

Gemeente Haren en gemeente Tynaarlo

Nota zienswijzen bestemmingsplan Rotonde Meerweg Paterswolde- Haren (versie d.d. 23 mei 2012).

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.

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

1a. 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 Rotonde 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

De gemeenteraad heeft op 7 februari 2012 de Nota "inspraak en overleg" vastgesteld en burgemeester en wethouders uitgenodigd om het bestemmingsplan "in ontwerp voor de vaststelling" ter inzage te leggen.

Het ontwerp van het bestemmingsplan is vanaf 9 maart 2012 tot en met 19 april 2012 voor een ieder ter inzage gelegd op de gemeentehuizen van Haren en Tynaarlo en was ook digitaal te raadplegen op de websites van beide gemeenten en op www.ruimtelijkeplannen.nl

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan schriftelijk indienen.

Het ontwerpbestemmingsplan en de kennisgeving van terinzagelegging zijn overeenkomstig artikel 3.8, lid 1 onder b van de Wet ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Wro) tevens toegezonden aan de betrokken diensten van het Rijk en de provincie.

III. Reacties van overheden als bedoeld in artikel 3.8, lid 1 onder b Wro

a. **Waterschap Hunze en Aa's te Veendam**, bij brief van 27 maart 2012.
Geen op- of aanmerkingen over het ontwerpbestemmingsplan.

b. **Gedeputeerde staten van Drenthe**, bij brief van 4 april 2012.

In het door provinciale staten op 2 juni 2010 vastgestelde Omgevingsvisie Drenthe is pro-actief aangegeven welke onderdelen van het ruimtelijk beleid van de provincie van provinciaal belang worden geacht. Op 7 juni 2011 is in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, door ons advies uitgebracht over het voorontwerp van het bestemmingsplan. Het advies had betrekking op de maximum snelheid van een erftoegangsweg. Wij hebben aangegeven er vanuit te gaan dat de aan te leggen rotonde een snelheidsregime kent van 50 km/uur zoals dit volgens de richtlijnen gebruikelijk is. U hebt in de weerlegging aangegeven hier rekening mee te houden.

Indien het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld mag u ervan uitgaan dat wij geen reactieve aanwijzing zullen geven.

Reactie.

Van beide berichten van instemming is kennis genomen.

IV. Ingediende zienswijzen en onze reactie daarop

In deze paragraaf worden de ingediende zienswijzen samengevat weergegeven.

a. **Fietzersbond Kop van Drenthe, p/a Neerwoldeiland 23, 9766 VC Eelderwolde, bij brief van 18 april 2012, verzonden op 20 april 2012 en ontvangen op 23 april 2012.**

Vreugde wordt uitgesproken over het feit dat de gevaarlijke en onoverzichtelijke driesprong wordt aangepakt en veranderd in een rotonde. Rotondes verhogen de veiligheid en de doorstroming van het verkeer. Na bestudering van het plan wordt geconstateerd dat het voor fietsers niet op alle punten beter of veiliger wordt en wel op de volgende onderdelen:

1. Voorrang fietsers

Door de aanleg van de rotonde komt er een verandering in de voorrangssituatie voor fietsers die vanaf Paterswolde komen en naar Groningen of Haren willen. Dat is nadelig voor fietsers, voor hen gaan meer verkeersregels gelden. Zij moeten wachten, stoppen en weer optrekken. Dat is geen stimulering van het fietsgebruik zoals in de Nota actualisatie GVVP als belangrijk wordt genoemd. Gevraagd wordt om te bevorderen dat de fietsers – zoals nu – de huidige voorrang behouden. De fietsers moeten nu zoals het overige verkeer “in de voorrang blijven”. Landelijke aanbeveling is immers “voorrang voor fietsers op rotondes binnen de kom” (CROW 126, ASVV2004). Dit wordt in de meeste gemeenten gevolgd, ook in omliggende gemeenten zoals de stad Groningen.

2. Vormgeving van de rotonde

Van groot belang voor de verkeersveiligheid is dat de vormgeving van de rotonde en de voorrangsregeling met elkaar in overeenstemming zijn (CROW 126a, ASVV2004). Bij een rotonde met fietsers in de voorrang betekent dat een cirkelvormig fietspad op 5 meter van de hoofdrijbaan wordt gelegd. Bij een rotonde met fietsers uit de voorrang wordt uitgegaan van een uitgebogen fietspad op 10 meter van de hoofdrijbaan bij de oversteek.

