

Reactienota d.d. 26-7-2017 op ontvangen zienswijzen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk (Plannummer RB 10.220, versie 02-2017) Versie 17-11-2017.

1)Zienswijze bij brief d.d. 12-4-2017, ingekomen op 13-4-2017, van de provincie Drenthe, Postbus 122, 9400 AC Assen.

Inhoud:

Er wordt geconstateerd dat het provinciaal belang op een voldoende wijze in het plan is opgenomen. Bij ongewijzigde vaststelling mag er van uit worden gegaan dat er geen reactieve provinciale aanwijzing zal worden gegeven.

Reactie:

In positieve zin wordt kennisgenomen van de inhoud.

2)Zienswijze bij brief d.d. 11-4-2017, ingekomen op 18-4-2017, van Tennet, Postbus 718, 6800 AS Arnhem.

Inhoud:

Tennet moet zorgdragen voor een ongestoorde elektriciteitslevering in Nederland. Transport gaat via hoogspanningsleidingen en in het plangebied doorkruist een 110.000 Volt bovengrondse leiding de Slenerweg en de N34.

*Er wordt voorgesteld om:

a)In artikel 5.1 onder d. op te nemen “in geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn”.

b)In artikel 5.4 het woord magnetische straling te vervangen door magnetisch veld. Een hoogspanningsverbinding geeft geen straling af maar er is sprake van een magnetisch veld.

c)Het opnemen van een omgevingsvergunningvereiste in de planregels. Wanneer er dan werken etc. gaan worden uitgevoerd onder de leidingen, dan kan met de omgevingsvergunning een afweging en overleg met Tennet plaatsvinden.

*Volgens Tennet komt de ongelijkvloerse kruising onder de aanwezige hoogspanningsverbinding en afgevraagd wordt of dat wel volgens de geldende wettelijke normen mogelijk is.

Reactie:

De hoogspanningsleiding is gesitueerd voornamelijk in het bestemmingsplan Buitengebied Borger-Odoorn. Slechts een kleine oversteek bij de Slenerweg en de N34 is in het onderhavige ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Dat betreffen gronden die in overheidseigendom zijn en feitelijk gaan worden gebruikt als wegvoorziening met bermen.

In artikel 5 van de planvoorschriften wordt de bestaande situatie planologisch geregeld en bij het afwijken van bouwregels is in artikel 5.3. onder a en b specifiek opgenomen dat advisering van de leidingbeheerder nodig is en geen afbreuk mag worden gedaan aan het veilig / doelmatig functioneren van de hoogspanningsleidingen.

In de voorschriften is derhalve in voldoende mate het belang van de aanwezige hoogspanningsleidingen opgenomen en gezekerd.

Het voorgestelde onder a en c behoeft niet te worden overgenomen.

Wel is het juist om het gestelde onder b over te nemen, inhoudende een wijziging van artikel 5.4 waarbij voor het woord magnetische straling moet worden gelezen magnetisch veld.

Ten aanzien van de reconstructie komt de ongelijkvloerse kruising niet te liggen onder de bestaande hoogspanningsleidingen.

3)Zienswijze bij brief van 19-4-2017, ingekomen op 20-4-2017, van Gasunie, Postbus 181, 9700 AD Groningen.

Inhoud:

In het plangebied liggen twee gasleidingen van de Gasunie.

a)Op de verbeelding zijn op twee plaatsen een gedeelte van een gasleiding van de Gasunie niet opgenomen, te weten naast de Slenerweg en nabij de Koedijk (Bijlage 1 bij brief Gasunie gevoegd).

b)Het blijkt op de verbeelding dat er op twee plekken de minimale belemmeringenstrook van 4 meter niet juist is opgenomen. In de ene situatie loopt de leiding net langs de grens van het plangebied en in de andere situatie is er een kruispunt van 2 gasleidingen (Bijlage 2 bij brief Gasunie gevoegd).

Reactie:

De genoemde gasleidingen zijn niet op alle relevante kaarten zichtbaar.

Het is noodzakelijk om op de verbeelding de juiste situering van aanwezige gasleiding op te nemen en conform de bijlagen 1 en 2 (bijgevoegd bij de brief van Gasunie) zal de verbeelding worden gewijzigd.

4)Zienswijze bij brief d.d. 21-4-2017, ingekomen op 24-4-2017, van het Waterschap Hunze en Aa's, Postbus 195, 9640 AD Veendam.

Inhoud:

In de toelichting, de verbeelding en de regels zijn de wateraspecten opgenomen die voor het plan van toepassing zijn.

Reactie:

In positieve zin wordt kennisgenomen van de inhoud.

5)Zienswijze bij brief d.d. 24 april 2017, ingekomen op 25-4-2017, van het Waterschap Vechtstromen, Postbus 5006, 7600 GA Almelo.

Inhoud:

Door aanleg van de kruising N34 ter hoogte van Klijndijk wordt er een kortere route tussen de N34 en N381 mogelijk gemaakt. Door meer verkeer zal de brug 't Haantje ook meer worden belast.

De brug is eigendom van het Waterschap Vechtstromen en kent een maximale draagkracht van 39.6 ton en een maximale as last van 8.8 ton.

Aan de gemeente Borger-Odoorn wordt gevraagd ervoor te zorgen dat er geen schade aan de brug gaat ontstaan door overschrijding van de maximale belastbaarheid. Het is voor het Waterschap bespreekbaar om de belastbaarheid te verhogen.

Reactie:

De brug vormt een verbinding tussen Klijndijk en Odoornerveen, 't Haantje. De eigendom van de brug ligt bij het Waterschap Vechtstromen en ligt exact op de grens van de gemeenten Coevorden en Borger-Odoorn. Ook is de brug gelegen buiten de begrenzing van het in geding zijnde bestemmingsplan.

Het huidige verkeer (fiets-, auto- en vrachtverkeer) maakt al decennia van de brug gebruik. Nu blijkt, dat door de aangegeven maximale draagkracht en aslast de tegenwoordige vrachtwagens met aanhangers (gebruikelijk al meer dan 39,6 ton draagkracht) de brug niet mogen passeren, het noodzakelijk is dat het waterschap met bebording komt om dit zo snel mogelijk kenbaar te gaan maken. Men heeft daarin een eigen verantwoordelijkheid als bruceigenaar.

