

**Bestemmingsplan Reconstructie N34
afslag Odoorn Noord – Exloo**

Vastgesteld

Opdrachtgever:
Rapportnummer:
Datum vrijgave:
Opsteller:
Goedkeuring:

Gemeente Borger-Odoorn

RB 10.220

December 2017

[Redacted]

[Redacted]

Inhoudsopgave

.....	1
1 HOOFDSTUK 1 INLEIDEND HOOFDSTUK	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Inleiding	3
1.3 Korte omschrijving van het plan	3
1.4 Doel	5
1.5 Verantwoording	6
1.6 Leeswijzer	6
1.7 Juridische status	6
2 HOOFDSTUK 2 PLANGEBIED EN HISTORIE	7
2.1 Ligging	7
2.2 Rol Provincie Drenthe	8
2.3 Gewenste situatie	8
3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 <i>Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	10
3.2 Provinciaal beleid	10
3.2.1 <i>Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe 2014</i>	10
3.2.2 <i>Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007)</i>	16
3.2.3 <i>Duurzaam Veilig</i>	18
3.3 Gemeentelijk beleid	18
3.3.1 <i>Structuurvisie Borger-Odoorn</i>	18
3.3.2 <i>Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Borger-Odoorn</i>	20
4 HOOFDSTUK 5 OMGEVINGSFACTOREN	21
4.1 Archeologie	21
4.2 Bodem	22
4.3 Externe veiligheid	23
4.4 Flora en Fauna	23
4.5 Geluid	27
4.6 Luchtkwaliteit	30
4.7 M.E.R.-beoordeling	31
4.8 Watertoets	31
5 HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID	33
6 HOOFDSTUK 6 OVERLEG EN INSPRAAK	34
7 HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE TOELICHTING	35
7.1 Algemeen	35
7.2 Koppeling Toelichting en Verbeelding	35
7.3 Toelichting op de planregels	36

1 Hoofdstuk 1 Inleidend hoofdstuk

1.1 Aanleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het juridisch kader te bieden voor het kunnen uitvoeren van een ruimtelijk initiatief. Tevens biedt voorliggend bestemmingsplan de onderbouwing van waarom het gewenste ruimtelijk initiatief inpasbaar is op de door initiatiefnemer gewenste locatie, in dit geval het afsluiten van de bestaande aansluiting van de N34 bij Odoorn en het verbreden van de bestaande parallelweg evenwijdig langs de N34 richting de aansluiting bij Exloo en het aanleggen van een vrij-liggend fietspad daarnaast ten behoeve van de veiligheid van de fietsers.

1.2 Inleiding

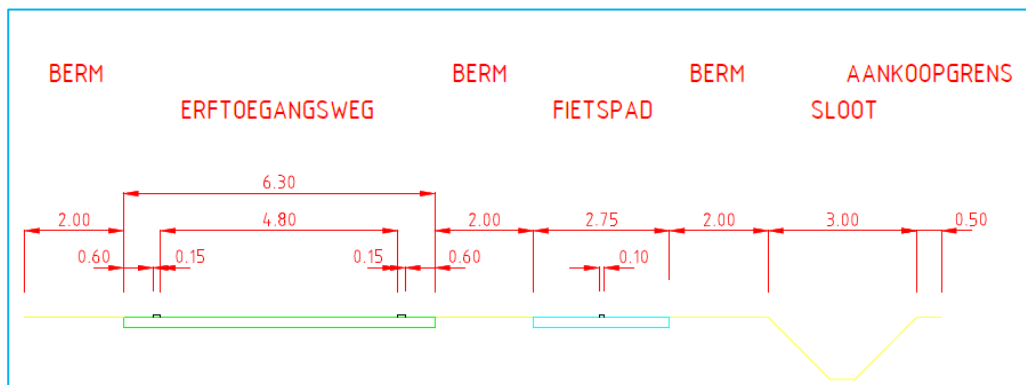
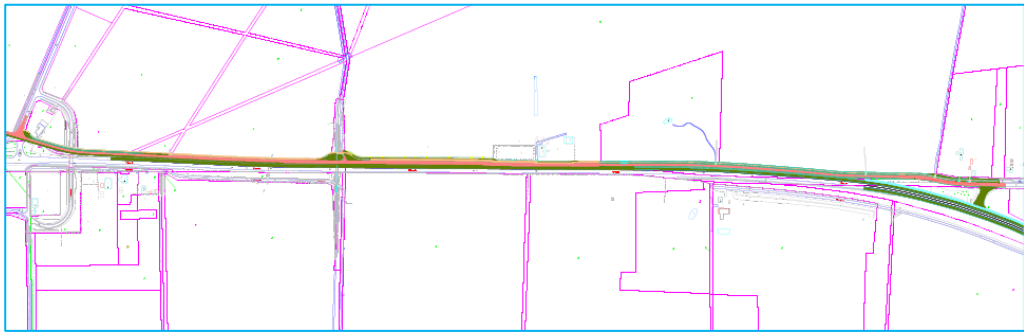
Over het grondgebied van de gemeente Borger-Odoorn loopt de provinciale weg de N34. De N34 is een niet-autosnelweg en provinciale weg in Nederland, in het beheer van de provincies Drenthe en Overijssel. De weg is grotendeels een autoweg en vormt een noord-zuidroute vanaf de N36 bij Ommen via Hardenberg, 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 meerdere ongelijkvloerse kruisingen aangelegd.

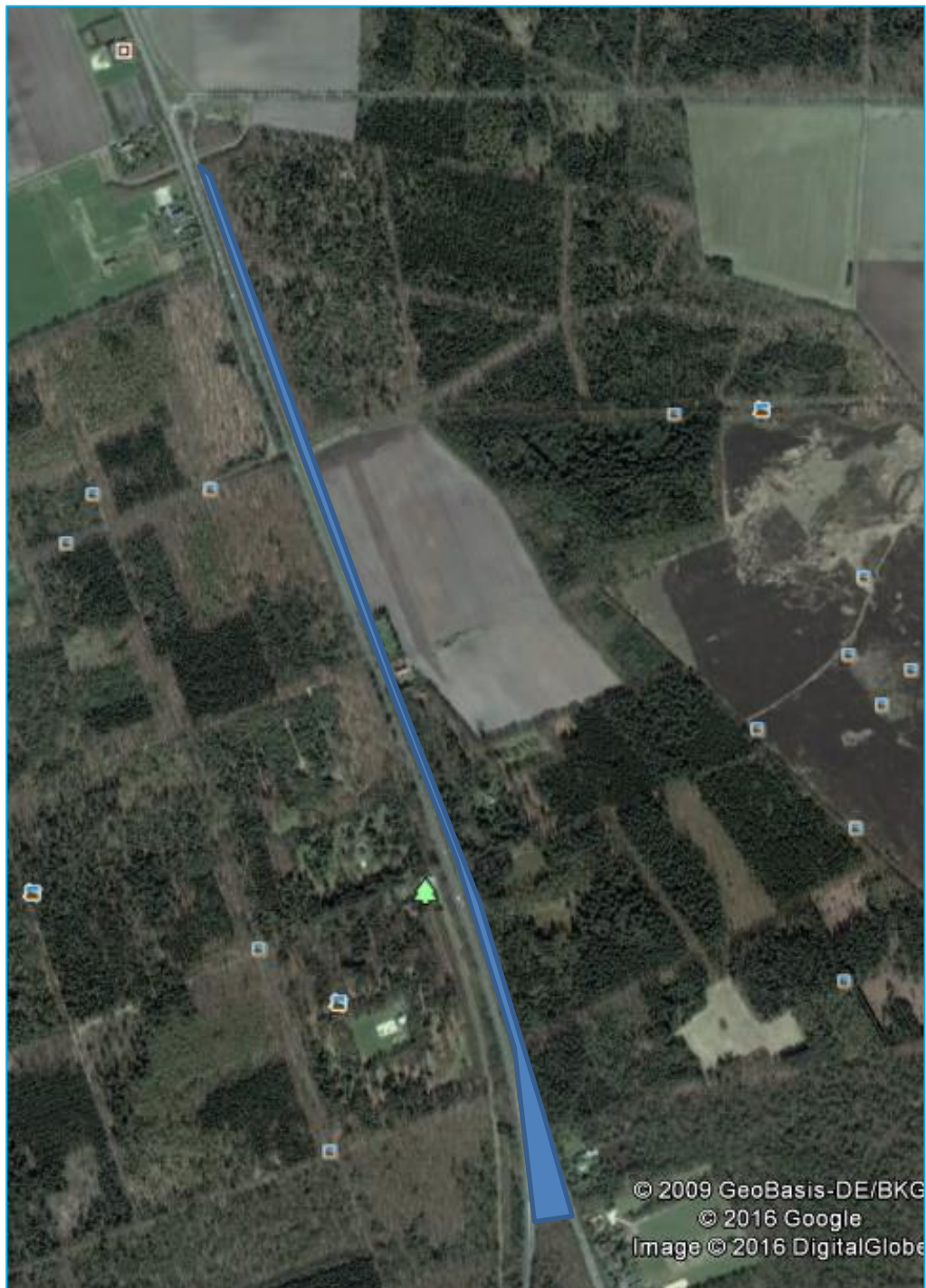
In Drenthe is nu bijna de hele N34 een volwaardige ongelijkvloerse stroomweg, maar in de gemeente Borger-Odoorn bevinden zich nog de gelijkvloerse aansluitingen Emmen-Noord en Odoorn. De provincie Drenthe heeft besloten deze te vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting op de Sleneweg te Klijndijk. Als gevolg van de nieuwe aansluiting bij Klijndijk zal de bestaande aansluiting op de N34 bij Odoorn komen te vervallen. Wel zal de bestaande parallelweg worden verbreed (van nu 4,00 meter naar straks 6,30 meter) en wordt voorzien in de aanleg van een naastgelegen vrij-liggend fietspad. Om dit te kunnen realiseren is een herziening van het geldende bestemmingsplan Buitengebied noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.3 Korte omschrijving van het plan