Meer veiligheid kan worden behaald door goede drempels, informatieborden en haaiantanden. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de fietsers uit de voorrang, maar de hybride vormgeving lijkt meer op een rotonde met fietsers in de voorrang. Een slecht vormgegeven rotonde met fietsers uit de voorrang is slechter dan een goed vormgegeven rotonde in de voorrang. We moeten kiezen voor een vorm met fietsers in de voorrang met bijbehorende vormgeving.

3. Snelheid

Gevreesd wordt dat in een rotonde volgens dit ontwerp het gemotoriseerde verkeer (uit Groningen richting Eelde) gemakkelijk met hoge snelheid de rotonde kan passeren. Dat zien wij ook bij de rotonde in Eelderwolde (met het verkeer van Eelde naar Groningen) waar het gemotoriseerde verkeer nauwelijks hoeft af te remmen. Gevraagd wordt om een nieuw bestemmingsplan waaraan een veilig en adequaat verkeerstechnisch ontwerp aan ten grondslag ligt.

Reactie

Zienswijzen konden worden ingediend vanaf 9 maart 2012 tot en met 19 april 2012. Bij de beoordeling van de vraag of een zienswijze tijdig is ingediend hanteert de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de "verzendingstheorie". Een zienswijze moest in ons geval uiterlijk op donderdag 19 april 2012 zijn verzonden.

De zienswijze van de Fietzersbond Kop van Drenthe is weliswaar gedateerd op 18 april 2012, doch per e-mail gedateerd 20 april 2012 aan ons toegezonden en ook op 20 april 2012 ontvangen.

De zienswijze is dus te laat ingediend. Dit betekent dat de Fietzersbond Kop van Drenthe in haar zienswijze **niet-ontvankelijk** moet worden verklaard.

Op 7 mei 2012 hebben wij per e-mail gevraagd wat de reden van de te late indiening is geweest ter beoordeling van de vraag of de bond "redelijkerwijs niet in staat is geweest om de zienswijze tijdig in te dienen". Op woensdag 9 mei hebben wij een email ontvangen, waarin wordt aangegeven dat wegens drukte bij de fietzersbond de zienswijze te laat is ingediend. Dit is formeel juridisch geen verschoonbare reden voor de te late indiening.

Op 15 mei 2012 heeft ambtelijk overleg met de Fietzersbond en de indiener van een zienswijze genoemd onder b plaatsgevonden (die ook lid van de Fietzersbond bleek te zijn).

Conclusie: **de zienswijze is niet-ontvankelijk**.

b. Bewoner van het pand Oude Schapendrift 2, 9495 PH Winde, bij brief van 17 april 2012, ingekomen op 19 april 2012.

1. De snelheid van het autoverkeer Groningen- Paterswolde zal er nauwelijks uitgehaald worden, daar de buiging van de weg veel te weinig is (zie rotonde Eelderwolde).
2. Fietzers uit Paterswolde richting Haren en Groningen moeten straks – nu hebben de fietsers voorrang – voorrang verlenen aan het snelverkeer. Dit past niet in het beleid om fietsen nog prettiger te maken. Ook wordt er van uit gegaan dat fietsers – waaronder kinderen – de regels beter zullen toepassen. De fietsers raken hun voorrang kwijt door ongevallen die veroorzaakt worden door overtredingen van automobilisten, die zich niet aan de voorrangsregel houden. Meer veiligheid valt te halen uit bijv. goede drempels, informatieborden en haaiantanden;
3. Fietzers uit Groningen moeten straks de hele rotonde rond, in plaats van nu direct en kort oversteken;
4. De rotonde is veel te groot ontworpen waardoor de fietsers onnodig veel moeten om fietsen; dat maakt de rotonde ook duurder dan nodig en kost de aanleg veel meer ruimte dan nodig.

Reactie

Algemeen

Bij de raadsstukken hebben wij ter inzage gelegd het rapport "Rotondes met vrij liggende fietspaden ook veilig voor fietsers" van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) van 2005. Ruim 25 jaar geleden kwam de rotonde als kruispuntvorm in Nederland sterk in de belangstelling. Tot 2005 zijn in Nederland ongeveer 2000 volwaardige rotondes aangelegd.

