

Nota inspraak en overleg Bestemmingsplan Centrum Paterswolde c.a. ((Verseon nummer 2013023949).

Inleiding.

De gemeenteraad heeft op 26 februari 2013 besloten toepassing te geven aan de gemeentelijke coördinatie-regeling ten behoeve van de realisatie van:

- a. de uitbreiding van de Albert Heyn supermarkt en de herordening van de in pandige winkels op het perceel Hoofdweg 202 te Paterswolde met bijbehorende parkeervoorzieningen en andere werken en werkzaamheden;
- b. de aanleg van een rotonde op de kruising Burg. Legroweg, Hoofdweg en Bähler Boermalaan te Paterswolde met bijbehorende werken en werkzaamheden.

Om mee te kunnen werken aan dit plan is een herziening van het bestemmingsplan "Eelde-Paterswolde kern", een hogere grenswaarde Wet geluidhinder en een omgevingsvergunning nodig. In het nieuwe bestemmingsplan zijn o.a. berekeningen opgenomen van de gevelbelasting van woningen in de omgeving van de nieuw aan te leggen rotonde. Daaruit blijkt dat voor twee woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, namelijk een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om voor deze woningen een hogere waarde vast te stellen.

Het plan voor de rotonde is integraal opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan en wordt de komende periode nader uitgewerkt op basis van de inspraak- en overlegreacties en het overleg met belanghebbenden.

Het nieuwe bestemmingsplan vormt de ruimtelijke onderbouwing voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

De voorlopige bouwtekeningen die al een goed beeld geven van de toekomstige situatie zijn mede ter inzage gelegd.

Met ingang van vrijdag 22 maart 2013 zijn de onderstaande documenten gedurende zes weken **in voorontwerp** voor een ieder ter inzage gelegd.

1. het bestemmingsplan Centrum Paterswolde;
2. het bouwplan genoemd onder a;
3. het besluit hogere grenswaarde geluid voor de woningen Hoofdweg 199 en Burg. J.G. Legroweg 2 Paterswolde.

De documenten konden in die periode ook digitaal worden geraadpleegd op de gemeentelijke website: www.tynaarlo.nl

Om de plannen mondeling toe te lichten hebben wij samen met de initiatiefnemer van het bouwplan Albert Heyn op donderdag 18 april 2013 vanaf 20.00 uur in Ons Dorpshuis, Bähler Boermalaan 4 te Paterswolde een inloopbijeenkomst georganiseerd.

Tot en met 2 mei 2013 kon een ieder een zienswijze over deze stukken, schriftelijk of mondeling indienen.

Wettelijk overleg.

De documenten zijn eveneens in het kader van het wettelijk overleg toegezonden aan de betrokken diensten van Rijk en provincie, de betrokken waterschappen en de gemeente Haren. Ook voor hen bestond de mogelijkheid om tot en met 2 mei 2013 een schriftelijke zienswijze in te dienen.

Crisis- en herstelwet.

De besluiten worden te zijner mede vastgesteld ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen als bedoeld in bijlage I onder punt 3.4 van de Crisis- en herstelwet.

II. Ontvangen reacties uit het wettelijk overleg.

- a. **Gedeputeerde staten van Drenthe** bij brief van 2 april 2013.

"Op basis van de Omgevingsvisie Drenthe (vastgesteld door Provinciale Staten op 2 juni 2010) is gebleken, dat er geen provinciaal belang in het plan is opgenomen. Indien het plan overeenkomstig dit voorontwerp in procedure wordt gebracht, mag u er vanuit gaan dat gedeputeerde staten geen reden zullen zien om vanuit provinciaal belang in te grijpen in de verdere procedure.

Hiermee is, voor wat betreft de provinciale diensten, voldaan aan het vooroverleg als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening”.

b. **Waterschap Noorderzijlvest** bij brief van 27 maart 2013.

“In paragraaf 4.11 wordt voldoende ingegaan op de wateraspecten zowel voor de waterkwaliteit als de waterkwantiteit. Diverse wateraspecten zijn benoemd naar aanleiding van de uitgevoerde Digitale Watertoets d.d. 9 augustus 2012. Er is voldoende gemotiveerd aangegeven hoe daarmee wordt omgegaan in dit plan. Het waterschapsbeleid is goed verwoord. Dit sluit goed aan bij uw eigen Waterplan en wat daarover wordt geschreven in paragraaf 2.3.3 van het Waterplan gemeente Tynaarlo. Wij kunnen instemmen met de verbeelding en de regels”.

c. **Waterschap Hunze en Aa's** bij brief van 1 mei 2013.

“In de waterparagraaf is aangegeven dat het plan in het beheergebied van Waterschap Noorderzijlvest ligt. Dit is niet geheel juist. De oostkant van het plangebied, de geplande rotonde, ligt namelijk in het beheergebied van waterschap Hunze en Aa's. De waterschapsgrens ligt op de Hoofdweg. Verzocht wordt dit in het plan aan te passen. Voor het overige is in de toelichting opgenomen wat, voor dit plan, voor het onderdeel “water” van toepassing is. De voorgenomen gewijzigde inrichting heeft geen invloed op waterhuishoudkundige aspecten. Verder geen opmerkingen over het plan.

Reactie.

Van deze positieve reacties hebben wij met genoeg kennis genomen. In overeenstemming met de opmerking van het waterschap Hunze en Aa's zullen wij de waterparagraaf in de toelichting aanpassen zoals hiervoor onder c is aangegeven (**wijzigingsvoorstel 1**).

III. **Overleg met de Werkgroep Meedoen Mogelijk Maken Tynaarlo en de Fietzersbond, afdeling kop van Drenthe.**

d. **Werkgroep Meedoen Mogelijk maken Tynaarlo** bij brief van 22 november 2012.