Gezien het vorenstaande moet de brugeigenaar door middel van bebording het zware vrachtverkeer ter plaatse weren, inhoudende dat het aantal vrachtverkeerbewegingen juist moet gaan afnemen. .

De zienswijze van het Waterschap Vechtstromen brengt geen wijziging van het onderhavige ontwerp bestemmingsplan met zich mee doch men zal erop worden gewezen als verantwoordelijk brugeigenaar om de mogelijke capaciteit van de brug v.w.b. draagkracht en aslast kenbaar te maken en daarmee de te zware vrachtcombinaties te weren.

6)Zienswijze bij brief d.d. 8-5-2017, ingekomen op 9-5-2017 van Univé Rechtshulp namens [REDACTED], [REDACTED] en per mail d.d. 9-5-2017 om 23:51 uur van [REDACTED] ontvangen aanvullende zienswijze.

Inhoud:

a)Zowel in de brief als het mailbericht wordt op zeer uitgebreide wijze aangegeven dat de gemaakte keuze om de afslagen Emmen-Noord en Odoorn Noord te laten verdwijnen en daarvoor in de plaatse een nieuwe afslag Klijndijk te gaan realiseren met parallelweg niet een juiste is. De keuze had moeten vallen op een nieuwe aansluiting ter hoogte van Emmen-Noord. De gemeenteraad van Borger-Odoorn dient nu zelfstandig alle belangen af te wegen.

b)Stukken van de bureau's Royal Haskoning en Roobeek worden als niet juist en vals/misleidend gekenmerkt. Laatstgenoemd bureau wordt in de brief door Univé Rechtshulp en het mailbericht als (te) onervaren bestempeld om een bestemmingsplan te kunnen opstellen. Procedureel wordt aangegeven dat de ter inzage gelegde documenten onjuist, onvoldoende, onvolledig en tegenstrijdig zijn. Dezelfde kwalificaties zijn van toepassing op de documenten aangeleverd door Roobeek en op het ambtelijk commentaar. Alles is niet op behoorlijke en zorgvuldige wijze tot stand gekomen.

c)Het gebruik van het bestaande viaduct Oringerweide wordt afgeraden en de gemeenteraad moet hierin zijn verantwoordelijkheid nemen.

d)De verkeerssituatie in 't Haantje wordt genoemd en de nieuwe aansluiting zal sluipverkeer met zich meebrengen. Dat gecombineerd met zwaardere belasting van de brug 't Haantje.

e)Het niet (voldoende) nakomen van een bestuursovereenkomst tussen Rijk en Provincie wordt ook gehekel.

Reactie:

Ad.a)

Hoe het afgewogen provinciale besluit om te kiezen voor de variant Klijndijk (Slenerweg) met latere parallelweg tot stand is gekomen mag blijken uit het navolgende.

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 korthedshalve 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 Slenerweg (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 Slenerweg 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 Slenerweg 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 er draagvlak aanwezig voor de oplossing Slenerweg (75%).

*Nadien ontstond er 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 Slenerweg 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 Slenerweg 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 Slenerweg.

*Een geformeerde brede werkgroep onder onafhankelijke leiding (aanvullend actiegroep/Valthe/t'Haantje-Kibbelveen / ondernemers- en wijkvereniging Emmermeer / ambtelijk 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. Dat heeft geresulteerd in het rapport d.d. 12 november 2014, kenmerk BD1627_R001_D1.0

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

*In het onderzoeksrapport worden geen adviezen gegeven doch de varianten Emmen-Noord en Klijndijk (Slenerweg) worden op onderdelen vergeleken (zie matrix op bladzijden 29 en 30).

Voor wat betreft de volgende onderdelen scoorde de variant Klijndijk (Slenerweg) beter dan die van Emmen-Noord;

--Intensiteiten wegvakken en –rotonde Klijndijk

--Fietsverkeersstromen

--Aanrijtijden hulpdiensten

--Fijnstofsituatie.

Ten aanzien van het onderdeel “Aardappel campagne” blijkt het vrachtverkeer bij beide varianten een zeer geringe rol van betekenis te spelen.

Bij de “kostenberekening” blijkt de variant Emmen-Noord 6,5% goedkoper. Dat is met eerste plannen om viaduct Klijndijk te vervangen en exclusief de kosten van de latere parallelweg.

Bij de latere bestuurlijke provinciale besluitvorming op basis van alle onderzoeksrapporten is ook de parallelweg ontstaan, waarvan de effecten eveneens zijn beoordeeld in rapportage.

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 Slenerweg te Klijndijk, met een parallelweg in de richting van Emmen-Noord. 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 Slenerweg 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 Slenerweg in de richting van de rotonde Klijndijk wordt de helft minder.

Voor wat betreft de gemeentelijke beleidsbepaling en besluitvorming is deze ook in voornoemd document in voldoende mate aangegeven. Zie daartoe de hierna schuin afgedrukte tekst.

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 ruime meerderheid heeft besloten akkoord te gaan met de huidige planvorming (aansluiting N34 Klijndijk). Tijdens de raadsvergadering in september 2016 heeft de gemeenteraad, ook in ruime 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.

Er hebben zich nu geen nieuwe feiten of omstandigheden voorgedaan die het voor de gemeenteraad noodzakelijk maken om een ander bestuurlijk standpunt in te nemen. Dat laat onverlet dat de gemeenteraad tijdens een oriënterende- en daarna besluitvormende vergadering wederom tot een totale belangenafweging dient te komen.

-7-

Ad.b.

Van de gedane kwalificaties wordt kennis genomen. Wanneer de ondeugdelijkheid van stukken wordt gesuggereerd, dan zal dit moeten worden gestaafd met tegenrapportages van ter zake deskundige bedrijven/instanties. Deze zijn niet overlegd.

Ad.c.

De provincie Drenthe als eigenaar van de N34 en het bestaande kunstwerk heeft om haar moverende redenen besloten deze te gebruiken bij de reconstructie. Daarbij spelen kapitaalvernietiging en duurzaamheid een rol van betekenis. Ook is technisch bekeken of het kunstwerk nog kan worden gebruikt. Daarbij zijn geen onvolkomenheden geconstateerd. De gemeente Borger-Odoorn heeft daarvan kennis genomen.

