

Gemeenten Haren en Tynaarlo

Nota inspraak en overleg bestemmingsplan Rotonde Meerweg Paterswolde- Haren.

I. Inleiding.

De invalswegen naar Eelde-Paterswolde, met uitzondering van het gedeelte van de Burg. Legroweg tussen de A28 en Groningen Airport Eelde, zijn in de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan bestemd als erftoegangsweg type A.

De kruising van de Hoofdweg/Groningerweg/Meerweg in Paterswolde en Haren is onoverzichtelijk, voldoet niet aan de huidige eisen en de inrichtingscriteria conform Duurzaam Veilig en kan het verkeersaanbod niet meer aan.

Om de weggebruikers een verkeersveilige situatie te bieden en de doorstroming van het verkeer te bevorderen wordt ernaar gestreefd de kruising in de 2^e helft van 2012 her in te richten tot rotonde.

De aanleg van de rotonde is daarnaast één van de speerpunten van het Verkeersplan Eelde-Paterswolde (Grontmij projectnummer 277615 d.d. 9 april 2010). Het rapport brengt ontwikkelingen in beeld, duidt aandachtspunten en gaat vergezeld van een uitvoeringsprogramma met verkeerskundige maatregelen.

De rotonde komt deels op het grondgebied van de gemeente Tynaarlo en deels op het grondgebied van de gemeente Haren te liggen. Om deze te kunnen aanleggen moet een aantal bestemmingsplannen worden herzien.

Met de betrokken eigenaren is inmiddels overeenstemming bereikt over aankoop van de voor de aanleg van de rotonde benodigde eigendommen. De voorlopige koop- en verkoopovereenkomst is ondertekend. De door hen ingediende zienswijze wordt ingetrokken na het passeren van de notariële akte.

Tevens is een akkoord bereikt met Gasunie over het tracé van de te verleggen gastransportleiding.

Burgemeester en wethouders van Haren en Tynaarlo hebben voor dit project gezamenlijk het bestemmingsplan "Ronde Meerweg Paterswolde – Haren" opgesteld.

Ia. Uitvoering (andere) werkzaamheden.

De werkzaamheden worden afgestemd met de gemeente Haren in verband met de reconstructie Meerweg. Hierover vindt regelmatig overleg plaats. De reconstructie van de Meerweg staat gepland voor 2013. De gemeente Tynaarlo kan haar werkzaamheden dus afronden voordat de Meerweg wordt afgesloten.

Met de bewoners van de Hoofdweg is ook afgesproken dat de rijbaan van de Hoofdweg, tussen de Meerweg en De Braak, opnieuw geasfalteerd gaat worden. De werkzaamheden worden buiten het plangebied van het bestemmingsplan Ronde Meerweg uitgevoerd.

Hierbij wordt extra aandacht besteed aan overgang asfalt- rijwielpadband - inrit. Deze werkzaamheden worden na realisatie van de rotonde Meerweg uitgevoerd.

De realisatie van de rotonde Meerweg en het groot onderhoud van de rijbaan van de Hoofdweg, tussen de Meerweg en De Braak, worden in één bestek aanbesteed.

II. Mogelijkheid van het indienen van zienswijzen.

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is vanaf 1 april 2011 tot en met 12 mei 2011 voor een ieder ter inzage gelegd op de gemeentehuizen van Haren en Tynaarlo en was ook te raadplegen op de websites van beide gemeenten.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder inspraakreacties over het bestemmingsplan schriftelijk indienen.

Het bestemmingsplan is tevens voor overleg ingediend bij diverse instanties. Naar aanleiding van de overlegreacties is besloten om het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen.

De voorgestelde wijzigingen zijn toegezonden aan deze instanties en hebben instemming verkregen.

III. Overlegreacties.

In deze paragraaf worden de ingekomen reacties uit het overleg en de inspraak kort samengevat weergegeven en van een reactie voorzien.