1. Omdat mensen met een visuele beperking zich oriënteren met behulp van de rand van de stoep, de stoepen en fietspaden duidelijk in hoogte van elkaar scheiden. De fietspaden op gelijke hoogte met de rijweg uitvoeren.
2. Alle oversteekplaatsen voorzien van attentietegels voor mensen met een visuele beperking.
3. Geleidetegels aanleggen waar aangegeven in specifiek deel.
4. Scheve stoepen recht maken waar nodig. Mensen die gebruik maken van een rolstoel of rollator hebben veel hinder van een scheve stoep omdat hun hulpmiddel wegtrekt naar de lage kant van de stoep. Dat is gevaarlijk. En bijsturen is voor velen van hen lastig.
5. Nieuwe stoepen zo horizontaal als mogelijk aanleggen.
6. Geef het terrein rond de AH een soort woonerf status, auto's zijn te gast. Voetgangers hebben dan op het gehele terrein de meeste rechten, geen extra voorzieningen meer nodig. Zebra-pad naar de visboer kan daardoor verwijderd worden.
7. Gekleurde/andere bestrating op plaatsen die speciaal voor voetgangers bedoeld zijn.
8. Precarierechten laag houden, controleren van toepassen van precarierechten/plaatsen van reclameborden en zonneschermen.
9. Geleidetegels voor mensen met een visuele beperking aan noord-, oost- en westzijde van het AH-gebouw.
10. Afgeschuinde stoepranden bij alle oversteekplaatsen op het terrein van AH en in het gehele gebied dat wij hierboven aangegeven hebben. Gemakkelijk te begrijpen aansluiting van oude op nieuwe infrastructuur niet vergeten.
11. Bushaltes zo uitvoeren dat zij voldoende breed zijn en zo veel als mogelijk gelijkvloers met de stoep, (zie mooie bushalte bij de dorpskerk in Eelde).
12. Attentietegels voor blinden/slechtzienden om de rotonde te kunnen blijven volgen.
13. Oversteekmogelijkheid is goed, graag handhaven.
14. Loop- en fietsdoorgang handhaven.

15. Achter parkeerstroken langs rijden voor auto's goed idee.
16. Schuine stoeprand realiseren voor gebruikers van rolstoelen en rollators.
17. Aangeven welk gebied voor voetgangers en welk gebied voor vrachtauto's is bestemd.
18. Stoeprand afschuinen.
19. Attentietegels voor blinden en slechtzienden maken.
20. Vluchtheuvel verdwijnt omdat linksafer verdwijnt. Veilige mogelijkheid om over te steken verdwijnt dus. Daarom oversteekplaatsen bij deze kruising verbeteren.
21. Nu geen duidelijke overgang van wandelpad naar fietspad. Dit kan verwarring geven omdat de fietspaden daar ook bestraat zijn met stoeptegels.
22. Graag overleg i.v.m. aanleg bushaltes. Zodra de concepttekeningen klaar zijn willen we graag weer meedenken.

Reactie.

1. In verband met de beperkte ruimte worden de fiets- en voetpaden niet in hoogte van elkaar gescheiden.
 - 2/3. De oversteekplaatsen en de geleidetegels worden uitgevoerd conform de normen (CROW ASVV 2012, CROW Kennisbank 2012 versie 1.5.2).
 - 4/5. De nieuwe stoepen krijgen een afschot van 2 % om de afvoer van regenwater te waarborgen. De meeste wegen in de gemeente hebben datzelfde percentage.
 6. Het terrein rond Albert Hein krijgt geen woonerf status. Het is geen woongebied maar een gemengd gebied met een overwegende winkel- en parkeerfunctie. Ter plaatse gaat een snelheidregime van 30 km/u gelden. Over de inrichting zal nader overleg met de eigenaren van de Albert Heyn worden gevoerd. Ook de voetgangersoversteekplaats naar de visboer wordt daarbij betrokken.
 7. De bestrating wordt als volgt uitgevoerd: het voetpad wordt in tegels (0,30 x 0,30 m) gelegd, het fietspad wordt in beton uitgevoerd en de rijbaan in asfalt.
 8. De gemeente heft geen precariorechten. Over het plaatsen van reclameborden en zonneschermen vindt nader overleg met de eigenaren van de Albert Hein plaats. Handhaving is alleen aan de orde wanneer wettelijke voorschriften worden overtreden.
 9. De aanleg van geleidetegels voor mensen met een visuele beperking geschiedt conform de normen (CROW, ASVV 2012, CROW Kennisbank 2012 versie 1.5.2). Voor de nadere invulling zullen wij overleg plegen met de eigenaren van de Albert Heyn. Hetzelfde geldt voor het aanbrengen van afgeschuinde stoepranden.
 10. We zijn het helemaal eens over de opmerking dat er een gemakkelijk te begrijpen aansluiting van de oude infrastructuur op de nieuwe moet komen. We gaan daar dan ook voor.
 11. De bushalte valt buiten dit bestemmingsplan.
 12. De attentietegels voor blinden en slechtzienden om de rotonde te kunnen blijven volgen worden uitgevoerd conform de normen (CROW, ASVV 2012, CROW Kennisbank 2012 versie 1.5.2).
 - 13/20. Uit overwegingen van verkeersveiligheid komt de oversteek in de nieuwe situatie bij de rotonde. Daar is de snelheid van het verkeer laag. De oversteek bij de Vennerstraat valt buiten dit bestemmingsplan. De vluchtheuvel verdwijnt omdat de invoegstrook voor links afslaand verkeer verdwijnt.
 14. De loop- en fietsdoorgangen naar de Plesmanweg blijven gehandhaafd.
 15. In de nieuwe situatie zullen auto's achter de parkeerstroken langs rijden.
 16. Het voorstel om een schuine stoeprand te maken voor gebruikers van rolstoelen en rollators nemen wij over.
 17. Er komt een aparte loszone voor vrachtauto's bij de supermarkt, deze wordt inpandig.
 18. De stoeprand wordt in overeenstemming met de wensen afgeschuind.
 19. De attentietegels voor blinden en slechtzienden worden uitgevoerd conform de normen (CROW, ASVV 2012, CROW Kennisbank 2012 versie 1.5.2).
 21. In de nieuwe situatie maken wij een onderscheid in verhardingsmateriaal. Het fietspad wordt uitgevoerd in beton en het voetpad in tegels.
 22. De bushalte valt buiten dit bestemmingsplan.
- e. **Fietsersbond, afdeling kop van Drenthe**, bij brief van 18 december 2012.
1. Door het creëren van meer parkeerplaatsen wordt het aantrekkelijker voor de auto om boodschappen te doen in Paterswolde. Wij hopen dat u de fietsers niet uit het oog verliest.