De studieresultaten laten zien dat rotondes veel veiliger zijn dan gewone gelijkvloerse kruispunten en dat de verkeersafwikkeling meestal ruim voldoende is. Er is echter nog steeds discussie over de voorrangsregeling voor fietsers op vrij liggende fietspaden langs rotondes in de bebouwde kom: zouden fietsers wel of niet voorrang moeten hebben.

In het SWOV rapport wordt melding gemaakt van onderzoeken die zijn gedaan naar de verschillen in veiligheid tussen diverse fietsvoorzieningen op en langs rotondes. Op de rotondes zonder fietsvoorziening (fietsers op de rijbaan) is het aantal slachtoffers per rotonde ongeveer gelijk aan de rotondes met fietsstroken. Dit geldt zowel voor het totaal aantal slachtoffers als voor het aantal slachtoffers onder fietsers, brom- en snorfietsers. De rotondes met fietspaden hebben echter een aanzienlijk lager aantal slachtoffers per rotonde dan de rotondes met stroken. Om die reden wordt de toepassing van fietsstroken aangeraden.

Ook is onderzoek gedaan naar de verschillen in veiligheid tussen voorrangsregelingen voor fietsers op vrij liggende fietspaden langs rotondes in de bebouwde kom. Volgens deze studies vinden er meer letselongevallen plaats wanneer fietsers op deze fietspaden voorrang hebben dan wanneer ze die niet hebben.

Het SWOV rapport laat zien wat er gebeurd zou zijn als de voorrangsregeling op alle rotondes met vrij liggend fietspad binnen de bebouwde kom in Nederland gelijk zou zijn geweest: "fietsers allemaal in of allemaal uit de voorrang".

Bij alle "fietsers uit de voorrang" zou het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van een gewoon kruispunt zijn afgenomen met minimaal 59 en maximaal 84 ziekenhuisgewonden per jaar (- 87 %). Bij algemene toepassing van "fietsers in de voorrang" zou de besparing ten opzichte van opzichte van een gewoon kruispunt slechts 7 tot 11 ziekenhuisgewonden (- 11 %) hebben bedragen. Het verschil tussen de algemene toepassing van een van beide voorrangsregelingen ligt tussen de 52 en 73 ziekenhuisgewonden per jaar. Dat is het aantal slachtoffers dat "extra" valt wanneer fietsers "in de voorrang zijn". Deze aantallen vormen respectievelijk 1,8 en 2,5 % van het jaarlijks totale aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers en bromfietsers in botsing met motorvoertuigen in Nederland.

De SWOV concludeert dat uit de ongevallenstudies niet direct kan worden afgeleid waarom fietsers "uit de voorrang" tot minder botsingen leidt dan fietsers "in de voorrang". Wellicht zouden gedragsstudies meer licht op deze kwestie kunnen werpen. De veiligheidswinst voor een fietser in de voorrang is niet aantoonbaar.

Met verwijzing naar de in de toelichting op het bestemmingsplan opgenomen Akoestisch onderzoek van WNP Raadgevende Ingenieurs d.d. 6 juli 2010 kiezen wij in verband met de berekende verkeersintensiteiten in 2011 en het prognosejaar 2022 op de Groningerweg, Hoofdweg en Meerweg ervoor om de fietsers "uit de voorrang te houden".

Voorrang hebbende fietsers verlagen de capaciteit van het autoverkeer op de toeritten naar de rotonde. Bij een hogere capaciteit op de rotonde neemt de invloed van fietsers af. Dit wordt verklaard door het feit dat autoverkeer in een wachtrij staat voor de rotonde. Fietsers rijden dan tussen de wachtrij door of voor een wachtrij langs.

Daarnaast zorgen fietsers die voorrang hebben op de rotonde ervoor dat gemotoriseerd verkeer op de afrit van de rotonde afneemt. Wachtend gemotoriseerd verkeer blokkeert op deze manier de rotonde. Dit zorgt voor een lagere afwikkelingscapaciteit op de rotonde

Voorop rotodes met een grote stroom overstekende fietsers wordt de capaciteit in de praktijk beïnvloedt worden door overstekende fietsers. Echter daarbij geldt wel dat grote fietsstromen ook als zij geen voorrang hebben, deze wel nemen

Als de fietser op de rotonde voorrang heeft, gaat dit ten koste van de capaciteit voor het autoverkeer op een rotonde. Daar waar rotodes toegepast worden op hoofdautoroutes, is de capaciteit en de doorstroming op deze routes van groot belang.

