

**Bestemmingsplan Reconstructie N34
aansluiting Klijndijk**

Vastgesteld

Opdrachtgever:
Rapportnummer:
Datum vrijgave:
Opsteller:
Goedkeuring:

Gemeente Borger-Odoorn

RB 10.220

December 2017

[REDACTED]

[REDACTED]

Inhoudsopgave

.....	1
1 HOOFDSTUK 1 INLEIDEND HOOFDSTUK	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Inleiding	4
1.3 Korte omschrijving van het plan	4
1.4 Doel	6
1.5 Verantwoording	7
1.6 Leeswijzer	7
1.7 Juridische status	7
2 HOOFDSTUK 2 PLANGEBIED EN HISTORIE	8
2.1 Ligging	8
2.2 Historie	8
2.3 Rol Provincie Drenthe	9
2.4 Huidige situatie	10
2.4.1 Het plangebied in zijn omgeving	10
2.4.2 Het plangebied zelf	10
2.5 Gewenste situatie	11
3 HOOFDSTUK 3 ONDERZOEK NAAR GEWENST ONTWERP	13
3.1 Aanleiding en doel	13
3.2 Onderzoeken, communicatie en besluitvorming	13
3.3 Doorwerking in het plan	16
3.4 Autostructuur	17
4 HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER	18
4.1 Rijksbeleid	18
4.1.1 Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	18
4.2 Provinciaal beleid	18
4.2.1 Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe 2014	18
4.2.2 Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP 2007)	23
4.2.3 Duurzaam Veilig	24
4.3 Gemeentelijk beleid	27
4.3.1 Structuurvisie Borger-Odoorn	27
4.3.2 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Borger-Odoorn	28
5 HOOFDSTUK 5 OMGEVINGSFACTOREN	29
5.1 Archeologie	29
5.1.1 Aanleiding en doel	29
5.1.2 Doorwerking naar het plan	29
5.1.3 Archeologisch onderzoek	30
5.2 Bodem	34
5.2.1 Aanleiding en doel	34
5.2.2 Doorwerking naar het plan	35
5.3 Externe veiligheid	35
5.3.1 Aanleiding en doel	35
5.3.2 Doorwerking naar het plan	35
5.3.3 Onderzoek naar externe veiligheid	36
5.4 Flora en Fauna	39
5.4.1 Aanleiding en doel	39
5.4.2 Doorwerking naar het plan	39

5.5	Geluid	43
5.5.1	Aanleiding en doel.....	43
5.5.2	Doorwerking naar het plan	44
5.6	Luchtkwaliteit	44
5.6.1	Aanleiding en doel.....	44
5.6.2	Doorwerking naar het plan	45
5.7	M.E.R.-beoordeling.....	46
5.7.1	Aanleiding en doel.....	46
5.7.2	Doorwerking naar het plan	46
5.8	Watertoets	47
5.8.1	Aanleiding en doel.....	47
5.8.2	Doorwerking naar het plan	47
6	HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID.....	49
7	HOOFDSTUK 7 OVERLEG EN INSPRAAK	50
8	HOOFDSTUK 8 JURIDISCHE TOELICHTING	51
8.1	Algemeen.....	51
8.2	Koppeling Toelichting en Verbeelding	51
8.3	Toelichting op de planregels.....	52

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.

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 drie nieuwe ongelijkvloerse kruisingen bij Gieten, Gasselte en Borger geopend als ook een onderdoorgang bij Ees. Ook werd het verkeersplein Gieten ongelijkvloers gemaakt, waarbij de hoofdrijbanen van de N33 onder het verkeersplein door werden geleid. Daarbij werd tevens het OV-knooppunt aangelegd. Op 30 maart 2011 is het vernieuwde verkeersplein opengesteld en medio 2011 waren alle werkzaamheden voltooid.

In Drenthe is nu bijna de hele N34 een volwaardige ongelijkvloerse stroomweg, maar 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. Om dit te kunnen realiseren is een herziening van het geldende bestemmingsplan Buitengebied Odoorn noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. De eerdere reconstructies van kruisingen zijn eveneens op deze planologische wijze tot stand gekomen.

1.3 Korte omschrijving van het plan

De reconstructie van de N34 met de aansluiting te Klijndijk vindt plaats ter hoogte van het traject dat zich bevindt tussen Emmen en Odoorn. Hieronder een weergave van het plangebied in de huidige vorm, waarbij het plangebied ten behoeve van de reconstructie globaal is gelegen binnen de oranje figuur in de hierna volgende foto, met een uitloop naar de afslag Emmen-Noord.



Het is de bedoeling dat de huidige aansluitingen Emmen-Noord en Odoorn-Noord komen te vervallen. Deze worden vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting op de Slenerweg te Klijndijk. Vanaf Odoorn-Noord wordt een verbrede parallelweg met fietspad aangelegd naar de nieuwe aansluiting Exloo. Om dit mogelijk te maken zal tevens een apart bestemmingsplan in procedure worden gebracht. De huidige Slenerweg wordt niet verplaatst. Er wordt een fietspad naast de bestaande weg aangelegd.

De provincie Drenthe heeft, beoordelende de verkeersstromen nabij Klijndijk in de richting van Emmen en vice versa, besloten om een parallelweg aan te leggen tussen de nieuwe aansluiting Klijndijk en de huidige afslag Emmen-Noord. Deze weg heeft invloed op de verkeersstromen richting de kern Klijndijk. Eén en ander heeft geleid tot de hierna volgende weergave van het gewenste plan.



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 moet hierbinnen passen.

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 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 reconstructie van de N34 plaatsvindt ligt binnen het grondgebied van de Drentse gemeente Borger-Odoorn. Het tracé waarover de reconstructie plaatsvindt bevindt zich globaal gesproken tussen Emmen en de nieuwe ongelijkvloerse kruising bij Exloo.

Hieronder een totaal overzicht van de N34.



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

Nederland en de N34 in één oogopslag.

2.2 Historie

De geschiedenis van de N34 gaat terug tot begin jaren 50, toen de rijksweg werd opengesteld in 1951 tussen Heemse en Hardenberg. In 1952 volgde het deel tussen Hardenberg en de toenmalige N37. In 1954 werd de weg bij Erm omgelegd, en in 1971 nogmaals. In 1953 opende de N34 door Ommen voor het verkeer.

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

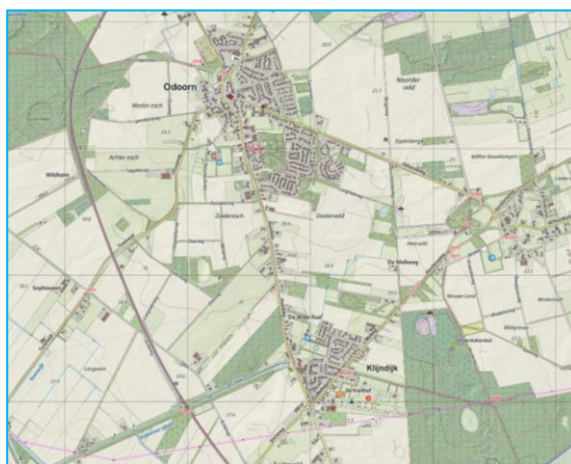
Op 22 december 1970 werd het wegvak vanaf het toenmalige einde van de autoweg bij Coevorden tot nabij Holsloot opengesteld, waarna op 30 november 1971 het gedeelte tussen Holsloot en Klijndijk officieel werd geopend. Tot in 1988 leidde de N34 nog door de dorpen Klijndijk en Odoorn, maar op 2 december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

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

Hieronder is op basis van historisch kaartmateriaal inzichtelijk het tracé van de N34 waar nu de reconstructie bij Klijndijk voor gaat plaatsvinden.



Anno 1987



Anno 2015

Zoals te zien is op de kaart van 1987 loopt het tracé van de N34 nog door de dorpen Odoorn en Klijndijk. Op 2 december 1988 wordt de omlegging van de N34 opengesteld, zodat deze niet meer door de dorpen Odoorn en Klijndijk loopt. Op de kaart van 2015 is deze omlegging ten westen van Odoorn en Klijndijk te zien.

2.3

Rol Provincie Drenthe

Sinds de overdracht van de N34 van het Rijk naar de provincie Drenthe zijn veel maatregelen genomen om de verkeersveiligheid op de N34 te verbeteren. De N34 is hierbij ingericht conform Duurzaam Veilig (Essentiële Herkenbaarheidkenmerken), passend bij de functie van een stroomweg. De stroomwegfunctie vertaalt zich in de status van autoweg (100 km/h). Belangrijke kenmerken van een autoweg zijn de groene

streep in de middenas en de ongelijkvloerse uitvoering van de aansluitingen. Passend bij de stroomwegfunctie zijn in het eindbeeld alle aansluitingen op de N34 ongelijkvloers, zo ook de N34 op het tracé Emmen - Exloo.