Ook voor de fietser moet het aantrekkelijk zijn om hier te parkeren. Daarom pleiten wij zeker voor voldoende (liefst overdekte) fietsenstallingen dichtbij de ingang van de supermarkt en de winkels.

Misschien kunt u nog inspiratie vinden in de gids uit Utrecht, te vinden op:

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/dolte_Utrecht_fietsP_inspiratieboekje_lr.pdf. Weliswaar met veel voorbeelden uit een grote stad, maar misschien kan de

2. fietsvriendelijke AH of de bike through AH u nog op ideeën brengen. Als gekozen wordt voor fietsenstallingen dan liefst met fietsenrekken met aanbindmogelijkheid (zoals de zgn. nietjes). Uiteraard pleiten we er ook hier weer voor om de fietser in de voorrang te houden. Automobilisten moeten zeker hier voorzichtig rijden, de fietser in de voorrang zal dit alleen maar stimuleren. En voor fietsers betekent dit een goede doorstroming. Onze voorkeur gaat uit naar een 30 km-gebied bij de rotonde.
3. De knik in de rotonde voor fietsers aan de westkant is niet wenselijk, graag zo gestroomlijnd mogelijk fietsers de ruimte geven.
4. In dit kader lijkt het ons ook geen probleem om voetgangers en fietsers op dezelfde hoogte op het wegdek te houden. Alleen de kleur van het asfalt geeft het verschil aan, en eventueel een stippellijn! Dit scheelt een obstakel (stoeprand) waar fietsers weer tegenop kunnen botsen en dus veiliger. Dit kan hier goed omdat het voetpad niet heel druk zal zijn schatten wij in.
5. Om de rotonde op te rijden moeten de lijnen vloeiend zijn, het lijkt nu alsof de fietsers haakse hoeken moeten nemen om de rotonde op te gaan.
6. Overwogen zou kunnen worden om een deel van de rotonde tweerichtingsverkeer voor fietsers te maken, zodat fietsers niet helemaal om hoeven te rijden. Hier moet nog goed naar gekeken worden of dit mogelijk is.
7. Voor de ingang van het parkeerterrein moet op de hoofdweg een zebepad komen, zodat fietsers en voetgangers hier veilig over kunnen steken.
8. De parkeer haven die direct rechts van de weg naast de AH is, is niet handig voor fietsers omdat mensen hier de portier openslaan en daardoor fietsers in gevaar brengen. Auto's moeten gestimuleerd worden op de parkeerplaatsen achter te parkeren.
9. Tot slot pleiten wij er voor om zo spoedig mogelijk het fietspad langs de hoofdweg en Burg. J.G. Legroweg voor zover dat nog niet is gebeurd te verbeteren. De tegels wijken op sommige stukken erg van elkaar en dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee.

Reactie.

1. Met de eigenaren van Albert Hein zal nader overleg plaatsvinden over het aantal (overdekte) fietsenstallingen en fietsrekken met aanbindmogelijkheid.
2. 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 afgeraden.
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 toelichting op het bestemmingsplan kiezen wij in verband met de berekende verkeersintensiteiten 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. Vooral op rotondes met een grote stroom overstekende fietsers wordt de capaciteit in de praktijk beïnvloed 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 rotondes 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.

Er komt geen 30 km/u gebied bij de rotonde. Het betreft een ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, waar een maximum snelheid geldt van 50 km/u. Ter plaatse van de rotonde ligt de snelheid laag.

Ervaringen met fietsers uit de voorrang elders in de gemeente zijn goed.

3. In verband met de beschikbare ruimte is het niet mogelijk om de knik in de rotonde voor de fietsers te laten vervallen.
4. In de nieuwe situatie komen het voet- en fietspad op gelijke hoogte te liggen maar wel hoger dan het wegdek. Beide worden van het wegdek gescheiden door een trottoirband.
5. Daar waar dit in verband met de beschikbare ruimte mogelijk is, zullen de lijnen vloeiend worden uitgevoerd.
6. De rotonde wordt uitgevoerd met twee richtingsverkeer voor fietsers.
7. Voor de ingang van het parkeerterrein op de Hoofdweg komt geen voetgangersoversteekplaats. De oversteek wordt gesitueerd bij de rotonde, waar de snelheid van het verkeer laag is. Twee oversteken achter elkaar is uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.
8. In de nieuwe situatie vervalt de invoegstrook voor links afslaand verkeer op de Hoofdweg. De ruimte die daardoor ontstaat gebruiken wij voor extra parkeerplaatsen die ruimer worden uitgevoerd dan normaal gangbaar is. Hiermee kunnen automobilist en fietser elkaar ontwijken. Van beiden wordt in het dagelijkse verkeer altijd verwacht om goed uit te kijken. Ten aanzien van de huidige situatie waarin auto's half op het fietspad geparkeerd staan verbetert de situatie alleen maar.
9. Het verbeteren van het fietspad langs de Hoofdweg en de Burg. Legroweg valt buiten dit bestemmingsplan.

