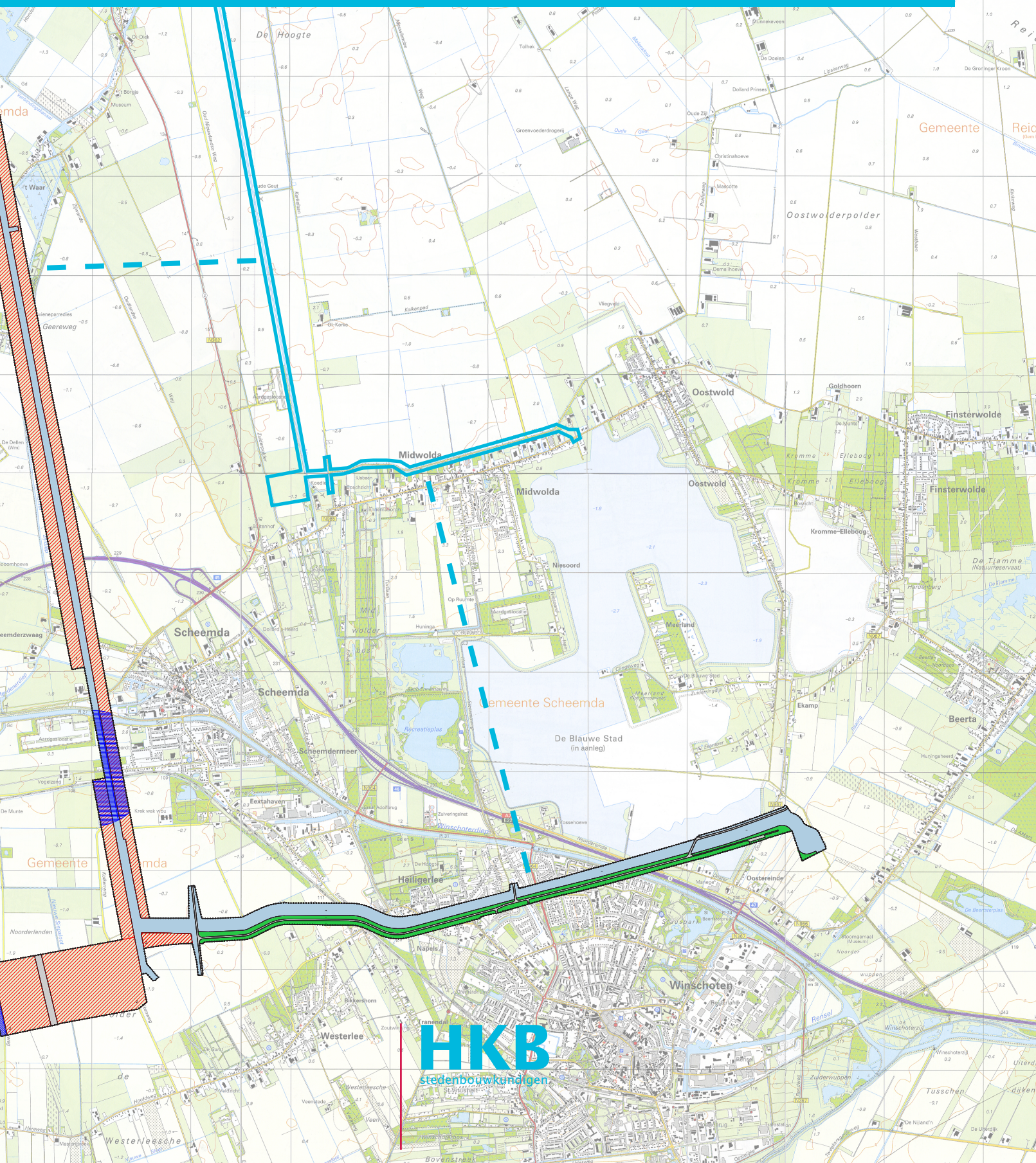


NOTA COMMENTAAR EN REACTIE

Bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding

gemeente Oldambt



COLOFON

opdrachtgever

Gemeente Oldambt

contactpersoon

Engelko Abbas

ontwerp

HKB Stedenbouwkundigen

Zuiderpark 21

9724 AH Groningen

050-3183100

contactpersoon

Marjolein van Schoonhoven

project

Bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding Oldambt

planidentificatienummer

NL.IMRO.1895.01BP0002-0401

datum

25 mei 2011

NOTA COMMENTAAR EN REACTIE BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE VAARVERBINDING OLDAMBT

NOTA COMMENTAAR EN REACTIE

In het kader van de formele bestemmingsplanprocedure heeft het ontwerp bestemmingsplan zes weken ter inzage gelegen, tot en met 24 maart 2011. Ingediende zienswijzen die na deze datum zijn ingediend, zijn niet-ontvankelijk verklaard.

Gedurende deze periode zijn er negen ontvankelijke zienswijzen ingebracht. De zienswijzen zijn als bijlagen toegevoegd, worden hieronder samengevat en waar nodig van een gemeentelijke reactie voorzien.

1. *Indiener zienswijze 1*

Samenvatting zienswijze

De inspraakreactie wordt als herhaald en ingelast beschouwd.

