2016.

- a) De voorkeur wordt gegeven aan variant Emmen-Noord.

Reactie.

Dit is een duidelijke stellingname en daarvan wordt kennis genomen.

15) , 't Haantje 62-C, 7847 TD 't Haantje, bij brief van 10 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2145-2016.

- a) Er wordt afgevraagd waarom de gemeente zich positief opstelt voor wat betreft de provinciale variant N34 Klijndijk, terwijl de variant Emmen-Noord in vele opzichten beter scoort.

Reactie.

Zie onder 1 a en 2 a.

Aanvullend wordt nog verwezen naar het gestelde onder “algemeen” en “Opvattingen gemeente Borger-Odoorn” op de bladzijden 1 en 2.

- b) Er wordt gevraagd waarom de burgers in Borger-Odoorn niet kunnen participeren in de besluitvorming over het plan.

Reactie.

Onder het kopje “Algemeen” op bladzijde 1 is daarop in voldoende mate ingegaan. Tevens is in het planologisch te doorlopen proces nog in voldoende mate rechtsbescherming mogelijk in de zin van het indienen van zienswijzen en/of het in beroep gaan tegen besluitvorming.

16) [REDACTED], Melkweg 40, 7871 PG Klijndijk, bij brief van 11 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2052-2016.

- a) Het provinciale besluitvormingsproces wordt gehekel, met name omdat het plan is gebaseerd op aannames en inschattingen.

Reactie.

Zie onder 1 a en 2 a.

- b) De vraag wordt gesteld waarom de gemeente zich achter de provinciale besluitvorming opstelt en niet bang is dat er een tweede “rotonde Gieten” zal ontstaan in Klijndijk.

Reactie.

Zie reactie hierboven onder a en het gestelde onder 12 b.

- c) Aangegeven wordt dat de Slenerweg en het bestaande N34 viaduct veel te smal zijn om het toekomstige verkeer te kunnen verwerken.

Reactie.

Zie onder 6 e..

- d) De gemeente wordt geadviseerd om in overleg te treden met de nabuurgemeenten en de wensen op elkaar af te stemmen.

Reactie.

Zie onder 1 a.

17) [REDACTED] Slenerweg 7, 7871 TG Klijndijk, bij brief van 11 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2090-2016.

- a) De bij de plannen opgestelde verkeersrapportage van een extern bureau worden bekritiseerd en als onjuist ervaren. De verkeersintensiteit op de Slenerweg zal hoger zijn dan in de rapportage aangegeven.

Reactie.

Zie onder 1 c. Aanvullend wordt gesteld dat van de objectieve beoordeling door de ingehuurd verkeersbureau moet worden uitgegaan. Van de [REDACTED] [REDACTED] is geen tegenrapportage ontvangen, opgesteld door een ter zake deskundig adviesbureau.

b) Met name de Slenerweg is van een dergelijke constructie, dat deze met meer verkeersbewegingen onacceptabele veiligheidsrisico's (ongelukken met fatale afloop) met zich mee zal brengen.

Reactie.

Zie onder 6 e.

c) De impact voor ons bedrijf aan de Slenerweg 7 zal onacceptabel groot worden door; sfeer/leefbaarheid o.a. door aanleg nieuwe rotonde plus parallelweg, verkeersveiligheid in- uitrit, lawaai, fijnstof etc.

Reactie.

Voorop wordt gesteld dat [REDACTED] in 2014 gedeeltelijk en in 2015 geheel eigenaar is geworden van het complex Slenerweg 7. Het betrof een paarden(onderzoeks- en herstel)bedrijf met de nodige verkeersbewegingen.

Ten tijde van aankoop waren de plannen tot realisatie van een N34 aansluiting Klijndijk zonder parallelweg bekend en in de openbaarheid gebracht. Dus men had bij aankoop moeten voorzien hoeveel verkeer na wegreconstructie over de Slenerweg zich zou begeven. Deze situatie is in 2015 gunstiger geworden omdat de provincie aanvullend heeft gekozen voor de aanleg van een parallelweg richting Emmen-Noord.

De impact op het bedrijf ten tijde van aankoop met de toenmalige te voorziene verkeerssituatie was hoger dan deze nu wordt met aanleg van de parallelweg.

Zie voort onder 6 e.

d) Geadviseerd wordt als gemeente de provinciale plannen niet uit te voeren en er worden verdere juridische stappen aangekondigd.

Reactie.