IV. Ingediende zienswijzen.

f **Bewoner pand Hoofdweg 204, 9765 CK Paterswolde**, bij brief van 1 mei 2013.

1. De woning Hoofdweg 204b is niet ingetekend als woonbestemming. Dat is wel het geval met de woningen Hoofdweg 196, 198 en 200. Gevraagd wordt naar de reden van dit verschil.
2. Is bij het vaststellen van de werkelijke geluidbelasting vanwege de supermarkt en de uitbreiding ook rekening gehouden met de woning Hoofdweg 204b die deel uit maakt van het Albert Heyn complex?
3. Voor het pand Hoofdweg 204b zijn nieuwe parkeerplaatsen voorzien, terwijl er achter en opzij van het complex en op het Pelleboerplein voldoende parkeerruimte beschikbaar. Dit leidt tot vermindering van het woongenot qua uitzicht, overlast van dichtslaande portieren en startende en optrekkende auto's. Zijn de gevolgen voor de geluidbelasting voor "zijn deur" ook onderzocht?
4. Is in het bestemmingsplan voldoende rekening gehouden met reclame-uitingen in welke vorm dan ook? Zijn er beperkingen mogelijk tegen het inschijnen van reclamelampen en wapperende vlaggen in zijn gezichtsveld?
5. De maximumsnelheid aan de Hoofdweg gaat omhoog van 30 naar 50 km. Is onderzocht of zwaar vrachtverkeer meer trillingen veroorzaakt? De huidige keien die als verkeersgeleider dienen en de reflectoren die veel geluidoverlast veroorzaken worden verwijderd. Komen daarvoor andere lawaaiproducerende voorzieningen en gegoten wegmarkeringen in de plaats?
6. Is het wegenverkeersreglement van toepassing op het gehele AH- terrein met straks twee nieuwe aan- en afvoerwegen? In het verleden plaatste AH zelf de verkeersborden. Is dat toegestaan en welke status hebben die borden dan?

Reactie.

1. De bestemming "**centrum**" wordt toegekend aan de supermarkt, de winkels, de bovenliggende appartementen en het pand Hoofdweg 194. In artikel 3.1 van de regels wordt vastgelegd dat de voor "centrum" aangewezen gronden o.m. zijn bestemd voor "wonen", "detailhandel" en zakelijke dienstverlening. Deze bestemming doet recht aan de bestaande centrumfunctie van het gebied. Het appartement Hoofdweg 204b, dat is gelegen bovenop het winkelcomplex maakt onlosmakelijk deel uit van het centrumgebied. De functie 'wonen' is afzonderlijk benoemd. De maximale bouwhoogte bedraagt 11 meter en voor het pand Hoofdweg 194 maximaal 9 meter.
De bestemming "**woongebied**" wordt toegekend aan de woningen Hoofdweg 196, 198 en 200. Die woningen zijn als karakteristiek aangemerkt vanwege hun verschijningsvorm. De hoogte en oppervlakte zijn vastgelegd op de bestaande maatvoering. Qua verschijningsvorm is sprake van zelfstandige, los van de overige bebouwing staande eenheden. Het onderscheid is dus wel degelijk relevant.
Beide bestemmingen zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan "Eelde-Paterswolde kern". In de regels wordt vastgelegd, dat niet meer dan het bestaande aantal woningen is toegestaan.
- 2/3 Door het verdwijnen van de strook voor links afslaand verkeer komt er ruimte vrij. Het ligt voor de hand om daar (openbare) parkeerplaatsen te situeren, net als langs de rest van de Hoofdweg (op plekken waar daar ruimte voor is). In het akoestisch onderzoek naar de parkeerplaatsen rondom het winkelcomplex is ook aandacht besteed aan de geluidbelasting ten gevolge van het parkeren aan de Hoofdweg. Hieruit blijkt dat de optredende geluidniveaus acceptabel zijn.
Piekniveaus als gevolg van laden en lossen moeten en kunnen voldoen aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit.
4. In artikel 3.1 van de regels is vermeld, dat de voor "centrum" aangewezen gronden mede zijn bestemd voor reclame-uitingen. In artikel 3.2.3 lid a is vermeld dat het bouwen van reclame-uitingen niet is toegestaan. Artikel 3.4 bepaalt dat bij een omgevingsvergunning van dit verbod kan worden afgeweken ten behoeve van reclame-uitingen waarvan de hoogte niet meer dan 6 meter mag bedragen, mits er geen onevenredige aantasting plaats vindt van (1) de

gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden, (2) van het bebouwingsbeeld en (3) van de verkeersveiligheid.

Overleg met de eigenaren van de Albert Heyn heeft geleerd dat er geen reclamelichten worden gebruikt. Als tegemoetkoming aan de zienswijze stellen wij u daarom voor om in de regels verlichte reclame-uitingen uit te sluiten. Tevens willen wij de regels op het gebied van reclame-uitingen en overkappingen graag wat verduidelijken. Dit leidt tot de volgende wijzigingsvoorstellen.

Wijzigingsvoorstel 1

Aan artikel 1 Begrippen wordt de volgende definitie van het begrip “overkapping” toegevoegd.

“een bouwwerk van één bouwlaag dat dient ter overdekking en met maximaal één wand is omgeven”.

Wijzigingsvoorstel 2.

*Van artikel 3.1 **Bestemmingsomschrijving**, wordt lid n herschreven als volgt:*

“reclame-uitingen en overkappingen met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.4 van de regels”.

Wijzigingsvoorstel 3.

Artikel 3.2.3 van de Bouwregels wordt herschreven als volgt.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Overkappingen en reclame-uitingen zijn niet toegestaan, behoudens het bepaalde in artikel 3.4.