1. Gedeputeerde staten van Drenthe bij brief van 7 juni 2011, ingekomen op 4 juli 2011.

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt uitgelegd wat de maximum snelheid op een erftoegangsweg is: 30 km/u in de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom. De aan te leggen rotonde is een duurzame veiligheidsmaatregel op gebiedsontsluitingswegen. Hiervoor geldt een maximum snelheid van 50 km/u in de bebouwde kom en 80 km/u buiten de bebouwde kom. Gedeputeerde staten gaan ervan uit dat de aan te leggen rotonde een snelheidsregime kent van 50 km/u zoals dat volgens de richtlijnen gebruikelijk is en adviseren de toelichting hierop aan te passen alvorens het plan verder in procedure te brengen.

Wijzigingsvoorstel 1.

Aan hoofdstuk 6 van de toelichting (Planbeschrijving) wordt een nieuwe laatste alinea toegevoegd luidende als volgt:

De nieuwe rotonde is een duurzame veiligheidsmaatregel op gebiedsontsluitingswegen. Voor deze categorie van wegen geldt een maximum snelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom. Ter plaatse van de rotonde zal een snelheidsregime van maximaal 50 km/h van toepassing zijn.

2. Gedeputeerde staten van Groningen bij brief van 6 april 2011, ingekomen op 13 april 2011.

Met de aanleg van een rotonde waarin het bestemmingsplan voorziet kan de provincie instemmen.

In artikel 8, onder d, van de planregels is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid toegekend om af te wijken van de bepalingen van het bestemmingsplan ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor zover de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, kan worden vergroot tot maximaal 10 meter is strijdigheid aanwezig met artikel 4.14 van de Omgevingsverordening provincie Groningen 2009.

Hierin is namelijk een verbod opgenomen tot het oprichten van reclamemasten hoger dan 6 meter. Verzocht wordt om in artikel 8, onder d, van de planregels het oprichten van reclamemasten hoger dan 6 meter uit te sluiten.

Reactie.

Aan het verzoek wordt tegemoet gekomen. Bij nader inzien zijn wij van mening dat het – gelet op de waarden van het beschermde dorpsgezicht – ongewenst is om reclamemasten toe te staan, ongeacht de hoogte.

Gedeputeerde staten van Groningen hebben ons op 28 november 2011 medegedeeld dat met de onderstaande aanpassing wordt ingestemd.

Wijzigingsvoorstel 1a

Aan artikel 1 (Begrippen) wordt onder 1.13 een definitie van het begrip reclamemast toegevoegd.

In artikel 8 (Algemene afwijkingsregels) wordt lid **d** herschreven.

Verwezen wordt de tekst van het definitieve ontwerp van het bestemmingsplan.

3a. N.V. Nederlandse Gasunie bij brief van 12 april 2011, ingekomen op 20 april 2011.

Zoals aangegeven op de verbeelding ligt in het plangebied een aardgastransportleiding. Voor de leiding is een belemmeringenstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding opgenomen op de verbeelding. Dat is niet correct. Voor de onderhavige leiding kan worden volstaan met een strook van 4 meter ter weerszijden van de leiding.

In hoofdstuk 5 van de toelichting (Milieuaspecten) is aangegeven dat er met de Gasunie afspraken zijn gemaakt met de ter plaatse aanwezige gasleiding.

Volgens de op dat moment beschikbare informatie kon het huidige tracé blijven liggen, zouden de mantelbuizen in de Meerweg en de Hoofdweg worden verwijderd, de kathodische bescherming van de leiding worden vervangen en zouden de werkzaamheden gelijktijdig worden uitgevoerd met de aanleg van de rotonde.

Naar de huidige inzichten zal de leiding toch moeten worden verlegd. De reden is dat de leidingintegriteit en daarmee de veilige ligging van de leiding onvoldoende is gewaarborgd in de nieuwe omstandigheden (aanleg rotonde en bushalte).

Wij verzoeken u met bovenstaande rekening te houden en in overleg met de Gasunie te komen tot een alternatief tracé van de aardgastransportleiding.

3b. VROM- inspectie, Directie Uitvoering en Programma Borging, te Groningen bij brief van 11 mei 2011, ontvangen op 12 mei 2011.

a. Nationaal belang 02/40: Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur.

Door het plangebied loopt een aardgastransportleiding. Ter bescherming van de buisleiding is binnen de belemmeringenstrook, naast een bouwverbod, tevens een vergunningstelsel vereist. Op dit moment ontbreekt dit in de regels. Verzocht wordt artikel 5 (Leiding – Gas) uit te breiden met de verplichting voor een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Reactie.