Ad.d.

Voor wat betreft het sluipverkeer heeft onderzoek uitgewezen dat in 2030 er 50 meer verkeersbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden. Dat is amper waarneembaar over de 24 uur bezien.

Ten aanzien van de brug in 't Haantje wordt verwezen naar de reactie bij brief 5 op bladzijden 3 en 4.

Ad.e.

De genoemde bestuursovereenkomst is geheel buiten de gemeente Borger-Odoorn om tot stand gekomen. Daarvoor kan geen verantwoordelijkheid worden genomen.

7)Zienswijze bij brief van 8-5-2017, ingekomen op 8-5-2017, van [REDACTED]

[REDACTED].

Inhoud:

a)De gekozen aansluiting N34 Klijndijk wordt bekritiseerd. Emmen-Noord zou veel beter zijn. De provinciale motivering wordt gemist.

b)Klijndijk wordt na de reconstructie veel drukker en de Melkweg krijgt meer verkeer vanuit het achterland, waardoor de leefomgeving zal afnemen qua geluid, fijnstof en hinder van afremmend en optrekkend verkeer.

c)Bij het drukker worden van een kern als Klijndijk komt het Citta-slow keurmerk in het gedrang. Hoe valt dat te rijmen?

d)De woning zal in waarde dalen.

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief 6 onder punt a, bladzijden 5, 6 en 7.

Ad.b

Uit het verkeersonderzoek naar de gekozen variant blijkt dat het verkeer op de Melkweg juist iets gaat afnemen. De Melkweg is van een zodanige opbouw dat deze het huidige verkeer op wettelijke verantwoorde wijze kan opvangen. Na reconstructie komt er een positief effect op de leefomgeving ter plaatse.

Ad.c

Bij het Citta Slow keurmerk worden tal van aandachtsterreinen in ogenschouw genomen. Eén daarvan is de veiligheid/bereikbaarheid van een gemeente. Juist dit aspect speelt terdege bij het veilig maken van de N34 als een toegangsader vanuit Noord en Zuid naar onze gemeente.

Ad.d

Het is mogelijk om nadat een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een zogenaamde planschadeverzoek aan de gemeenteraad te richten. Er moet dan wel worden aangetoond dat men belanghebbende is.

8)Zienswijze bij brief van 8-5-2017, ingekomen op 8-5-2017, van

[REDACTED].

Inhoud:

a)Bij de tot nu toe gevolgde bestuurlijke besluitvorming in de keuze voor de aansluiting N34 Slenerweg zijn geen enkele steekhoudende argumenten gehoord. Ook de omliggende gemeenten Emmen en Coevorden vinden Emmen-Noord een goede oplossing.

b)Er wordt bij de gemeenteraad als volksvertegenwoordiger op aangedrongen om niet te kiezen voor de aansluiting N34 Klijndijk.

c)Het hergebruiken van het bestaande kunstwerk (viaduct Oringerweide) wordt als onzinnig gekenmerkt.

d)De huidige Slenerweg wordt niet breder en het is nu al moeilijk om elkaar als tegenliggers te kunnen passeren. Ongelukken worden voorzien.

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief 6 onder punt a, bladzijden 5, 6 en 7.

Ad.b

Zie onder Ad.a. De provincie Drenthe heeft de gemeenteraad van Borger-Odoorn meermaals geconsulteerd en geconstateerd dat er een breed draagvlak voor de plannen bestaat. Daarom is de variant aansluiting N34 Slenerweg Klijndijk in planologische zin nader uitgewerkt in een bestemmingsplan. Er zal een oriënterende- en besluitvormende raadsvergadering worden gehouden waarin alle relevante belangen aan de orde komen, voordat een daadwerkelijk besluit gaan worden genomen.

Ad.c

Verwezen wordt naar brief 6 onder punt c, bladzijde 7.

Ad.d

De huidige Slenerweg gaat worden gebruikt na de reconstructie van de N34. Ten opzichte van de huidige situatie zal het langzame fietsverkeer van deze weg worden afgehaald omdat er een vrij liggend fietspad komt. De wegbreedte heeft als voordeel een snelheid remmend effect.

Voorts wordt nog verwezen naar het commentaar zoals dat is gegeven op de inspraakreacties en hierna schuin is afgedrukt.

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 bromfietzers.

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 voor-ontwerpbestemmingsplan 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 Slenervweg 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 Slenervweg 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 dienen bij voorkeur te 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? Leidt bermverbreding niet tot hogere snelheden?

Ingeval de Slenervweg 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 Slenervweg en het blijvende viaduct worden gebaald. 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 Slenervweg. Dit zal ook blijven zorgen voor een snelheidsafname bij de andere gemotoriseerde weggebruikers.

Een onderzoeksrapport om de zienswijze te staven v.w.b. de te voorziene verkeerssituatie is niet overgelegd.

9)Zienswijze bij brief van 7-5-2017, ingekomen op 9-5-2017, van

[REDACTED]

Inhoud:

a)Door de geplande aansluiting wordt het landelijk karakter aangetast voor gebiedsbewoners, toeristen en recreanten.

- b) Het Citta Slow karakter wordt aangetast.
- c) De verkeersintensiteiten in Klijndijk en 't Haantje nemen toe met alle gevolgen van dien. Er komen gunstige voorwaarden voor sluipverkeer en de verkeersveiligheid komt in het geding.
- d) Het geluid nabij de N34 en op wegen in Klijndijk gaat in negatieve zin merkbaar toenemen.
- e) Er gaat onnodige natuur verloren.
- f) Variant Emmen-Noord is veel goedkoper dan de variant Klijndijk en lijkt van een open eind financiering sprake.
- g) Door alle perikelen is er tijd verloren gegaan.
- h) De wegbreedte van de Slenerweg en het kunstwerk (viaduct Oringerweide) zijn ontoereikend.
- i) Zijn de plannen wel toekomstbestendig in relatie tot omliggende wegenstructuur.
- j) Het gevolgde proces is niet democratisch verlopen

Reactie:

Ad.a

Bij een wegreconstructie met een omvang zoals die bij de aansluitingen N34 is er zeker sprake van een landschappelijke impact. Dat is ook meer het geval bij een variant Emmen-Noord, waarbij een geheel nieuwe viaduct met taluds moet worden aangelegd. Dat in tegenstelling tot de geplande aansluiting bij het bestaande viaduct met hellingen. Een voordeel voor toeristen/bewoners etc. is dat men op een veilige manier gebruik kan maken van de toegangsweg tot onze gemeente via de N34.