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft reeds enkele malen aangegeven bezwaar te hebben tegen verbreding van de Oudlandseweg. Indiener heeft een boerderij gepacht en heeft daarin een restaurant en daarnaast 6 appartementen voor de verhuur. Deze worden met name gehuurd vanwege de rust, ruimte en het weidse uitzicht. De Oudlandseweg zou worden verbreed om de Hoofdweg te ontlasten. Inmiddels is de Hoofdweg aangepast door een fietspad aan te leggen. Hierdoor is de weg veel veiliger voor fietsers. De noodzaak voor het opwaarderen van de Oudlandseweg vervalst hierdoor en doordat de Hoofdweg geen drukke weg is.

Indiener is van mening dat er niet goed is gemotiveerd waarom de Oudlandseweg opgewaardeerd moet worden. Het is niet nodig voor de doelstelling van het plan, want Blauwestad is een achterhaald idee en daar zou geen geld meer ingestopt moeten worden. Daarnaast zijn er alternatieve oplossingen en al twee verbindingroutes om het Oldambtmeer te ontsluiten naar de Dollard. Tenslotte lijdt indiener financieel nadeel door verlies van bezoekers en aantasting van het woongenot.

In aanvulling daarop is indiener van mening dat het besluit onzorgvuldig is voorbereid, ondeugdelijk is gemotiveerd en dat haar belangen onvoldoende zijn meegewogen. Indiener acht het besluit in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur. Redenen hiervoor zijn dat door de aanleg van de Noordelijke Vaarverbinding en daaraan gekoppelde rondweg, het unieke karakter van de boerderij, tuin, erf en het uitzicht verdwijnt. Tevens zal het aangename verblijf worden aangetast en daarmee zal het inkomen van indiener sterk verminderen en een gezonde bedrijfsvoering onmogelijk maken. Het aanleggen van de weg is niet noodzakelijk en er is niet aangetoond dat de weg het routegebonden toerisme versterkt.

Reactie gemeente

De Hoofdweg in Midwolda is op dit moment een ontsluiting van het Blauwestad-gebied aan de noordzijde. In de toekomst zal het Blauwestad-gebied meer ontwikkeld worden, zowel op het gebied van bebouwing in het dorp de Blauwestad, als op het gebied van recreatie met als kern het Oldambtmeer. Om te voorkomen dat de Hoofdweg nog meer een doorgaande route gaat worden, wordt de mogelijkheid geboden om het doorgaande verkeer om te leiden over de Oudlandseweg. De huidige breedte laat dat niet toe. De weg zal daarom verbreed worden. Dit was overigens al mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan Midwolda. Daar ligt een verkeersbestemming van ca. 20 meter breed. De huidige weg wordt nu verbreed tot een maximum van 7 meter. Er is dus sprake van een beperking van de verbredingsmogelijkheden. De verbreding dient overigens niet het versterken van het routegebonden toerisme, maar is ter ontlasting van de Hoofdweg.

Gevolg van de verbreding is dat er vooral overdag meer doorgaand verkeer zal rijden dat zal

worden onttrokken aan de Hoofdweg. 's Nachts als de gasten slapen, zal er niet veel extra geluidsoverlast zijn. Het snelheidsregiem wordt aangepast van 80 km/uur naar 60 km/per uur, waardoor de geluidsbelasting met minimaal 3,2 dB af zal nemen.

De gemeente erkent de unieke waarde van zowel de bebouwing als het bijbehorende terrein. Zij is echter van mening dat deze waarde niet teniet wordt gedaan door de ontwikkeling van de Noordelijke Vaarverbinding en de verbreding van de Oudlandseweg. De cultuurhistorische waarde wordt namelijk niet bepaald door het uitzicht. Daarnaast betwijfelt de gemeente of het uitzicht zal verslechteren. Er is een behoorlijke bossingel aanwezig aan de achterzijde van het perceel, waardoor het achterliggende landschap niet beleefbaar is. Er is een klein open stuk aanwezig. Dit zal gehandhaafd worden bij de herinrichting van de aanplant. Vaak betekent overigens een situering nabij water juist een opwaardering van het uitzicht. Tevens zal, zoals reeds genoemd, de geluidsbelasting van de weg afnemen.

Indien men toch van mening is dat er waardevermindering optreedt, kan een verzoek voor vergoeding van planschade worden ingediend.

De alternatieve routes die worden genoemd, betekenen een langere reistijd. Met de Noordelijke Vaarverbinding wordt een deel van het 'Rondje Groningen', een verbinding tussen het Oldambtmeer en Meerstad bij de stad Groningen, gerealiseerd. Vanuit Winschoten kan gevaren worden naar het Oldambtmeer en vervolgens verder naar Nieuwolda. Het Oldambtmeer is dan vanuit meer dan één zijde ontsloten.

2. Indiener zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

Cliënt is van mening dat, zolang er geen duidelijkheid bestaat over de grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de Noordelijke Vaarverbinding, er ook geen duidelijkheid bestaat over de uitvoerbaarheid van het plan binnen de planperiode van 10 jaar. Tevens vraagt cliënt zich af of op grond van het bestemmingsplan wel een onteigeningstitel kan worden verkregen. Zo lang er geen minnelijk overleg is bereikt over het verplaatsen van het bedrijf, zal cliënt zich verzetten tegen het bestemmingsplan.

De inspraakreactie wordt tevens als integraal herhaald en ingelast beschouwd.