Op 20 mei 2011 heeft met de Gasunie ambtelijk overleg plaatsgevonden over een alternatief tracé voor de aardgasleiding.

Overeenstemming is bereikt over het op de plankaart aangegeven nieuwe tracé van de gastransportleiding die wordt aangelegd in de door de gemeente Tynaarlo in eigendom te verwerven gronden, waarvoor inmiddels een koopcontract is ondertekend.

Op advies van de Gasunie en de VROM- inspectie wordt uitgegaan van een bebouwingsvrije afstand ter weerszijden van de aardgasleiding van minimaal 4 meter.

De Gasunie heeft ons inmiddels bij brief van 8 juli 2011 medegedeeld dat de kosten van de verlegging van de leiding voor rekening van de Gasunie komen.

Op ons verzoek heeft het Steunpunt Externe Veiligheid Drenthe nog een aanvullende Kwantitatieve Risicoanalyse gemaakt.

Vanwege het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Aan de opmerkingen van de VROM- inspectie wordt als volgt tegemoet gekomen

Wijzigingsvoorstel 2.

1. De verbeelding wordt aangepast met het nieuwe tracé binnen de nieuwe dubbelbestemming “Leiding – gas (L-G)”.
2. Paragraaf 5.6 (Externe veiligheid) wordt geactualiseerd.
3. De regels worden herschreven. Verwezen wordt naar het nieuwe artikel 4 “Leiding- Gas” in het definitieve ontwerp van het bestemmingsplan.

De Inspectie VROM heeft ons per e-mail van 18 november 2011 medegedeeld in te stemmen met de aanpassing.

4. Waterschap Hunze en Aa's te Veendam bij brief van 9 mei 2011, ingekomen op 10 mei 2011.

Verzocht wordt om in de toelichting op het bestemmingsplan de definitieve waterparagraaf d.d. 4 oktober 2010 op te nemen, die bij de brief is gevoegd. De in het bestemmingsplan opgenomen voorlopige waterparagraaf bevat op enkele punten foutieve informatie, die in de definitieve waterparagraaf is gecorrigeerd.

Reactie.

De opmerking van het waterschap is correct.

Wijzigingsvoorstel 3.

De aangepaste waterparagraaf wordt in paragraaf 5.3 van de toelichting op het bestemmingsplan opgenomen.

5. VROM- inspectie, Directie Uitvoering en Programma Borging, te Groningen bij brief van 11 mei 2011, ontvangen op 12 mei 2011 en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

b. Nationaal belang 19: Cultureel erfgoed.

1. *Het gehele plangebied valt binnen de begrenzing van het beschermd dorpsgezicht “Landgoederenreeks Eelde-Paterswolde” en geniet bescherming op grond van de Monumentenwet 1988. De aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht speelt geen enkele rol in het onderhavige bestemmingsplan. De cultuurhistorische waarden moeten leidend zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. **Het plan is niet voldoende beschermend in de zin van artikel 36 van de Monumentenwet.***
2. *Aandacht moet worden besteed aan een goede ruimtelijke inpassing van de rotonde binnen het historische beloop van de Hoofdweg. Dit strookt niet met het vermelde in het Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan Haren, dat “niet alleen wegbouwkundige en verkeerstechnische aspecten meewegen, maar nadrukkelijk ook de kwaliteit van de openbare ruimte rond de knelpunten”.*
3. *Het ontwerp van de rotonde zou gericht moeten zijn op een ononderbroken zichtlijn over de lengteas van de Hoofdweg. De inrichting van het middenterrein zou groen, vlak en open van karakter moeten zijn zonder visueel belemmerende beplanting, bebouwing of meubilair.*
4. *De plankaart zou een dubbelbestemming moeten bevatten met beschermende regels ten behoeve van inrichting en beheer. In de toelichting zou op verschillende plekken ingegaan kunnen worden op de kwaliteiten en het historisch karakter van het beloop van de Hoofdweg*

en inzicht gegeven kunnen worden in de relatie van het ontwerp van de rotonde met de historische lijnen van de weg in het landschap.