Vanaf de aansluiting Odoorn-Noord richting Exloo wordt de bestaande parallelweg verbreed en voorzien van een vrij-liggend fietspad tot aan de nieuwe aansluiting Exloo. Onderstaand een weergave hiervan, met eveneens een profiel van de tracés gezien vanaf de 'rand' van de bestaande N34.



Hierna een globale weergave van het gebied waar de ontwikkeling gaat plaatsvinden.



1.4

Doel

In onderhavig bestemmingsplan wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied. De realisatie van de plannen dient niet in strijd te zijn met een goede ruimtelijke ordening.

1.5 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.

1.6 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 nog de regels en de verbeelding.

1.7 Juridische status

Bij het voorliggende bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van een uitgebreide en uitvoerige toelichting en planregels plus een verbeelding. Slechts de planregels en de verbeelding hebben een formele juridische status in de zin van dat deze voor een ieder bindend zijn. De toelichting van het bestemmingsplan is bedoeld om een nadere verduidelijking te geven van de planregels en de verbeelding en is daarmee een onlosmakelijk geheel geworden.

2 Hoofdstuk 2 Plangebied en historie

2.1 Ligging

Het tracé waar de werkzaamheden gaan plaatsvinden (gebied tussen bestaande aansluiting N34 bij Odoorn en nieuwe aansluiting N34 bij Exloo) ligt binnen het grondgebied van de Drentse gemeente Borger-Odoorn en bevindt zich aan de oostkant van de bestaande N34. Onderstaand een weergave van de ligging van het gebied.



2.2 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 Emmen - Exloo.

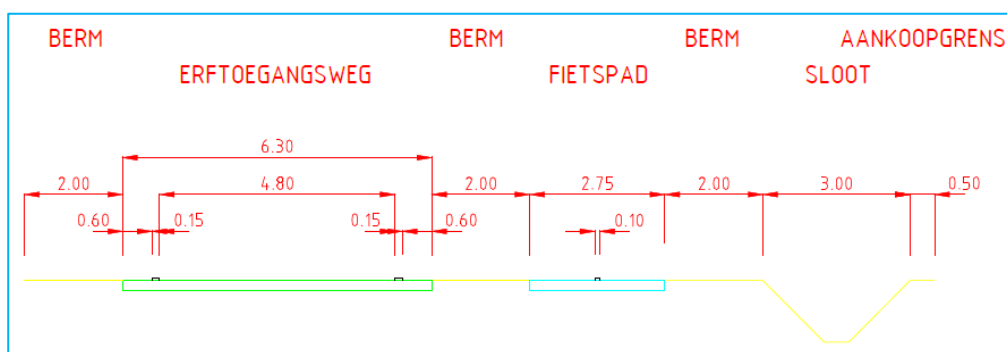
Bij een regionale stroomweg 100 km/h staan de doorstroming en veiligheid van het (doorgaande) autoverkeer centraal. Dit betekent dat het wegontwerp is gebaseerd op een visueel continu wegprofiel met zo weinig mogelijk onderbrekingen. De aansluitingen van de omliggende gebieden aan de weg liggen nabij 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. Zo dient ook de bestaande aansluiting bij Odoorn te verdwijnen. Onderstaand een weergave van de bestaande aansluiting bij Odoorn. Deze verdwijnt zagezegd.



2.3 Gewenste situatie

Na diverse onderzoeken en gesprekken met gemeenten en andere betrokkenen heeft de provincie Drenthe op 23 juni 2015 besloten om een nieuwe ongelijkvloerse N34-aansluiting aan te leggen ter hoogte van de Slenerweg bij Klijndijk en dientengevolge daarvan de bestaande aansluiting bij Odoorn zal verdwijnen. Wel wordt vanaf Odoorn-Noord de bestaande parallelweg verbreed en voorzien van een vrij-liggend fietspad tot aan de nieuwe aansluiting Exloo.

Onderstaand het profiel van de verbrede parallelweg en het aan te leggen vrijliggende fietspad.



De bestaande parallelweg heeft een breedte van 4,0 meter. Deze wordt verbreed naar 6,30 meter. Daarna volgt een berm van 2,0 meter breed, waarna een fietspad volgt met een breedte van 2,75 meter. Zo ontstaat een veiligere situatie voor de fietsers. Vervolgens komt er weer een berm van 2,0 meter breed en een sloot met een breedte van 3,0 meter.

3 Hoofdstuk 3 Beleidskader

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.

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.

Voor de projectlocatie zijn in de SVIR geen specifieke onderwerpen opgenomen die aangemerkt worden als nationaal belang waarmee rekening gehouden dient te worden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 *Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe 2014*

Op 2 juli 2014 is de Actualisatie omgevingsvisie Drenthe 2014 vastgesteld. De bijbehorende Omgevingsverordening is met ingang van 17 oktober 2015 in werking getreden. De regels in de verordening vormen het sluitstuk op de Omgevingsvisie. 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, te weten:

- 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 erna.

Missie

De missie uit de Omgevingsvisie luidt: 'Het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij de kernkwaliteiten die de provincie rijk is'.

De kernkwaliteiten zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid;
- naoberschap;
- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid (Drentse schaal).

Ruimtelijke ontwikkelingen

De provincie wil ontwikkelingen stimuleren die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit zit voor de provincie in het zorgvuldig gebruikmaken van de ruimte, het behouden en waar mogelijk versterken van de kernkwaliteiten en het waarborgen van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving.

Hierna volgen de relevante delen uit de Omgevingsvisie die relevant zijn voor het voorliggende 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 hoofdwegenet 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. De nadere doorwerking vindt zagezegd plaats in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan, deze wordt toegelicht in paragraaf 3.2.2.