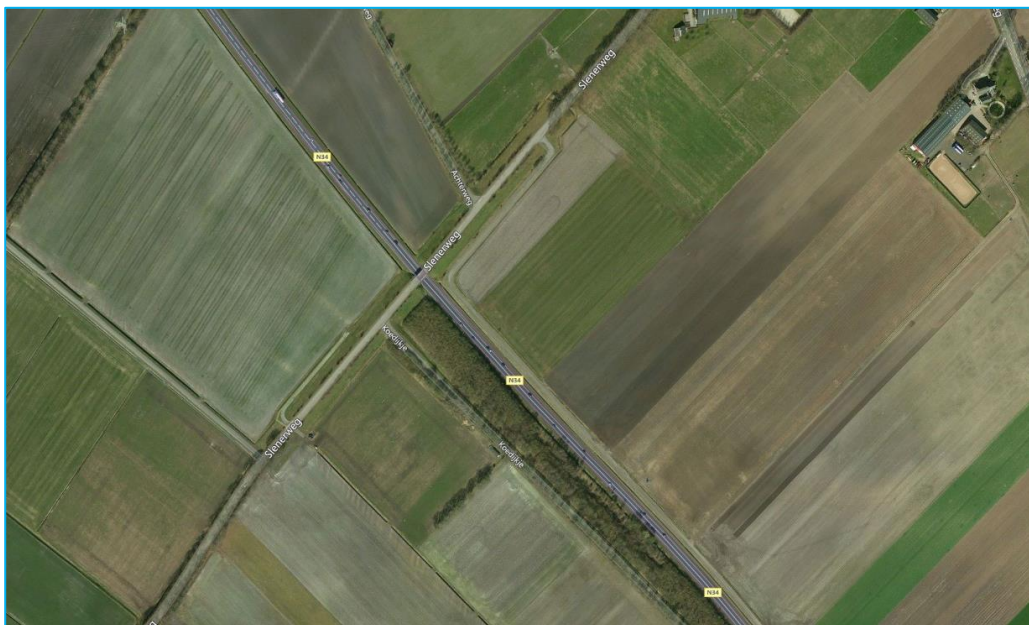
Bij een regionale stroomweg 100 km/h staan de doorstroming en veiligheid van het (doorgaande) autoverkeer centraal. Dit betekent dat het wegontwerp is gebaseerd op een visueel continu wegprofiel met zo weinig mogelijk onderbrekingen. De aansluitingen van de omliggende gebieden aan de weg liggen nabij 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. Na ombouw komt alleen op onderling grote afstanden nog een aansluiting voor.

2.4 Huidige situatie

2.4.1 *Het plangebied in zijn omgeving*

Hierna volgt een nadere uiteenzetting van de huidige situatie van het beoogde plangebied in relatie tot zijn omgeving.

Het plangebied bevindt zich ten zuidwesten van het dorp Klijndijk. De ongelijkvloerse kruising die de kruisingen in Emmen Noord en Odoorn Noord moet vervangen wordt gerealiseerd op de Slenerweg. De Slenerweg verbindt de dorpen Klijndijk en 't Haantje. In het plangebied zijn voornamelijk agrarische landerijen gelegen. Hieronder een weergave van het plangebied vanuit de lucht.



2.4.2 *Het plangebied zelf*

De plek waar de ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd bestaat voornamelijk uit agrarische landerijen. Daarnaast bevindt zich ten zuiden van de N34 nog een bos. Ten

zuiden daarvan bevindt de weg 'Koedijkje'. Deze weg is een landweg voor de verschillende agrarische percelen. Hieronder enkele foto's van de huidige situatie bij de Slenerweg.



2.5

Gewenste situatie

Na vele onderzoeken en gesprekken met gemeenten en andere betrokkenen (op zowel ambtelijk en bestuurlijk niveau) 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.

Daarnaast wordt vanaf aansluiting Odoorn-Noord de parallelweg verbreed en voorzien van een fietsspad tot aan de nieuwe aansluiting Exloo. De huidige Slenerweg wordt niet verplaatst. Er wordt een fietsspad naast de bestaande weg aangelegd. De huidige aansluiting Emmen-Noord en Odoorn-Noord komen dan te vervallen.

Hierna volgt een weergave van de beoogde nieuwe situatie. In Hoofdstuk 3 wordt uitvoerig ingegaan op de gemaakte keuzes en overleggen die zijn gewenst bij de totstandkoming van voorliggend ontwerp.



3 Hoofdstuk 3 Onderzoek naar gewenst ontwerp

3.1 Aanleiding en doel

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, gecategoriseerd als een autoweg (100 km/u) wordt hierbij ingericht conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken van Duurzaam Veilig, passend bij de functie van een stroomweg. Belangrijke kenmerken van een autoweg zijn de groene streep in de middenas en een ongelijkvloerse uitvoering van de aansluitingen met het onderliggend wegennet.

Passend bij de stroomwegfunctie zijn in het eindbeeld van de N34 alle aansluitingen ongelijkvloers. 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 van elkaar. Ze worden – conform de landelijke richtlijnen– uitgevoerd als ongelijkvloerse aansluitingen.

In het kader van het eindbeeld N34 zijn de aansluitingen bij Gieten, Borger, Gasselte en Ees al aangepakt. Op het traject Exloo – N381 zijn de aansluitingen Exloo, Odoorn-Noord en Emmen-Noord de laatste gelijkvloerse aansluitingen. De plannen voor het ongelijkvloers maken bij Exloo zijn inmiddels in uitvoering.

3.2 Onderzoeken, communicatie en besluitvorming

De provincie Drenthe heeft, onder meer in samenwerking met de gemeenten Borger-Odoorn en Emmen, diverse studies uit laten voeren die antwoord gaven op de vraag of de aansluitingen Odoorn-Noord en Emmen-Noord in gereconstrueerde vorm gehandhaafd kunnen blijven, of mogelijk gecombineerd kunnen worden tot één nieuwe ongelijkvloerse aansluiting. Aandachtspunt binnen deze onderzoeken was een goede ontsluiting, primair van de kernen Odoorn, Klijndijk, Valthe, 't Haantje en het noordelijk deel van Emmen op de N34.

In navolgende tabel zijn de verschillende onderzoeken op chronologische volgorde gezet. Per onderzoek is aangegeven wanneer dit onderzoek is uitgevoerd, wat het doel van het onderzoek was, en hoe de communicatie en besluitvorming is verlopen. De verschillende rapportages zijn als afzonderlijke bijlagen aan dit bestemmingsplan toegevoegd. In het communicatieproces is volop ruimte gegeven aan de omgeving en heeft tussentijds terugkoppeling plaatsgevonden naar de politiek. Op basis hiervan is de besluitvorming tot stand gekomen.

Onderzoek	Periode	Doel	Communicatie	Besluitvorming
N34 traject Exloo – Emmen; Eindbeeld aansluitingen onderliggend wegennet (Gronitrij)	2011	Ontwikkelen breed gedragen lange termijnvisie (eindbeeld) voor de aansluiting van Odoorn, Klijndijk en het noordelijke deel van Emmen op de N34		Trechtering van 11 naar 2 alternatieven: 1. Sleneweg met parallelweg Odoorn-Noord 2. Torenwijk Bestuurlijk overleg provincie met gemeenten Borger-Odoorn en Emmen.
N34 traject Odoorn – Klijndijk; Eindanalyse naar een passende voorkeurslocatie van een ongelijkvloerse aansluiting (provincie Drenthe)	2012 2013	Onderzoek van een intern breed gedragen voorkeursvariant voor de aansluiting op de N34 voor Odoorn, Klijndijk en het achterliggende gebied.	Feb. 2013. Staat maandelijks overleg werkgroep provincie Drenthe + gemeente Borger- Odoorn + middenstand + landbouwers + dorpsbelangen Klijndijk en Odoorn.	Provinciale bestuurlijke voorkeur Sleneweg, verwerkt in GVV/P Emmen.
	2013		24 sep. 2013. Inloop Odoorn, via enquête groot draagvlak (75%) voor oplossing.	
	2013		Dec 2013. Oprichting actiegroep Klijndijk.	
	2014		Jan. 2014. Twee overleggen actiegroep met wethouder Borger- Odoorn en gedeputeerde	Provinciale Staten besluit tot uitvoeren second opinion
Onderzoek naar aansluiting N34-Klijndijk, Odoorn, Emmen- Noord (Goudappel Coffeng)	April 2014	- Onderzoek of de (beleids)uitgangspunten van het rapport Gronitrij nog valide zijn; - Onderzoek of de bestuurlijke voorkeursvariant (ongelijkvloerse aansluiting Sleneweg) de juiste en meest logische is		
	2014			GS besluit dat Sleneweg goede keuze is
	2014			PS besluit tot aanvulling onderzoek met alternatief Emmen-Noord
	2014		Oprichten brede werkgroep (provincie Drenthe + gemeenten Borger- Odoorn/Emmen/Ooivorden + middenstand + landbouwers + dorpsbelangen Klijndijk en Odoorn, plaatselijk belang 't Haantje/Klijndijk + actiegroep Klijndijk + wijk- en winkelvereniging Emmenmeer)	
			Eerste bijeenkomst werkgroep 1 juli 2014	
Verkeerseffecten aansluiting N34 – Klijndijk/Emmen-Noord (Royal HaskoningDHV)	Juli – Nov 2014	In beeld brengen van de verkeerskundige effecten van een ongelijkvloerse aansluiting Sleneweg en Emmen-Noord op de N34		
	2015			Feb 15 collegebesluit gem. Goeverdoren voor Emmen-Noord

				Feb 15 collegebesluit Borger- Odoorn voor Sleneweg
				Feb 15 collegebesluit gem. Emmen voor Emmen-Noord
				Mei 2015 GS besluit voor Emmen-Noord met parallelweg naar Klijndijk
Verkeerseffecten aansluiting N34 – Sleneweg met parallelweg Sleneweg – Odoornweg (Royal HaskoningDHV)	Juli– Sep 2015	In beeld brengen verkeerskundige effecten ongelijkvloerse aansluiting N34 bij Sleneweg in combinatie met een parallelweg tussen de nieuwe aansluiting en de Odoornweg		

Noot : Hoewel in bovenstaande tabel nog Mei 2015 staat genoemd als GS-besluit is dat in werkelijkheid 23 juni 2015 geworden (zie ook bladzijde 11 van deze toelichting)

Het doorlopen proces kent een trechtervorm. Vanuit de brede opdracht of de bestaande aansluitingen gehandhaafd kunnen worden of dat één nieuwe aansluiting moet worden gerealiseerd, is uiteindelijk één voorkeursvariant aangewezen. In het proces zijn diverse oplossingsrichtingen aan bod gekomen.