5. *In paragraaf 3.1 (Rijksbeleid) zouden de uitgangspunten van de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht verwoord kunnen worden met verwijzing naar het besluit en de tekst van de toelichting bij de aanwijzing.*
6. *De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed wil graag in overleg treden met beide gemeenten voor een toelichting bij het ontwerp.*

Reactie.

De overlegreacties hebben geleid tot overleg en aanpassing van het ontwerp op de volgende onderdelen:

Wijzigingsvoorstel 4.

1. Aan hoofdstuk 3 (Bovengemeentelijk beleid) en aan paragraaf 3.1 (Rijksbeleid) van de toelichting wordt de volgende tekst toegevoegd:

Beschermd dorpsgezicht "Langoederenreeks Eelde-Paterswolde"

Het plangebied valt binnen de begrenzing van het beschermd dorpsgezicht

"Langoederenreeks Eelde-Paterswolde" en geniet bescherming op grond van de Monumentenwet 1988.

Het bijzondere karakter van het landschap rond Eelde-Paterswolde komt tevens door de aanwezigheid van buitenplaatsen. De oude houtopstanden, opgaande parkbossen en de lanen van de buitenplaatsen bepalen het landschappelijke karakter van de oostzijde van het dubbeldorp. Deze buitenplaatsen vormen een ruimtelijk samenhangende structuur waarbinnen het bebouwingsbeeld waardevol is. Gelet op het feit dat dit gebied van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid, is de landgoederenreeks Eelde-Paterswolde bij besluit van 3 juni 1997 aangewezen als beschermd dorpsgezicht ex artikel 35 van de Monumentenwet 1988. Het plangebied ligt in het deelgebied Paterswolde. Volgens de kaarten behorende bij het besluit behoort de Hoofdweg tot de beeldbepalende infrastructuur (1e niveau) en is het gebied ten oosten van deze weg - tot tegen de Meerweg aan - een hoogwaardige open ruimte. Het plangebied ligt hoofdzakelijk in dit gebied. De ruimtelijke karakteristiek van de Hoofdweg wordt gevormd door vrijstaande villa's voorzien van een royaal erf en royale erfbeplanting. Deze weg vormt hierdoor een visuele buffer naar het achterliggende beekdallandschap van De Leyenloop.

Het ontwerp van de rotonde is afgestemd op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied (zie voor een toelichting hierop hoofdstuk 6).

2. Aan hoofdstuk 6 (Planbeschrijving) van de toelichting wordt de volgende tekst toegevoegd.

Het plangebied valt binnen de begrenzing van het beschermd dorpsgezicht

"Langoederenreeks Eelde-Paterswolde" en geniet bescherming op grond van de Monumentenwet 1988 (zie hoofdstuk 3).

Het plangebied ligt in het deelgebied Paterswolde. Volgens de kaarten behorende bij het besluit behoort de Hoofdweg tot de beeldbepalende infrastructuur (1e niveau) en is het gebied ten oosten van deze weg - tot tegen de Meerweg aan - een hoogwaardige open ruimte. Het plangebied ligt hoofdzakelijk in dit gebied. In het ontwerp van de rotonde is als volgt rekening gehouden met de karakteristieke kenmerken van het gebied:

De rotonde wordt zodanig uitgevoerd dat de historische zichtlijnen vanwege de Hoofdweg behouden blijft.

De rotonde wordt zoveel "natuurlijk" uitgevoerd door, onder meer, het binnendeel van de rotonde en de zijbermen niet te verharderen maar in te richten als een "cultureel" vormgegeven gazonberm en deels te voorzien van "natuurlijk" bloemenweidemengsel. Hierdoor blijft het landschappelijk karakter van het gebied zoveel mogelijk intact.

De hoeveelheid bouwwerken (verwijsboren, lichtmasten et cetera) wordt tot een minimum beperkt, hierbij rekening houdend met de eisen vanuit de wegenverkeerswetgeving.

De verlichtingselementen worden op een zodanige wijze uitgevoerd dat deze refereren aan meerpalen.