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft reeds verschillende gesprekken gehad betreffende de aankoop van gronden. Er is echter nog geen overeenstemming. Indiener plaatst kanttekeningen bij zowel het nut als de noodzaak van de vaarverbinding conform het tracé dat is opgenomen in het bestemmingsplan. De noodzaak blijkt niet uit de toelichting. Het aangehaalde beleid, zoals de Provinciale Omgevingsverordening en het POP 3, kan niet als motivering dienen voor onderhavig bestemmingsplan. De vaarverbinding staat niet op figuur 4-1 en staat op kaart 3 van het POP 3 slechts als studiegebied. Indiener stelt dat het realiseren van infrastructuur geen provinciaal belang is, omdat het niet staat genoemd in een lijst van onderwerpen die de provincie wil beschermen. De ecologische hoofdstructuur staat daar wel bij.

Daarnaast wordt niet op goede wijze inzicht geboden in de uitvoerbaarheid van het plan, wat wel verplicht is middels art. 3.6 lid f van het Bro. Het plan maakt deel uit van het plan Blauwestad dat door de recessie vertraging oploopt en waar investeerders uit het plan stappen. In de toelichting is niet gewaarborgd dat het plan binnen 10 jaar wordt verwezenlijkt. Tevens blijkt uit het Eindrapport Blauwestad dat er geen groei in toerisme is waar te nemen en er geen economische ontwikkeling langs de A7 tot stand is gekomen. Indiener gaat er van uit dat de Blauwestad grote concurrentie ondervindt van de Friese meren op het gebied van watersport en tevens concurrentie ondervindt van Meerstad.

Tenslotte zal indiener zich blijven verzetten tegen de aanleg van het project, zolang er geen minnelijke overeenstemming met hem is bereikt.

De eigendommen van cliënt worden doorsneden door het plan. Hierdoor zal cliënt moeten omrijden, waardoor schade ontstaat. Tevens wordt de huiskavel aangepast. Het is cliënt niet duidelijk of het geldende bestemmingsplan dat toelaat.

Cliënt is de mening toegedaan dat onderhavig bestemmingsplan strijdig is met een goede ruimtelijke ordening, doch ook anderszins met het recht.

Volgens cliënt bestaat er geen enkele noodzaak tot de aanleg van de vaarverbinding en het verbreden van het kanaal. Daarnaast is cliënt verbaasd over hetgeen als reactie is gegeven op

zijn inspraakreactie. Dit is in strijd met hetgeen in de "Stand van zaken Noordelijke Vaarverbinding Blauwestad (NOVA) op hoofdlijnen ultimo oktober 2010" van de provincie Groningen is vermeld.

Clïënt merkt voorts op dat het bestemmingsplan niet is getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage. Het bestemmingsplan is derhalve in zoverre strijdig met het recht. Tevens is het bestemmingsplan niet voorzien van een draagkrachtige motivering en bovendien innerlijk tegenstrijdig in verband met het aanleggen van bruggen.

Daarnaast is het bestemmingsplan onduidelijk over de locatie van de aan te leggen (fiets)bruggen. Het is tevens onduidelijk wat er wordt verstaan onder ecologische randvoorwaarden voor wat betreft hoogte en breedte van de bruggen.

Clïënt acht de hoogte van 5 meter voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde in de bestemming 'Groen' te hoog. Tevens is onduidelijk waarom er sprake moet zijn van speelvoorzieningen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' kunnen abri's niet als bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden aangemerkt. Daarnaast kan cliënt zich niet vinden in een hoogtemaat van 15 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks voor de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer. Onduidelijk is welke hoogtemaat geldt voor overige bouwwerken (ook vermeld in art. 6 lid 2 sub b).

Doordat het nog onduidelijk is waar de Oudlandseweg op de Gereweg aan zal sluiten, is er strijd met de rechtszekerheid. Daarnaast is niet voldaan aan de onderzoeksverplichting voor wegverbreding die voortvloeit uit de Wet geluidhinder. Daarnaast acht cliënt het niet onaannemelijk dat er effecten zijn op de luchtkwaliteit.

Voorts zijn ten onrechte geen lengte- en dwarsprofielen van de nieuwe en te verbreden vaarverbinding en wegverbinding opgenomen. Ook is cliënt bang voor overlast als gevolg van geluids- en trillinghinder door de verbreding van de Oudlandseweg. Er had daar onderzoek naar moeten worden uitgevoerd.

Tenslotte wordt niet inzichtelijk gemaakt of het plan financieel-economisch uitvoerbaar is en of het binnen de planperiode van 10 jaar zal worden uitgevoerd.