Op basis van het onderzoek van de Grontmij en provincie Drenthe is de voorkeur uitgesproken voor het realiseren van één nieuwe, ongelijkvloerse aansluiting op de N34 waarbij de huidige, gelijkvloerse, aansluitingen bij Odoorn-Noord en Emmen-Noord komen te vervallen. Deze variant voldoet aan de beleidsmatige en verkeerskundige uitgangspunten. Als voorkeurslocatie is de locatie Slenerweg aangewezen.

Het onderzoek van Goudappel heeft uitgewezen dat de tot dan toe gehanteerde (beleids)uitgangspunten nog steeds valide waren. Ten aanzien van de voorkeursvariant is aangegeven dat een aanvullend maatregelenpakket op het onderliggend wegennet noodzakelijk is om het gewenste eindbeeld te bereiken. In dit eindbeeld vormt de nieuwe aansluiting de ontsluiting voor lokaal verkeer. De nieuwe aansluiting is niet bedoeld voor 'doorgaand' verkeer op de relatie tussen de N34 en de rest van Emmen en de Rondweg/N391.

Op basis van de tot dan toe voorliggende informatie en uitgangspunten van de gemeenten Borger-Odoorn en Emmen wilde de Provincie Drenthe, als wegbeheerder van de N34, de voorkeur voor een nieuwe aansluiting bij de Slenerweg bestuurlijk vastleggen. Hierop zijn vanuit de omgeving diverse reacties gekomen waarin werd aangegeven dat een reconstructie van de huidige, gelijkvloerse aansluiting bij Emmen-Noord tot een ongelijkvloerse aansluiting onvoldoende was onderzocht. Deze variant is wel onderzocht in het onderzoek van de Grontmij, maar toentertijd afgefallen omdat deze niet voldeed aan (beleids)uitgangspunten van de gemeente Emmen.

Naar aanleiding van de discussie over de locatie van de aansluiting heeft Gedeputeerde Staten van Drenthe Royal HaskoningDHV gevraagd een aanvullend onderzoek uit te voeren naar de verkeerskundige effecten van een ongelijkvloerse aansluiting bij de Slenerweg en Emmen-Noord.

Het onderzoek wees uit dat de aantrekkelijkheid van de route tussen Emmen – Klijndijk – N34 via de Odoornweg en de Hoofdweg bepalend is voor de verkeerskundige effecten. De verkeersintensiteit ontwikkelt zich daarbij recht evenredig aan de aantrekkelijkheid van de route. Hoe aantrekkelijker de route, hoe meer verkeer de route zal gebruiken.

De resultaten van dit onderzoek vormden voor de provincie Drenthe en gemeente Borger-Odoorn bestuurlijk geen aanleiding om de voorlopige keuze voor het realiseren van een ongelijkvloerse aansluiting bij de Slenerweg te herzien. In navolging op de gemeenteraad van Borger-Odoorn, heeft de provincie Drenthe in juni 2015 gekozen voor de realisatie van een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op de N34 ter hoogte van de Slenerweg. Onderdeel van dit besluit is dat, om de verkeersdruk in de omgeving Klijndijk te verminderen en de gemeente Emmen tegemoet te komen, een parallelweg wordt gerealiseerd tussen de aansluiting Emmen-Noord (Odoornweg) en de nieuwe aansluiting Slenerweg.

De parallelweg is door de provincie Drenthe gekozen als het alternatief voor de route via de Hoofdweg. Verkeer op de relatie Emmen – N34 zal de parallelweg gebruiken en dus niet via Klijndijk rijden.

De keuze voor de locatie Slenerweg zorgt, in combinatie met het realiseren van de parallelweg en het opheffen van de aansluitingen Odoorn-Noord en Emmen-Noord op de N34, voor een bundeling van verkeersstromen op de daarvoor bedoelde hoofdstructuur. De parallelweg en Slenerweg (tussen de nieuwe aansluiting en Klijndijk) vormen de ontsluitende routes voor respectievelijk (het noordelijk deel van) Emmen en het achterland (Klijndijk, Odoorn en Valthe).

De parallelweg draagt bij aan het verlagen van de verkeersdruk op de Hoofdweg en in Klijndijk.

3.3 Doorwerking in het plan

De bestuurlijke voorkeursvariant voor de aansluiting Slenerweg voorziet in de realisatie van een volledig ongelijkvloerse aansluiting op de N34 ter hoogte van de huidige overgang van de Slenerweg tussen 't Haantje en Klijndijk en een parallelweg naar de Odoornweg. De op- en afritten van en naar de N34 worden door middel van rotondes aangesloten op de Slenerweg.

Effecten op de omgeving

Voor de verkeerssituatie die samenhangt met de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting op de N34 ter hoogte van de Slenerweg is een verkeersstudie gemaakt door Royal HaskoningDHV met de titel 'Verkeerseffecten Slenerweg'. Deze is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan. In de studie is nader ingegaan op de verkeerskundige effecten van het realiseren van deze aansluiting.

Het onderzoek betreft een vergelijking tussen de eindsituatie in 2030 (met ongelijkvloerse aansluiting) en de autonome situatie in 2030 (zonder ongelijkvloerse aansluiting). In dit onderzoek is de externe verkeerssituatie in de omgeving betrokken.

Uit het onderzoek blijkt dat bij de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting bij de Slenerweg, inclusief een parallelweg, sprake is van een toename van de verkeersintensiteit op de stroomwegen. De toename van verkeer zorgt gelijktijdig ook voor een vermindering van sluipverkeer. De aanwezigheid van de parallelweg zorgt daarnaast voor een afname van intensiteiten op het onderliggende wegennet in de omgeving van Klijndijk. Met de keuze voor de verkeersoplossing zoals thans is geregeld, wordt het verkeer op de daarvoor bestemde wegen geconcentreerd.

Er wordt ten aanzien van de planologische regeling opgemerkt dat het voorliggende bestemmingsplan zich met name richt op de nieuw benodigde aansluiting op de N34, met bijbehorende rotondes. De N34 Odoorn-Noord wordt, zoals reeds aangegeven, geregeld in een speciaal daarvoor opgesteld bestemmingsplan, die in ontwikkeling is en maakt dus geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

3.4

Autostructuur

De Slenerweg tussen de nieuwe aansluiting en de rotonde Klijndijk (Slenerweg – Hoofdweg – Melkweg) wordt een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en kent straks een maximumsnelheid van 60 km/u. De Slenerweg tussen de nieuwe aansluiting en de bebouwde kom 't Haantje is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en kent ook een maximumsnelheid van 60 km/u. Ditzelfde geldt voor de Hoofdweg tussen de rotonde Klijndijk en aansluiting op de Odoorneweg (Pandijk). De nieuwe parallelweg langs de N34 tussen de nieuwe aansluiting en de Odoorneweg wordt gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/u.

De parallelweg tussen de nieuwe aansluiting en de Odoorneweg is aangewezen als verbindende en ontsluitende route voor verkeer op de relatie N34 Noord – Emmen en neemt daarvoor de functie van de Hoofdweg tussen Klijndijk en de Odoorneweg over.

De parallelweg krijgt qua vormgeving en inpassing een uiterlijk dat past bij deze functie. Dit moet bewerkstelligen dat de Hoofdweg zoveel mogelijk wordt ontlast van doorgaand en sluipverkeer.

De Slenerweg tussen de nieuwe aansluiting en Klijndijk vervult dezelfde ontsluitende functie als de parallelweg, maar dan voor de ontsluiting van Odoorn, Klijndijk en Valthe richting de N34. De Slenerweg is, samen met de parallelweg, de verzamelroute voor verkeer van en naar de N34. De Odoorneweg blijft gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) tot aan de komgrens van Emmen.

Fietsstructuur

Het realiseren van een nieuwe aansluiting bij de Slenerweg, inclusief aanvullende maatregelen, heeft geen invloed op de bestaande fietsstructuren in de directe omgeving. In het Fietsplan van de provincie Drenthe is de Hoofdweg tussen Emmen en Odoorn aangewezen als hoofdfietsroute, dit blijft het geval. De nieuwe parallelstructuur is gesloten voor fietsverkeer.

De Slenerweg vormt geen onderdeel van het hoofd- en secundaire fietsroutenetwerk van de provincie Drenthe. Als gevolg van de realisatie van de nieuwe aansluiting bij de Slenerweg neemt de verkeersdruk op de Slenerweg tussen Klijndijk en de nieuwe aansluiting wel toe. Om de verkeersveiligheid van het fietsverkeer te waarborgen wordt dit gedeelte van de Slenerweg voorzien van een vrijliggend fietspad. Dit fietspad wordt ter vermindering van het aantal oversteken en daarmee de veiligheid aan de noordzijde gerealiseerd.

4 Hoofdstuk 4 Beleidskader

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

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

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

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

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 *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.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 *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 hoofdwegennet en de stedelijke ontsluiting. In de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid geeft de provincie prioriteit aan verbindingen die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid. De nadere doorwerking vindt zeggings plaats in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan, deze wordt toegelicht in paragraaf 3.2.2.