Voor het bouwen van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. *de bouwhoogte bedraagt niet meer dan 8 meter;*
- b. *niet meer dan 50 % van een bouwperceel mag worden bebouwd.*

Wijzigingsvoorstel 4.

Artikel 3.4 van de Bouwregels wordt herschreven als volgt.

Afwijken van de bouwregels.

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

1. *de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;*
2. *het bebouwingsbeeld;*
3. *de verkeersveiligheid;*

middels omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3.2.3 voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van niet verlichte reclame-uitingen en overkappingen, waarvan de hoogte voor reclame-uitingen niet meer dan 6 meter mag bedragen en voor overkappingen niet meer dan 3 meter mag bedragen.

Wijzigingsvoorstel 4a.

Van artikel 4.1 Bestemmingsomschrijving, wordt lid f herschreven als volgt:

“reclame-uitingen en overkappingen met inachtneming van het bepaalde in artikel 4.3 van de regels”.

Wijzigingsvoorstel 4b.

Artikel 4.2.2. van de Bouwregels wordt herschreven als volgt:

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Overkappingen en reclame-uitingen zijn niet toegestaan, behoudens het bepaalde in artikel 4.3.

Voor het bouwen van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte bedraagt niet meer dan 8 meter;*
- b. niet meer dan 50 % van een bouwperceel mag worden bebouwd.*

Wijzigingsvoorstel 4c.

Artikel 4.3 van de Bouwregels wordt herschreven als volgt.

Afwijken van de bouwregels.

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- 1. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;*
- 2. het bebouwingsbeeld;*
- 3. de verkeersveiligheid;*

middels omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4.2.2 voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van niet verlichte reclame-uitingen en overkappingen, waarvan de hoogte voor reclame-uitingen niet meer dan 6 meter mag bedragen en voor overkappingen niet meer dan 3 meter mag bedragen.

Wijzigingsvoorstel 4d.

In verband met de wijzigingen 1 t/m 4c moet ook hoofdstuk 5 Juridische planopzet worden geactualiseerd.

5. Ter plaatse van de huidige strook voor links afslaand verkeer die verdwijnt komen geen andere lawaaiproducerende voorzieningen, gegoten wegmarkeringen of keien. Voor overbodig geluid en trillingen hoeft dus niet gevreesd te worden.
6. Er is sprake van privéterrein, doch het oogt wel openbaar, helemaal als in de nieuwe situatie het terrein op de rotonde is aangesloten. AH is bevoegd zaken zoals de aanduiding dat uitsluitend in vakken mag worden geparkeerd te regelen. Daarnaast zijn de algemene verkeersregels zoals "verkeer van rechts heeft voorrang" op het terrein van toepassing. De gemeente en AH plegen overleg om de voorzieningen goed op elkaar af te stemmen.
- g. **Eigenaar van het pand Bähler Boermalaan 2a te Paterswolde**, bij brief van 26 april 2013.

Volgens de tekening die ter inzage ligt verdwijnt de noordelijke bestaande in/uitrit van de supermarkt. Dit heeft tot gevolg toename van de verkeersbewegingen op de rotonde en dus voor de woning Bähler Boermalaan 2.

Tevens geeft de geplande rotonde een verhoogde en hinderlijke lichtinval van de koplampen van de auto's en geluidsoverlast op het terras.

Indien de bestaande noordelijke in/uitrit gehandhaafd blijft en tussen de woning en de rotonde een bossage c.q. heg met een zodanige hoogte wordt aangebracht dat het uitzicht niet wordt belemmerd en rekening wordt gehouden met de geluidsoverlast op het terras vervallen de bezwaren.

Reactie.

Op de Hoofdweg wordt een stiller wegdek toegepast. Uit geluidberekeningen blijkt, dat de geluidtoename op het terras afgerond 1 dB is (maximaal 0,64) en dus in principe voor mensen niet hoorbaar is.

De noordelijke in- en uitrit blijft gehandhaafd.

In overleg met de eigenaren zullen voorzieningen worden getroffen om verhoogde en hinderlijke lichtinval van de koplampen van de auto's op het terras en in de woning tegen te gaan, bijv. in de vorm van een bossage.

h. Eigenaren van het pand Hoofdweg 199 te Paterswolde, bij brief van 1 mei 2013.