Ad.b

Verwezen wordt naar brief 7 onder punt c op bladzijde 8.

Ad.c

Verwezen wordt naar brief 6, onder punt d op bladzijde 7, brief 7, onder punt b op bladzijde 8 en brief 8, onder punt d op de bladzijden 9, 10 en 11.

Ad.d

Volgens wettelijke normen is een geluidsonderzoek verricht door Royal Haskoning. Het blijkt dat de gevelbelasting qua geluid op slechts twee woningen binnen het onderzoeksgebied boven het wettelijk toegestane niveau uitkomt

Ad.e

Bij grootschalige wegreconstructies zal de oppervlakte aan asfalt kunnen toenemen, ten koste van het aanwezige groen. Dat geldt bij de varianten Emmen-Noord en Klijndijk. Blijft het feit dat belangen moeten worden afgewogen en de verkeersveiligheidsargumenten een overwegende rol van betekenis hebben gespeeld.

Ad.f

De provincie als wegeigenaar heeft een deugdelijke kostenafweging gemaakt en van een openeindregeling is geen sprake. Tevens maakt men in het kader van duurzaamheid gebruik van een bestaand kunstwerk (viaduct Oringerweide). De kostprijs is één van de afwegingskaders waar de provincie Drenthe voor staat. Maar er zijn meer afwegingen gemaakt zoals duidelijk mag zijn.

Ad.g

Bij alle eerdere reconstructieprojecten van kruisingen op/aan de N34 is gebleken dat deze jaren van voorwerk, planologische procedure en grondaankoopperikelen met zich meebrengen. Dat is inherent aan de complexiteit van zo'n project en de wettelijke vormen van uitgebreide rechtsbescherming. Tevens is er bij dit project voor gekozen om vanaf de start burgerparticipatie toe te passen, hetgeen zich uit in meerdere bijeenkomsten voor inwoners, overleggen met belangenbehartigende organisaties en opgerichte werkgroepen. Verwezen wordt naar brief 6, onder punt a op de bladzijden 5, 6 en 7.

Ad.h

Verwezen wordt naar brief 8, onder punt d op bladzijden 9, 10 en 11.

Ad.i

Van de provincie Drenthe is vernomen dat het totale provinciale wegennet in ogenschouw is genomen en alle verbindingen met elkaar zijn bekeken. Recentelijk heeft Provinciale Staten van Drenthe besloten om in de nabije toekomst te komen tot een gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Een mogelijke verdubbeling ter hoogte van Klijndijk is niet voorzien. Dat staat echter los van de jaren geleden ingezette weg om te komen tot alleen maar ongelijkvloerse kruisingen op de N34. De verkeersveiligheid is daarbij direct gediend.

Ad.j

Er is alles aan gedaan om het proces van bestuurlijke besluitvorming vooraf te laten gaan door het betrekken van inwoners op individuele- en groepsbasis bij het totale project. Voorts wordt verwezen naar brief 6, onder a op bladzijden 5, 6 en 7. Daaruit mag blijken dat e.e.a. op democratische en zorgvuldige wijze is verlopen.

10)Zienswijze bij brief van 6-5-2017, ingekomen op 9-5-2017, van [REDACTED].

[REDACTED] :

Inhoud:

- a)Waarom heeft de provinciale politiek niet gekozen voor een beter alternatief variant Emmen-Noord? De gemeenteraad zal bij zijn finale oordeel over de plannen extra zorgvuldig moeten zijn.
- b)De ongelijkvloerse kruising heeft veel landschappelijke impact, hetgeen de gedeputeerde heeft bestreden. Er is veel omgevingsgrond(groen) nodig voor de nieuwe kruising en dat heeft een negatief effect op beleving gebied door toeristen.
- c)De verkeersveiligheid in en rondom Klijndijk komt fors in het geding. Verschillende zorgen daartoe worden geuit. De situatie Slenerweg / rotonde Klijndijk, sluipverkeer en het te smalle viaduct worden specifiek aangegeven. Toename verkeer heeft ook gevolgen voor de gezondheid (fijnstof).
- d)Het Citta-Slow beginsel van Borger-Odoorn lijkt niet te gelden voor de kern Klijndijk.
- e)Een nieuwe aansluiting op de N34 Slenerweg Klijndijk zorgt voor een snellere aan- en afvoer ook van criminelen, hetgeen de huidige veiligheidsbeleving in negatieve zin zal aantasten.
- f)Wie gaat de waardedaling van de woning Melkweg 6 te Klijndijk compenseren?
- g)Het is een hele kostbare financiële keuze.
- h)In strijd met de opdracht van het Rijk worden bij dit project meer asfaltkilometers gerealiseerd (nieuwe parallelweg).

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief **6**, onder punt a op bladzijden 5, 6 en 7 en brief **8**, onder punt b op bladzijde 9.

Ad.b

Verwezen wordt naar brief **9**, onder punten a en e op bladzijde 12. De uitspraak van de gedeputeerde wordt voor kennisgeving aangenomen. Feit is wel dat in de huidige situatie de N34 met het bestaande viaduct ter plaatse aanwezig zijn. Voor wat betreft de toeristen wordt aangegeven dat men de N34 veelal gebruik om de gemeente te kunnen bereiken vanuit het Westen of anderszins. Juist het achterland van de N34 geeft de Drentse beleving en -beking weer.

Ad.c

Verwezen wordt naar brief 6, onder punt d op bladzijde 7 , brief 7, onder punt b op bladzijde 8 en brief 8, onder punt d op de bladzijden 9, 10 en 11.

Ad.d

Verwezen wordt naar brief 7, onder punt c op bladzijde 8.

Ad.e

Dit argument speelt bij de variant Emmen-Noord ook. Er kan dan op snelle wijze via de nieuwe parallelweg de kern Klijndijk worden bereikt.