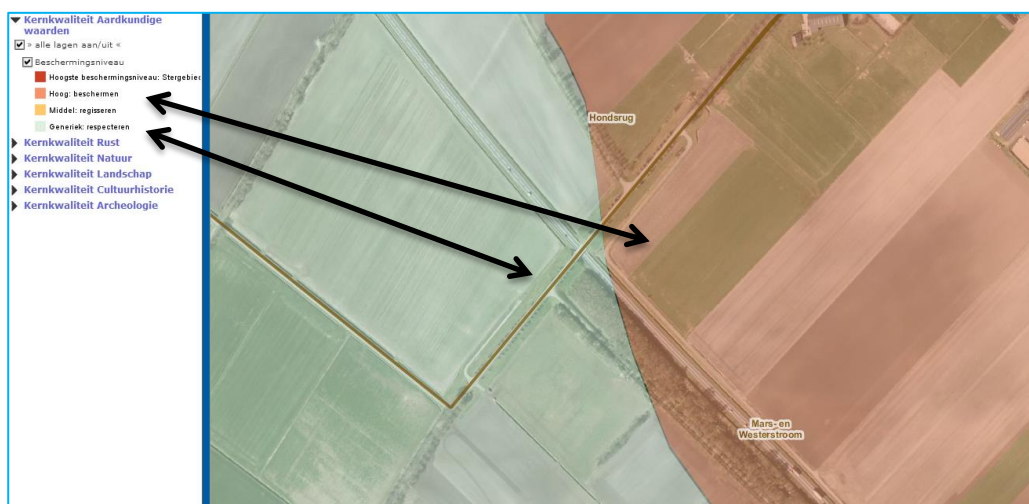
4.2.1.1

Kernkwaliteiten-analyse

Tevens is beoordeeld of er sprake is van zogeheten Kernkwaliteiten, waarmee rekening dient te worden gehouden. Daartoe is gebruik gemaakt van de kaartenvierter 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.



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.

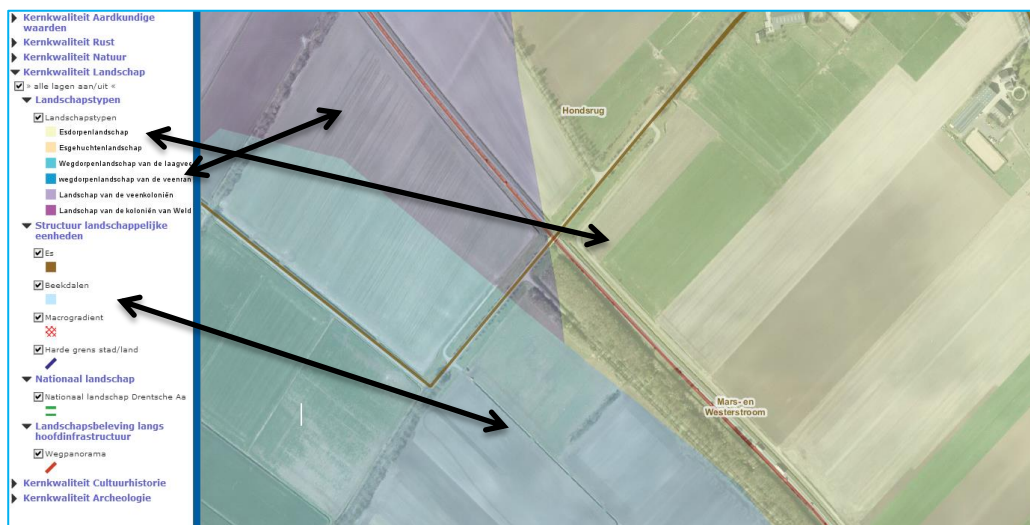
De provincie wil aardkundige waarden die bijdragen aan het specifieke Drentse karakter behouden en waar mogelijk herstellen zonder daarbij het normale landbouwkundig gebruik te belemmeren.

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 een hoog beschermniveau, namelijk “Hoog – beschermen”. Hierdoor is voor dit gedeelte sprake 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 uitvoering van de diverse civieltechnische werken, 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 als mogelijk onaangetast te laten. Het voordeel is dat er reeds sprake is van bestaande infrastructuur en het gebied daarop reeds is aangepast.

Kernkwaliteit Landschap

Er is op het plangebied sprake van meerdere kernkwaliteiten landschap. Zo ligt in het noorden en oosten het landschapstype: ‘Esdorpenlandschap’ en in het zuiden en westen het landschap van de Veenkoloniën. Daarnaast is er in het zuiden nog sprake van een beekdal.



Wat betekenen deze kernkwaliteiten?

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 esdorpenslandschap/esgehuchten: de essen en beekdalen.
 - Landschap van de Veenkoloniën: de wijkenstructuur en de openheid.

Voor het esdorpenslandschap is het provinciale belang gericht op de essen en de beekdalen. De essen zijn de in het esdorpenslandschap 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.

Voor het landschap van de Veenkoloniën is het provinciale belang gericht op de samenhang tussen het systematische ontginningspatroon van grootschalige openheid met kenmerkende wijkenstructuur en de bebouwingslinten met daaruit opgaande percelen. Het beleid van de provincie is daarom gericht op het behouden en versterken van de samenhang en de openheid met de wijken.

In voorliggend bestemmingsplan is 'slechts' sprake van de aanleg van een kruising en een parallelweg 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 nieuwe kruising en wegen zullen zo adequaat mogelijk in het bestaande landschap worden ingepast, maar ze kunnen zeker niet geheel uit het zicht gehaald worden.

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

4.2.2 *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'.

4.2.3

Duurzaam Veilig

Algemeen

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

Binnen een Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken oftewel preventie. Voordat Duurzaam Veilig werd geïntroduceerd werd voornamelijk geprobeerd om de gevolgen van verkeersonveiligheid te beperken. Dat wil zeggen dat

veelal achteraf maatregelen werden getroffen om onveilige situaties aan te pakken. Dit wordt ook wel een curatieve benadering genoemd. Natuurlijk is dat nog steeds nodig, maar het curatieve beleid wordt nu gecombineerd met een preventief beleid: Duurzaam Veilig.

Geschiedenis

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

Duurzaam Veilig principes

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

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

Functionaliteit

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

Homogeniteit

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

Herkenbaarheid

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

Vergevingsgezindheid

In de geactualiseerde versie van Duurzaam Veilig is het principe van vergevingsgezindheid toegevoegd uit het besef dat consequente toepassing van de drie bovenstaande principes niet alle fouten van weggebruikers kan voorkomen. Fouten kunnen echter wel worden opgevangen, bijvoorbeeld door anticipatie van andere

weggebruikers en het weghalen of afschermen van gevaarlijke objecten naast de weg, zoals bomen. Vergevingsgezindheid zorgt ervoor dat wanneer er een onveilige situatie ontstaat, een aanrijding voorkomen wordt ofwel de ernst van het ongeval beperkt blijft. Dit is onder te verdelen in sociale vergevingsgezindheid en fysieke vergevingsgezindheid. Sociale vergevingsgezindheid is door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) als volgt gedefinieerd: "De bereidheid te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer en zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt." Fysieke vergevingsgezindheid gaat over het vergeven van een menselijke fout door de infrastructuur en haar omgeving.

Statusonderkenning

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

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

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

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

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen; en
- Erftoegangswegen.

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

Voor veel enkelbaans autowegen die zijn gecategoriseerd als regionale stroomweg is echter de komende jaren nog geen budget beschikbaar om essentiële kenmerken als een fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Op deze

enkelbaans autowegen wordt echter wel een dubbele asmarkering met groene vulling toegepast om inhalen te verbieden en te ontmoedigen en de herkenbaarheid van dit type weg te vergroten.

Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising bij de Slenerweg te Klijndijk en het verwijderen van de gelijkvloerse kruisingen bij Emmen-Noord en 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.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 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.

4.3.2

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.

De ontwikkelingen met betrekking tot aansluiting Odoorn en Klijndijk op de N34 worden genoemd in het GVVP. Zo wordt genoemd dat het overleg met de belangenorganisaties in dit kader is opgestart. Inmiddels is het proces een aantal stappen verder en loopt middels dit bestemmingsplan de bestemmingsplanprocedure. De wegencategorisering als opgenomen in het GVVP is niet meer in overeenstemming met dit bestemmingsplan. In een volgende herziening van het GVVP wordt dit aangepast.

5 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.

5.1 Archeologie

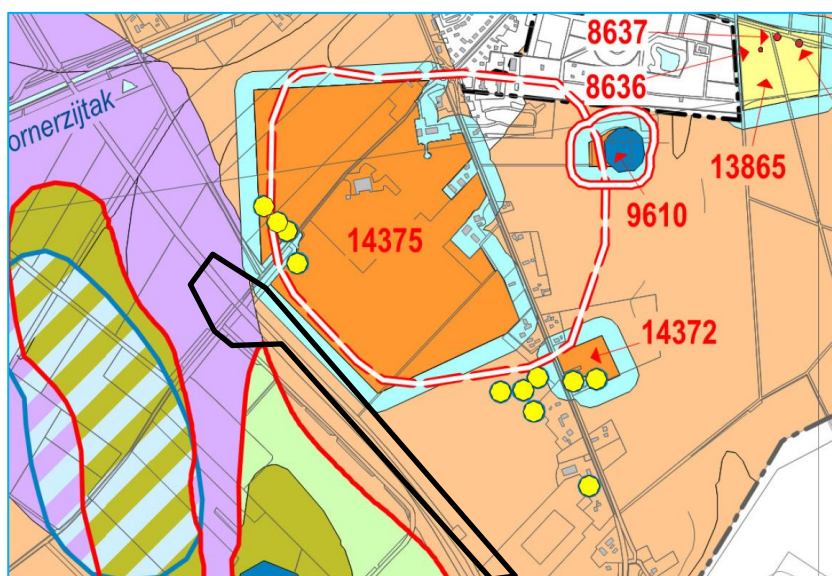
5.1.1 Aanleiding en doel

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

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

5.1.2 Doorwerking naar het plan

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



Er is sprake van een viertal gebieden, te weten 'zalmroze = hoog/middelhoog', 'paars = middelhoog/laag', 'bruin = terrein van hoge archeologische waarde' en 'blauw = bufferzone AMK'. 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	
bijzondere terreinen en gebieden				
		depressies/laagtes	geen vrijstelling	
		terrein van archeologische waarde	geen vrijstelling	
→		terrein van hoge archeologische waarde	geen vrijstelling	
		terrein van hoge archeologische waarde (historische kernen)	100 m ²	0,3 m
		terrein van zeer hoge archeologische waarde	geen vrijstelling	
		terrein van zeer hoge archeologische waarde, beschermd	geen vrijstelling	
→		bufferzone AMK-terreinen	vrijstelling als bijbehorende AMK-terrein	
		grafheuvel kadastrale minuut met bufferzone	niet van toepassing	
		voorde met bufferzone	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.