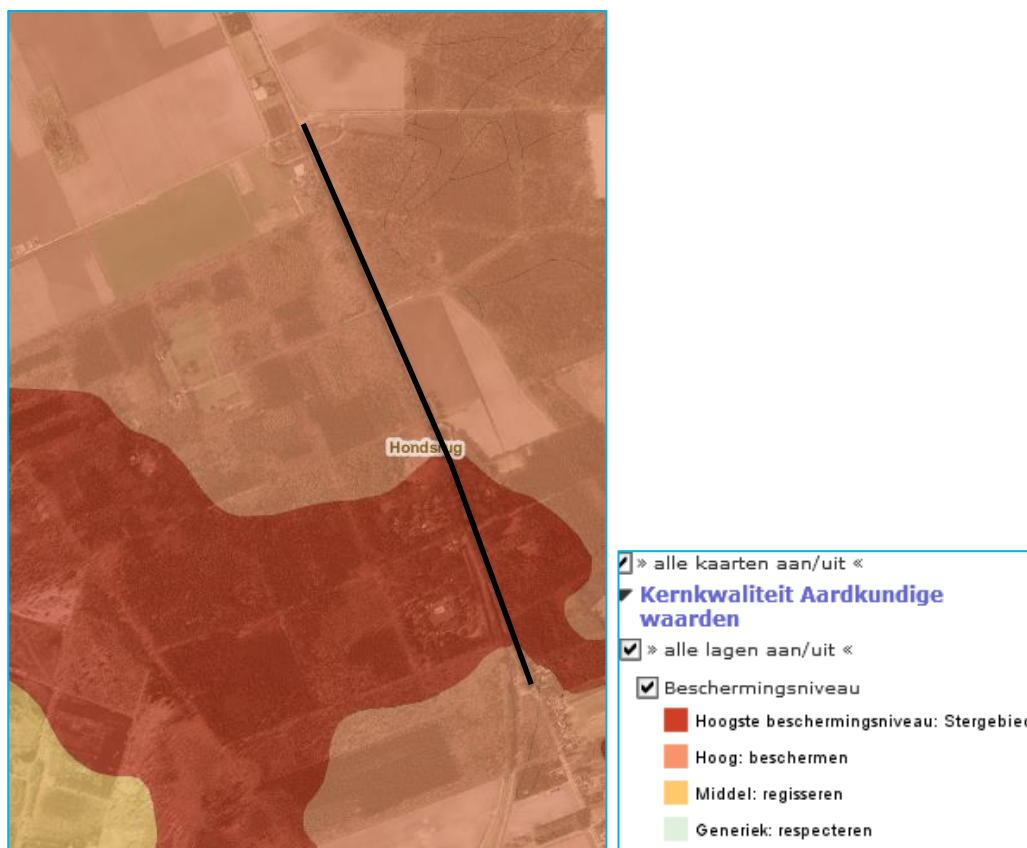
3.2.1.1

Kernkwaliteiten-analyse

Tevens is beoordeeld of er sprake is van zogeheten Kernkwaliteiten, waarmee rekening dient te worden gehouden. Daartoe is gebruik gemaakt van de kaartenvier behorend bij de Omgevingsvisie. Dit levert voor de beide locaties het volgende beeld op.

Kernkwaliteit Aardkundige waarden

Er is sprake van een kernkwaliteit op het gebied van 'Aardkundige waarden', hieronder is dit zichtbaar gemaakt met de globale ligging van het trace als een zwarte lijn.



Wat betekent deze kernkwaliteit?

Drenthe heeft een eigen karakter, een eigen (ruimtelijke) identiteit, die door inwoners en bezoekers hoog gewaardeerd wordt. Het aardkundige landschap van Drenthe is hiervoor in belangrijke mate bepalend. Het provinciaal aardkundig erfgoed is de enige informatiebron over de natuurlijke ontstaansgeschiedenis van Drenthe. Net als archeologische waarden zijn aardkundige waarden voor het merendeel onzichtbaar, onvervangbaar en niet te compenseren. Ze zijn per definitie kwetsbaar voor ruimtelijke

ontwikkelingen die met bodemingrepen gepaard gaan. Maar wat zijn precies aardkundige waarden? De provincie omschrijft aardkundige waarden als volgt:

“Drenthe staat bekend om zijn rijke bodemarchief, om zijn aardkundige waarden (AW). De aardkorst geeft belangrijke informatie over de ontstaansgeschiedenis van de wereld, die u kunt aflezen aan hoogveengebieden, stuwwallen en stuifzandgebieden. Niet alleen de natuur, maar ook de mens heeft zijn sporen achtergelaten op en in de Drentse bodem. Dan kunt u denken aan essen, veenterpen en grafheuvels. De zichtbare en onzichtbare rijkdom van onze aardkorst zijn onvervangbare bronnen van kennis van een ver verleden. Dit wordt daarom ook wel aardkundig erfgoed of aardkundige waarden genoemd.”

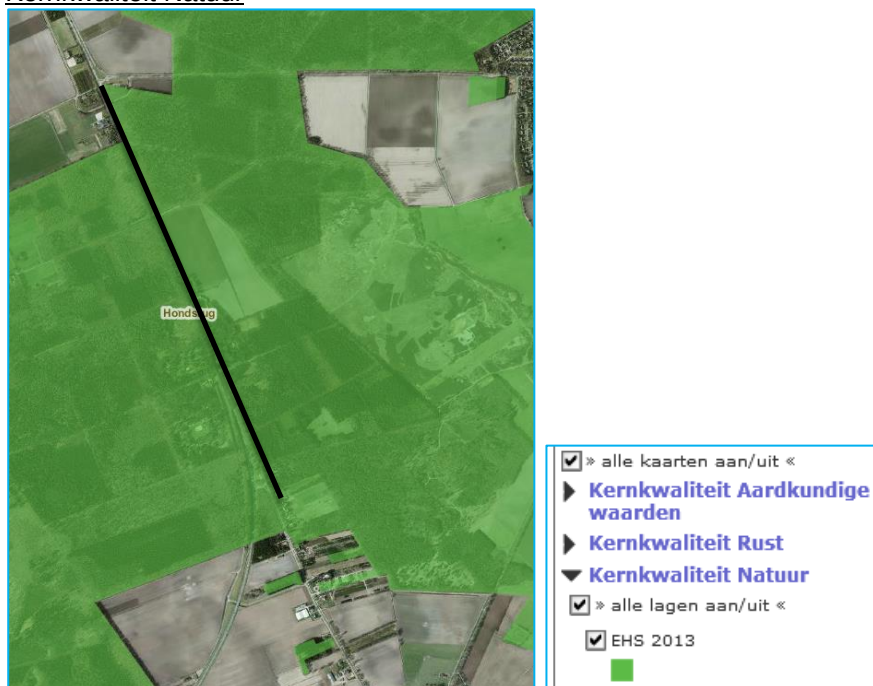
Jaarlijks tracht de provincie één aardkundig monument vast te leggen en te onthullen, als eerste provinciaal aardkundig monument is het gebied Drouwenerzand aangewezen.

De provincie wil aardkundige waarden die bijdragen aan het specifieke Drentse karakter behouden en waar mogelijk herstellen zonder daarbij het normale landbouwkundig gebruik te belemmeren.

Voor aardkundige waarden onderscheidt de provincie drie beschermingsniveaus die verschillen in de mate van inzet van de provincie. De twee hoogste beschermingsniveaus (beschermen en regisseren) zijn van provinciaal belang en aangegeven op de kaart van de Omgevingsvisie. Het gebied ligt in een gebied met de beide hoogste beschermingsniveaus, zodat er voor dit gedeelte sprake is van een direct doorwerkend provinciaal belang en staat de provincie voor dit gebied alleen ontwikkelingen toe als de aardkundige kwaliteiten en kenmerken worden behouden. Het zorgvuldig en verantwoord omgaan met de aardkundige waarden vormt het vertrekpunt in het planvormingsproces.

Voor dit project geldt dat alleen die gronden gaan worden verstoord die noodzakelijk zijn voor de verbreding van de parallelweg en het fietspad, allen ten behoeve van het vergroten van de verkeersveiligheid en daarmee het terugbrengen van ongevallen. Het project heeft een hoog maatschappelijk belang. Niet meer ingrepen als strikt noodzakelijk worden uitgevoerd om zodoende bestaande kwaliteiten zo goed mogelijk onaangetast te laten. Het voordeel is dat er reeds sprake is van bestaande infrastructuur en het gebied daarop is aangepast.