3. Aan de bestemmingen “verkeer (v)” en “water (wa)” wordt de dubbelbestemming “Waarde – Cultuurhistorie” toegevoegd. In deze bestemming zijn de cultuurhistorische waarden beschermd, voor zover deze voorkomen in het plangebied op basis van het aanwijsbesluit beschermd dorpsgezicht “Landgoederenreeks Eelde-Paterswolde” van 3 juni 1997.
4. Aan de regels wordt toegevoegd een nieuw artikel 5 (Waarde – Cultuurhistorie).

De Inspectie VROM per e-mail van 18 november 2011 en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed per e-mail d.d. 28 november 2011 hebben ons medegedeeld in te stemmen met de voorgestelde wijzigingen.

IV. Inspraakreacties.

6. I.V.N. werkgroep Natuur en Milieu, afdeling Haren, bij brief van 4 april 2011, ingekomen op 6 april 2011.

Gevraagd wordt een extra droge ecobuis te leggen bij het begin van de Meerweg, gerekend vanuit Paterswolde.

Deze buis verzorgt de verbinding tussen het plantsoentje ten noorden van de Meerweg en het groenland ten zuiden ervan en maakt deel uit van de in de gemeente Haren aan te leggen robuuste natte ecologische verbinding.

Het bestemmingsplan is te weinig getailleerd om deze voorziening aan te geven. Desondanks wil het IVN graag de definitieve uitvoering ervan bespreken.

Reactie.

Met het IVN heeft nader overleg plaatsgevonden over de plaats en afmetingen van de buis. Bij de uitvoering zal dit worden meegenomen.

7. Bewoonster appartement Boterdijk 1c, 9765 EA Paterswolde, bij brief van 11 mei 2011, ingekomen op 12 mei 2011.

1. *De kruising is niet onveilig, wel onoverzichtelijk. Op deze onoverzichtelijke kruising zijn amper ongelukken gebeurd, terwijl op overzichtelijke kruisingen zoals de N 366 regelmatig ernstige ongelukken voorkomen. Ook het argument “doorstroming” is niet relevant. Zelfs in de spits is er nauwelijks sprake van files op de Meerweg richting de Hoofdweg. Als “belastingbetaler” vindt zij de onderbouwing door de overheid van een substantiële uitgaaf van € 854.000,- onder de maat.*
2. *Vraagtekens worden gezet bij de berekeningen van de geluidhinder. De aanleg van de rotonde zal ertoe leiden, dat het verkeer van de Groningerweg, dat nu nog voorrang heeft op het verkeer van de Meerweg richting Hoofdweg, na voltooiing van de rotonde, voorrang zal moeten verlenen aan het verkeer op de rotonde met een gerede kans op filevorming voor haar appartement met bijbehorende overlast van geluid en uitlaatgassen.*
3. *Het is opvallend dat uit de berekening blijkt dat bij toename van het aantal voertuigen tussen 2011 en 2022 van 49 % (tabel 3 blad 8) de geluidhinder met 1,3 decibel of 2,3 % toeneemt. Is het niet toevallig dat deze uitkomst nog net binnen de marge blijft waarboven de overheid akoestische maatregelen dient te treffen?*

Reactie.

Ad 1.

De stelling dat het kruispunt niet onveilig is, is onjuist. Het kruispunt Groningerweg-Hoofdweg-Meerweg staat op nummer 2 in de top tien van locaties (black spots), waar zich in de periode 2004 t/m 2008 de meeste ongevallen hebben voorgedaan. Het ging daarbij om 5 ongevallen met letsel en 6 ongevallen met uitsluitend materiële schade. In 2011 is bijv. nog een 15 jarige scholiere door een auto geschept.

Elk ongeval is er één teveel. Met het streven naar permanente en duurzame verbetering van de verkeersveiligheid is een groot maatschappelijk belang gemoeid, dat steun vindt in de Nota Mobiliteit van het Rijk, het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Drenthe en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.

Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat na aanleg van rotondes het **aantal ongevallen** met tenminste een lichtgewonde daalt met gemiddeld 34 %. Het aantal ongevallen met minstens een zwaargewonde daalde met gemiddeld 38 %. De resultaten zijn statistisch significant.

Omvorming van een kruispunt tot een rotonde zorgt ervoor dat de **snelheden** op en in de omgeving (tot 300 meter) van het kruispunt significant dalen.