Alleen in het paarse gebied is geen archeologisch onderzoek nodig, hier geldt een onderzoekverplichting bij een ruimtelijke ingreep groter dan 2 hectare. Voor de andere gebieden geldt wel een onderzoekverplichting.

5.1.3

Archeologisch onderzoek

Door onderzoeksbureau ArGeoBoor uit Lippenhuizen is vervolgens een bureau-onderzoek en een verkennend booronderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapportage, bekend onder de gegevens "N34 bij Klijndijk (Gemeente Borger-Odoorn) - Een bureauonderzoek en verkennend booronderzoek", rapportnummer 1429 d.d. 15 september 2016 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Onderstaand volgt een weergave van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek tot zover.

Op basis van de gegevens uit het bureauonderzoek en het verkennend booronderzoek kunnen de volgende landschappelijke en archeologische verwachtingszones worden onderscheiden. Voor de delen van het plangebied waar geen verkennend booronderzoek kon plaatsvinden is de archeologische verwachting op basis van alleen het bureauonderzoek geformuleerd.

Hoge verwachting

Een hoge verwachting krijgt uiteraard het celtic field en de randzone ervan. Het gaat om circa 3,5 hectare, verdeeld over vier locaties. Op de overgang naar de hogere gronden en op de rand van het celtic field is de bodem over het algemeen intact. Het gaat om het centrale en noordoostelijke deel van het plangebied waarbinnen de boringen 6 t/m 10, 12 en 34 t/m 40 zijn uitgevoerd. Een hoge verwachting op basis van alleen het bureauonderzoek krijgt het celtic field inclusief randzone tot waar het AMK-terrein zich uitstrekt. Overigens blijkt uit de luchtfoto uit 1981 dat het celtic field doorliep tot aan de smalle rug. Deze rug derhalve de begrenzing van het celtic field lijkt te vormen. Het booronderzoek heeft aangetoond dat de bodem behoorlijk intact is, met uitzondering van de smalle rug zelf (boring 34), waarvan de top door egalisatie is aangetast. In deze zone is grote kans op de aanwezigheid van grondsporen van nederzettingen uit de periode laat-neolithicum – Romeinse tijd met een grotere kans op resten de periode ijzertijd-Romeinse tijd. Door ploegwerkzaamheden is de verwachting dat een eventuele vondstenlaag is opgenomen in de bouwvoor. Woonplaatsen zouden zich moeten kenmerken door het voorkomen van een strooiing van aardewerk- of bewerkte vuursteenfragmenten. Daarnaast kunnen ook resten van grafvelden worden verwacht.

Advies: het advies is om in dit gebied het verkennend booronderzoek alsnog uit te voeren en als de bodem intact is een vervolgonderzoek uit te voeren in de te verstoren gebieden door middel van proefsluifonderzoek naar de aanwezigheid van resten van vroege landbouwers in de vorm van grondsporen.

Een hoge verwachting krijgt ook de locatie ten zuidoosten van de Slenerweg (boringen 22, 23 en 24). Het gaat om circa 2.000 m², die aan twee zijden omgeven wordt door een gasleiding. Er zijn hier in het verleden reeds bewerkte vuursteenfragmenten uit het mesolithicum aangetroffen en uit de boringen is gebleken dat de bodem behoorlijk intact is. Direct ten zuiden van deze locatie ligt een geulvormige smalle laagte en mogelijk en verlaten meander, die waarschijnlijk zijn opgevuld met veen (zie AHN –interpretatie in afbeelding 5). Er is een hoge archeologische verwachting op de aanwezigheid van vindplaatsen uit het mesolithicum (mogelijk ook laat-paleolithicum) met kans op grondsporen. Wel is de vondstlaag, de voormalige A- en E horizont verploegd en opgenomen in de bouwvoor.

Advies: Omdat bij oppervlaktekartering al vondsten gedaan zijn is het advies voor deze locatie om een waarderend booronderzoek uit te voeren om na te gaan of zich nog vuurstenen artefacten in situ bevinden en of het dus op deze locatie daadwerkelijk om een vindplaats gaat. Hierbij wordt een boordichtheid van 30 boringen per hectare aanbevolen. Hierbij wordt het ook aangeraden om een boorraai richting de laagte in het zuiden te plaatsen, als hiervoor toestemming verkregen kan worden.

Middelhoge verwachting

De westzijde van het plangebied is van oorsprong laaggelegen. De naamgeving 't Korte Veenveld zoals het gebied in 1850 genoemd werd, duidt op de voormalige aanwezigheid van een dunne veenlaag. Dat de gronden voor de veenvorming goed ontwaterd waren blijkt uit het voorkomen van restanten van een podzolgrond. De aanwezigheid van Bs horizonten lijkt ook te kunnen duiden op de aanwezigheid van ijzerrijk kwelwater, waardoor metalen zijn afgezet. De relatief lage ligging maakt de kans op het aantreffen van resten van landbouwers klein. Er is wel een kans op het aantreffen van vindplaatsen van jagers- en verzamelaars. In de directe omgeving lijkt geen open water te zijn geweest en tot op heden zijn er geen vondsten van deze locaties bekend. Deze

verwachting is toegekend aan het gebied met de boringen 1 t/m 5, en 13 t/m 21) en aan het op de rand van het plateau gelegen gebied in het zuidoosten.

Advies: Gezien de middelhoge kans op archeologische resten wordt voorgesteld om in deze zones een vervolgonderzoek in de vorm van een oppervlaktekartering uit te voeren, tenzij bekend is dat dat in het verleden al gedaan is.

Lage verwachting

Het booronderzoek(boringen 30 t/m 33) heeft een door ploegen aangetaste bodem aangetoond. Het gedeelte daar ten noorden van ligt in een dalletje. Beide gebieden krijgen een lage archeologische verwachting.

Advies: In dit gebied wordt aanbevolen om geen archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren.

Conclusies

- *Wat zijn de aardkundige kenmerken van het (historische) landschap waarin het plangebied ligt?*

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied ligt op de overgang van een keileemplateau en een lager gelegen vlakte. De dekzandlaag is over het algemeen tussen de 50 en 100 cm dik. Uit het verkennend booronderzoek blijkt dat onder de plaatselijk dunne bouwvoor nog resten van podzolbodems in de vorm van Bh- en Bs-horizonten aanwezig zijn. De oorspronkelijk hoge rug ten zuiden van het celtic field is door ploegen aangetast. Na de ontginning aan het begin van de 20e eeuw hebben ploegwerkzaamheden de oorspronkelijke A-, E-, en de top van de Bh horizont vermengd tot de bouwvoor. In het westelijk deel van het plangebied bevond zich in het verleden een dunne veenlaag.

- *Zijn er archeologische waarden te verwachten in het plangebied?*

Binnen het plangebied zijn drie zones onderscheiden:

Hoge verwachting: Binnen het celtic field en een zone die hier direct aan grenst krijgen een hoge archeologische verwachting. Er worden nederzettingsresten/grafvelden verwacht van landbouwers uit de ijzertijd en Romeinse tijd, mogelijk teruggaand tot in het laat-neolithicum. Op recente luchtfoto's tekenen de contouren van de raatakkers zich nog altijd af.

Een kleine zone, grenzend aan een waarschijnlijk met veen gevuld geultje, waar in het verleden bewerkt vuursteen uit het mesolithicum is aangetroffen en waar de bodem intact is krijgt een hoge verwachting voor vindplaatsen uit het mesolithicum en ook laat-paleolithicum.

Middelhoge verwachting: Een lager gelegen zone rondom het plateau krijgt een middelhoge archeologische verwachting voor de aanwezigheid van vindplaatsen van jagers en verzamelaars. Lage verwachting: de aanwezigheid van een lage gronden in een klein dal en een door ploegen vrij sterk aangetaste bodem geven de zuidoostzijde van het plangebied een lage archeologische verwachting.

- *Zo ja. Wat is de aard en diepteligging van eventueel aanwezige archeologische resten?*

Archeologische resten worden verwacht in de top van het pleistocene zand onder de plaatselijk dunne (15 tot 35 cm) bouwvoor. Het zal met name gaan om dieper ingegraven grondsporen van landbouwers uit de periode ijzertijd-Romeinse tijd, de periode waarin celtic fields doorgaans gedateerd worden. Sporen van oudere

landbouwers uit de bronstijd of het neolithicum kunnen ook worden aangetroffen, evenals resten van begravingen.

Grondsporen van jagers en verzamelaars zullen kunnen bestaan uit haardkuilen, ondiepe grondsporen uit deze periode zullen zijn verploegd, evenals vondstlagen. De verwachting is dat vindplaatsen opgespoord kunnen worden met een oppervlaktekartering.