Kernkwaliteit Natuur



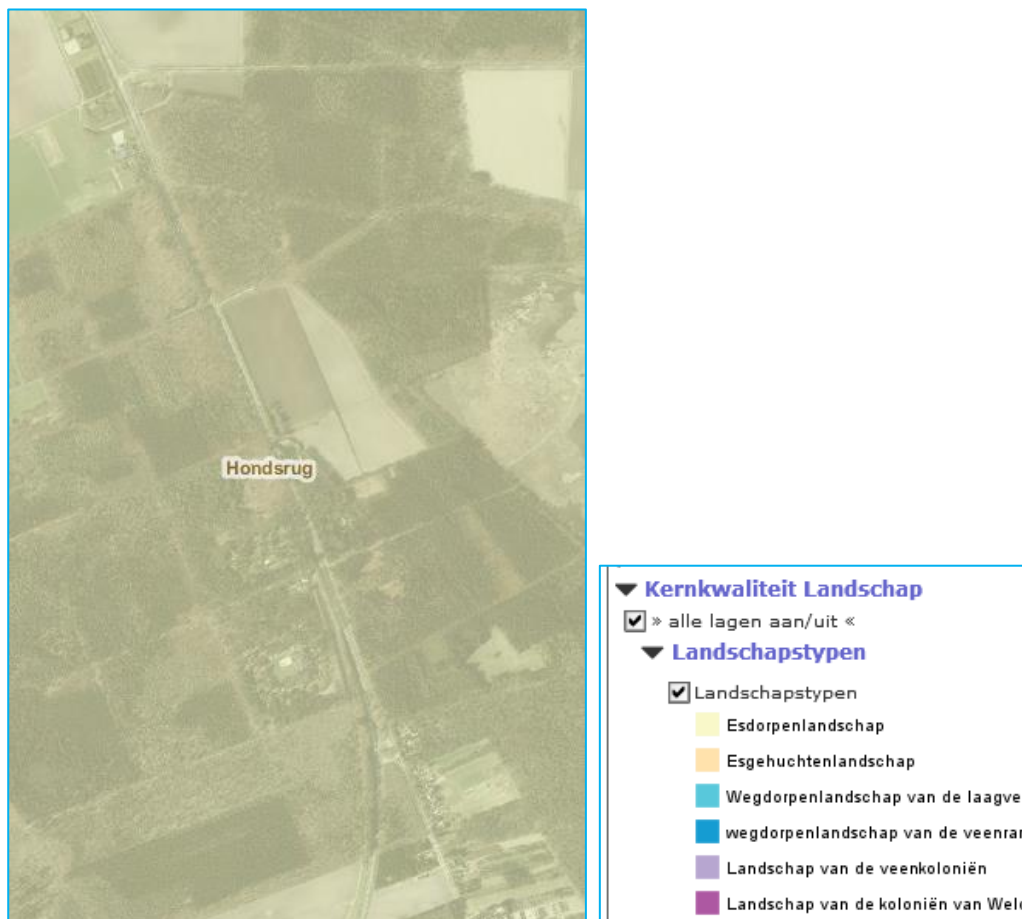
Er is sprake van een kernkwaliteit Natuur, te weten EHS. Het plangebied bevindt zich volgens deze kaart in zijn geheel in de EHS.

Over de EHS, die nu aangeduid wordt met de term Natuurnetwerk Nederland, zijn landelijk afspraken gemaakt. De kern van het Natuurnetwerk blijft de EHS: hier stuurt de provincie maximaal met subsidies en regelgeving. De ambitie is hier gericht op het behoud van de bestaande waarden van de kernkwaliteit Natuur. De regelgeving is gekoppeld aan de begrensde EHS. De EHS wordt regelmatig geactualiseerd. De fijnste vertakkingen daaromheen hebben de aanduiding Natuurnetwerk Drenthe gekregen. Voor dit netwerk gelden minder regels. Gemeenten en waterschappen hebben hier als eerst verantwoordelijke de zorg voor natuurwaarden en biodiversiteit. De bescherming van soorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet.

Er zal onderzoek worden gedaan naar de effecten van de te verbreden parallelweg op zowel de EHS als ook de aanwezige soorten. Indien er maatregelen getroffen moeten worden om eventuele aantasting van natuurwaarden en soorten te compenseren dan zullen deze worden getroffen. Op basis van het nog uit te voeren onderzoek hiertoe zullen vervolgstappen worden onderzocht.

Kernkwaliteit Landschap

Er is in het plangebied sprake van een kernkwaliteiten landschap, te weten 'esdorpenlandschap'. Er is overigens geen sprake van een 'waardevolle es'.



Wat betekent deze kernkwaliteit?

De kwaliteit en de diversiteit van het Drentse landschap dragen sterk bij aan het aantrekkelijke milieu om te wonen, te werken en te recreëren. De identiteit van het Drentse landschap wordt bepaald door de ontstaansgeschiedenis en de diversiteit aan landschapstypen.

De provinciale ambitie is het behouden en versterken van de verscheidenheid, de kwaliteit, de identiteit en de beleefbaarheid van het landschap. Van provinciaal belang is het behouden van landschapskenmerken en de onderlinge samenhang en het versterken van de verschillende landschapstypen.

De doelstellingen voor de kernkwaliteit landschap zijn:

- Het behouden en versterken van de ruimtelijke afwisseling van landschapstypen;
- Het behouden en versterken van de volgende karakteristieke kenmerken van de verschillende landschapstypen:
 - in esdorpenlandschap/esgehuchten: de essen en beekdalen.
 - Landschap van de Veenkoloniën: de wijkenstructuur en de openheid.

Voor het esdorpenlandschap is het provinciale belang gericht op de essen en de beekdalen. De essen zijn de in het esdorpenlandschap kenmerkende open ruimtes die veelal omgeven zijn met esrandbeplanting. De beekdalen zijn onbebouwde gebieden met kleinschalige beplantingstructuren en beekdal(rand)beplanting. Het provinciale beleid is bij de essen gericht op het behoud van die open ruimte en het versterken van de esrandbeplanting en bij de beekdalen op het behoud van het onbebouwde karakter en het versterken van de karakteristieke beekdal(rand)beplanting.

In voorliggend bestemmingsplan is 'slechts' sprake van de verdubbeling van een bestaande parallelweg en de aanleg van een fietspad en deze dienen een hoog maatschappelijk belang, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid. Er is reeds sprake van een verstoring van het landschap als gevolg van de bestaande wegenstructuur. De te verbreden parallelweg en fietspad zullen zo adequaat en landschapsvriendelijk in het bestaande landschap worden ingepast, maar ze kunnen zeker niet geheel uit het zicht gehaald worden.

De overige kernkwaliteiten, te weten: 'rust, cultuurhistorie en archeologie' zijn niet aanwezig, of van een dusdanige lage waarde, dat ze geen directe doorwerking kennen voor de uitvoering van dit plan.

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 mobiliteitsbeleid 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 sterprojecten 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 (was tot 2010) lag 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.

De reconstructie van de N34 bij de Slenerweg te Klijndijk is in lijn met de bovengenoemde ambitie. Er is sprake van de vervanging van de gelijkvloerse kruisingen te Emmen-Noord en Odoorn waar al veel (dodelijke) ongelukken hebben plaatsgevonden. Als gevolg van het realiseren van een ongelijkvloerse kruising bij de Slenerweg te Klijndijk (=Duurzaam Veilig maken) verdwijnt deze 'blackspot'. Onderdeel van deze reconstructie van de nieuwe aansluiting bij Klijndijk is ook het verdwijnen van

de bestaande aansluiting op de N34 bij Odoorn. Voorliggend bestemmingsplan geeft hier uitvoering aan en is daarmee in lijn met het PVVP 2007.

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.

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

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. Bij stroomwegen mag geen sprake eer zijn van 'gelijkvloerse' kruisingen zoals bij Odoorn nog wel het geval is. Het verwijderen van de gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn is in overeenstemming met de principes van Duurzaam Veilig. In de Duurzaam Veilig visie kent een stroomweg (zoals de N34) namelijk geen gelijkvloerse kruisingen. Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan het project Duurzaam Veilig.

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.

Herijking Structuurvisie + uitvoeringsagenda

Bij de vaststelling van de structuurvisie is aangegeven dat het een dynamisch document betreft die in veranderende tijden kan worden aangepast. Onder verwijzing naar de op

handen zijnde invoering van de nieuwe Omgevingswet zal de structuurvisie een basis gaan worden om via participatie te komen tot een integrale Omgevingsvisie.