Dit beleid "de fietser uit de voorrang" is in overeenstemming met het beleid in de provincie Drenthe dat de fietser op een rotonde binnen de bebouwde kom voorrang moet verlenen aan zowel het verkeer dat de rotonde wil oprijden, als op het verkeer dat de rotonde wil verlaten.

Op de rotonde zullen wij door middel van wegmarkeringen duidelijk maken wie voorrang heeft. In de provincie Drenthe gebeurt dit door op het fietspad haaiantanden aan te brengen voor elke afslag van een rotonde binnen de bebouwde kom en middels bebording. De fietser moet dus voorrang verlenen.

Ad 1

Waarop de stelling, dat de snelheid van het autoverkeer niet zal afnemen omdat de weg te weinig uitbuigt, is gebaseerd is ons niet duidelijk. Er is immers sprake van een standaard rotonde, waarop de snelheid tot bijna stapvoets afneemt.

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

Ad 2

Fietsers in de richting Groningen en Haren hebben nu nog voorrang, doch moeten in de nieuwe situatie voorrang verlenen. Er zijn geen basisscholen in de buurt. De groep fietsers bestaat uit woon-werkverkeer, dagrecreanten en scholieren van en naar het voortgezet onderwijs in Groningen en Haren en AOC Terra in Eelde. De oversteek wordt veiliger. Van de weggebruikers wordt verwacht dat zij de regels kennen en toepassen. Ook op de basisscholen wordt verkeerseducatie gegeven. Het

plaatsen van informatieborden werkt averechts. Het leidt de aandacht af van de weggebruiker en is onveilig.

Ad 3

De opmerking dat fietsers uit Groningen richting Haren de hele rotonde rond moeten is niet correct. Alle fietspaden rond de rotonde worden zodanig aangelegd dat deze in twee richtingen bereden kunnen worden.

Ad 4

Tijdens het ambtelijk overleg op 15 mei 2012 is door reclamant gevraagd uit te gaan van het in CROW 126a, ASVV2004 geadviseerde uitgebogen fietspad op 10 meter van de hoofdrijbaan bij de oversteek van een rotonde met fietsers "uit de voorrang".

Wij merken op, dat het daarbij om richtlijnen gaat, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. In het plangebied ontbreekt eenvoudigweg de ruimte om die afstand van 10 meter aan te houden en gaan wij uit van vijf meter. Dit vloeit deels voort uit de aanwezige bebouwing zoals de Residence en het rioalgemaal van het waterschap Hunze en Aa's, dat zou moeten worden verplaatst en deels uit het feit dat de gemeente de daarvoor benodigde gronden niet in eigendom heeft verworven.

Een belangrijke beperking is ook de ligging van het plangebied in het beschermd dorpsgezicht landgoederengordel Eelde- Paterswolde. Van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed moest namelijk aandacht worden besteed aan een goede ruimtelijke inpassing van de rotonde binnen het historische beloop van de Hoofdweg. Niet alleen wegbouwkundige en verkeerstechnische aspecten wogen daarin mee, maar nadrukkelijk ook de kwaliteit van de openbare ruimte. Het ontwerp van de rotonde is nu gericht op een ononderbroken zichtlijn over de lengteas van de Hoofdweg. De inrichting van het middenterrein is groen, vlak en open van karakter zonder visueel belemmerende beplanting, bebouwing of meubilair.

Al deze ruimtelijke beperkingen hebben geleid tot het plan dat samen met de betrokken partijen (omwonenden en overheden) is opgesteld en dat wij de gemeenteraad hierbij ter vaststelling aanbieden. Qua uitvoering en voorrangsregels wijkt deze niet af van andere rotondes in de bebouwde kom van de gemeente Tynaarlo. Ook daar is geen sprake van een verkeersonveilige situatie.

Conclusie: De zienswijze is **ongegrond**.

c. Werkgroep Advies Gehandicaptenbeleid Tynaarlo, p/a Burchtweg 7, 9496 PD Bunne, bij brief van 8 april 2012, ingekomen op 11 april 2012.