Zie onder 1 c. Zie voorts onder het kopje "Te volgen procedure" op bladzijde 2. Er zijn in het Nederlandse recht bij het doorlopen van een planologische procedure bestemmingsplan meerder rechts beschermende mogelijkheden aanwezig, waarvan gebruik kan worden gemaakt.

18) Noorderstaete rentmeesters namens [REDACTED], p/a Postbus 1018, 8001 BA Zwolle, bij brief van 11 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2082-2016.

a) Langs het traject N34 afslag Odoorn-Noord en Exloo ligt het landgoed Blidenstede met een oppervlakte van 5.05.00 hectare.

Om dit unieke landgoed als beschermd monument (artikel 6 Monumentenwet 1998) te kunnen behouden dient deze minimaal 5 hectare groot te blijven en geldt een instandhoudingsplicht.

Geadviseerd wordt om het voorontwerpbestemmingsplan Odoorn-Noord pas verder in procedure te brengen nadat er een concrete oplossing is gevonden voor behoud status landgoed en specifiek de nodige aandacht is geschonken aan aspecten zoals, geluidhinder, privacy- gebruiksgenot aantasting en daarover afspraken zijn gemaakt.

Reactie.

De reactie van Noorderstaete rentmeesters namens [REDACTED] is een begrijpelijke. In het voorontwerp bestemmingsplan t.a.v. Odoorn-Noord/Exloo is ook aangegeven dat ten tijde van het wettelijk verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan alle benodigde onderzoeken moeten zijn uitgevoerd om helderheid te krijgen over de impact van het plan op de omgeving.

Het is daarnaast zeker niet de bedoeling om de status van landgoed in gevaar te brengen en op dit moment wordt er al gekeken hoe door veranderende grondposities er een oplossing kan komen.

Het moet worden vermeld dat het bestemmingsplan een ruimtelijk gewenste situatie in beeld brengt op basis van het publiekrecht, doch bij concrete uitvoering van de plannen de privaatrechtelijke medewerking nodig is van de betreffende grondeigenaren van onder- of naastliggende percelen.

19) [REDACTED] 't Haantje 45-B, 7847 TB 't Haantje, bij brief van 12 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk 2113-2016.

a) Getracht wordt op een positieve wijze een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van duurzaam veilige afslagen in de N34 en met de volgende twee alternatieve opties te komen:

a.1) Project Poort van Odoorn ter vervanging van de voorgestelde optie Odoorn-Noord/Exloo.

Ter hoogte van de huidige afslag Odoorn-Noord komt in Noord-Zuid richting een nieuwe afslag met een rotonde parallel aan de N34. Van daaruit kan via de huidige tunnel onder de N34 de kern Odoorn worden bereikt.

Komende vanuit Odoorn kan bij de huidige afslag Odoorn-Noord via een nieuwe éénrichting invoegstrook de N34 worden opgereden. De huidige parallelweg wordt dan geheel fietspad.

Reactie.

Het wordt gewaardeerd dat [REDACTED] zich heeft verdiept in de wegreconstructie en zelfstandig tot voornoemde afweging is gekomen. Deze is al eerder beoordeeld en biedt onvoldoende soelaas om als feitelijk alternatief te kunnen dienen.

De genoemde tunnel is onvoldoende breed om alle verkeer ongehinderd te kunnen laten passeren.

Ook een gesplitste op- en afritsituatie is onwenselijk aangezien het vanuit verkeerskundig oogpunt bezien slecht herkenbare situatie betreft.

a.2) Project Emmen-Noord met parallelweg, ter vervanging van aansluiting N34 Klijndijk.

Wanneer de nieuwe aansluiting niet bij Klijndijk maar Emmen-Noord wordt aangebracht, dan kan ook de parallelweg naar Klijndijk worden aangelegd en is e.e.a. in spiegelbeeld geprojecteerd. De parallelweg kan met een flauwe bocht overgaan in de Slenerweg en deze wordt voorrangsweg. Er komt een aftakking naar de weg richting 't Haantje.

Deze gespiegelde oplossing heeft voor de Hoofdweg-Pandiek nagenoeg dezelfde verkeerskundige consequenties voor wat betreft de verkeersintensiteit. Met betrekking tot het verkeer vanuit Valthe-Valthermond naar de N34, in zuidelijke richting, blijkt de verkeerssituatie identiek. Echter bij hetzelfde verkeer, in noordelijke richting (Groningen), zal deze oplossing er toe leiden dat dit verkeer gebruik gaat maken van de aansluiting Exloo, hetgeen niet gewenst is.