- “1. *Op de tekening van de rotonde zijn de in- en uitritten van diverse aangrenzende woonpercelen aangegeven. T.a.v. het pand Hoofdweg 199 is dat niet het geval voor zover het betreft de in- en uitrit aan de Hoofdweg. Deze is al sinds 1938 als zodanig in gebruik.*
2. *Gevraagd wordt om een nieuw ontwerp voor de rotonde met de volgende uitgangspunten:*
 - a. *de vorm moet afgeleid zijn van de context, waardoor een bijzondere plek ontstaat die specifiek is voor het dorp Paterswolde;*
 - b. *bestaande bomen rondom de rotonde kunnen zoveel mogelijk worden behouden;*
 - c. *Nieuwe bomen worden toegevoegd met zoveel mogelijk gras in plaats van verharding, waardoor de ruimte de uitstraling van een brink krijgt.*
 - d. *Bestaande fiets- en wandelpaden moeten onderdeel van de brinkruimte worden.*
3. *bezwaar wordt gemaakt tegen het concept besluit hogere grenswaarde Wet geluidhinder. Gevraagd wordt om een greenwall die ter plaatse een geluidreductie geeft van ca. 9 dB(A). Ook een gemetselde muur is een probaat middel en kost aanzienlijk minder. Die muur voorzien van Hedera kan visueel een geheel vormen met de tuinafscheiding ter plekke van de woning Hoofdweg 197. Ter plaatse is nu een heg aanwezig van c.a. 2.50 meter hoog, die een greenwall van 2.40 meter moet ook kunnen. Een heg is uit een oogpunt van geluidwering een gatenkaas.*
4. *Volgens het bestemmingsplan wordt over een lengte van 40 meter vanaf de rotonde op het wegvak Hoofdweg-Legroweg de weg aangelegd met gebruikmaking van SMA. Gevraagd wordt om SMA te gebruiken over een afstand van 80 meter omdat voertuigen van verre al hun komst aankondigen vanwege hun zeer duidelijk hoorbare band-weg contactgeluid.*
5. *Verzocht wordt om aan te geven in hoeverre de verkeerstoename door de op handen zijnde realisering van de weg Hoogkerk-Eelderwolde in de berekeningen van de toekomstige verkeersdrukte is meegenomen.*
6. *Uit de stukken blijkt dat de AH- vestiging samen met de andere inpandige winkels een oppervlakte beslaat van 2.728 m² en dat de uitbreiding van AH 1.479 m² groot is (bvo). Het aandeel van AH in de huidige oppervlakte is 1.850 m² en dat van de overige winkels 878 m². Eveneens blijkt uit de stukken dat 82,3 tot 100,6 voertuigverplaatsingen per dag per 100 m² bvo plaatsvinden. Als uitgangspunt voor verdere berekeningen wordt 100,6 gehanteerd. In de berekeningen van de geluidbelasting wordt echter uitgegaan van een bvo van AH van 2.291 m² na uitbreiding. Op meerdere onderdelen spreken de documenten elkaar tegen.*
7. *Plannen dienen bij tervisielegging vergezeld te gaan van een exploitatieberekening aangaande de uitvoerbaarheid. Het feit dat een anterieure overeenkomst is gesloten met een particuliere investeerder wil niet zeggen, dat dan geen exploitatieplan zou behoeven te worden gemaakt en gepresenteerd.*
8. *Daar de uitvoering van het project niet vóór 2014 zal plaatsvinden, dient het jaar 2013 als uitgangspunt te worden genomen en niet het jaar 2012.*
9. *Gevraagd wordt in hoeverre verkeerstellingen over aantallen en type voertuigen op slechts één dag kunnen dienen om wijzigingen in een bestemmingsplan de toets der kritiek te kunnen doen doorstaan.*
10. *Als toename van het aantal voertuigbewegingen tijdens de komende 10 jaar is uitgegaan van een stijging van 1% per jaar. Niet duidelijk is waarop het groeipercentage is gebaseerd. Bekend is, dat landelijk van een hoger percentage autonome groei wordt uitgegaan. Ook blijkt niet uit de stukken welke andere factoren, bijv. aanleg doorgaande weg Eelderwolde/Hoogkerk, bij het bepalen van het groeipercentage in aanmerking zijn genomen. Rijkswaterstaat gaat bijv. uit van 35% voor 20 jaar voor personenauto's en van 50% voor vrachtverkeer.*
11. *Er moet duidelijkheid komen of bij de ingang AH e.a. en het parkeerterrein er sprake zal zijn van eenrichtingsverkeer of verkeer in twee richtingen.*
12. *Het is evident, dat verlichting voerende voertuigen op de rotonde, komende vanuit Paterswolde-noord of vanaf de zuidelijke ontsluitingsweg van de AH-vestiging na zonsondergang oorzaak worden van hinderlijk binnenschijnen in de woning Hoofdweg*

199. Ook het draaimoleneffect door de korte afstand van de rotonde tot de woning is visueel uitermate hinderlijk.
13. Sedert de reconstructie van het kruispunt Hoofdweg/Legroweg rond 1960 zijn scheuren ontstaan in de noordelijke gevel. Voor de reconstructie waarbij ook het bushokje aan de Legroweg verdween, waren trillingen niet waar te nemen. Scheurvorming heeft ernstige schade veroorzaakt.
*De kruispuntreconstructie in 1960 is oorzaak van de schade. Het verkeer is te dichtbij gekomen, de vrachtauto's zijn zwaarder geworden en de voertuigen talrijker.
Ook thans nog veroorzaakt het verkeer ter plaatse trillingen in de gevel(s) zodat adequate maatregelen onverwijld noodzakelijk zijn.*
14. Het centrum van Paterswolde wordt door kap van bomen ter plaatse onnodig ontdaan van zijn groene karakter en tevens ontstaat er een andere horizon en krijgen weer en wind vrij spel op de omgeving. Het verzamelpodium voor vele vogels wordt afgevoerd naar de gemeentelijke brandhaarden met als oorzaak een te grote rotonde waarvan kaalslag het gevolg is.
15. De wijziging van de heersende bestemming "wonen" in de bestemming "centrum" van het perceel Hoofdweg 194 ondervindt bezwaar. De voorgenomen kap van 2, de rotonde niet in de weg staande, monumentale beuken is onnodig. Het lokale karakter, pand plus aankleding, wordt door het kappen de nek omgedraaid."

Reactie.

In- en uitrit Hoofdweg.

In nader overleg met de eigenaren zullen wij een goede oplossing vinden voor de bestaande in- en uitrit op de Hoofdweg.

Brinkrotonde.

Verwezen wordt naar de oplegnotitie centrumplan Paterswolde, die met het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. De oplegnotitie stamt uit het midden van 2011 en vormde de basis voor de verdere planvorming welke nu voor ligt. In de oplegnotitie wordt gesproken over een brinkachtige rotonde. Deze brinkachtige rotonde leek oorspronkelijk een sympathieke oplossing voor deze verkeersknoop in het centrum van Paterswolde. In de nadere planvorming bleek echter dat de ruimte in het plangebied voor de rotonde veel te krap is. In de figuur van de oplegnotitie kan een vrachtwagen dan ook niet alle zijden inrijden. De brinkachtige rotonde voldoet dus niet aan het doel waar het voor bedoeld is – een veilige en goede verkeersontwikkeling. Dat is dan ook de reden dat er gekozen is voor een 'gewone' rotonde. Gezien de beperkte ruimte en de hoeveelheid wegen (5 poten) kon hier niets anders dan een dergelijke vorm worden ingepast.