3.3.2

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Borger-Odoorn

Het GVVP Borger-Odoorn dateert van juli 2000. In 2005 is een actualisatie van het GVVP uitgevoerd waarin een beeld van de situatie in 2005 is opgenomen. Meer recentelijk is het GVVP weer geüpdatet in 2013. Het doel hier van is om te komen tot speerpunten en het opstellen van een prioriteitenoverzicht voor te treffen verkeersmaatregelen in de komende jaren.

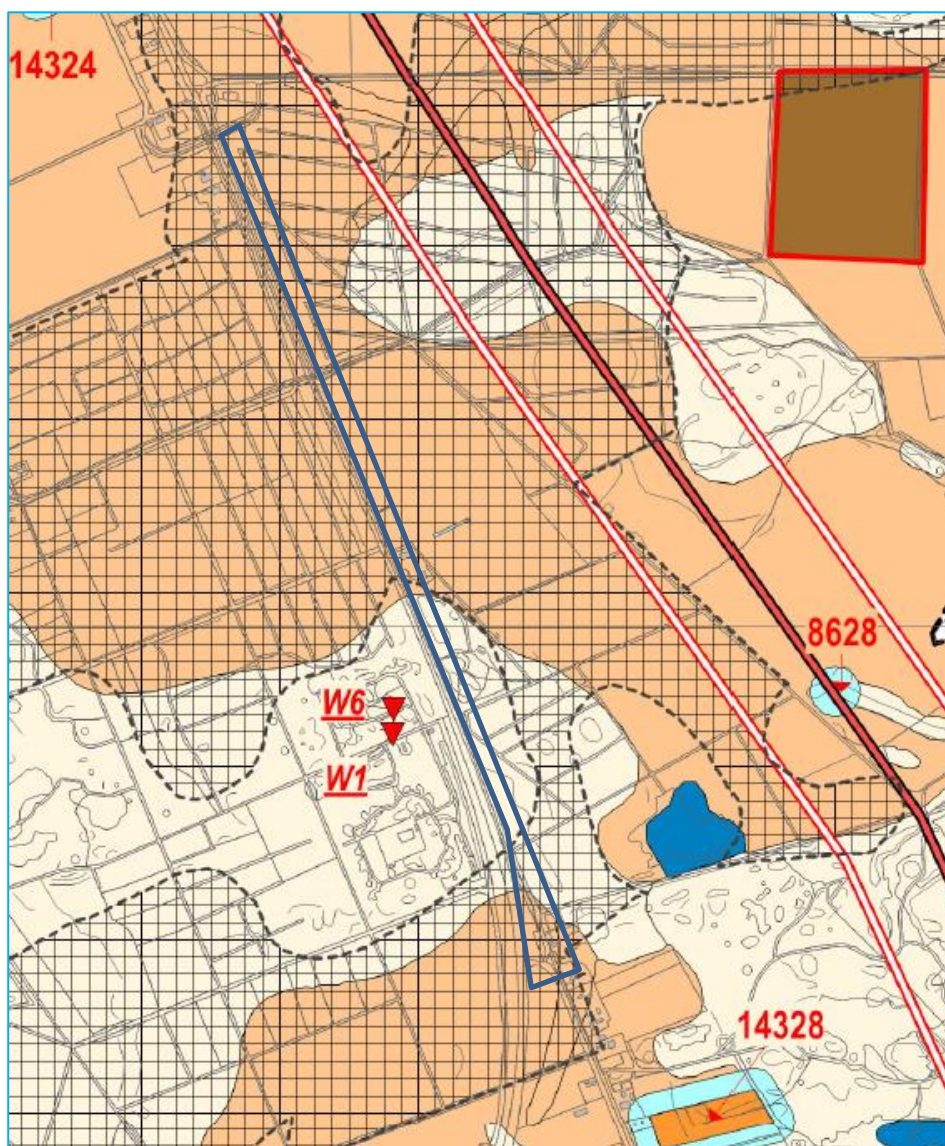
Het GVVP is de basis van het verkeer- en vervoersbeleid in de gemeente Borger-Odoorn. Centraal staat het verbeteren/vergroten van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid met eigen auto/fiets en het openbaar vervoer. Bij het opstellen van het plan zijn de uitgangspunten van de visie Duurzaam Veilig gehanteerd.

4 Hoofdstuk 5 Omgevingsfactoren

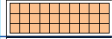
Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de zichtbare en soms niet zichtbare omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de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

4.1 Archeologie

In de toelichting van het bestemmingsplan 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.



Er is sprake van een tweetal gebieden, te weten 'zalmroze = hoog/middelhoog' en 'lichtroze = hoog (stuifzandgebieden)'. Al deze gebieden hebben hun eigen archeologisch beschermingsniveau met bijbehorende onderzoeksnormen. Deze onderzoeksnormen zijn op onderstaande tabel weergegeven.

	verwachting	horizontale vrijstelling	verticale vrijstelling
→	 hoog of middelhoog	500 m ²	0,3 m
	 hoog of middelhoog, waarschijnlijk verstoord	500 m ²	0,3 m
	 hoog (dekzandkoppen in beekdal)	100 m ²	0,3 m
→	 hoog (stuifzandgebieden)	1000 m ²	(0,3 m)
	 middelhoog of laag (veenkoloniaal gebied)	2 ha	0,3 m
	 middelhoog of laag, waarschijnlijk verstoord (veenkoloniaal gebied)	2 ha	0,3 m
	 bebouwing	niet van toepassing	

Op 9 oktober 2014 heeft de gemeenteraad van Borger-Odoorn een wijziging van de archeologische beleidsadvieskaart vastgesteld. De vrijstelling voor gebieden met een hoge of middelhoge verwachting (al dan niet verstoord) die een vrijstelling van archeologisch onderzoek hebben voor bodemingrepen van minder dan 500 m², wordt vergroot tot 1000 m². Dit geldt voor het gebied met de zalmroze kleur.

Voor beide kleurgebieden geldt een onderzoeksverplichting.

Gedurende het proces om te komen tot de vaststelling van het bestemmingsplan loopt ook het archeologisch onderzoek. Aangezien er nog geen resultaten bekend zijn geldt voor het plangebied dat de archeologische dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 3 van toepassing is. Deze borgen het belang van archeologie in voorliggend bestemmingsplan.

4.2

Bodem

In het bestemmingsplan dient aangegeven te worden wat de kwaliteit van de bodem ter plaatse van het plangebied is. Tevens dient, op basis van de Mor (Ministeriële regeling omgevingsrecht), bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een rapportage van een recent uitgevoerd verkennend bodemonderzoek toegevoegd te worden. Voor verkennend bodemonderzoek op een locatie wordt de norm NEN 5740 gehanteerd (onderzoeksstrategie voor verkennend bodemonderzoek).

De bodemonderzoeksplicht geldt alleen voor bouwwerken waarvoor:

- een reguliere omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is vereist;
- waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend (1,5 of meer uren per dag) mensen kunnen verblijven;
- die de grond raken;
- waarvan het bestaande gebruik wijzigt (interne verbouwing van niet-verblijfsruimte naar verblijfsruimte);
- die niet naar aard en omvang gelijk zijn aan een bouwwerk genoemd in het Besluit bouwwerken;
- waarvan geen reeds bruikbare recente onderzoeksresultaten aanwezig zijn;
- die geen tijdelijk bouwwerk betreffen waarbij uit het vooronderzoek blijkt dat de locatie onverdacht is.

Er is geen sprake van een dergelijk bouwwerk (verblijfsruimte) waarin nagenoeg voortdurend mensen verblijven, zodat er geen verkennend bodemonderzoek nodig lijkt te zijn.

Wel zal er sprake zijn van grondverzet. 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.

4.3 Externe veiligheid

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 te verbreden bestaande parallelweg en het vrijliggende fietspad zullen niet worden gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen, zodat er geen onderzoek hoeft worden uitgevoerd hiervoor vanaf de parallelweg en fietspad naar de omgeving toe.

4.3.1.1 *Bevi-inrichtingen binnen het plangebied*

In het plangebied zijn geen Bevi-bedrijven gelegen.

4.3.1.2 *Bevi-inrichtingen buiten het plangebied*

Buiten/rondom het plangebied zijn geen Bevi-inrichtingen gelegen.