Reactie gemeente

Motivering

De noodzaak tot het aanleggen van de Noordelijke Vaarverbinding en daarmee het verbreden van het Nieuwe Kanaal vloeit voort uit de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008 - 2013 (BRTN 2008 - 2013). Daarin is een lijst van fysieke nautische knelpunten opgenomen. De noordelijke ontsluiting Oldambtmeer richting het Termunterzijldiep is één van die knelpunten. Het BRTN is vervolgens opgenomen in de Nota Ruimte. Binnen de basiskwaliteit Water, natuur en landschap van deze Nota Ruimte is opgenomen dat provincies en gemeenten het BRTN vertalen in hun plannen. Het provinciale beleid is dus niet bedoeld als motivering voor dit plan, maar als uitwerking van het nationale beleid. Elk ruimtelijk plan dient te worden getoetst aan het ruimtelijke beleid, zoals het POP 3 en de Provinciale Omgevingsverordening. In het POP 3 op kaart 3 is vermeld dat er een zoekgebied is voor een vaarverbinding, wegverbinding en een robuuste verbindingzone. Figuur 4-1 gaat over de bestaande hoofdinfrastructuur. Dat de deels nog aan te leggen vaarverbinding hier niet op staat, betekent niet dat het plan in strijd is met het POP 3. In de nota 'Invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening' van de provincie Groningen is aangegeven dat verkeer en vervoer (provinciale wegen en kanalen, bereikbaarheid) een provinciaal belang zijn. De provincie vervult een regisserende en initiërende rol in de afstemming en inhoudelijke beleidsontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en in haar rol als beheerder van provinciale vaarwegen. Voor een adequate doorwerking van het beleidsonderdeel verkeer en vervoer (voor zover het gaat om nieuwe infrastructuur) worden, indien noodzakelijk, achteraf toetsings- en interventieinstrumenten ingezet. Indiener verwijst naar het document 'Stand van zaken Noordelijke Vaarverbinding Blauwestad (NOVA) op hoofdlijnen ultimo oktober 2010'. Het document zou in strijd zijn met uitspraken in dit bestemmingsplan. Deze strijd zien wij niet. Wij sluiten ons aan bij hetgeen is opgenomen in het document, zoals hiervoor benoemd.

Indiener meldt dat er niet is getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage. Er is echter wel degelijk onderzocht of er sprake is van een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht. Zoals indiener zelf al aangeeft, is hiervan pas sprake bij de aanleg, uitbreiding of wijziging van een waterweg die kan worden bevaren door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer. De Noordelijke Vaarverbinding wordt geschikt gemaakt voor een DM-klasse. Dat betekent dat schepen met een laadvermogen van 900 ton zeker geen gebruik kunnen maken van deze

vaarweg. Er is daarom in de toelichting niet nader ingegaan op het Besluit milieueffectrapportage.

Voor de verbreding van de Oudlandseweg is er sprake van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder als er een fysieke wijziging aan de weg is en er een significante toename van de geluidsbelasting ontstaat (2 dB toename). Door WNP Raadgevende ingenieurs is een berekening gemaakt op basis van de verwachte toename. Hieruit is gebleken dat er een afname van de geluidsbelasting optreedt van minimaal 3,2 dB. De toelichting is hierop aangepast.

In samenhang daarmee is voldoende aangetoond dat de toename in verkeersbewegingen dermate laag is, dat de luchtkwaliteit niet de grenswaarden zullen overschrijden. De achtergrondwaarden zijn daar te laag voor. De waarden mogen verdubbelen. Met een toename in de verkeersintensiteit van 17% zullen geen significante verslechtingen van de luchtkwaliteit optreden. Dit is ter verduidelijking opgenomen in de toelichting.

De exacte locatie van de aansluiting op de Gereweg is nog niet bekend. Het bestemmingsplan dient ervoor om het aanleggen mogelijk te maken. Het hoeft niet de exacte locatie aan te geven. Het wijzigingsgebied 2 geeft aan binnen welk gebied de aansluiting kan worden gerealiseerd. Vanwege deze kaderstellende functie zijn er ook geen dwarsprofielen opgenomen. Deze suggereren een uitwerking die wellicht niet gaat plaatsvinden.

Bruggen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van bruggen. In principe kunnen deze overal worden aangelegd. De ontwikkeling omvat het aanleggen van een drietal bruggen. De locatie daarvan wordt bepaald in overleg met de agrariërs. De kavels aan de overzijde moeten namelijk bereikbaar blijven. De fietsbrug zal halverwege het Nieuwe Kanaal worden aangelegd, maar dit is in het vigerende bestemmingsplan reeds mogelijk.

De bruggen worden geregeld met de bouwregels ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en kunnen derhalve maximaal 15 meter hoog worden. Het bestemmingsplan is derhalve niet innerlijk tegenstrijdig. In de bestemming 'Verkeer' was het ten onrechte verkeerd opgenomen. Overige bouwwerken mogen maximaal 5 meter hoog worden. Dit is aangepast.

Steigers kunnen in principe overal worden aangelegd. De breedte van het kanaal laat het niet toe dat steigers in het water worden aangelegd. Dit zal derhalve op de kade gebeuren. De gemeente wordt eigenaar van de gronden en zal derhalve zelf bepalen waar steigers wel of niet wenselijk zijn. Dit zal overigens niet langs het gehele kanaal zijn. Tevens zijn de steigers slechts bedoeld voor het aanleggen door passanten.

De hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, binnen de bestemming 'Groen' is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Midwolda. Voor de eenduidigheid blijft deze dezelfde. Het mogelijk maken van speelvoorzieningen is standaard binnen de bestemming 'Groen'.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijnabri's inderdaad aangemerkt als gebouwen en niet als bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Dit staat correct in de regels.