Ad.f

Verwezen wordt naar brief 7, onder punt d op bladzijde 8.

Ad.g

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt f op bladzijde 12.

Ad.h

Het Rijksbeleid is al jaren geleden ingezet om de wegen in Nederland veiliger te maken. Toen men nog eigenaar was van de A34 is het proces om te komen tot ongelijkvloerse kruisingen met op en afritten al feitelijk ten uitvoer gebracht. De provincie Drenthe zit dit ingestoken beleid voort op de N34.

11)Zienswijze bij brief van 8-5-2017, ingekomen op 9-5-2017 van Stichting V.E.N.,

[REDACTED].

Inhoud:

a)Men vraagt zich af waarom er niet voor de variant Emmen-Noord is gekozen.

b)Het gevolgde proces met inloopavonden, bijeenkomsten werkgroepen etc. wordt bekritiseerd.

c)De opvattingen van de gemeente Emmen en Coevorden worden aangehaald.

d)De in dit proces geproduceerde stukken zoals onderzoeken, rapporten, verslagen worden al onvolledig, tegenstrijdig en onjuist ervaren.

e)Op de Slenerweg zal het langzame (fiets)verkeer worden geweerd, doch snor-/bromfietsen en speedpedals kunnen daarvan nog wel gebruikmaken.

f)Het Citta Slow principe wordt in Klijndijk teniet gedaan.

g)De Slenerweg in zijn huidige vorm gebruiken na de reconstructie N34 is niet mogelijk door het ontbreken van noodzakelijke obstakelvrije ruimte.

h)Er is geen brede provinciale visie op de N34.

i)Financieel is de variant Emmen-Noord veel goedkoper.

j)Er komt een grote toename van het verkeer door de kern 't Haantje nadat de reconstructie is uitgevoerd.

k)Er wordt geen rekening gehouden met het welzijn (leefbaarheid) van de meest betrokken inwoners.

l)Beëindiging van het landelijke karakter van Klijndijk zal gaan plaatsvinden.

m)De huizenprijzen zullen door de reconstructieplannen in waarde gaan dalen.

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief 6 onder punt a, bladzijden 5, 6 en 7. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de gemeenteraad bij de finale besluitvorming aangaande vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan een totale belangenafweging zal maken.

Ad.b

Hiervan wordt kennis genomen. Het gemeentelijk beeld is een geheel andere hetgeen door de Stichting V.E.N. wordt gepresenteerd. Er is een open en transparante weg gevolgd om te kunnen komen tot provinciale besluitvorming en de basis die er nu is voor gemeentelijke besluitvorming. Er is sprake geweest van zeer uitvoerige burgerparticipatie, waarbij ook de Stichting een rol heeft gehad.

Ad.c

Deze zullen door de gemeenteraad ook worden meegewogen bij zijn finale besluitvorming zoals onder ad.a genoemd.

Ad.d

Hiervan wordt kennis genomen doch deze opvatting wordt in het geheel niet gedeeld. Ontvangen rapporten etc. zijn opgesteld door ter zake deskundige bedrijven. Door de Stichting V.E.N. zijn geen onafhankelijke “tegen” rapporten overlegd. De stichting komt o.a. voort uit het actiecomité en deze is annex geweest met totstandkoming rapportage etc.

Ad.e

Voor wat betreft het langzame verkeer bestaat de hoofdmoot uit fietsers die de Sleneweg gebruiken. Snorfietzers en bromfietzers moeten zich buiten de bebouwde kom ook op het fietspad begeven.

Ad.f

Verwezen wordt naar brief **7** onder punt c op bladzijde 8. Daarnaast zijn er voor de toeristen nog in voldoende mate en ook in Klijndijk en omgeving mogelijkheden om zich te kunnen onthaasten.

Ad.g

Verwezen wordt naar brief **8** onder punt d op bladzijden 9, 10 en 11.

Ad.h

De provincie Drenthe heeft voor wat betreft de N34 als hoofddoel gesteld de veiligheid en doorstroming te bevorderen. De N34 moet derhalve worden ingericht als een volwaardige en veilige stroomweg. Voorts wordt verwezen naar brief **9** onder punt i op bladzijde 13.

Ad.i

Verwezen wordt naar brief **9** onder punt f op bladzijde 12.

Ad.j

Verwezen wordt naar brief **6** onder punt d op bladzijde 7.

Ad.k

Bij het tot stand komen van het ontwerpbestemmingsplan zijn alle benodigde wettelijke toetsen uitgevoerd. Meerdere hebben betrekking op het welzijn van de inwoners zoals toets verkeerseffecten, geluid, archeologie, externe veiligheid, flora/fauna, luchtkwaliteit. Daarnaast is er in grote mate gebruik gemaakt van burgerparticipatie, individueel en via belangen behartiger organisaties. Tijdens de gehouden inloopbijeenkomsten zijn er meer positieve geluiden dan negatieve vernomen inzake het juist beter bereikbaar worden van Klijndijk met een rechtstreekse aansluiting op de N34, hetgeen de leefomgeving ten goed komt. Dit wordt onderschreven in de rapportage die Royal Haskoning heeft opgesteld waarbij een vergelijk met variant Emmen-Noord is gemaakt.

Ad.l

Aan het landelijke karakter van Klijndijk, naast de locatie van de feitelijke reconstructie, verandert niets. Voort wordt verwezen naar brief **9** onder punt a op bladzijde 12.

Ad.m

In zijn algemeenheid werkt de ligging van woon-/werkpercelen direct nabij opritten en afslagen van grotere doorgaande wegen waarde vermeerderend. Er is door de stichting geen onafhankelijke rapportage dienaangaande overgelegd.

12)Zienswijze bij brief van 5-5-2017, ingekomen op 8-5-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

Zonder herhaling van de vele argumenten die de revue hebben gepasseerd wordt aangegeven dat er een stuk onvrede in Klijndijk is ontstaan door de provinciale politieke keuze om te gaan voor uitvoering van de variant N34 Slenerweg, Klijndijk. Aan de raad wordt gevraagd rekening te houden met alle menselijke belangen die er zijn.