Bereikbaarheid voor de fietsers.

Over de aansluiting Groningerweg- Hoofdweg- Meerweg maken wordt druk gefietst vanuit Peize en Eelde-Paterswolde naar Groningen en Haren. Zowel woon-werkverkeer als schoolgaande jeugd. Veel jeugd uit Haren naar het A.O.C. Terra college en uit Peize en Eelde-Paterswolde naar het Zernike College en het Maartens College maakt van de aansluiting gebruik. De kruising ligt in de “fietsroute plus” Paterswolde- Groningen. Met de aanleg van de rotonde wordt de nog ontbrekende schakel in deze route opgelost.

Bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer.

De huidige vorm van de kruising, een ongeregelde T- aansluiting, heeft moeite het verkeersaanbod in de spitsen te verwerken. Vooral op de Meerweg ontstaan files met negatieve gevolgen voor de veiligheid van het verkeer. Automobilisten zijn geneigd door het wachten iets meer risico te nemen met negatieve gevolgen niet alleen voor het autoverkeer maar ook (brom)fietsers. Door de aanleg van de rotonde stroomt het verkeer beter door.

Ad 2

De berekeningen zijn door een onafhankelijk akoestisch bureau uitgevoerd volgens de regels die daarvoor gelden. Wij hebben geen redenen om te twijfelen aan de uitkomst. Het is niet aannemelijk dat voor het appartement filevorming plaatsvindt; rotondes bevorderen juist de doorstroming. Dit heeft ook een positieve invloed op de luchtkwaliteit, die overigens in de gemeente Haren en Tynaarlo goed is.

Ad 3.

Het is geen toeval dat de geluidbelasting toeneemt met 1,3 dB op het appartement. Dit komt doordat een stiller wegdek wordt toegepast en omdat de decibel een logaritmische eenheid is. Een verdubbeling van de verkeersintensiteit levert 3 dB extra geluid op, de helft meer verkeer in combinatie met een stiller wegdek, in dit geval 1,3 dB.

Resumerende wijzen wij de zienswijze af.

8. Eigenaren van de percelen kadastraal bekend gemeente Eelde, sectie C nrs. 2475 en 2477, bij brieven van 2 en 10 mei 2011, ingekomen op 12 mei 2011.

1. *Ter voorbereiding van het bestemmingsplan is door derden onderzoek verricht op hun gronden. Tevoren heeft geen overleg met de eigenaren plaatsgevonden en de resultaten zijn nimmer aan hen kenbaar gemaakt. Verzocht wordt om de complete rapporten te overleggen.*
2. *Op voorhand worden de samenvattingen van de onderzoeken in de toelichting op het bestemmingsplan bestreden. De onafhankelijkheid en objectiviteit van het externe bureau dat de Flora- en faunawaarden onderzocht wordt betwist. Betrokkenen willen zelf een onderzoeksbureau aanwijzen. Dat de rijksoverheid de natuurwaarden niet hoog in het vaandel heeft staan wil niet zeggen dat de gemeente haar verantwoordelijkheid hierin niet hoeft te nemen.*
3. *Ingestemd wordt met de conclusie van de gemeente dat het kruispunt – waar de rotonde aangelegd zou moeten worden – op dit moment onoverzichtelijk en niet adequaat is. De verantwoordelijkheid ligt bij de gemeente Tynaarlo die de situatie laat voortduren en zelfs op punten gevaarlijker maakt. Er is in de huidige situatie ruimte genoeg om bijv. een afslag naar Groningen en naar Paterswolde te maken. Verder is door de gemeente een aantal parkeerplaatsen in de bocht aangelegd die het overzicht verder verslechteren. Gevraagd wordt om een alternatief plan uit te werken dat geen afbreuk doet aan hun eigendomsrechten en aan de natuurwaarden van hun gronden. Zonder alternatief plan kan geen gedegen afweging worden gemaakt.*
4. *Te elfder ure valt te lezen dat de Gasunie een nieuw tracé wenst aan te leggen voor haar hoofdgastransportleiding. Kosten ca. € 400.000,-. De eigenaren zijn dus foutief voorgelicht door de gemeente. Het bestemmingsplan is niet uitvoerbaar en correct. Het kan zeker niet als basis dienen om vergunningen te verlenen of onteigeningen te doen.*

Reactie.