4.3.1.3 *Buisleidingen*

In het plangebied zijn geen buisleidingen gelegen.

4.3.1.4 *Route gevaarlijke stoffen*

De N34 is een weg waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd, echter heeft deze geen invloed op de parallelweg en het fietspad, omdat er geen verandering van de N34 plaatsvindt. Ter hoogte van dat tracé liggen circa 10 verblijfsobjecten in de vorm van woningen. Dit aantal objecten zal bij een eventuele berekening van het groepsrisico nagenoeg geen groepsrisico opleveren.

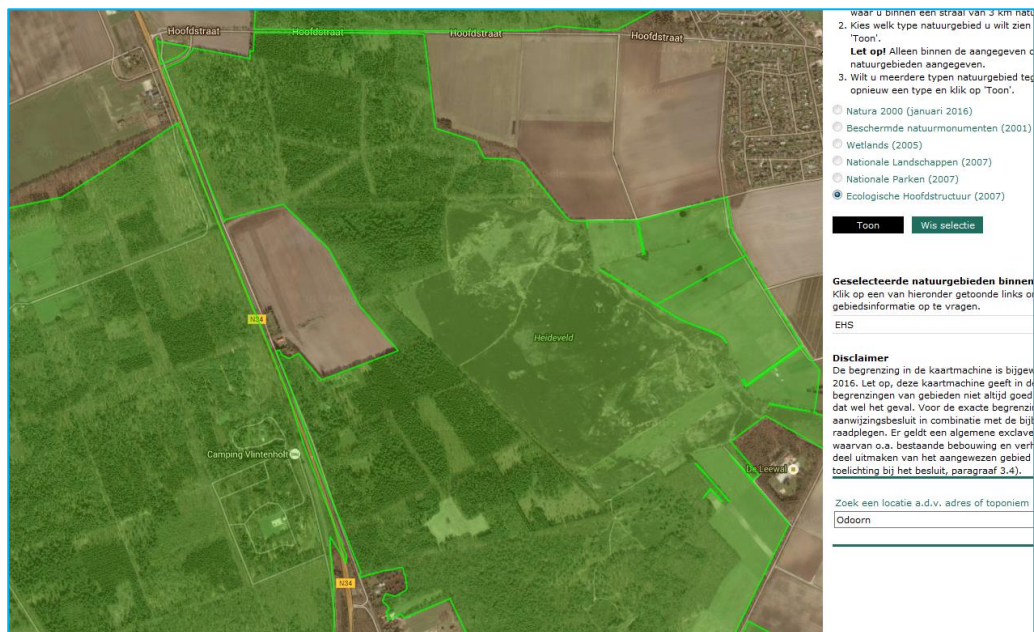
4.4 Flora en Fauna

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 (soortenbescherming) en hoe het perceel

ligt ten opzichte van waardevolle natuurbeschermingsgebieden en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (gebiedsbescherming).

Gebiedsbescherming

Op basis van onderstaande afbeelding blijkt dat de wegenstructuur van de N34 zelf niet is gelegen in de EHS, maar de gebieden er omheen wel. Het wordt raadzaam geacht om onderzoek te laten doen naar de gebiedsbescherming EHS, omdat mogelijk onderdelen van de te verbreden parallelweg dan wel fietspad door de EHS zullen gaan. Overigens wordt vermeld dat als er areaal aan EHS verdwijnt deze in goed overleg tussen de gemeente Borger-Odoorn en de provincie Drenthe zal worden gecompenseerd door middel van een af te sluiten compensatie-overeenkomst, zoals ook is gedaan bij de totstandkoming van het bestemmingsplan N34 afslag Exloo.



Soortenbescherming

Naast de gebiedsbescherming is er ook nog de zogeheten 'soortenbescherming' uit de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet is gemaakt om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Ongeveer 500 van de 36.000 soorten die in Nederland voorkomen vallen onder de bescherming van deze wet. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan.

Het is verboden:

1. Beschermde inheemse plantensoorten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enig andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen;
2. Beschermde inheemse diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen opzettelijk te verontrusten;
3. Van beschermde inheemse diersoorten de nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te

nemen of te verstoren, de eieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen

Van belang is om na te gaan of één of meerdere van deze ‘verbodsactiviteiten’ aan de orde is of kan zijn. Deze kunnen aan de orde zijn omdat er bomen gekapt dienen te worden ten behoeve van de te verbreden parallelweg en aan te leggen fietspad. Vanwege deze beoogde activiteiten is door ecologisch onderzoeksbureau EcoMilieu BV uit Daarle een ecologische quickscan uitgevoerd. Het onderzoeksrapport, bekend onder de gegevens “Ecologisch onderzoek reconstructie N34 afslag Odoorn Noord – Exloo - Oriëntatie in het kader van de natuurwetgeving”, rapportnummer EM16915, d.d 23 januari 2017 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Onderstaand volgen, integraal overgenomen, de resultaten van het uitgevoerde onderzoek.

Gepland staat de bestaande aansluiting N34 Odoorn Noord af te sluiten en de parallel lopende Borgerderweg te verbreden en bermen, sloten en een nieuw aan te leggen fietspad te realiseren. De daaruit voortvloeiende ingrepen zijn de kap van bomen, kap van delen van het bos, droge berm sloten die gedempt en verlegd worden en wegbermen en akkerdelen die worden omgevormd, etc. Het plangebied ligt geheel in het Natuurnetwerk Drenthe en ligt op ruim 8,5 kilometer afstand van het Natura2000 Drouwenerzand. In onderhavig rapport heeft een oriënterende toetsing plaats gevonden aan de soort- en gebiedsbescherming in het kader van de Wet natuurbescherming en aanvullend op het Natuur Netwerk Nederland beleid.

Conclusies en aanbevelingen Soortbescherming Wnb

Uit de effectentoetsing Soortbescherming Wet natuurbescherming wordt geconcludeerd dat bij uitvoering van de geplande ingrepen negatieve effecten mogelijk zijn op:

- Flora;
- Eekhoorn;
- Adder en gladde slang;
- Vleermuizen;
- Jaarrond beschermde vogelnesten;
- Broedvogels.

Er worden door de geplande ingrepen geen negatieve effecten verwacht op de overige beschermde soorten of aanwezige functies.

Flora

Gezien de omvang van het onderzoeksgebied en het feit dat de onderzoeksdatum niet geheel representatief is voor onderzoek naar vaatplanten, kunnen op dit moment geen concrete uitspraken gedaan worden over de aan- of afwezigheid van beschermde plantensoorten. Tijdens het uitvoeren van de geplande werkzaamheden kunnen negatieve effecten ontstaan op standplaatsen van beschermde vaatplanten. De geplande ingrepen houden daarmee voor deze soortgroep mogelijk een overtreding van de Wnb in. Er dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van beschermde vaatplanten in het plangebied.

Eekhoorn, adder en gladde slang

Uit de resultaten van het natuurwaardenonderzoek, blijkt dat het voorkomen van vaste rust of verblijfplaatsen van de eekhoorn, adder en gladde slang op dit moment niet uitgesloten kunnen worden. Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden kunnen mogelijk negatieve effecten ontstaan op vaste rust- of verblijfplaatsen van deze soorten.

De geplande ingrepen houden daarmee voor deze soorten mogelijk een overtreding van de Wnb in. Er dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van vaste rust- of verblijfplaatsen van de eekhoorn, adder en gladde slang in het plangebied.

Vleermuizen

Momenteel is niet duidelijk welke functies het plangebied heeft voor vleermuizen. Verblijfplaatsen, vlieg- en foerageerroutes zijn potentieel. De ingrepen houden daarmee voor deze soortgroep mogelijk een overtreding van de Wnb in. Om een overtreding van de Wnb te voorkomen is het daarom noodzakelijk aanvullend onderzoek naar gebruiksfuncties van mogelijk aanwezige vleermuissoorten te verrichten. Het wordt aanbevolen dit aanvullend onderzoek uit te voeren volgens het vleermuisprotocol van de Gegevensautoriteit BIJ12 (BIJ12, 2013).

Jaarrond beschermde vogelnesten

In het plangebied zijn jaarrond beschermde nesten van vogels niet uitgesloten tijdens het veldbezoek. De geplande ingrepen houden daarmee voor deze soorten mogelijk een overtreding van de Wnb in. Er dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van jaarrond beschermde vogelnesten in het plangebied.

