

Nota van zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan
Brandenweg Westerbork

Nota van zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Brandenweg Westerbork

Aanleiding

Bij besluit van 24 maart 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan Brandenweg Westerbork en besloten om het plan, op grond van artikel 3.8 Wro jo. Art. 3:11 Awb. voor zienswijzen ter inzage te leggen. Het ontwerpbestemmingsplan Brandenweg Westerbork heeft met ingang van 2 april 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode had eenieder de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Er is één zienswijze ingediend. Daarnaast heeft één overlegpartner gereageerd op het plan.

Schriftelijke zienswijzen

De zienswijze wordt hieronder samengevat en van een reactie voorzien. Als de zienswijze leidt tot een aanpassing of wijziging in het ontwerpbestemmingsplan, wordt dit direct onder de zienswijze aangegeven. Hieronder volgt de reactie van de overlegpartner, vervolgens de zienswijze van een burger. Daarnaast worden er enkele ambtelijke wijzigingen doorgevoerd, die ook in deze nota worden benoemd.

Zienswijze overlegpartner

1. Provincie Drenthe

De provincie Drenthe heeft geen opmerkingen op het plan.

Reactie gemeente

We nemen de reactie voor kennisgeving aan.

Aanpassingsvoorstel

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze burgers en bedrijven

1. De heer en mevrouw J. Laning, Oosteinde 28 Westerbork

1. Er is geen noodzaak om de weg te verleggen. In het GVVP is niet voorzien in deze aanpassing van de Brandenweg, wat impliceert dat de gemeente Midden-Drenthe geen noodzaak heeft gezien om de Brandenweg aan te passen.
2. De uitgangspunten van het akoestisch onderzoek zijn juridisch niet verankerd. Het onderzoek gaat uit van een snelheidsregime van 60 km/uur, maar het huidige regime is 80 km/uur. Er is nergens vastgelegd dat het snelheidsregime wordt aangepast.
3. De herkomst van de verkeersgegevens in het akoestisch onderzoek is onduidelijk.

4. In het akoestisch onderzoek is het verschil tussen verschillende soorten asfalt niet doorgerekend.
5. Het is niet duidelijk of er in het akoestisch onderzoek is gerekend met een andere verkeersafwikkeling bij de aanleg van de weg. Uit de huidige berekeningen voor het Oosteinde blijkt dat niet kan worden voldaan aan de norm. Als het verkeer voortaan over de nieuwe Brandenweg wordt geleid, zal dit tot een overschrijding van de geluidsnormen leiden.
6. Er is geen onderzoek bekend naar de trillingen als gevolg van zwaar wegverkeer. Bovendien is de voorgestelde wijze van aanleg van de weg planologisch niet vastgelegd.
7. Er is een privaatrechtelijke belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan, aangezien de plannen betrekking hebben op een gedeelte van het perceel dat bij de heer en mevrouw Laning in eigendom is.
8. De heer en mevrouw Laning zijn van mening dat de nieuwe weg zo dicht bij hun woning komt te liggen dat er geen sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.
9. Door de realisatie van een groenstrook/houtwal wordt het vrije uitzicht ontnomen.