Reactie:

Voor wat betreft de politieke besluitvorming tot nu toe wordt verwezen naar brief 6, onder punt a op bladzijden 5, 6 en 7. Zoals daarin aangegeven zal de gemeenteraad van Borger-Odoorn nog tot finale besluitvorming moeten komen, met inachtneming van alle relevante belangen.

13)Zienswijze bij brief van 3-5-2017, ingekomen op 8-5-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

a) De verkeersveiligheid in en rondom Klijndijk komt fors in het geding. Verschillende zorgen daartoe worden geuit. De situatie Slenerweg / rotonde Klijndijk, sluipverkeer en het te smalle viaduct worden specifiek aangegeven. Toename verkeer heeft ook gevolgen voor de gezondheid (fijnstof).

b)De kosten van het project tegenover de variant Emmen-Noord zijn fors hoger.

c)Naast de veiliger situatie op de N34 wordt niet gekeken naar de veiligheid er omheen voor mens en dier.

d)De gemeente houdt zich primair bezig met de N34 en de rest van de andere “aanvoerwegen” wordt in de steek gelaten.

e)Er wordt gewag gemaakt van niet beantwoorde brieven over een specifieke en te betreuren ongevalssituatie op de Hoofdweg.

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief 6, onder punt d op bladzijde 7, brief 7, onder punt b op bladzijde 8 en brief 8, onder punt d op de bladzijden 9, 10 en 11. Zaken als fijnstof zijn zeker onderwerp van onderzoek geweest en de effecten vallen onder de wettelijk toegestane normering.

Ad.b

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt f op bladzijde 12.

Ad.c

Er is een uitgebreid verkeersonderzoek geweest dat ten grondslag ligt aan de bestemmingsplannen. Ook is er voor wat betreft de effecten op dier een Flora- en Faunabeoordeling uitgevoerd.

Ad.d

De verantwoording voor de N34 is primair neergelegd bij de Provincie Drenthe. De gemeente stelt zich op het standpunt dat aan alle wegen in Borger-Odoorn de nodige aandacht wordt besteed. Dat echter binnen de financiële mogelijkheden die voorhanden zijn. Juist het aspect veiligheid speelt een grote rol bij het wegenonderhoud en wegreconstructie. Ook worden geconstateerde verkeersongevallen in samenspraak met de politie nauwlettend beoordeeld en bezien in relatie tot de ter plaatse aanwezige wegstructuur.

Ad.e

Hiervan is thans kennis genomen en dit wordt separaat naast de procedure van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk kortgesloten.

14)Zienswijze bij brief van 4-5-2017, ingekomen op 4-5-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

a)Er is voor uitvoering van het project grond (weiland) nodig waardoor er minder ruimte is voor de paarden, die ten behoeve van zorg worden gebruikt. Dat brengt negatieve effecten op het gedrag van de dieren met zich mee.

b)Door de verandering in verkeersintensiteit na reconstructie zal er een negatief effect optreden bij de op het zorgcomplex (zorgboerderij) aanwezige cliënten.

c)Er wordt aangegeven dat er een tweede locatie op Hoofdweg 26 is die een gevaarlijke oversteek noodzakelijk maakt.

d)De waarde van de twee panden zal afnemen en voor het bedrijfsvoortbestaan wordt gevreesd.

e)Van de gemeenteraad wordt verwacht dat de belangen van dit bedrijf zullen worden meegewogen.

Reactie:

Ad.a/b

Het bedrijf is van oudsher ingericht en in gebruik geweest als een paardenhouderij zonder zorgfunctie. In het ter plaatse geldende bestemmingsplan is dat ook bekrachtigd. In 2014 heeft men schriftelijk aangegeven veel meer naar de zorgactiviteiten in de vorm van dagbesteding over te willen gaan en het aantal paarden te willen verminderen. Op dat moment was in de openbaarheid bekend gemaakt dat er plannen bestonden voor de realisatie van de aansluiting N34 nabij Klijndijk.

Er is gemeentelijke medewerking verleend voor een gedeeltelijke zorgfunctie (dagbesteding) in een deel van de bedrijfsgebouwen op het perceel. Bij dagbesteding mag worden aangenomen dat de cliënten voornamelijk werkzaamheden gaan verrichten binnen de grenzen van het zorgcomplex.

Ten aanzien van de grondverwerving is er het nodige overleg met de provincie Drenthe en de procedure daartoe valt niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Ad.c

Men blijkt het perceel Hoofdweg 26 Klijndijk recentelijk te hebben aangekocht, wetende dat daarop geen zorgbestemming rust. In de vooroverlegsfeer zijn de plannen aangegeven naar de gemeente. Ten tijde van aankoop van het perceel waren de plannen tot reconstructie terdege bekend en men is zelf verantwoordelijk voor de consequenties die de aankoop en het gewenste gebruik met zich mee zullen brengen. Een formeel benodigde omgevingsvergunning t.b.v. afwijkend gebruik is niet aangevraagd en dus ook niet afgegeven.

Ad.d

Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bestaan er wettelijke mogelijkheden om bij de gemeenteraad een planschadevergoeding aan te vragen. Uit onafhankelijk onderzoek moet dan blijken of deze aanwezig is. Er wordt nog opgemerkt dat bij het opstarten van de zorgfunctie (dagbesteding) de plannen tot reconstructie N34 aansluiting Klijndijk al in de openbaarheid waren gebracht.

Ad.e

Verwezen wordt naar brief 8 onder punt b op bladzijde 9.

15)Zienswijze bij brief van 2-5-2017, ingekomen op 3-5-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

a)Teveel stank, lawaai en vervuiling.

b)Geen “achterwaarts” beleid voor Klijndijk voeren.

c)Aanhouden 70er jaren beleid tot het auto luw maken van dorpen.

Reactie:

Ad.a)

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt d op bladzijde 12. Zaken als fijnstof zijn onderwerp van onderzoek geweest. Door verkeersafname op de Melkweg wordt het fijnstof effect zelfs gunstiger dan bestaand.

Ad.b

Voor wat betreft de politieke besluitvorming tot nu toe wordt verwezen naar brief 6, onder punt a op bladzijden 5, 6 en 7. Zoals daarin aangegeven zal de gemeenteraad van Borger-Odoorn nog tot finale besluitvorming moeten komen, met inachtneming van alle relevante belangen.