Broedvogels

Gedurende de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen van vogels dient ten alle tijde te worden voorkomen. Worden eventuele werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd, dan kunnen negatieve effecten op broedvogels uitgesloten worden. Als broedseizoen kan standaard de periode van 15 maart t/m 15 juni worden aangehouden.

Zorgplicht

Voor de Nederlandse soort- en gebiedsbescherming gelden tevens de algemene beschermingsmaatregelen van Artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming:

1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:
 - a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
 - b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
 - c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde

Vrijgestelde grondgebonden zoogdieren en amfibieën

Indien de planning het toelaat, kan schade aan de algemene vrijgestelde grondgebonden zoogdieren en amfibieën worden geminimaliseerd door werkzaamheden zoveel als mogelijk uit te voeren buiten de voortplantingsperiode van februari t/m augustus. De minst schadelijke periode is de vorstvrije periode in september t/m november.

Conclusies en aanbevelingen Gebiedsbescherming Wnb en NNN

Gebiedsbescherming Wet natuurbescherming

Het dichtstbijzijnde N2000 gebied Drouwenerzand ligt noordoostelijk op een afstand van ruim 8,5 kilometer van het plangebied. Ten westen op ca. 9,7 kilometer afstand van het plangebied ligt het N2000 Elperstroomgebied. In beide aanwijzingsbesluiten zijn geen Habitattypen opgenomen, waardoor negatieve effecten op Habitattypen uitgesloten worden. Vervolgstappen in het kader van de Gebiedsbescherming Wet natuurbescherming is dan ook niet aan de orde.

Natuur Netwerk Nederland beleid

Gezien de resultaten uit het natuurwaardenonderzoek en de effectentoetsing Wnb, kunnen negatieve effecten op beschermde soorten op dit moment niet uitgesloten worden. Op dit moment kan daarom niet uitgesloten worden dat de geplande ingrepen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van de NND. Er dient eerst aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar effecten van de geplande ingrepen op beschermde soorten.

Het aanvullende onderzoek is qua opdracht gegund en zal in de loop van dit jaar verder worden uitgevoerd.

4.5

Geluid

De eventuele verplichting tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. 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 projectafwijkingbesluit, indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Een eventueel 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.

Ten behoeve van de verbreding van de parallelweg is door onderzoeksbureau RoyalHaskoning/DHV een geluidsrapport opgesteld. Deze rapportage is in zijn geheel als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Onderstaand een weergave van de resultaten die relevant zijn voor voorliggend bestemmingsplan.

De bestaande aansluiting Odoorn-Noord wordt opgeheven. Daardoor kan de snelheidsbeperking van 70 km/uur op de N34 tussen km 71.85 en km 72.35 worden opgeheven. In de toekomstige situatie wordt de maximumsnelheid 100 km/uur. Voor deze wijziging is getoetst of sprake is van “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder. In onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied en de ligging van de daarbinnen gelegen geluidgevoelige objecten weergegeven.



Resultaten

Ter hoogte van de aansluiting Odoorn-Noord loopt de N34 door een landelijk gebied. Aan de oostzijde van de N34 is lintbebouwing aanwezig aan de Borgerderweg, waarvan negen woningen binnen het onderzoeksgebied van dit deel van de N34 zijn gelegen. In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten voor deze woningen opgenomen.

Adres	Gevel	Rekenhoogte (m)	Geluidbelasting huidige situatie (2016)	Toetswaarde	Geluidbelasting toekomstige situatie (2028)	Toename t.o.v. toetswaarde	Sprake van "reconstructie"	Geluidbelasting toekomstige situatie (2028) met dunne deklaag A	Toename met dunne deklaag A t.o.v. toetswaarde
Borgerderweg 13	ZW	1.5	48.33	48.33	49.17	0.84	Nee	47.99	-0.34
	ZW	4.5	50.36	50.36	51.48	1.12	Nee	49.98	-0.38
Borgerderweg 26	ZW	1.5	46.65	48.00	47.46	-0.54	Nee	46.54	-1.46
	ZW	4.5	47.80	48.00	48.60	0.60	Nee	47.76	-0.24
Borgerderweg 26a	ZW	1.5	47.50	48.00	48.38	0.38	Nee	47.42	-0.58
Borgerderweg 28	ZW	1.5	46.16	48.00	46.86	-1.14	Nee	45.83	-2.17
	ZW	4.5	48.48	48.48	49.56	1.08	Nee	48.27	-0.21
Borgerderweg 30	ZW	1.5	49.26	49.26	50.76	1.50	Nee	48.94	-0.32
	ZW	4.5	50.26	50.26	51.72	1.46	Nee	49.97	-0.29
Borgerderweg 32	ZW	1.5	48.70	48.70	50.32	1.62	Ja	48.34	-0.36
Borgerderweg 34	ZW	1.5	50.22	50.22	51.85	1.63	Ja	49.80	-0.42
	ZW	4.5	51.52	51.52	53.07	1.55	Ja	51.19	-0.33
Borgerderweg 36	ZW	1.5	51.06	51.06	52.62	1.56	Ja	50.46	-0.60
Borgerderweg 38	ZW	1.5	52.21	52.21	53.77	1.56	Ja	52.08	-0.13
	ZW	4.5	52.98	52.98	54.50	1.52	Ja	52.68	-0.30

Uit bovenstaande tabel blijkt dat bij vier woningen aan de Borgerderweg sprake is van “reconstructie”. Ten gevolge van het verhogen van de maximumsnelheid en verkeersgroei tussen 2016 en 2028 wordt bij de woningen Borgerderweg 32-38 de grenswaarde met ten hoogste 2 dB overschreden.

Deze overschrijdingen kunnen worden voorkomen door op de hoofdrijbaan van de N34 tussen km 71.77 en km 72.27 een dunne deklaag type A toe te passen als wegdekverharding. De twee meest rechtse kolommen van de tabel laten zien dat dan bij geen enkele woning nog sprake is van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de toetswaarde. In onderstaande figuur is deze maatregel op kaart weergegeven.



Indien het toepassen van deze wegdekverharding stuit op bezwaren vanuit bijvoorbeeld verkeerskundig oogpunt dan dient voor de woningen Borgerderweg 32, 34, 36 en 38 een hogere waarde te worden vastgesteld. Daarbij dient aandacht gegeven te worden aan de cumulatie van geluid met andere geluidbronnen. De enige andere relevante geluidbron ter hoogte van deze woningen is de Borgerderweg.

Uit de hierna opgenomen tabel blijkt dat de N34 de maatgevende geluidbron is voor de woningen aan de Borgerderweg. Het toepassen van een dunne deklaag A op de N34 kan derhalve als effectieve maatregel worden beschouwd. Er hoeven dan geen hogere waarden te worden vastgesteld voor deze woningen. De provincie gaat deze maatregel uitvoeren, er zal op het genoemde wegvak stiller asfalt worden aangebracht, via een voorwaardelijke is dit ook gekoppeld aan de bestemmingsplanregels binnen de bestemming Verkeer.

Adres	Gevel	Rekenhoogte (m)	Geluidbelasting t.g.v. N34	Geluidbelasting t.g.v. Borgerderweg	Cumulatieve geluidbelasting	Geluidbelasting t.g.v. N34 met dunne deklaag A	Geluidbelasting t.g.v. Borgerderweg	Cumulatieve geluidbelasting met dunne deklaag A op de N34
Borgerderweg 32	ZW	1.5	52	47	54	50	47	52
Borgerderweg 34	ZW	1.5	54	50	55	52	50	54
Borgerderweg 36 Borgerderweg 38	ZW	4.5	55	52	57	53	52	55
	ZW	1.5	55	50	56	52	50	54
	ZW	1.5	56	46	56	54	46	55
	ZW	4.5	57	47	57	55	47	55

Cumulatieve geluidbelasting is bepaald exclusief de aftrek conform artikel 110g Wgh

Tabel : Cumulatieve geluidbelastingen Borgerderweg 32-38

4.6

Luchtkwaliteit

Ten behoeve van onder andere dit bestemmingsplan is door Royal Haskoning / DHV onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de plannen op de luchtkwaliteit en de stikstofdepositie. De onderzoeksmemo is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

Luchtkwaliteit

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat in het ruime gebied rond de planlocatie de jaargemiddelde concentraties ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De aanpassingen aan de N34 en aansluitingen hebben, in relatie tot de bestaande situatie, een beperkt effect op de verkeersafwikkeling en verkeersaantrekkende werking. Gezien dit effect en de grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm, zullen de aanpassingen aan de N34 en aansluitingen niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Stikstofdepositie

Effecten op stikstofdepositie worden berekend in PAS-gebieden binnen 3 km van de relevante wegvakken in het projectgebied en het gebied waar netwerkeffecten optreden.