- *Kan een uitspraak worden gedaan over de eventuele verstoringsdiepte van de bodem?*

De bodem in het onderzochte deel van het plangebied is behoorlijk intact. Er is niet diepgeploegd. Archeologische grondsporen zullen zich aftekenen direct onder de bouwvoor.

- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen graafwerkzaamheden?*

Verwacht wordt dat bij het aanleggen van wegcunetten de rotondes en bermsloten de bodem tot in de archeologische laag geroerd wordt en aanwezige vondststrooiingen en grondsporen verloren zullen gaan.

Aanbeveling

Is een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk? Zo ja welk type?

Ten eerste wordt het aangeraden om alsnog een verkennend booronderzoek uit te voeren in dat gedeelte waarvoor bij het onderhavig onderzoek geen toestemming was. Dit om te voorkomen dat duurder vervolgonderzoek wordt uitgevoerd op locaties waar de bodem verstoord reeds verstoord is.

In het gebied met hoge archeologische verwachting voor de aanwezigheid van bewoningssporen of grafvelden van landbouwers, wordt een proefsleufonderzoek aangeraden ter plaatse van de voorziene bodemverstoringen. Het wordt aangeraden om 10 % van het te verstoren gebied te onderzoeken. Dit is een relatief hoog percentage, omdat de spoordichtheid langs de rand van het celtic field mogelijk laag is. Het kan nuttig zijn om vooraf een veldkartering uit te voeren naar de aanwezigheid van aardewerkfragmenten. Echter, in het geval van grafvelden, wil dat niet zeggen dat bij het ontbreken van oppervlaktevondsten er geen archeologische resten aanwezig zijn, maar het kan wel extra informatie opleveren. Voor de zone met een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen van jagers en verzamelaars wordt aangeraden om een karterend booronderzoek uit te voeren bestaande uit een boordichtheid van 20 boringen per hectare.

Voor de zone met een middelhoge archeologische verwachting wordt een vervolgonderzoek aanbevolen in de vorm van een oppervlaktekartering.

Voor de zone met een lage archeologische verwachting wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Deze aanbevelingen dienen te worden voorgelegd aan de bevoegde overheid in dit geval de Gemeente Borger-Odoorn en de Provincie Drenthe. Deze zullen op basis van de aangeleverde gegevens een selectie besluit nemen over deze aanbeveling.

Op basis van deze eerste rapportage zijn enkele aanbevelingen gedaan, die luiden als volgt:

1. Het rapport wordt beschouwd als een voorlopige tussenstand, want het verkennend booronderzoek kon niet overal worden uitgevoerd en dat heb je wel nodig voor een actueel beeld van de archeologische verwachting in het plangebied;
2. De archeologische verwachtingskaart is derhalve te beschouwen als een voorlopige archeologische verwachtingskaart die nog een verdiepingsslag behoeft;
3. Het bureau- en booronderzoek moet uiteindelijk leiden tot een heldere advieskaart voor vervolgonderzoek gebaseerd op de actuele verwachting gekoppeld aan de diverse bodemingrepen in het gebied.
4. Het is dus zaak om de ontbrekende gegevens te verzamelen en te verwerken zodat we een zo compleet mogelijk beeld krijgen van de effecten van de werkzaamheden op de archeologie in dit plangebied en welk vervolgonderzoek waar nodig is.

Zodra de toestemmingsbetredingen er zijn zal het onderzoek verder uitgevoerd worden. Totdat er een aangevuld onderzoek volgt wordt het aspect archeologie geborgd door de opname van de op de verbeelding weergegeven archeologische dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 1, Waarde – Archeologie 2 en Waarde – Archeologie 3. Deze waarborg leidt ertoe dat alvorens daadwerkelijk werkzaamheden plaatsvinden het onderdeel archeologie in zijn geheel onderzocht dient te zijn. Met het behoud van de dubbelbestemmingen is het nog niet noodzakelijk dat alle onderzoeken al daadwerkelijk uitgevoerd zijn.

5.2 Bodem

5.2.1 Aanleiding en doel

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

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

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

5.2.2 Doorwerking naar het plan

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

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

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

5.3 Externe veiligheid

5.3.1 Aanleiding en doel

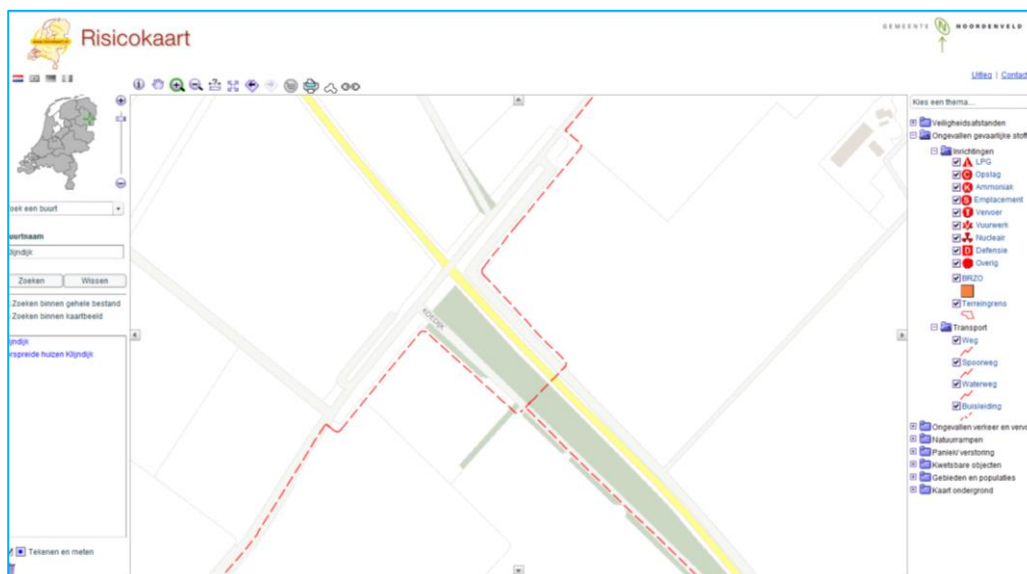
Bij het transport, de opslag en bij het be- en verwerken in bedrijven van gevaarlijke stoffen, maar ook nabij luchthavens bestaat de kans op ongevallen waarbij slachtoffers vallen die niet bij de activiteit betrokken zijn. Personen die in bedrijven werken worden door de wetgeving rond arbeidsomstandigheden beschermd. Personen die zich buiten (extern) de bedrijfsgrens bevinden worden beschermd door wet- en regelgeving voor externe veiligheid. De vuurwerkramp in Enschede van mei 2000 heeft geresulteerd in een formalisering en deels aanscherping van wet- en regelgeving om het risico van dergelijke ongevallen te beperken.

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

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

5.3.2 Doorwerking naar het plan

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



5.3.2.1 *Bevi-inrichtingen binnen het plangebied*

In het plangebied zijn geen Bevi-bedrijven gelegen.

5.3.2.2 *Bevi-inrichtingen buiten het plangebied*

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

5.3.2.3 *Buisleidingen*

In het plangebied zijn drie verschillende hogedrukgasleidingen gelegen. Leiding 1 (TransportrouteID 95986) van de Gasunie kent een uitwendige diameter van 6,61 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. Leiding 2 (TransportrouteID 95926) van de Gasunie kent ook een uitwendige diameter van 6,61 inch en een maximale werkdruk 40 bar. Leiding 3 (TransportrouteID 96092) van de Gasunie kent een uitwendige diameter van 4,25 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. Deze drie leidingen komen bij elkaar ten zuiden van de N34 (zie de risicokaart).

5.3.2.4 *Route gevaarlijke stoffen*

De N34 is een weg waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

5.3.2.5 *Hoogspanningsmasten*

In het noordelijk deel van het plangebied bevindt zich een bovengrondse hoogspanningsverbinding.

5.3.3 *Onderzoek naar externe veiligheid*

Vanwege de aanwezigheid van de drie hogedrukgasleidingen, een hoogspanningsverbinding en het feit dat over de N34 transport plaats vindt van gevaarlijke stoffen is er contact opgenomen met de RUD Drenthe. Het kan namelijk zo zijn dat de reconstructie kan leiden tot veranderingen in groepsrisico's.

Door de RUD is een onderzoek uitgevoerd naar het onderdeel externe veiligheid. De rapportage hiervan is ontvangen op 25 juli 2016 en is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Onderstaand een weergave van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek.

Risico inventarisatie

Binnen of nabij het plangebied N34 Klijndijk en tussen Odoorn en Exloo zijn geen bedrijven met gevaarlijke stoffen aanwezig. Binnen en nabij het plangebied vindt daarentegen wel transport van gevaarlijke stoffen plaats via de weg (N34) en via ondergrondse hoge druk aardgasleidingen.



Buisleidingen

Direct nabij en gedeeltelijk binnen het plangebied ter hoogte van Klijndijk liggen hoge druk aardgasleidingen van de Gasunie. Het gaat om de volgende leidingen die het meest nabij het plangebied liggen.

Buisleiding	druk	diameter	invloedsgebied	belemmeringenstrook
N-522-50	40 bar	168 mm	70 meter	4 meter
N-522-51	40 bar	108 mm	45 meter	4 meter

De realisatie van een provinciale weg of wijzigingen aan de weg, is voor wat betreft de toetsing aan het beleidsveld externe veiligheid niet van belang, met uitzondering voor de belemmeringenstrook. Werkzaamheden die binnen de belemmeringenstrook moeten plaatsvinden in verband met de wijzigingen aan de N34 met de aansluiting hierop moeten gemeld worden in het kader van de Wion, de zogenaamde klic-meldingen.