Uitvoerbaarheid

De Noordelijke Vaarverbinding is geen onderdeel van het project Blauwestad, het is een zelfstandig vervolg met een eigen doel op dat project. Dit betekent dat de financiering van de vaarverbinding niet afhankelijk is van de ontwikkeling van Blauwestad. Tevens kan geen vergelijking worden getrokken tussen een project dat vertraging oploopt door het vertrekken van particuliere financiers en een project dat wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen en subsidies en door publieke financiers. In de toelichting stond onder het kopje 'onteigening' vermeld dat de einddatum van het project de Noordelijke Vaarverbinding ligt op 31 december 2012. Dit is ruim binnen de 10 jaar die dit bestemmingsplan geldig is. Dit is nog steeds het doel, maar de versnelde onteigeningsmogelijkheid is verwijderd uit het bestemmingsplan. Overigens is de aanvraag om omgevingsvergunning voor het aanleggen van een brug en sluis bij de Hoofdweg/Huningaweg reeds ingediend. De uitvoerbaarheid binnen de planperiode is wat de gemeente betreft haalbaar. Over de realisatie van de robuuste verbindingzone is niet voldoende zekerheid om het nu al te regelen in het bestemmingsplan. Er is daarom gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid. De intentie bestaat zowel bij de gemeente als bij de provincie nog steeds om de verbindingzone te realiseren. In het nieuwe coalitieakkoord van de provincie Groningen is benoemd dat de ruimtelijke reserveringen voor de EHS gehandhaafd blijven. Het rijksbeleid lijkt dat op dit moment niet toe te staan, maar het is onduidelijk wat een nieuw kabinet als standpunt zal hebben. De wijzigingsbevoegdheid blijft daarom in het plan

opgenomen.

Indiener geeft voorts aan dat het plan in het licht van de krimp moet worden herzien. Er is juist door de krimp gekozen voor projecten anders dan woningbouw om het gebied een positieve impuls te geven. Dit plan is daar onderdeel van. Het Eindrapport Blauwestad (juli 2010) geeft kort aan dat eind 2009 nog geen groei in toerisme is waargenomen. De voorzieningen worden nog steeds verder ontwikkeld. Pas sinds april 2009 is een vaarverbinding naar Winschoten gerealiseerd. De verwachting is daarom dat de toeristische sector nog gaat groeien.

Economische ontwikkeling langs de A7 is niet relevant voor dit bestemmingsplan. Daarnaast gaat de gemeente ervan uit dat er op het gebied van watersport inderdaad concurrentie is van de Friese meren, maar dit leidt niet tot een situatie waarbij de watersport in de provincie Groningen te klein wordt, in tegendeel, de grote druk op het Friese merengebied zal de vaarrecreatie in het Oldambtgebied eerder stimuleren. De watersport op het Oldambtmeer is reeds op gang gekomen en het is zeer waarschijnlijk dat dit gaat toenemen als een groter gedeelte van het Oldambt zal worden ontsloten. Concurrentie tussen Blauwestad en Meerstad is niet relevant voor dit bestemmingsplan. De vaarrecreatie zal zelfs waarschijnlijk worden gestimuleerd door de verbinding tussen beide gebieden. De afbeelding 'Rondje Groningen' is derhalve niet in contrast met het plan.

Tenslotte wordt gesteld dat de uitvoerbaarheid van het plan niet haalbaar is zo lang er onduidelijkheid is over de aankoop van gronden. Voor de realisatie van dit plan is echter alleen grond benodigd ter plaatse van de te verbreden/aan te leggen vaarverbinding. Het uitplaatsen van agrariërs is niet noodzakelijk voor de realisatie van het plan. Echter, de gemeente wil graag medewerking verlenen aan agrariërs die willen verplaatsen vanwege deze ontwikkeling. Er wordt daarom planologische medewerking verleend als daarom wordt gevraagd. Bij alle grondeigenaren ligt een bod voor de aankoop van gronden inclusief tal van schadevergoedingen, waaronder omrij- en gewasschade.

Het bestemmingsplan zelf verandert de bestemmingen en kadastrale grenzen niet.

3. *Indiener zienswijze 3*

Samenvatting zienswijze

Indiener verzoekt om het heronderzoeken van de tracékeuze van de vaarverbinding. Dat de noordelijke variant een betere toeristisch-economische input zou hebben, is een grove aanname en tevens niet aantoonbaar.

Door de vaarverbinding wordt het bedrijf ingeklemd tussen de Hoofdweg en de vaarverbinding. Er is daardoor geen uitbreidingsmogelijkheid, wat leidt tot een ongewenste situatie, zeker in het geval van verkoop van het bedrijf. De financiële consequenties van uitplaatsing zijn onverantwoord voor het bedrijf. Zonder goede oplossingen voor de uitplaatsing van agrariërs is de economische haalbaarheid van het plan niet aangetoond en kan het plan niet in procedure worden gebracht.

Tevens wordt uit de plankaarten niet duidelijk hoe de brug bij de Nieuwlandseweg zal worden uitgevoerd. Dit is van belang in verband met het vele landbouwverkeer ter plaatse.

Reactie gemeente

In het rapport van Ecorys 'Effectmeting noordelijke vaarverbinding Blauwestad' van april 2009 is onderzocht wat de economische, maar ook maatschappelijke effecten zijn van het project.