1. Houd rekening met de uitrit van de Noordwijkflat voor verkeer dat wil invoegen of oversteken op de Hoofdweg. De toestroom van auto's zal sneller geschieden vanwege het doorstromingseffect van de rotonde. Veel oudere bewoners van de flat zullen daarmee moeite hebben;
2. Leg een zebrapad aan om veilig oversteken van en naar de bushalte richting Groningen te vergemakkelijken;
3. Doe de aanbeveling aan het bestuur van de Noordwijkflat om een dubbele op- en afrit en een bredere toegangsweg naar de Groningerweg (bedoeld wordt de Hoofdweg) aan te leggen. Bij het aanleggen van bestrating kan daar nu al rekening mee worden gehouden;
4. De schooljeugd gebruikt het kruispunt regelmatig als verzamelplaats. Bij de aanleg van de rotonde lijkt het zinvol om hiervoor extra ruimte te reserveren om te voorkomen dat de jeugd op het fietspad gaat staan of op het terrein van de Residence;
5. Komende vanaf Eelderwolde zullen met name jongere fietsers niet geneigd zijn de hele rotonde rond te rijden als zij naar de Meerweg willen. Een dubbele rijrichting voor de fietsers op de fietspaden van de rotonde lijkt veiliger;
6. Naar verhouding zal een groot aantal gebruikers van hulpmiddelen als rollator, rolstoel of scootmobiel gebruik maken van de rotonde. Houd daarmee rekening door voet- en fietspaden gescheiden aan te leggen;
7. De perrons van de bushaltes aan de Meerweg en de Groningerweg bij voorkeur zo maken dat in- en uitstappende passagiers die gebruik maken van een rolstoel e.d. elkaar kunnen passeren. M.b.t. de aanleg van de bushaltes kan advies worden gevraagd aan het gebruikersplatform van het openbaar vervoer in Assen, bij de Chronisch Zieken- en Gehandicaptenraad te Utrecht en de CROW;
8. Geef ruim voor het naderen van de rotonde aan dat op de rotonde een 30 km regime geldt. Maak de rotonde integraal toegankelijk. Waarom is geen direct advies gevraagd aan de werkgroep?

Reactie.

Op 7 april 2012 heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden met de werkgroep. Afgesproken is dat wij elkaar in de toekomst actief gaan benaderen over vraagpunten op het gebied van de bereikbaarheid. In de voorontwerpfase van het bestemmingsplan heeft regelmatig overleg plaatsgevonden met de verenigingen van eigenaren van serviceflat Noordwijk en de Residence. Met beide groeperingen van oudere bewoners is overeenstemming bereikt, hetgeen heeft geresulteerd in het niet indienen van een zienswijze.

In de toelichting op het bestemmingsplan en in onze reactie op zienswijze **b** hebben wij uitvoerig gemotiveerd waarom voor dit ontwerp is gekozen en waarom wij "fietsers buiten de voorrang houden". Wij verwijzen kortheidshalve naar die reactie.

De gevraagde gecombineerde in- en uitrit ligt nog net binnen het plangebied. In vergelijking tot de huidige situatie verbetert de situatie, doordat de snelheid van het doorgaande verkeer langzamer zal zijn. Wel is in de bestektekening rekening gehouden met de wens om de in- en uitrit aan de wegkant te verbreden, zodat de ruimte voor het verkeer naar en van de flat vergroot wordt.

De werkgroep adviseert een voetgangersoversteekplaats bij de bushalte richting Groningen aan te leggen in verband met het veilig oversteken. Weliswaar valt dit buiten het plangebied, doch wij vinden het maken van een v.o.p. op zo korte afstand van de rotonde geen verkeersveilige oplossing in relatie tot de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat van de rotonde komt.

In de nieuwe situatie kunnen de bewoners van de serviceflat Noordwijk via de rotonde in twee keer veilig oversteken via de Hoofdweg en de Meerweg naar de bushalte.

De fietspaden op de rotonde worden zodanig ingericht dat deze in twee richtingen kunnen worden gebruikt door fietsers, gebruikers van scootmobiel e.d. Fiets- en voetpaden komen op gelijke hoogte te liggen. Het fietspad wordt uitgevoerd in beton en het voetpad in tegels. Het idee om beide paden te scheiden met behulp van een betonrand wijzen wij om redenen van verkeersveiligheid af. Doordat het fietspad en het voetpad in verschillende materialen worden uitgevoerd, bestaat duidelijk een visueel gescheiden beeld, zodat de twee verschillende functies duidelijk zijn. Zoals gesteld kunnen voetgangers straks via de rotonde in twee keer veilig oversteken.