Algemeen.

Om de rotonde te kunnen aanleggen is een deel van de gronden van de betrokken eigenaren nodig. Op de verbeelding van het voorontwerp van het bestemmingsplan zijn de betreffende gronden voorzien van de aanduiding “wro- zone verwerkelijking in de naaste toekomst”.

Met de 3 eigenaren is inmiddels overeenstemming bereikt over de aankoop van de gronden. Het voorlopig koopcontract is inmiddels ondertekend en op 2 januari 2012 ontvangen.

De eigenaren hebben daarbij te kennen gegeven pas tot intrekking van de zienswijze te willen overgaan na het passeren van de notariële akte. Het passeren zal na 7 februari 2012 plaatsvinden nadat de gemeenteraad het voor de aanleg van de rotonde benodigde krediet beschikbaar heeft gesteld.

Om die reden behandelen wij nog wel de zienswijze.

Wijzigingsvoorstel 6.

Nu met de betrokken eigenaren overeenstemming is bereikt over de aankoop van de voor de aanleg van de rotonde benodigde gronden, vervalt de aanduiding “Wro- zone/verwerkelijking in de nabije toekomst” op de verbeelding, in de regels en in de toelichting.

Op onderdelen.

1. Die conclusie is juist. Wij betreuren het dat de percelen toch zonder toestemming zijn betreden. Hiervoor zijn excuses aangeboden. Alle onderzoeksrapporten hebben met het bestemmingsplan ter inzage gelegen en konden worden gedownload vanaf de website www.tynaarlo.nl. Deze zijn in de papieren versie inmiddels ook toegezonden.
2. Wij zien geen relatie tussen het betreden van de gronden van de eigenaren en de resultaten van de toetsing “Flora en faunawet” van bureau Bakker d.d. februari 2011.

Bureau Bakker is een gerenommeerd onafhankelijk deskundig adviesbureau en er is geen enkele reden om aan de deskundigheid en onafhankelijkheid te twijfelen.

3. Met verwijzing naar onze reactie op zienswijze 7 is de noodzaak van een rotonde bij de gemeten en berekende verkeersintensiteiten evident aanwezig. Aparte stroken voor links en rechtsafslaand verkeer bieden geen verkeersveilige oplossing. Met de aanleg is een groot algemeen belang gemoeid.
4. Het verzoek d.d. 2 mei 2011 om alle documenten op grond van de Wet Openbaarheid van bestuur openbaar te maken hebben wij gehonoreerd.
Voor het overige verwijzen wij naar overlegreactie 3.
9. **Bewoner van het appartement Meerweg 251, 9752 XM Haren, bij brief van 12 mei 2011, ingekomen op 13 mei 2011.**
 1. *Bij de presentatie van de rotonde is door de deskundigen aangegeven dat de doorstroming van het verkeer op de kruising door de rotonde vlotter zal verlopen.*
 2. *Bij de bushalte tegen de Noordwijkflat (richting Eelde) is echter begin mei 2011 een nieuwe businstap direct tegen de rijbaan aangelegd. De bus stopt nu op de rijbaan met als gevolg, dat achter de stoppende bus een file ontstaat. Als de rotonde is gerealiseerd, zal die de doorstroming kunnen belemmeren.*
 3. *Het rotondeplan gaat er ook van uit dat aan de zuidzijde van de Meerweg, richting Haren, ter hoogte van het haventje, een soortgelijke bushalte is gepland. Ook hier wordt dezelfde filevorming verwacht.*

Reactie.

1. De rotonde als kruisingsvorm heeft bewezen een betere doorstroming te hebben dan een 'normale' kruisingsvorm. Zie ook reactie op zienswijze 7.
2. Het halteren van de bus op de rijbaan wordt steeds meer toegepast. Voordeel is dat dit de bus tijdswinst geeft hetgeen de reiziger ten goede komt. In dit geval kiezen wij voor een vrijliggende bushalte.
3. Ook voor de bushalte aan de zuidzijde van de Meerweg geldt het bij punt 2 genoemde. Opgemerkt wordt dat deze halte eerst dan aangelegd wordt wanneer er daadwerkelijk zicht is op de nieuwe busverbinding. Zie ook de reactie op zienswijze 10.
10. **Bewoner van de woning Sportlaan 4-63, 9728 PH Groningen, bij brief ingekomen op 13 mei 2011.**

De verwachting wordt uitgesproken dat de komst van de rotonde zal leiden tot een flinke verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Voor enkele aspecten wordt aandacht gevraagd. Op een bijbehorende tekening worden de voorstellen gevisualiseerd.