Het groepsrisico vanwege de aanwezige buisleidingen is verder niet relevant voor dit plan. Zo worden er geen verblijfsobjecten nabij de buisleidingen gerealiseerd. Er is dus geen sprake van een groepsrisico.

Wegtransport N34

Via de provinciale weg N34 worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Echter deze weg is niet in het Basisnet vastgelegd. Het aantal gevaarlijke transporten is daarvoor te gering. Voor deze weg is het transport van brandbaar gas, zoals propaan en LPG, voor

externe veiligheid maatgevend. Op basis van tellingen van 2007 rekening houdend met autonome groei, is er gerekend met 500 transporten GF3 (brandbare gassen). Om het risico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen via de weg te bepalen is geen gebruik gemaakt van de vuistregels van de Handleiding risicoanalyse transport (Hart). Volgens de vuistregels is namelijk een PR10-6 mogelijk bij meer dan 500 transporten GF3 op een weg buiten de bebouwde kom. Omdat voor de N34 met 500 transporten GF3 wordt gerekend, is een berekening in RBMII uitgevoerd. In RBMII zijn de volgende parameters ingevoerd om de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen in kaart te brengen.

Het type weg is als een weg buiten de bebouwde kom met een breedte van 8 meter ingevoerd. De kans per voertuig per gereden kilometer is $3,6 \cdot 10^{-7}$ per jaar. Het totale transport bedraagt 500 tankwagens met GF3 (LPG of propaan) per jaar. Het maximale effectgebied voor GF3 bedraagt circa 355 meter. Het weerstation voor deze regio is Eelde.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico 10-6 per jaar is in RBMII berekend. Uit de berekening blijkt dat de N34 bij 500 transporten GF3 per jaar geen plaatsgebonden risico 10-6 wordt berekend. Er is wel een PR10-7 berekend en deze bedraagt circa 37 meter. Voor het bestemmingsplan is een PR10-7 niet relevant.

Conclusie: Het plaatsgebonden risico 10-6 per jaar vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan N34 Klijndijk en voor de locatie tussen Odoorn en Exloo.

Groepsrisico

Het groepsrisico wordt berekend binnen het invloedsgebied van de N34 en bedraagt voor het transport van GF3 circa 355 meter. De provinciale weg N34 ligt hoofdzakelijk in landelijk gebied met weinig objecten waarin mensen verblijven. Binnen het invloedsgebied liggen nagenoeg geen verblijfsobjecten. Ter hoogte van Klijndijk bedraagt het groepsrisico 0.

Van het noordelijke tracé tussen Odoorn en Exloo is het groepsrisico niet berekend, 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.

Conclusie

De planontwikkeling waarbij gelijkvloerse kruisingen op de N34 wordt afgesloten en wordt vervangen door een ongelijkvloerse kruising heeft geen invloed op het aantal transporten van gevaarlijke stoffen op de N34. Het tracé blijft tevens op dezelfde plaats liggen. Het mogelijke aanrijdingsgevaar zal door het toepassen van een ongelijkvloerse kruising afnemen ten opzichte van de huidige gelijkvloerse kruisingen. Ook ten aanzien van mogelijke aanrijding met een tankauto met gevaarlijke stoffen levert dit plan een verbetering op voor de externe veiligheidssituatie.

Echter de verbetering komt niet tot uiting in de uitgevoerde risicoanalyse. Dit kan om de eenvoudige reden namelijk niet als een extra parameter worden ingevoerd. Het transport van gevaarlijke stoffen over de N34 levert geen plaatsgebonden risico 10-6 per jaar op. Het aantal transporten met brandbaar gas is daarvoor te laag.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de N34 levert evenmin een groepsrisico op. Het aantal transporten met brandbaar gas is daarvoor te laag en er is te weinig bebouwing binnen het invloedsgebied van de weg aanwezig. Het groepsrisico hoeft verder niet te worden verantwoord. Het beleidsveld externe veiligheid levert geen belemmeringen op om het ruimtelijk plan vast te stellen.

5.4 Flora en Fauna

5.4.1 Aanleiding en doel

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

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

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

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

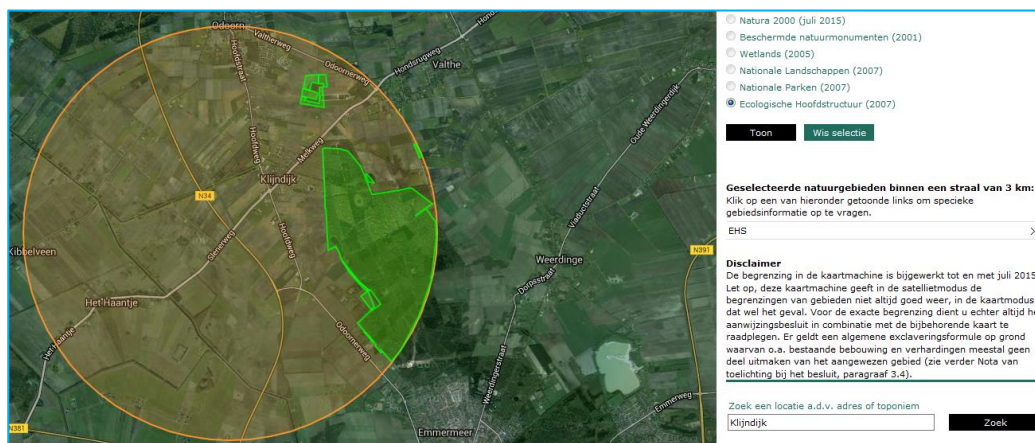
In 2005 is met het gewijzigde Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten het beschermingsregime versoepeld. Met deze aangepaste regelgeving is niet meer altijd een ontheffing nodig voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Voor regulier voorkomende werkzaamheden en ruimtelijke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

5.4.2 Doorwerking naar het plan

De vraag om een natuurtoets komt voort uit de flora- en faunawet. In deze wet wordt voor ruimtelijke ingrepen, inzicht vereist in de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten. Door middel van internet- en literatuuronderzoek en een veldbezoek kan worden bepaald welke beschermde plant- en diersoorten er in het plangebied voorkomen of eventueel voor kunnen komen (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 zich op een afstand van circa 1500 meter naar het oosten onderdelen bevinden van de Ecologische Hoofdstructuur. Het plangebied zelf valt niet binnen een dergelijk natuurgebied, zodat nader onderzoek naar de gebiedsbescherming niet nodig is.



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. Op nu nog onbebouwde gronden wordt asfalt geprojecteerd en ook dienen er bomen en andere opgaande groenelementen gekapt/gerooid/verwijderd te worden. Vanwege deze beoogde activiteiten is door ecologisch onderzoeksbureau EcoGroen uit Vriezenveen een ecologische quickscan uitgevoerd. Het gehele onderzoeksrapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen uit de rapportage, de bevindingen van het uitgevoerde onderzoek.

Conclusies en aanbevelingen Flora- en faunawet

Uit de effectentoetsing Flora- en faunawet blijkt dat bij uitvoering van de geplande ingrepen (§3.2) mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op:

- Flora;
- Veldspitsmuis en waterspitsmuis;
- Das en steenmarter;
- Broedvogels.

De geplande ingrepen houden voor bovenstaande soorten mogelijk een overtreding van de Flora- en faunawet in, waardoor wordt aanbevolen voor aanvang van de ingrepen onderstaande conclusies en aanbevelingen in acht te nemen. Er worden geen negatieve effecten verwacht op de overige beschermde soorten of aanwezige functies.

Flora

Ondanks dat de verwachting laag is, kan op basis van deze oriëntatie niet uitgesloten worden dat langs de taluds, in de bermen of sloten binnen het plangebied beschermde plantensoorten voorkomen. Om een mogelijke overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen, wordt voorgesteld om het plangebied éénmalig nog te onderzoeken op onder de Flora- en faunawet beschermde plantensoorten.

Veldspitsmuis en waterspitsmuis

Het plangebied ligt binnen het verspreidingsgebied van de veldspitsmuis en waterspitsmuis. Op basis van deze oriëntatie kan niet uitgesloten worden dat beide soorten binnen het plangebied voorkomen. Om een mogelijke overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen, is besloten om eind september aanvullend onderzoek te laten uitvoeren naar de aanwezigheid van de veldspitsmuis en waterspitsmuis binnen het plangebied. Voor de veldspitsmuis kan dat middels lifetrap onderzoek, voor de waterspitsmuis kan gekozen worden voor lifetraps, doorloopbuizen, eDNA, of een combinatie hiervan.

Das en steenmarter

Het plangebied wordt gebruikt als foerageergebied door de das en potentieel ook door de steenmarter. Indien bij de aanleg van de nieuwe aansluiting rekening wordt gehouden met de aanleg van verbindende faunatunnels (bijv. duikers) voor de foerageer routes van de das en steenmarter, houden de geplande ingrepen voor deze soorten geen overtreding van de Flora- en faunawet in. In de omgeving is voldoende alternatief foerageergebied aanwezig voor, tijdens en na de aanlegfase.

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. Voor de in het plangebied te verwachten vogelsoorten kan hiermee rekening gehouden worden.

Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd in het kader van de Flora- en faunawet. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat veel vogels meerdere legsels per jaar kunnen hebben, zoals o.a. de houtduif. Om te voorkomen dat de vogels tot broeden komen binnen het plangebied kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om het plangebied ruim voor het

broedseizoen ongeschikt te maken, zoals bijvoorbeeld is gebeurd bij de reconstructie bij Exloo waar 'stokken' in het veld staan.