De wens om de bussen liever niet op de rijbaan te laten stoppen maar in een haltekom wordt gehonoreerd. De bushalte zal naast de rijbaan stoppen. De haltes worden toegankelijk aangelegd en voldoen aan de nieuwe toegankelijkheidsnormen, conform de regelgeving CROW publicatie 223. Om de instapmogelijkheden voor mensen met een rolator bij de bushalte te verruimen, zal de strook worden verbreed tot vijf stoeptegels. Zodra de bestekstekeningen gereed zijn, worden die aan de Werkgroep ter hand gesteld.

We stellen geen 30 km/u regime in. Het betreft een weg met een verkeersfunctie en een openbaar vervoer route. Daarbij hoort een snelheidsregime van 50 km/u. De functie van deze weg is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) van 2007. Aan deze functionele indeling liggen de volgende publicaties van het CROW (het kenniscentrum voor infrastructuur en verkeer) ten grondslag, ASVV2004, publicaties 126, 164, 172, 203, 207, 228.

Voorgesteld wordt aan de zienswijze gedeeltelijk tegemoet te komen zoals hiervoor is aangegeven en de zienswijze voor het overige ongegrond te verklaren.

V. Ambtshalve wijzigingen.

Op de volgende onderdelen behoeft het bestemmingsplan, zoals dat in ontwerp ter inzage is gelegd, aanpassing.

1. Op pagina 6 onder paragraaf 1.4 van de toelichting (overzicht vigerend bestemmingsplan grondgebied van de gemeente Tynaarlo) toevoegen de dubbelbestemming "leiding/gas" in het bestemmingsplan Kleinere kernen (**wijzigingsvoorstel 1**).
2. In de toelichting wordt op pagina 13 in de paragraaf 3.3 "Beleid provincie Drenthe" de volgende tekst toegevoegd (**wijzigingsvoorstel 2**).

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Op 28 februari 2012 is het ontwerp- statenvoorstel betreffende de zevende wijzigingstranche van de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe ontvangen. Zienswijzen konden tot en met 11 april 2012 worden ingediend.

Bij die documenten is ook de concept EHS kaart 3 d.d. 29 februari 2012 gevoegd.

In hoofdstuk 1.5 van de Toetsing aan de Flora- en faunawet van Buro Bakker (2010) wordt het volgende geconcludeerd:

Het plangebied valt niet binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Het nabijgelegen natuurgebied "Friesche Veen", dat direct grenst aan het grasperceel ten oosten van de Hoofdweg, behoort tot de EHS. Ten westen liggen bloemrijke graslanden die tot o.a. het "Eelderdiep" behoren. Het Paterswoldsemeer valt in de "zoekzone robuuste verbinding".

Als gevolg van de ontwikkelingen zullen er geen negatieve effecten als ruimtebeslag en aantasting van de natuurwaarden optreden. Verstoring die door een eventuele toename van geluid en licht kan optreden, zal gezien de huidige inrichting en het huidige gebruik van de T-splitsing naar verwachting zeer beperkt zijn. Toetsing aan de EHS is daarom niet aan de orde. Het is aan het bevoegd gezag om deze visie te bevestigen.

Van gedeputeerde staten van Drenthe is op 4 april 2012 bericht ontvangen dat met het bestemmingsplan wordt ingestemd.

3. In hoofdstuk 5.1 (bodem) van de toelichting is vermeld, dat in het grondwater geen verhoogde concentraties van de onderzochte parameters zijn aangetroffen, met uitzondering ter plaatse van boring 5, waar verhoogde concentraties van koper, zink, lood en molybdeen en een licht verhoogd gehalte aan PAK zijn aangetroffen. Het betreft hier waarschijnlijk een lokale verontreiniging. Op basis van zintuiglijke waarneming en analyse van enkele grondmonsters kan deze verontreiniging eenvoudig worden verwijderd. De grond dient op milieukundig verantwoorde wijze te worden afgevoerd naar een erkend verwerker. In het bodemonderzoek wordt aanbevolen om, wanneer graafwerkzaamheden worden verricht, een milieukundig begeleider in te schakelen.
4. In hoofdstuk 5.5 (Geluid en verkeersintensiteit) van de toelichting is het volgende vermeld. *Uit het rapport Akoestisch onderzoek (rapport nr. 6101124.R01) van WNP Raadgevende ingenieurs d.d. 6 juli 2010 blijkt, dat de Lden geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op een aantal woningen aan de Groningerweg/Hoofdweg en de Meerweg toeneemt door de te verwachten groei van de verkeersintensiteit vanwege de ontwikkeling van de wijk Ter Borch in Eelderwolde. De toename is minder dan 1,5 dB zodat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voorwaarde is dat op de kruising een wegdek SMA0/6 wordt gerealiseerd of een wegdek met een sterker geluidreducerend effect.*