Daaruit volgt dat het belangrijkste effect van de realisatie van de vaarverbinding is het leveren van een bijdrage aan de versterking van de lokale en regionale economie. Uitgedrukt in bestedingen gaat het om een jaarlijkse impuls van circa € 3,5 miljoen. De hiermee samenhangende werkgelegenheid wordt geraamd op 35 fte's. Via de economische impuls draagt de vaarverbinding ook bij aan de leefbaarheid en vitaliteit van de omliggende kernen. Daarnaast kan de vaarverbinding een functie vervullen bij het terugdringen van wateroverlast in het gebied, waardoor hier kan worden bespaard op andere maatregelen. Het gekozen tracé is reeds als voorkeurstracé vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en zal derhalve niet meer gewijzigd worden.

Voor de uitvoerbaarheid in het kader van uitplaatsing van agrariërs verwijzen wij naar onze reactie onder 2, kopje 'Uitvoerbaarheid'.

Voor de uitvoering van de bruggen wordt verwezen naar onze reactie onder 2, kopje 'Bruggen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde'. Het uiterlijk van de bruggen wordt niet bepaald in het bestemmingsplan.

4. Indiener zienswijze 4

Samenvatting zienswijze

Clïënt acht de doelstelling van het bestemmingsplan misleidend, omdat er wordt gesteld dat er sprake is van een lange doorlooptijd bij de herziening van bestemmingsplannen. Daarnaast gaat de gemeente voorbij aan de beginselen van een goede ruimtelijke ordening. Het uiteindelijke doel is het mogelijk maken van de Noordelijke Vaarverbinding in combinatie met de realisatie van een robuuste verbindingszone. De financiële uitvoerbaarheid hiervan binnen de planperiode is echter niet duidelijk.

De verantwoording van de financiële uitvoerbaarheid voldoet niet aan de Wro. Clïënt verzoekt de percelen waarop de bestemming 'Water' ligt en waar het kanaal wordt verbreed, de bestemming 'Agrarisch' te geven.

Voor het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de aanleg van de robuuste verbindingszone ontbreekt planologisch gezien iedere grondslag. De procedure voor een wijzigingsplan is niet aanmerkelijk korter dan de herziening van een bestemmingsplan. Tevens is de financiële uitvoerbaarheid van de robuuste verbindingszone niet voldoende toegelicht. Daarnaast is het met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid te stellen dat de wijzigingsbevoegdheid binnen de formele looptijd van het bestemmingsplan niet zal worden gerealiseerd. Clïënt verzoekt de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de robuuste verbindingszone te laten vervallen.

Clïënt stelt dat het opnemen van een dubbelbestemming voor archeologische waarden slechts kan worden opgelegd, indien uit resultaten van archeologische onderzoeken daadwerkelijk blijkt dat er sprake is van een archeologisch waardevol terrein. Clïënt verzoekt het gestelde onder artikel 12 lid 3 onder a sub 1, 2 en 3 te laten vervallen.

Reactie gemeente

Het doel van het bestemmingsplan is het mogelijk maken van de Noordelijke Vaarverbinding. In eerste instantie behoorde de robuuste verbindingszone daar tevens toe. Door het gewijzigde rijksbeleid is de robuuste verbindingszone als tweede doel gedegradeerd tot mogelijkheid. Er is daarom gekozen voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in plaats van de verbindingszone bij recht mogelijk te maken.

In de inleiding wordt bedoeld dat herziening van de vigerende bestemmingsplannen langer duurt dan een bestemmingsplan voor sec de ontwikkeling. De herziening (actualisering) staat pas later op de planning en vergt doorgaans een langere voorbereidingstijd. De formele procedure is inderdaad even lang.

Zoals uit het rapport van Ecorys 'Effectmeting noordelijke vaarverbinding Blauwestad' van april 2009 blijkt, zijn de kosten voor het aanleggen van de vaarverbinding en de rondweg geraamd op ca. 20 miljoen euro. De kosten worden gedragen door de gemeente Oldambt, het Waterschap Hunze en Aa's, de provincie Groningen en door subsidies.

Het bestemmingsplan is opgesteld om de vaarverbinding te kunnen aanleggen/verbreden. De bestemming 'Water' zal derhalve niet worden aangepast naar 'Agrarisch'.

De wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de robuuste verbindingszone blijft tevens intact. Zie hiervoor onze reactie onder 2, kopje 'Uitvoerbaarheid'.

De dubbelbestemmingen voor Waarde - Archeologie zijn opgenomen naar aanleiding van een archeologisch bureauonderzoek. Er wordt geadviseerd een vervolgonderzoek uit te voeren. Dat onderzoek is in uitvoering en zal voorafgaand aan bodemingrepen worden afgerond. Hiervoor zullen de gronden eerst in eigendom moeten zijn of er moet toestemming zijn verkregen van de grondeigenaren. Om te voorkomen dat er ingrepen worden gedaan zonder archeologisch onderzoek, zijn de dubbelbestemmingen opgenomen. De dubbelbestemming zal derhalve ongewijzigd blijven.

5. Indiener zienswijze 5

Samenvatting zienswijze

De ontsluiting van de kavels aan de Oudlandseweg en de Kerkelaan wordt verslechterd door de aanleg van de vaarverbinding. Naast de vormverslechtering is er sprake van het vervallen van de mogelijkheid de gronden te bemesten middels een sleepslangbemester en is exploitatie van

gronden lastiger. Er treedt waardevermindering op van de bedrijfsbebouwing. Tevens wordt het uitzicht belemmerd door meters hoge dijken en bruggen.