Realisering aansluiting weg Hoogkerk.

De wijk Ter Borch is reeds lang in ontwikkeling en de verkeersgeneratie is meegenomen in het Verkeersmodel Tynaarlo. In het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan Ter Borch is aandacht besteed aan mogelijk sluipverkeer naar aanleiding van de filevorming bij het Julianaplein in Groningen. Mocht de praktijk toch significant afwijken van de voorspelling dan worden verkeersremmende maatregelen genomen in de wijk Ter Borch.

Omvang vestiging AH Paterswolde & gezondheidscentrum.

In de zienswijze wordt gemeld dat er kort samengevat sprake is van onduidelijkheden en zelfs tegenstrijdigheden ten aanzien van de gehanteerde uitgangspunten inzake de bruto vloeroppervlakte en de verkeersbewegingen.

Deze opmerking is terecht en is mede aanleiding geweest om een deel van het onderzoek opnieuw te doen.

We hebben nu de beschikking over de definitieve tekeningen en de daarbij behorende oppervlaktes. Ook is bij de herziene berekeningen gebruik gemaakt van de meest recente CROW richtlijn uit 2012.

Wijzigingsvoorstel 5.

De verbeelding en de toelichting op het bestemmingsplan, alsmede de volgende bijlagen worden aangepast op de nieuwste berekeningen, tekeningen en inzichten.

- a. *In hoofdstuk 1 Inleiding de figuren 2 en 3;*
- b. *Hoofdstuk 3 Plangebied de tekst en de tekeningen;*
- c. *In hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten de onderdelen 4.7 Geluid en 4.10 Verkeer;*
- d. *Het memo Verkeersgeneratie supermarkt en de onderbouwing van de parkeerbehoefte.*

Nul- positie en moment van geluidmeting.

De opmerking is op zich terecht, maar we gaan er nog steeds van uit in 2013 met de werkzaamheden kan worden gestart. Dit is uiteraard afhankelijk van het feit of tegen het definitieve ontwerp ook zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad en het in werking treden van het bestemmingsplan.

Wijzigingsvoorstel 6.

In het nieuwe akoestisch onderzoek, dat als bijlage bij het bestemmingsplan wordt gevoegd, wordt aandacht besteed wat de consequenties zijn voor het geval de werkzaamheden onverhoopt niet in 2013 kunnen starten.

Autonome groei

De meest recente tellingen van het Rijk en de provincie tonen aan dat de groei van 1 % niet gehaald wordt en dat op sommige wegvakken de intensiteiten zelf afnemen. Omdat we een voorspelling naar de toekomst doen en we niet weten of de daling doorzet of de intensiteit stabiliseert rekenen we veiligheidshalve met 1 % autonome groei.

Ontsluiting ingang AH en parkeerterrein.

Beide ontsluitingswegen worden tweerichtingswegen. Hiermee is dan ook gerekend in het akoestisch onderzoek.

Geluidmitigerende maatregelen.

Uit metingen blijkt dat de keuken kleiner is dan 11 m². De resultaten van de metingen zijn in de bijlagen van het rapport "Geluidsanering 2 woningen in het kader van de reconstructie kruising Hoofdweg / Bähler Boermalaan / Burg. Legroweg te Paterswolde" d.d. 26 februari 2013 opgenomen. Een keuken kleiner dan 11 m² wordt niet als geluidgevoelig aangemerkt en wordt dus niet in de isolatieberekeningen opgenomen.

Wel of niet toepassen van overdrachtsmaatregelen.

Het beoordelingspunt van een gevel van een geluidgevoelige bestemming ligt op 4,5 meter hoogte. Een scherm in de onderhavige situatie is dus niet effectief. De geluidtoename op de woning is inderdaad bijna 4 dB. Dat is de reden dat de woning geïsoleerd wordt om een acceptabel binnenniveau te garanderen. Hierbij wordt rekening gehouden met de cumulatie van het geluid. Verder is rekening gehouden met een toeslag voor de rotonde in overeenstemming met de rekenregels die daar voor gelden. De tuin is geen geluidgevoelige ruimte. Afhankelijk van waar je in de tuin staat zul je meer of juist minder geluid horen dan voor de aanleg van de rotonde.

Geluidbelasting ter plaatse van de woning Hoofdweg 199.

Er is gerekend in overeenstemming met de wettelijke regels. In deze regels wordt de beleving van geluid, ook in de spits, niet meegenomen. De woning heeft in de huidige situatie akoestisch gezien ook al een slechte ligging.

Hinder verlichting

Gesteld wordt dat lampen hinderlijk de woonkamer inschijnen. Dit in nu ook al deels het geval. De rotonde wordt niet aangelegd in een leeg gebied, maar komt in plaats van de bestaande weg. Wel zal hier meer licht verstrooien, zodat het mogelijk kan zijn dat hiervan in de woonkamer wat gemerkt wordt. Het een en ander kan beperkt worden door een groene afrastering van het perceel. Vanaf de luchtfoto lijkt hier ook sprake van. Een draaimoleneffect is ons niet bekend, ook in de huidige situatie grenst Hoofdweg 199 aan de weg; de perceelsgrenzen worden niet overschreden. In overleg met de eigenaren zijn wij bereid om maatregelen te treffen om het inschijnen van koplampen van auto's te voorkomen.

Trillingen pand Hoofdweg 199

Gesteld wordt dat verkeerstrillingen sinds de reconstructie van de Hoofdweg in 1960 geleid hebben tot scheuren in de woning. Afgezien van de bewijslast en de vraag of dit niet met de constructie van de woning te maken heeft gehad (want er is altijd al sprake geweest van een doorgaande weg) heeft dat niets met de aanleg van de rotonde te maken.