Reactie gemeente

1. Het verleggen van de Brandenweg is inderdaad niet opgenomen in het GVVP. In het GVVP zijn namelijk geen uitspraken gedaan over ingrijpende toekomstige ontwikkelingen die op dat moment nog niet vaststonden, zoals de aanpassing van de Brandenweg Westerbork en de Zuidmaten in Beilen. Dit is bewust gedaan, omdat de gemeenteraad anders impliciet al via het GVVP akkoord zou gaan met deze plannen. Dergelijke projecten vormen daarom een aanvulling op het GVVP en worden hierin op voorhand niet vastgelegd.
2. In het GVVP is de Brandenweg gecategoriseerd als een erftoegangsweg B buiten de bebouwde kom. Dit resulteert in een snelheidsregime van maximaal 60 km/uur. Dit is een nieuw regime, dat ingevoerd moet worden. Op dit moment wordt het regime doorgevoerd, door het aanpassen van de feitelijke situatie. Dit zal ook bij de huidige Brandenweg gebeuren en worden overgenomen bij uitvoering van de werkzaamheden.
3. De verkeersgegevens komen uit de gegevens die bij de gemeente Midden-Drenthe beschikbaar zijn. De gegevens voor de berekeningen van de situatie voor reconstructie (2015) zijn op basis van tellingen vastgesteld. Voor de toekomstige situatie (10 jaar na reconstructie) is enerzijds gerekend met een groei van de verkeersintensiteiten van 1% per jaar. Tevens is een reële inschatting gemaakt van de effecten van de verkeersafwikkeling na reconstructie.
4. Er is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van de opgegeven wegdektypen. In dit geval is dat standaard asfalt (DAB) of een akoestisch vergelijkbaar wegdektype. Andere typen zijn niet onderzocht omdat de fysische eigenschappen en kosten-baten, daartoe geen aanleiding geven. Ook met het oog op de relatief lage geluidbelasting en aangezien er geen sprake is van akoestisch relevante toename van de geluidbelasting, is nader onderzoek niet nodig.
5. Zoals onder punt 4 vermeld, is er rekening gehouden met een veranderende verkeersafwikkeling na reconstructie. Deze nieuwe situatie is in het akoestisch onderzoek beschouwd. Dit leidt tot een toename van de geluidbelasting die minder is

dan 1,5 dB. (ten opzichte van 48 dB, het heersend niveau of eerder vastgestelde hogere waarde).

6. Het is niet gebruikelijk om de wijze waarop de weg wordt aangelegd, op te nemen in het bestemmingsplan. Bij de aanleg van de weg zal een zodanige constructie worden gekozen dat trillingsoverlast wordt voorkomen.
7. Het geplande tracé van de Brandenweg liep in het ontwerpbestemmingsplan inderdaad voor een gedeelte over het perceel van de heer en mevrouw Laning. Om verkeerskundige redenen is echter besloten om het tracé te wijzigen. Zie hiervoor het eerste punt onder de ambtelijke aanpassingen. Door deze wijziging loopt het tracé niet meer over het bedoelde perceel, waardoor er geen privaatrechtelijke beperking is.
8. Wij bestrijden de stelling dat er geen sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Het nieuwe tracé komt aanzienlijk verder van de woning van de heer en mevrouw Laning te liggen dan de huidige Brandenweg. Momenteel is de kortste afstand van de woning tot de Brandenweg ca. 36 meter. De kortste afstand van deze woning tot het nieuwe tracé bedraagt minimaal 50 meter. Bovendien hebben de aanpassingen een verplaatsing van de verkeersbewegingen ten gevolge, niet zozeer een uitbreiding daarvan. Momenteel gaat veel verkeer vanaf de Sliemkampen, over het Oosteinde. Deze weg ligt op enkele meters van de voorgevel van de woning van de heer en mevrouw Laning. Straks kan het verkeer vanaf de Sliemkampen de Brandenweg op. Een weg die, zoals gezegd, op minimaal 50 meter van deze woning ligt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woning van de heer en mevrouw Laning als gevolg van het verkeer op het nieuwe gedeelte van de Brandenweg ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde van 48dB zal liggen. Ook de andere omgevingsaspecten geven geen aanleiding om aan te nemen dat het woon- en leefklimaat op het perceel van de heer en mevrouw Laning zal verslechteren. Gezien bovenstaande zijn wij van mening dat de aanpassingen aan de Brandenweg juist een verbetering van het woon- en leefklimaat ter plaatse zal betekenen.
9. De aanleg van de groenstrook/houtwal kan inderdaad een beperking van het uitzicht betekenen. De aanleg van de groenstrook is van groot belang voor de landschappelijke inpassing van het tracé en de afronding van het dorp. Door de ligging op de es dient het nieuwe tracé goed ingepast te worden. Dit is ook een voorwaarde van de provincie. De gemeente Midden-Drenthe heeft overleg gevoerd met de heer Laning over de feitelijke invulling van de groenstrook. Hierbij is afgesproken, dat de groenstrook ter plaatse van de woning van de heer en mevrouw Laning opschuift richting de nieuwe Brandenweg. Hierdoor komt de groenstrook niet meer op de erfgrens te liggen, maar komt deze ter plaatse van het Oosteinde op ongeveer 15 meter van de erfgrens te liggen. De groenstrook loopt aan de achterzijde wel naar het perceel van de heer en mevrouw Laning toe. Bovendien zullen er uitsluitend bomen geplant worden, die uiteindelijk op ongeveer 10 tot 12 meter afstand van elkaar zullen staan. Bij de aanleg van de groenstrook worden de bomen wel dicht bij elkaar geplant, zodat deze later, als de bomen gegroeid zijn, om en om gedund kunnen worden. Er komt geen onderbeplanting. De gewijzigde ligging van de groenstrook is onderstaand weergegeven.