Indiener wenst gecompenseerd te worden door vervangende grond in samenhang met een vervangende bouwlocatie. Ook wil indiener op voorhand garanties van de verwervende partijen over belemmeringen in de bedrijfsvoering door de aanleg van de natuurstrook.

Het is indiener nog niet duidelijk hoe het vervallen van 8 dammen gelegen langs de Oudlandseweg wordt gecompenseerd door de aanleg van een brug. Indiener wil technische specificaties en bouwkosten zien van de brug.

Tenslotte wil indiener graag geïnformeerd worden over de beschikbaarheid van vrijkomende grond.

Reactie gemeente

Ter plaatse van het nieuw te graven kanaal zullen 3 bruggen worden gemaakt. Kavels aan de noordzijde van de nieuwe vaarverbinding blijven hierdoor bereikbaar. Het is ons onduidelijk waarom een sleepslangbemester niet meer tot de mogelijkheden zou behoren.

Indien door dit bestemmingsplan planschade wordt geleden, kan hiervoor een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend bij de gemeente.

Het compenseren van grond en het aanbieden van een nieuwe bouwlocatie zijn zaken die niet in een bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Het bestemmingsplan geeft aan wat het ruimtelijke kader is waarbinnen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Het bestemmingsplan dwingt niet tot uitvoeren. Compensatie is onderwerp van gesprek bij de persoonlijke onderhandelingen. Garanties met betrekking tot het aanleggen van de natuurstrook zijn derhalve niet te geven door het opstellen van een bestemmingsplan alleen. De gemeente zal iedereen op de hoogte houden van de ontwikkelingen middels publicatie op de gemeentelijke website en in het streekblad.

De nieuwe vaarverbinding zal meer dan één brug krijgen; in principe drie nieuwe bruggen om het gebied ten noorden van de Oudlandseweg en de vaarverbinding te ontsluiten. Technische specificaties en bouwkosten zijn in het kader van dit bestemmingsplan niet relevant en zullen daarom hier niet worden verstrekt. Informatie hieromtrent is in de loop van de technische voorbereiding op het gemeentehuis op te vragen.

Het vrijkomen van gronden is geen gemeentelijke aangelegenheid. Het Kadaster houdt de (ver)koop van gronden bij. U kunt hiervoor tevens een makelaar inschakelen.

6. Indiener zienswijze 6

Samenvatting zienswijze

Indiener heeft bezwaar tegen dit bestemmingsplan, omdat het leidt tot bedrijfsstagnatie door doorkruising van de gronden en tot waardevermindering van de bedrijfsbebouwing. De veestapel kan niet meer worden geweid door het nieuw aan te leggen kanaal.

Reactie gemeente

Indien door dit bestemmingsplan planschade wordt geleden, kan hiervoor een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend bij de gemeente.

In de bestaande situatie zal het vee de Oudlandseweg moeten oversteken. In de nieuwe situatie ook, zij het dat ook het kanaal overgestoken moet worden. Vlakbij het perceel zal een brug worden gemaakt. Onderzocht zal worden of eventueel met aanvullende maatregelen het aannemelijk is dat de veestapel deze brug veilig kan oversteken.

7. Indiener zienswijze 7

Samenvatting zienswijze

Indiener acht de Noordelijke Vaarverbinding een aantasting van een uniek landschap en bepleit de keuze van een westelijke route, omdat deze toeristisch aantrekkelijker en goedkoper is, niet de noodzaak kent boerderijen uit te plaatsen noch de noodzaak kent een glaciale rug te doorsnijden en het brengt geen schade toe aan het landschap.

De belangrijkste karakteristieken van het landschap zijn de grootschalige openheid in combinatie met de lintbebouwing aan de randen van waaruit de ontwikkeling plaatsvond. Dat

waren transparante linten die zicht boden op het land er achter.

Een westelijk tracé brengt niet de genoemde nadelen (waaronder strijd met de Provinciale omgevingsverordening) met zich mee die het voorliggende tracé wel heeft. Het is gewenst om kritisch te kijken naar de berekeningen die aan de tracékeuze ten grondslag liggen. De voorgerekende 15% besparing is te onaannemelijk om het geheel niet nogmaals door te rekenen.

Reactie gemeente

De tracékeuze is niet meer aan verandering onderhevig. Zie hiervoor onze reactie onder 3. De effecten van dit tracé zijn beschreven in het eerder aangehaalde rapport van Ecorys. Overigens is uitplaatsing van agrariërs niet noodzakelijk voor de realisatie van de vaarverbinding. Zie hiervoor onze reactie onder 2, kopje 'Uitvoerbaarheid'. Ook is er geen sprake van strijd met de Provinciale Omgevingsverordening. Afgraving ten behoeve van het kanaal is niet specifiek benoemd in artikel 4.41. Het gaat om agrarische werkzaamheden als diepploegen en egaliseren. De dubbelbestemming ter bescherming van de glaciale rug is overigens aangepast ter verduidelijking daarvan.