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (Drouwenerzand en Elperstroomgebied), ligt ten noorden respectievelijk noordwesten van het projectgebied op ongeveer 10 kilometer van de meest noordelijke wijziging (verbreden Borgerderweg). De afstand is groter dan 3 kilometer waardoor geen effecten vanuit het projectgebied optreden. Daarnaast ligt het Elperstroomgebied niet langs de N34 en zijn netwerkeffecten daardoor uitgesloten.

De afstand tussen het gebied waarbinnen de project- en netwerkeffecten als gevolg van de wijzigingen optreden en de nabijgelegen Natura 2000-gebieden is groter dan 3

kilometer. Daarmee zijn negatieve effecten op stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan uitgesloten.

4.7 M.E.R.-beoordeling

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 bovenliggende procedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, of een milieuvergunningsprocedure.

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 dan 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 kan worden afgezien van het verrichten van een (vorm)vrije m.e.r.-beoordeling.

4.8 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.

Ter plaatse wordt voorzien in het verbreden van de parallelweg Borgerderweg van Odoorn tot aan de nieuwe aansluiting bij Exloo. Als gevolg van deze verbreding neemt het verharde oppervlakte toe met circa 4750 m². De aanleg van het vrijliggende fietspad betekent een toename verhard oppervlakte van circa 6000 m². Het doen verdwijnen van de bestaande aansluiting bij Odoorn op de N34 betekent een afname van 1800 m² aan verhard oppervlakte. Per saldo is er sprake van een toename van het verharde oppervlakte van 8950 m². Met deze gegevens is vervolgens de watertoets uitgevoerd.

Voorlopige watertoets

Op 19 juli 2016 is via www.dewatertoets.nl de zogeheten watertoets uitgevoerd voor het bestemmingsplan. Het Waterschap Hunze en Aa's is hierdoor geïnformeerd over het plan Bestemmingsplan reconstructie aansluiting N34 Odoorn Noord - Exloo door gebruik te maken van de digitale watertoets (www.dewatertoets.nl). De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de Normale procedure van de watertoets moet worden doorlopen.

Over het aspect water heeft overleg plaatsgevonden tussen het waterschap en de provincie Drenthe. Tijdens dit gesprek heeft de provincie toegelicht wat de plannen zijn ten aanzien van de reconstructie en is gesproken over het aspect water. Van dit gesprek wat ging over zowel de reconstructie bij Klijndijk als bij Odoorn-Noord is een verslag gemaakt. Dit verslag is door het waterschap akkoord verklaard en doet dienst als onderdeel van de waterparagraaf. Het verslag is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd, evenals het ontvangen watertoetsdocument van 19 juli 2016 als ook de definitieve uitgangspuntennotitie van 5 augustus 2016.

5

Hoofdstuk 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.

6**Hoofdstuk 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 zijn.

Voorontwerp-bestemmingsplan

In het kader van inspraak heeft de gemeente Borger-Odoorn de mogelijkheid geboden voor inspraak om een inspraakreactie in te dienen. Dit is gebeurd voor zowel het bestemmingsplan N34 aansluiting Klijndijk als ook het bestemmingsplan Reconstructie N34 afslag Odoorn Noord – Exloo. De gemeente heeft hiertoe één gezamenlijk inspraakdocument opgesteld, deze is als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd.

Ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met de bijbehorende stukken gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

7 Hoofdstuk 7 Juridische Toelichting

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening, en door het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, zoals deze per 1 oktober 2012 in werking is getreden. De verbeelding dient in samenhang met de planregels te worden gelezen.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) met bijbehorend Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) heeft het bestemmingsplan een belangrijke rol als normstellend instrument voor het ruimtelijk beleid van gemeenten, provincies en het rijk. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (hierna Rsro) is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (hierna SVBP2012) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP2012 zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (hierna IMRO2012) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (hierna STRI2012) normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

Conform Wro en Bro wordt een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting in digitale geautoriseerde bronbestanden vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Daarnaast kent de Wro een papieren versie van (hetzelfde) bestemmingsplan. Indien de inhoud van digitale stukken tot een andere uitleg leidt dan de stukken op papier, dan is de digitale inhoud beslissend. Het bestemmingsplan is daarmee een digitaal juridisch authentiek document. De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd.

De SVBP2012 geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. De standaard heeft geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Er worden geen normen gesteld omtrent de vormgeving en inrichting van de analoge weergave van het bestemmingsplan. De SVBP2012 heeft ook geen betrekking op de totstandkoming van de inhoud van een bestemmingsplan. Dit is de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag. In de SVBP2012 is wel aangegeven hoe de inhoud van een bestemmingsplan digitaal moet worden weergegeven.

De SVBP2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De verbeelding en planregels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

7.2 Koppeling Toelichting en Verbeelding

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd. De digitale verbeelding is de verbeelding van het bestemmingsplan in een interactieve raadpleegomgeving, waarin alle relevante bestemmingsplaninformatie wordt getoond: de combinatie van de verbeelding en regels met de toelichting.

Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen. De relevante bestemmingsplaninformatie heeft betrekking op de bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen met bijbehorende regels in het bestemmingsplan. Voor zowel bestemmingen als aanduidingen geldt dat deze zichtbaar moeten zijn in de digitale verbeelding.

7.3 Toelichting op de planregels

De inrichting van de planregels is deels voorgeschreven door de SVBP2012. De groepering van de planregels, de naamgeving van een aantal planregels en zelf de inrichting van bestemmingen is deels bepaald door de ministeriële regeling. Een aantal planregels is zelfs geheel voorgeschreven: het overgangsrecht, de anti-dubbeltelregel en de slotregel. De regels zijn standaard ingedeeld in vier hoofdstukken. Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

Toelichting Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 : Begrippen

In dit artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard zoals die in de planregels en in deze plantoelichting worden gebruikt. De lijst bevat meer begrippen dan mogelijk in dit bestemmingsplan gebruikt worden.

Artikel 2 : Wijze van meten

In dit artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard zoals die in de planregels en in deze plantoelichting worden gebruikt. De lijst bevat meer begrippen dan mogelijk in dit bestemmingsplan gebruikt worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 : Groen

De voor 'Groen' 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.

Artikel 4 : 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.

Artikel 5 : Waarde – Archeologie 3

Deze bestemming heeft betrekking op gronden 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 1000 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.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 : Anti-dubbelregel

Deze regel is geheel voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening (in artikel 3.2.4 Bro). Deze standaardbepaling strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, nogmaals zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Artikel 7 : Algemene afwijkingsregels

Bij uitzondering kan door middel van een omgevingsvergunning onder voorwaarden worden afgeweken van de in het plan gegeven regels.

Artikel 8 : Overige regels

In deze regel is de koppeling gelegd tussen de flora- en faunawet en de overige regels van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 : Overgangsrecht

Het overgangsrecht voorziet in een bepaling ten aanzien van bouwwerken die ooit met een omgevingsvergunning voor het bouwen (voorheen bouwvergunning) of een melding zijn gebouwd, of een gebruik dat ooit is toegestaan, maar die nu, vanwege een bestemmings- of beleidswijziging onder het overgangsrecht zijn gebracht.

Artikel 10 : Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

Projectgegevens

Project : N34 afslag Odoorn Noord - Exloo
IMRO : NL.IMRO.1681.00BP0047-VG01
Projectnummer : RB 10.297
Versie : 01
Datum : December 2017

Opdrachtgever

Gemeente Borger-Odoorn

RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen
H. de Roo & M.Beek

www.roobeek-advies.nl