Aanpassingsvoorstel

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De verbeelding wordt aangepast aan de gewijzigde ligging van de groenstrook. Ook in de toelichting wordt dit verwerkt.

Ambtelijke aanpassingen

Tenslotte is er ambtelijk nog een aantal onjuistheden in het bestemmingsplan geconstateerd. Deze zijn hieronder benoemd, waarbij tevens wordt aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan wordt aangepast.

Tracé van de weg

Het concrete ontwerp van het tracé is de afgelopen periode besproken met medewerkers van de provincie Drenthe. In grote lijnen kunnen zij zich vinden in het plan. De enige aanpassing die uit dit overleg voort is gekomen, is de aansluiting van de bestaande Brandenweg naar het nieuw aan te leggen wegdeel naar de rotonde in het Oosteinde. Deze aansluiting wordt iets minder haaks, waardoor het tracé op deze plek iets opschuift in oostelijke richting. Op onderstaande tekeningen is het verschil tussen het oorspronkelijke en aangepaste tracé te zien.

Oorspronkelijk tracé



Gewijzigd tracé (zonder groenplan)



Aanpassingsvoorstel

De verbeelding van het bestemmingsplan wordt aangepast aan het gewijzigde plan.

Archeologie

Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan, was het onderzoek naar archeologie nog niet uitgevoerd. Er is in het ontwerpbestemmingsplan daarom een dubbelbestemming “Waarde-Archeologie2” opgenomen. Inmiddels is dit onderzoek wel uitgevoerd. De rapportage wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat bij een aantal boringen een intact plaggendek is aangetroffen. Op deze locaties kunnen archeologische waarden worden verwacht. Er wordt daarom geadviseerd om de grondwerkzaamheden onder archeologische begeleiding uit te voeren.

Aanpassingsvoorstel

De uitkomsten van het archeologisch onderzoek worden verwerkt in paragraaf 4.7.1 van de toelichting en de rapportage wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting. Daarnaast wordt het advies om de grondwerkzaamheden onder archeologische begeleiding uit te voeren, overgenomen. Daarom blijft de dubbelbestemming “waarde – archeologie 2” gehandhaafd, zodat voor grondwerkzaamheden een omgevingsvergunning is vereist. In die vergunning wordt de verplichting van archeologische begeleiding opgenomen.

Ecologie

Uit de quickscan flora en fauna bleek dat er nader onderzoek vereist was naar vleermuizen voor het gebied rondom de nieuw aan te leggen rotonde. In dat gebied worden bomen gekapt, die mogelijk verblijfplaatsen bevatten voor vleermuizen en die mogelijk onderdeel uitmaken van een essentiële vliegroute. Dit onderzoek is in de zomerperiode van 2015 uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat er geen verblijfplaatsen zijn aangetroffen in de te kappen bomen en dat de bomen geen onderdeel uitmaken van een essentiële vliegroute. Hieruit volgt dat de kap van de bomen geen negatief effect zal hebben op vleermuizen.

Aanpassingsvoorstel

De uitkomsten van het vleermuisonderzoek worden verwerkt in paragraaf 4.3 van de toelichting en de rapportage wordt als bijlage opgenomen bij de toelichting.