De waarde van het omliggende landschap wordt erkend door de gemeente en door de provincie. Het ontwerp van de vaarverbinding is derhalve zo gemaakt dat de glaciale rug herkenbaar blijft in het landschap. Hiervoor is door Grontmij een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd in februari 2011 en is door Timmer Blauwe Stads Architecten een inrichtingsboek gemaakt. Een deel van de schetsen is ter verduidelijking opgenomen in de toelichting. Tevens is er bij de gemeente Oldambt de intentie om historische doorzichten vanuit het dorp naar het omliggende landschap weer terug te brengen. In dat licht zal de verplaatsing van de boombeplanting langs de Oudlandseweg worden gezien.

8. Indiener zienswijze 8

Samenvatting zienswijze

Clïënt heeft bezwaar tegen de voorgenomen verbreding van de Oudlandseweg. De inspraakreactie wordt aangehaald en er wordt aan vastgehouden.

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft bezwaren tegen het feit dat in de toelichting staat dat de Oudlandseweg zal worden verbreed en doorgetrokken naar de Gereweg. De verbeelding biedt echter geen ruimte om de Oudlandseweg te verbreden. Het is onduidelijk of de weg wordt verbreed. Indiener is tegen verbreding van de weg, vanwege de gepropageerde rust op het perceel. Het perceel is in gebruik als kampeerterrein en forellenvijver. Verbreding van de weg doet afbreuk aan de rust.

Indiener zet vraagtekens bij de noodzaak voor de verbreding. De weg wordt zo namelijk aantrekkelijker voor vracht- en ander zwaar verkeer. Dit verkeer levert gevaar op voor de onderneming van de cliënt, vanwege de afbreuk aan rust op het perceel. Daarnaast zal de verbreding een verkeersaantrekkende werking hebben. De vraag ligt voor of er onderzoek is gedaan naar de toename van verkeer dat voorheen geen gebruik maakte van de Hoofdweg en nu wel van de Oudlandseweg gebruik zal gaan maken.

Clïënt vraagt aandacht voor de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Het is de vraag of er voldoende geld is voor de aankoop van noodzakelijke gronden. Tevens is het niet duidelijk hoe hoog de kosten zijn voor de uitvoering van dit plan en welk orgaan welk deel van de kosten voor zijn rekening neemt. Tevens blijkt nergens dat er rekening is gehouden met planschade. Tenslotte vraagt cliënt zich af of voldoende is onderzocht of met de uitvoering van dit plan inderdaad een positieve impuls aan de toeristische sector wordt gegeven.

Reactie gemeente

Zoals reeds eerder is aangegeven, is er onderzoek gedaan naar de te verwachten toename van het verkeer op de Oudlandseweg. Daaruit blijkt dat naar verwachting de toename 17% zal zijn. Er is tevens een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de planontwikkeling. Zie hiervoor onze reactie onder 3.

Het doel van de verbreding van de Oudlandseweg is het ontlasten van de Hoofdweg. In het vigerende plan kan een weg van 20 meter worden aangelegd. Door het opstellen van onderhavig bestemmingsplan worden deze mogelijkheden beperkt. De bestemming 'Verkeer' is ongeveer 7 meter breed. Door de afname van de toegestane snelheid, zal de geluidsbelasting tevens

afnemen. Zie hiervoor onze reactie onder 1 en de aanpassing in de toelichting onder paragraaf 4.4. De ontwikkeling is derhalve positief voor uw bedrijfsvoering voor wat betreft de geluidsbelasting.

Indien is gebleken dat er planschade wordt geleden, zal dit worden betaald door de gemeente Oldambt. De kosten voor infrastructurele werken zijn meegenomen in de begroting voor de ontwikkeling.

9. Indiener zienswijze 9

Samenvatting zienswijze

Er wordt al lang gesproken over de Noordelijke Vaarverbinding. Er is afgesproken dat de aanleg bespreekbaar zou zijn als de agrarische bedrijven die zouden worden afgesneden van hun kavels zouden worden verplaatst. Indiener is van mening dat de kosten voor aankoop en hervestiging van de agrarische bedrijven onvoldoende in de begroting zijn meegenomen.

Het overleg tussen gemeente, provincie en ondernemers heeft nog geen zicht geboden op een definitieve oplossing. Het financiële gat voor de ondernemers is te groot.

Indiener acht tevens de inzet van het onteigeningsinstrumentarium onvoldoende zwaarwegend. Een heroverweging van het tracé is op zijn plaats, omdat het tracé door het bos minder ingrijpend en minder kostbaar is.

Indiener verzoekt een plan op te stellen waarin ook de landbouw haar doelen kan realiseren: landbouwstructuurverbetering door middel van de verplaatsing van de agrarische bedrijven en de compensatie in grond.

Reactie gemeente

Voor de realisatie van het plan is de uitplaatsing van agrariërs niet noodzakelijk. Er is door de gemeente toegezegd om planologische medewerking te verlenen aan bedrijven die inderdaad willen worden uitgeplaatst. Dit wordt echter buiten dit bestemmingsplan om geregeld. Zie hiervoor ook onze reactie onder 2, kopje 'Uitvoerbaarheid'. De kosten voor aankoop en hervestiging van deze agrarische bedrijven zijn dan ook niet binnen de begroting voor de Noordelijke Vaarverbinding opgenomen.

Een heroverweging van het tracé is niet meer aan de orde. Zie hiervoor onze reactie onder 3.