Ad.c

De verkeerstromen en –intensiteit zijn vanaf de 70er jaren fors toegenomen. Het hoofdpunt om grote doorgaande wegen buiten dorpen om te leiden is uitgevoerd met aanleg van de N34 en dat principe blijft bestaan. Het blijft wel noodzakelijk om de nabij de N34 gelegen dorpen te kunnen bereiken.

16)Zienswijze bij brief van 1-5-2017, ingekomen op 3-5-2017 van [REDACTED],

Inhoud:

Kies nu voor Emmen-Noord met alle voordelen die deze variant heeft ten opzichte van de voorliggende.

Reactie:

Verwezen wordt naar brief 6, onder punt a, op bladzijden 5, 6 en 7 en brief 8, onder punt b op bladzijde 9.

17)Zienswijze bij brief van 20-4-2017, ingekomen op 24-4-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

a)De Slenerweg is te smal als gebiedsontsluitingsweg volgens richtlijnen van de provincie Drenthe, de snelheid is te hoog en door een onoverzichtelijke bocht kunnen er ongelukken worden veroorzaakt.

b)De uitrit Slenerweg 7 wordt veel onveiliger, uitgaande van verkeersverhoging van 800 naar 5000 auto's.

- c) Op een gebiedsontsluitingsweg mag geen uitrit op woning/bedrijf aangesloten zijn.
- d) Het landelijke karakter van de Slenerweg is over.
- e) Er doen zich negatieve aspecten voor, zoals waardedaling woning, privacy inbreuk en geluidhinder.
- f) Waarom niet voor Emmen-Noord gekozen?

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief **8**, onder punt d op bladzijden 9, 10 en 11.

Ad.b

Ten tijde van de aankoop van het perceel Slenerweg 7 waren de plannen voor de variant Slenerweg Klijndijk reeds in de openbaarheid gebracht. Bij de toenmalige variantkeuze zou er nog meer verkeer over de Slenerweg zich gaan bewegen, dan later is voorzien met de aanleg van een nieuwe parallelweg richting Emmen-Noord. De eigenaar, niet bewoner, heeft hierin een verantwoordelijkheid te nemen. Kennis wordt genomen van de door hem genoemde voertuig aantallen. De gemeente baseert zich op aantallen in het formele verkeersrapport van Royal Haskoning.

De huidige inrit vraagt voorzichtigheid bij het oprijden van de Slenerweg. Voordeel na de reconstructie is te noemen dat het fietsverkeer van de Slenerweg is gehaald (aanleg vrij liggend fietspad) en de snelheid ter plaats van de inrit wordt verlaagd van 80 naar 60 kilometer per uur.

Ad.c

Het perceel Slenerweg 7 zal wettelijk moeten worden ontsloten en er is sprake van een bestaande aansluiting, die blijft gehandhaafd. Mede naar aanleiding van de door hem ingediende inspraakreactie t.a.v. het voorontwerp bestemmingsplan is ervoor gekozen om de snelheid op de Slenerweg van 80 Km/u terug te brengen naar 60 Km/u. Daarmee is ook de functie van de weg verworpen tot een erfontsluitingsweg in plaats van gebiedsontsluitingsweg.

Ad.d

Verwezen wordt naar brief **9**, onder punt e op bladzijde 12.

Ad.e

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt d op bladzijde 12. Zaken als fijnstof zijn onderwerp van onderzoek geweest en de effecten vallen onder de wettelijk toegestane normering. Ook is er een volledig geluidsonderzoek verricht, hetgeen leidt tot besluitvorming Besluit hogere Waarde Wet geluidhinder.

Ad.f

Verwezen wordt naar brief **6**, onder punt a op bladzijden 5, 6 en 7.

18)Zienswijze bij brief van 3-5-2017, ingekomen op 4-5-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

a)Het huidige kunstwerk (viaduct Oringerwei) blijft aanwezig en ernaast komt een tweedehands fietsbrug. Deze constructie voldoet niet aan het centrale uitgangspunt “het veilig maken van de gelijkvloerse aansluitingen aan/in de N34”.

b)De gewijzigde beleidsopstelling van de gemeente Emmen wordt aangehaald. Ook de mening van de raad van Coevorden is van belang

c)De verkeersintensiteit zal gaan toenemen in omliggende dorpen. Dat zal de nodige overlast geven.

De huidige Slenerweg en het kunstwerk (viaduct Oringerwei) voldoen niet in de breedte om het toekomstige verkeer te kunnen laten verplaatsen.

d)Er zal geluidhinder door het plan met nieuwe rotonde etc. komen voor de inwoners van Klijndijk.

e)De kosten worden voor variant Emmen-Noord veel lager beoordeeld dan die van het voorliggende plan.

f)Fijnstof zal gaan toenemen.

Reactie:

Ad.a

Het veiliger maken van de N34 door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen in de plaats van gelijkvloerse -als centraal beleidsuitgangspunt- blijft gehandhaafd. Bij het onderhavige plan kan het bestaande kunstwerk (viaduct Oringerwei) worden gebruikt en met geringe kosten is een tweede brug door de provincie Drenthe aangeschaft.

Ad.b

Hierbij wordt verwezen naar brief 6, onder punt a, op bladzijden 5, 6 en 7. De gemeenteraad zal bij zijn finale besluitvorming alle relevante belangen gaan afwegen.

Ad.c

Verwezen wordt naar brief 8, onder punt d, op bladzijden 9, 10 en 11. Het is inherent aan elke wegreconstructie dat verkeersstromen zich kunnen wijzigen. Overigings in onderhavige situatie veelal positief. De grote verkeersstromen bevinden zich meer buiten het dorp Klijndijk. Daar zal de nieuwe parallelweg debet aan zijn. Bij andere verkeersbelasting van wegen moet deze wel geschikt zijn om dat te kunnen verdragen. Bij de afweging om te komen tot het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is een opgesteld onafhankelijk verkeerskundig onderzoek beoordeeld. Dit laat onverlet dat de gemeenteraad van Borger-Odoorn zich op finale wijze nog moet uitspreken over de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.

Ad.d

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt d, op bladzijde 12.

Ad.e

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt f op bladzijde 12.