Zorgplicht

Voor alle soorten geldt de zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet, die van toepassing is op zowel beschermde als onbeschermde dier- en plantensoorten, ongeacht vrijstelling of ontheffing. Op grond hiervan dient een ieder voldoende zorg in acht te nemen voor de in het wild levende dieren en planten. Dit houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn/haar handelen of nalaten, nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zulk in redelijkerwijs van hem/haar kunnen worden geleverd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Lichtbeschermde grondgebonden zoogdieren en amfibieën

Indien de planning het toelaat, kan schade aan de algemene soorten en laag beschermde grondgebonden zoogdieren en amfibieën worden geminimaliseerd door werkzaamheden zoveel als mogelijk uit te voeren buiten de voortplantingsperiode van deze soorten. De minst schadelijke periode is de vorstvrije periode in september t/m november. Bij het dempen van watergangen is het zinvol in de richting van een te handhaven watergang te werken. Op deze wijze kunnen vissen en licht beschermde amfibieën tijdig vluchten.

Uitgevoerd vervolgonderzoek

Door ecologisch onderzoeksbureau EcoMilieu is vervolgonderzoek uitgevoerd voor flora en voor de veldspitsmuis en waterspitsmuis. De aanvullende rapportage hiervan is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Onderstaan volgen, integraal overgenomen, de resultaten van het uitgevoerde onderzoek.

Uit het aanvullend onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Veldspitsmuis

In het plangebied zijn geen veldspitsmuizen aangetroffen tijdens het lifetraponderzoek. Gezien de verspreidingsgegevens (Snaak, G., 1999) ligt de meest noordelijke grens van het leefgebied van de veldspitsmuis rond het gebied Emmen. Gezien de afwezigheid tijdens het lifetraponderzoek en de verspreidingsgegevens, wordt niet verwacht dat de soort in het plangebied voorkomt. De geplande ingrepen houden daarmee voor deze soort geen overtreding van de Flora- en faunawet in.

Waterspitsmuis

Ondanks dat de aanwezige sloten niet optimaal biotoop voor de waterspitsmuis vormen, kon op voorhand de aanwezigheid van de waterspitsmuis niet worden uitgesloten in het plangebied. Waterspitsmuizen worden wel vaker in sloten gevangen die in eerste instantie niet optimaal lijken. Gezien de afwezigheid tijdens het lifetraponderzoek en de terreingesteldheid, wordt niet verwacht dat de soort in het plangebied voorkomt. De geplande ingrepen houden daarmee voor deze soort geen overtreding van de Flora- en faunawet in.

Beschermde vaatplanten

Ontheffingsplichtige plantensoorten zijn niet aangetroffen in het plangebied. Gezien de aanwezige nitrofytische soortensamenstelling wordt niet verwacht dat er ontheffingsplichtige plantensoorten gemist zijn. De geplande ingrepen houden daarmee voor ontheffingsplichtige plantensoorten geen overtreding in van de Flora- en faunawet.

Overige beschermde soorten

In het plangebied zijn sporen aangetroffen van naar alle waarschijnlijkheid een migrerend jong mannetje das. Er zijn na intensief onderzoek in het plangebied en omgeving geen dassenburchten aangetroffen. Indien bij de aanleg van de nieuwe N34 aansluiting rekening wordt gehouden met de aanleg van verbindende faunatunnels (bijv. speciaal geplaatste geleidende duikers) voor de foerageer- en migratieroutes van de das, houden de geplande ingrepen voor deze soort geen overtreding van de Flora- en faunawet in.

Het aspect ecologie staat de planontwikkeling niet in de weg.

5.5 Geluid

5.5.1 Aanleiding en doel

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

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

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

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

De verplichting tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidshinder (Wgh). De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en 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.

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

5.5.2 Doorwerking naar het plan

De herinrichting van de N34 betreft het aanleggen van een nieuwe aansluiting middels een ongelijkvloerse kruising nabij de Slenerweg te Klijndijk. Omdat er woningen binnen de zone zijn gelegen van het reconstructiegebied, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Door Royal HaskoningDHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het onderdeel akoestiek. Het gehele onderzoeksrapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Hierna volgen, integraal overgenomen, de conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

Vanwege het realiseren van de nieuwe aansluiting op de N34 bij Klijndijk zal er meer verkeer van de Slenerweg gebruik gaan maken om vanuit Klijndijk de N34 te bereiken. De verlaging van de maximumsnelheid op de Slenerweg van 80 km/u naar 60 km/u heeft een positief effect op de geluidbelasting. De geluidbelasting neemt bij 2 woningen (Slenerweg 2 en Slenerweg 7) toe tot boven de grenswaarde. In een berekening ten tijde van het voorontwerp-bestemmingsplan was er nog sprake van een extra woning (Slenerweg 28) waar een ontheffing hogere grenswaarde voor zou moeten worden afgegeven, maar deze is als gevolg van de snelheidsverlaging binnen de grenswaarde gebleven.

De gemeente heeft besloten om op de Slenerweg, gezien de beperkte meerwaarde, geen stiller wegdektype toe te passen. Dit betekent dat voor 2 woningen een hogere waarde moet worden vastgesteld. Deze hogere waarden zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Adres	Gevel	Hoogte	Vast te stellen hogere waarde (dB)
Slenerweg 2	ZO	1.5	50
	ZO	4.5	51
Slenerweg 7	N	4.5	50

Er zal een procedure tot ontheffing hogere grenswaarde worden gevolgd voor deze twee woningen.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Aanleiding en doel

Een gezonde buitenlucht is belangrijk voor de maatschappij. Tot op Europees niveau spant men zich daarom in om de luchtkwaliteit op orde te krijgen door middel van regels en normen. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen decennia in Nederland is verbeterd, voldoet ze nog steeds niet overal aan de normen. Met name fijn stof en stikstofdioxiden

leveren problemen op. Een groot aantal bouwprojecten, zoals wegverbredingen en de aanleg van bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken, lagen en liggen daarom soms nog steeds stil. Doordat in overschrijdingsgebieden soms ook gewenste of noodzakelijke plannen en projecten worden stilgelegd, ontstond een discussie om gewenste en soms noodzakelijke plannen toch doorgang te kunnen laten vinden. Dat heeft geresulteerd in nieuwe regels voor luchtkwaliteit.

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

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

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

5.6.2

Doorwerking naar het plan

Ten behoeve van 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.

5.7 M.E.R.-beoordeling

5.7.1 Aanleiding en doel

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

5.7.2 Doorwerking naar het plan

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

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

Qua aard, omvang en ligging is voorliggende reconstructie niet langer dan 5 kilometer (bedraagt circa 1800 meter) 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.

5.8 Watertoets

5.8.1 Aanleiding en doel

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

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

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

De wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) regelt een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg met de waterschappen. De verplichting geldt formeel niet voor de structuurvisie. De ruimtelijke structuurvisie is een belangrijk instrument, omdat hierin de strategische ruimtelijke keuzen (locatiekeuzen) voor water en ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt. Het instrument is vorm- en procedurevrij. Gezien het belang van het instrument is het wel noodzakelijk de waterbeheerder hier goed bij te betrekken.

5.8.2 Doorwerking naar het plan

Toename verhard oppervlakte

De verhardingstoename bedraagt 17.000 m². Dit betreft verharding als gevolg van de verbreding t.b.v. in/uitvoegstroken, de vier verbindingswegen, twee rotondes, de verbreding van de Slenerweg en het vrij liggende fietspad. Met deze gegevens is op 20 februari 2017 de watertoets uitgevoerd.

Over het aspect water heeft reeds 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, als ook de uitgangspuntennotitie van 20 februari 2017.

6

Hoofdstuk 6 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.

7

Hoofdstuk 7 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.

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, met ingang van donderdag 23 maart 2017 voor de duur van zes werkweken voor een ieder ter inzage gelegen. Er zijn zienswijzen ingediend. Voor een weergave van de ingediende zienswijze en de gemeentelijke reactie wordt verwezen naar de bij dit bestemmingsplan gevoegde reactienota.

8 Hoofdstuk 8 Juridische Toelichting

8.1 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.

8.2 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.

8.3 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-dubbelregel 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 : 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 behoeve 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 4 : Leiding - Gas

De bestaande aardgasleidingen met bijbehorende risicocontour zijn als zodanig bestemd.

Artikel 5 : Leiding – Hoogspanningsverbinding

Dit artikel betreffen de dubbelbestemmingen waarin de hoogspanningsverbinding in het plangebied worden geregeld. Om de verbinding te beschermen zijn een aantal regels opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden. In overleg met de beheerder van de leiding zijn er afwijkingsmogelijkheden opgenomen.

Artikel 6 : Waarde – Archeologie 1

Binnen deze dubbelbestemming is de juridische borging vastgelegd ten aanzien van de bescherming van de verwachte archeologische waarden, waarvoor geldt dat bij een (gezamenlijke) ruimtelijke ingreep groter dan 100 m² én dieper dan 0,30 meter een nader onderzoek naar archeologie dient plaats te vinden.

Artikel 7 : Waarde – Archeologie 2

Binnen deze dubbelbestemming is de juridische borging vastgelegd ten aanzien van de bescherming van de verwachte archeologische waarden, waarvoor geldt dat bij een (gezamenlijke) ruimtelijke ingreep groter dan 500 m² én dieper dan 0,30 meter een nader onderzoek naar archeologie dient plaats te vinden.

Artikel 8 : 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 9 Anti-dubbeltelregel

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 10 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 11 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 12 : 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 13 : Slotregel

Dit artikel bevat de citeertitel van het bestemmingsplan.

Projectgegevens

Project : Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk
IMRO : NL.IMRO.1681.00BP0048-VG01
Projectnummer : RB 10.220
Versie : 01
Datum : December 2017

Opdrachtgever

Gemeente Borger-Odoorn

RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen



www.roobeek-advies.nl