20) [REDACTED] t Haantje 45-B, 7847 TB 't Haantje, bij mondelinge inspraakreactie d.d. 12 oktober 2016, gemeentelijk kenmerk Corsa 16.22444.

- a.)Gevraagd wordt de ter inzage legging van de Ontwerp bestemmingsplannen op bredere wijze bekend te maken, daar inwoners van Emmen en Coevorden geen Week in Week uit ontvangen.

Reactie.

De ter inzage legging van Ontwerp bestemmingsplannen geschiedt op de volgende wijze. De publicatie vindt plaats in de Week in Week uit, in de Staatscourant en wordt kenbaar gemaakt op de gemeentelijke website. Tevens wordt zo'n plan opgenomen in de landelijke website www.ruimtelijke-plannen.nl. Tevens zal er de nodige persaandacht aan worden geschonken.

- b)Er wordt aandacht gevraagd voor sluipverkeer door vrachtwagens tussen Noord-Sleen en de N34 Klijndijk. Men kan dan makkelijker de N34 (oprit gaat naar beneden toe) oprijden t.o.v. de aansluiting Frieslandroute op de N34 (die gaat juist omhoog).

Reactie.

Zie onder 1b. Uit het verkeerskundige onderzoek blijkt dat er slechts een verkeerstoename van 50 voertuigen per etmaal in 2030 gaat plaatsvinden. Kijkende naar de wegstructuur in 't Haantje en de bochtige route met aan weerszijden bomen in de richting van Noord-Sleen, zal deze voor de vermeende sluiproute voor vrachtwagens niet aantrekkelijk zijn. De route is nu al aanwezig. De nieuwe aansluiting verandert dit niet.

- c)Het huidige viaduct N34 Klijndijk en de brug in 't Haantje worden meer belast door extra verkeer en de levensduur zal daardoor worden ingekort. Dat kost in de toekomst meer geld en de brug gaat ook nog eens in eigendom over naar o.a. de gemeenten Coevorden en Borger-Odoorn.

Reactie.

Het viaduct betreft een verantwoordelijkheid van de Provincie Drenthe. Voor wat betreft de brug blijkt dat er een toename van 50 motorvoertuigen per etmaal in 2013 zal gaan plaatsvinden, hetgeen niet gaat zorgdragen voor een verkorting van de levensduur. Bij een eventuele eigendomsoverdracht zal de verkeerstoename zoals hiervoor aangegeven geen rol van betekenis spelen.

- d)In 't Haantje loopt een waterleidingnet onder de doorgaande weg. Door toenemend zwaar vrachtverkeer zullen de putdeksels verzakken en beschadigen, met negatieve consequenties van dien voor de waterkwaliteit.

Reactie.

Zie hierboven onder b. De toename van het verkeer met 50 motorvoertuigen per etmaal zorgt voor een zeer minimale extra wegbelasting en niet kan worden verwacht dat de genoemde leiding daardoor mindere kwaliteit leidingwater zal gaan transporteren..

e)De twee nieuwe aan te leggen rotondes zorgen voor langere aanrijtijden voor ambulances.

Reactie.

Bij de eerder aangelegde rotondes bij op- en afritten nabij de N34 is juist gebleken dat het hulpverlenende verkeer deze meer vloeiender kan nemen, ten opzichte van bestaande of aan te leggen haakse kruisingen. De aanrijtijden zullen dus niet in negatieve zin worden beïnvloed.

f)De nieuwe grote rotonde aan de Klijndijkzijde krijgt de aansluiting op de parallelweg en bij slecht weer bestaat het gevaar dat men verkeerd op de N34 terechtkomt als spookrijder.

Reactie.

Zoals gebruikelijk komen bij alle afritten in tegengestelde richting de borden verboden ingang te staan.

g)Door de reconstructieplannen neemt het woongenot van de [REDACTED] [REDACTED] fors af.

Reactie.

Zie onder 1b.

II. WIJZIGINGSVOORSTELLEN NAAR AANLEIDING VAN DE INGEBRACHTE INSPRAAKREACTIES.

Algemeen.

Met vorengenoemde inspraakreacties is op een zorgvuldige wijze omgegaan en deze hebben geleid tot al dan niet gebundelde reacties.

Specifiek.

Actie: In de toelichting van het betreffende bestemmingsplan opnemen dat genoemde weggedeelten een 60 km/u maximum krijgen nadat de aansluiting op de N34 Klijndijk is gerealiseerd. Het herziene verkeers- en geluidsonderzoek bij het bestemmingsplan voegen.