Ad.f

Er is bij het voorliggende plan een onderzoek verricht naar de effecten van de verkeersstromen op het niveau van fijnstof. Door verkeersafname op de Melkweg wordt het fijnstof effect gunstiger dan bestaand.

19/20)Zienswijzen bij gelijklopende brieven van 4-5-2017 (ingekomen op 8-5-2017) en 1-5-2017 (ingekomen op 4-5-2017) van [REDACTED]

Inhoud:

a)Keuze voor de variant Emmen-Noord kent alleen maar voordelen. Waarom is daar nog niet voor gekozen?

b)De verkeerssituatie bij de huidige rotonde in Klijndijk verdient nu al een nieuw onderzoek. Ten opzichte van enkele jaren geleden is het er veel drukker geworden.

c)Wat te denken als er sprake komt van verdubbeling van de N34?

Reactie:

Ad.a

Verwezen wordt naar brief 6, onder punt a op bladzijde 5, 6 en 7.

Zoals aangegeven ligt de finale besluitvorming over vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan nog bij de gemeenteraad van Borger-Odoorn.

Ad.b

In het ten behoeve van de variant reconstructie N34 aansluiting Klijndijk verrichtte verkeersonderzoek is in het najaar van 2015 en het begin van 2017 gehouden. De mogelijke verkeersintensiteiten op de rotonde nabij Klijndijk zijn daarin afgewogen.

Er blijft een overcapaciteit te zijn voor wat betreft mogelijke verkeersdoorstroming per etmaal en de huidige doorstroming.

Er is geen onafhankelijke tegen rapportage overgelegd.

Ad.c

Verwezen wordt naar brief 9, onder punt i op bladzijde 13.

21)Zienswijze bij brief van 9-5-2017, ingekomen op 9-5-2017 van [REDACTED]

Inhoud:

a)Voorliggend bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld, omdat de gemeenteraad niet in staat is een behoorlijke afweging te maken over de provinciale plannen op basis van de voorgelegde documenten.

De daartoe relevante en ter zake doende argumenten zijn de navolgende:

a1)De huidige aftandse, versleten en beschadigde brug over de N34 wordt bij de nieuwe aansluiting N34 gebruikt. Naast het uiterlijk is deze niet berekend op de nieuwe taak om duizenden voertuigen meer op dag basis te kunnen verwerken.

a2)De verkeersveiligheid is in het geding en glashelder is dat Emmen-Noord het meest verkeersveilig is voor de nieuw aan te leggen ongelijkvloerse kruising.

a3)Niet is vastgelegd dat er definitief een parallelweg komt tussen Ees/Exloo en Odoorn Noord. Binnen de grenzen van het provinciale beleid kan de provincie de parallelweg zondermeer schrappen.

a4)Stukken en inhouden van door bureau's opgeleverde rapporten, zoals Royal Haskoning, Roobeek, Goudappel Coffeng en Grontmij worden als onjuist, onvoldoende, onvolledig en tegenstrijdig beschouwd. Op de bladzijden 5 en 6 van de zienswijze worden specifieke voorbeelden genoemd.

a5)De opsteller van het bestemmingsplan wordt als te onervaren aangemerkt.

a5a)De opsteller van het bestemmingsplan heeft een rondweg ten noorden van Emmen niet meegenomen in het bestemmingsplan. De mogelijke loop daarvan zal gaan over het bestaande wegennet van de gemeente Borger-Odoorn.

a6)Het ambtelijk commentaar (reactienota op de inspraakreacties bij het voorontwerp bestemmingsplan) wordt onjuist, onvoldoende, onvolledig en tegenstrijdig geacht. Verdeeld over de bladzijden 6,7 en 8 worden voorbeelden benoemd.

Reactie.

Ad.a/a1

Verwezen wordt naar brief 6, onder punt c op bladzijde 7.

Ad.a/a2

Door de indiener van de zienswijze is geen tegenrapportage van een onafhankelijk ter zake deskundig bureau overgelegd.

Ad.a/a3

In het bestemmingsplan reconstructie N34, afslag Odoorn Noord-Exloo wordt het planologische kader gelegd om de huidige parallelweg te verbreden, tezamen met de aanleg van een vrij liggend fietspad. De provincie Drenthe heeft alle inspanningen gepleegd om te komen tot een grondtransactie, waarbij extra gronden beschikbaar komen voor de aanleg van het genoemde fietspad. Hiermee geeft de provincie blijk van het serieuze werk te willen gaan maken van de geplande voorzieningen.

Ad.a/a4

De gemeenteraad heeft alle relevante stukken kunnen inzien, die van belang zijn bij het kunnen komen tot een beoordeling van de voorgelegde bestemmingsplannen Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk en Reconstructie N34 Odoorn Noord-Exloo. Zie tevens reactie onder Ad.a/a2 op bladzijde 25.

Ad.a/a5

Het college van burgemeester en wethouders werpt deze kwalificatie verre van zich. Zie tevens reactie onder Ad.a/a2 op bladzijde 25.

Ad.a/a5a

In het recente verleden is een mogelijk aan te leggen rondweg ten noorden van Emmen door een gepensioneerde specialist vanuit het vakgebied wegen en infrastructuur gepresenteerd. Dat plan is besproken met een vertegenwoordiging van de gemeentebesturen van Emmen en Borger-Odoorn. Toen is kenbaar gemaakt dat een Rondweg zoals beoogd niet zal worden aangelegd.

Ad.a/a6

Het college van burgemeester en wethouders neemt op dit punt kennis van de opvattingen van de indiener van de zienswijze. De gemeenteraad kan in zijn finale oordeel over voorliggend bestemmingsplan dit mede in ogenschouw nemen.

Wijzigingsvoorstellen naar aanleiding van in gebrachte zienswijze.

1) Een wijziging van artikel 5.4 van de planbepalingen, inhoudende dat voor het woord “magnetische straling” in de plaats komt “magnetisch veld”.

2) De door de Gasunie in bijlage 1, behorende bij hun zienswijze, opgenomen ontbrekende stukken gasleiding op de verbeelding plaatsen.

3) De door de Gasunie in bijlage 2, behorende bij hun zienswijze, opgenomen te smalle belemmeringsstroken op de verbeelding verbreden tot 4 meter.