Artikel 5.4.2 onder a en artikel 6.3.2 onder a van de regels wordt herschreven als volgt:

"die dienen ter uitvoering van het plan "Ronde Hoofdweg, Groningerweg en Meerweg" van PlanVorm BNT d.d. 3 oktober 2011, zoals opgenomen in de bijlage".

Het plan "Ronde Hoofdweg, Groningerweg en Meerweg" van PlanVorm BNT d.d. 3 oktober 2011, zoals opgenomen in de bijlage, wordt van de volgende tekst voorzien:

- a. Uitvoering van de kruising in een wegdek SMA0/6 of een wegdek met een sterker geluidreducerend effect;
- b. ter plaatse van boring 5, waar verhoogde concentraties van koper, zink, lood en molybdeen en een licht verhoogd gehalte aan PAK zijn aangetroffen, dient de grond op milieukundig verantwoorde wijze te worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Wanneer graafwerkzaamheden worden verricht een deskundige milieukundig begeleider inschakelen. **(wijzigingsvoorstel 3)**

5. In artikel 1.13 van de “regels” is een definitie opgenomen van “reclamemast”. Aangezien nergens in het plangebied reclamemasten worden toegestaan, kan artikel 1.13 worden geschrapt (**wijzigingsvoorstel 4**).
6. In artikel 4.1 van de “regels” is vermeld dat de voor “water” aangewezen gronden o.a. zijn bestemd voor “kunstwerken (bruggen, duikers en dergelijke)”. Er is geen definitie opgenomen van het begrip “kunstwerk”, zodat in theorie ook bouwkundige kunstwerken zouden kunnen worden gebouwd, hetgeen uiteraard niet de bedoeling is.
Door in artikel 4.1 onder b van de “regels” het woord “kunstwerken” te wijzigen in “*civiele kunstwerken*” kunnen geen misverstanden meer ontstaan (**wijzigingsvoorstel 5**).
7. Op de verbeelding en op het “plan “Rotonde Hoofdweg, Groningerweg en Meerweg” van PlanVorm BNT d.d. 3 oktober 2011”, wordt het definitieve tracé van de nieuwe gasleiding met bebouwingsvrije strook aangegeven. Dit komt ook overeen met de berekeningen Externe veiligheid. (**wijzigingsvoorstel 6**).
8. De begrenzing van de verbeelding van de gemeente Tynaarlo iets in oostelijke en zuid-oostelijke richting opschuiven zodat de bebouwingsvrije strook van de dubbelbestemmingen “leiding – gas” en “Waarde – Cultuurhistorie” in zijn geheel binnen dit bestemmingsplan valt (**wijzigingsvoorstel 7**).

De wijzigingen 6 en 7 zijn op de voor de gemeenteraad ter inzage gelegde tekening aangegeven. Alle wijzigingen worden na de vaststelling in het bestemmingsplan verwerkt.

VI Voorstel.

Gelet op het vorenstaande wordt de gemeenteraad voorgesteld:

- a. De Fietsersbond Kop van Drenthe in zijn zienswijze **niet- ontvankelijk** te verklaren;
- b. De zienswijze van de bewoner van het pand Oude Schapendrift 2, 9495 PH Winde, **ongegrond** te verklaren;
- c. Aan de zienswijze van de Werkgroep Advies Gehandicaptenbeleid Tynaarlo gedeeltelijk tegemoet te komen zoals onder het kopje “reactie” in paragraaf 4 onder c van deze nota in aangegeven en voor het overige ongegrond te verklaren;
- d. Vast te stellen het bestemmingsplan “Rotonde Meerweg”, nader gewijzigd en aangevuld zoals in paragraaf V van deze nota is aangegeven.
- e. Te verklaren, dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen als bedoeld in bijlage 1 onder punt 3.4 van de Crisis- en herstelwet.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Tynaarlo
Gehouden op 19 juni 2012.

, voorzitter.

, griffier.