1. *Niet duidelijk is waarom aan de zuidzijde van de Meerweg een bushalte moet komen. De busverbinding Eelde – Groningen (lijn 2) maakt immers geen gebruik van de Meerweg.*
2. *De geplande rotonde kent 3 takken, waarbij elke tak een oversteekmogelijkheid voor fietsers kent. Het nut van de oversteekmogelijkheid voor fietsers aan de zuidelijke tak van de rotonde (Hoofdweg) is niet duidelijk. Fietsers van Eelderwolde naar Haren zullen immers de oversteek bij de noordelijke tak gebruiken. Ook voor bewoners en bezoekers van Noordwijk is dit niet noodzakelijk. De verkeersveiligheid bij de rotonde neemt toe als deze wordt geschrapt.*
3. *Gevraagd wordt de bestaande bushalte aan de oostzijde van de Hoofdweg iets op te schuiven in noordelijke richting, richting de rotonde. Bijkomend voordeel daarvan is dat de meeste gebruikers van de bushalte minder ver hoeven lopen.*
4. *De bushalte Noordwijk is onlangs aangepast. De bushaven is verdwenen waardoor de bus nu op de rijbaan moet stoppen. Nog afgezien van de vraag of deze aanpassing de doorstroming*

ten goede komt, zal die aanpassing onwaarschijnlijk weer teniet worden gedaan bij de komst van de rotonde. De gemeente Tynaarlo heeft hiermee financieel niet slim gehandeld.

Reactie.

1. De bushalte aan de Meerweg is onderdeel van de plannen van het O.V. Bureau om de buslijn 53 van Eelde-Paterswolde naar Haren weer nieuw leven in te blazen.
2. Hoewel er inderdaad minder gebruik gemaakt gaat worden van de zuidelijke fietsoversteek is er voor gekozen deze wel aan te leggen. Reden hiervoor is dat hiermee voor de weggebruiker op alle takken een uniform beeld ontstaat waarbij een fietser en voetganger in de oversteekbeweging verwacht kan worden. Deze uniformiteit werkt verkeersveiligheidsverhogend.
3. De halte aan de oostzijde van de Hoofdweg wordt zoveel mogelijk opgeschoven in de richting van de rotonde.
4. De halte is aangepast als onderdeel van een totaal project waarvoor financiële middelen beschikbaar zijn. Toen was het tijdstip van aanleg van de rotonde nog niet bekend. Het halteren van de bus op de rijbaan wordt steeds meer toegepast. Voordeel is dat de bus tijdswinst heeft wat de reiziger ten goede komt. In dit geval kiezen wij voor een vrijliggende bushalte.

V. Ambtshalve wijziging.

Wijzigingsvoorstel 7.

Het hoofdstuk Financiële uitvoerbaarheid in de toelichting wordt aangepast als volgt.

De gemeenteraad van Tynaarlo heeft op 7 februari 2012 een krediet van € 1.487.000,00 beschikbaar gesteld, gespecificeerd als volgt:

Realisatie rotonde Meerweg	€ 1.162.000,-
Reconstructie Hoofdweg	€ 325.000,-

Totaal	€ 1.487.000,-

De volgende subsidies op de civieltechnische kosten zijn inmiddels toegekend:

Regio Groningen - Assen	€ 485.400,-
Provincie Drenthe, BDU	€ 242.700,-

Totale subsidie	€ 728.100,-

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het voorstel aan de raad d.d. 10 januari 2012 dat als bijlage in de toelichting op het bestemmingsplan is opgenomen.

Daarmee staat vast dat het project financieel uitvoerbaar is.

10 januari 2012.

Burgemeester en wethouders van Haren en Tynaarlo.