Kappen van monumentale eiken en beuken

In de zienswijze wordt enerzijds gesteld dat het centrum van Paterswolde ontgaan wordt van zijn groene karakter en de horizon vrij komt, zodat de wind vrij spel krijgt. Anderzijds wordt betreurd dat er bomen op de rotonde worden geplaatst.

In de nieuwe situatie zal de groenstructuur vanaf de B. Boermalaan naar de nieuwe parkeerplaats aan de Generaal Snijdersweg worden voortgezet. Een aantal kleinere linden bomen die in de weg staat, worden gekapt. In verband met de vele kabels en leidingen is verplanten niet mogelijk.

Eén monumentale beuk staat de plannen in de weg en moet worden gekapt. Een kwaliteitsopname van deze boom laat echter ook zien dat de kwaliteit van deze boom slecht is.

Een overzicht van de te handhaven bomen, de te verwijderen bomen, de te planten bomen in het kader van de herplantplicht en het te planten bosplantsoen is bij de raadsstukken ter inzage gelegd.

Buro Bakker (adviesbureau voor ecologie) heeft op 25 juni 2013 de holtes van 17 bomen geïnspecteerd of de aangetroffen boomholtes geschikt zijn als vleermuisverblijfplaats en of vervolgstappen nodig zijn om geen schade aan zwaar beschermde vleermuizen te berokkenen.

Bij de inspectie zijn alleen in de te kappen Rode Beuk holtes aangetroffen. Uit onderzoek met een boomcamera bleek dat deze niet geschikt zijn voor vleermuizen. De holtes zijn niet diep genoeg en lopen niet omhoog de boom in.

De andere bomen zijn veelal niet oud genoeg om geschikte holtes te bevatten. Overige holtes zijn dan ook niet aangetroffen.

Het onderzoek van buro Bakker d.d 25 juni 2013 wordt als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd (**wijzigingsvoorstel 6a**).

Bestemming Hoofdweg 194

Van dit perceel blijven de 2 monumentale beuken behouden, dus het gestelde in de zienswijze is niet correct. Het pand is verder aangewezen als een beeldbepalend pand, waardoor het karakter van dit pand behouden dient te blijven. Dit staat los van de bestemming die de functie bepaalt.

Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt, dat als zaken via een anterieure overeenkomst geregeld, er geen exploitatieplan meer nodig is. De raad wordt t.z.t. gevraagd dit expliciet uit te spreken bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

i. **Eigenaren perceel Vennerstraat 14 te Paterswolde** bij brief van 28 april 2013.

“1. *Zoals bekend verondersteld mag worden heeft de eigenaar (welke ook eigenaar is van de Albert Heijn) van het perceel naast ons (Vennerstraat 16 en 18) plannen om hier een gezondheidscentrum te gaan vestigen. Deze plannen heeft hij in aanvang ingediend bij de gemeente en vervolgens teruggetrokken. Wij hebben vernomen dat deze terugtrekking op verzoek van de gemeente is gedaan om de discussie rondom het 'voorontwerp bestemmingsplan, bouwplan en hogere grenswaarde geluidhinder wegverkeer Centrum Paterswolde' niet te vertroebelen. De eigenaar van voornoemd perceel heeft de in aanvang*

ingediende plannen na terugtrekking echter wel aan de betrokken buurtbewoners gepresenteerd (welke overigens door de aanwezigen als niet passend en hinderend werden bevonden). Naar wij begrepen hebben zal het gezondheidscentrum gaan bestaan uiteen apotheek, huisartsenpraktijk en een praktijk voor fysiotherapie, hetgeen een enorme toename van verkeer teweeg zal brengen.

De ontwikkelingen op het perceel Vennerstraat 16 en 18 kunnen wij niet los zien van het eerder genoemde voorontwerp. Immers, dat wat er ontwikkeld gaat worden op het perceel Vennerstraat 16 en 18 heeft een direct verband met de verkeersintensiteit en inrichting van het perceel met de beoogde bestemming 'Verkeer', daar deze percelen op elkaar aansluiten en van dezelfde eigenaar zijn.

In het geluidsmetingonderzoek welke ten grondslag ligt aan de te wijzigen bestemming 'Woongebied onbebouwd' naar 'Verkeer' zijn deze ontwikkelingen echter niet meegenomen. Wij zijn van mening dat dit geluidsonderzoek daarmee niet volledig en correct is uitgevoerd, mede omdat onze belangen hierdoor onvoldoende goed / niet zijn meegenomen in de argumentatie om te komen tot een bestemmingswijziging. Tevens rijdt er dagelijks zwaar vrachtverkeer over het parkeerterrein (en parkeert daar) waarbij we de indruk hebben dat dit niet is meegenomen in het geluidsonderzoek.

Een onderdeel van de nieuwe plannen, betreffende het gezondheidscentrum op perceel Vennerstraat 16 en 18, is een ontsluitingsroute voor langzaam verkeer direct naast onze woning. Naast de 'reguliere' overlast en sterk verminderde privacy die dit zal geven, zal dit ook direct verband houden met de geluidsbelasting in onze woning ten gevolge van scooters en brommers welke hiervan gebruik gaan maken.

2. Een tweede bezwaar is gelegen in het feit dat het parkeerterrein op twee meter afstand van de gevel van de woning gesitueerd gaat worden. De VNG richtlijnen 'Milieuzonering en bedrijven' geven een richtafstand van minimaal 10 meter indien er sprake is van gemengd gebied. In de stukken zien we deze richtlijn wel terug bij het nieuw aan te leggen parkeerterrein bij Nieuwe Akkers waarbij de minimale afstand in acht genomen wordt. We zien echter niet terug wat de reden / argumentatie is om van deze richtlijn af te wijken ten aanzien van de afstand tussen het parkeerterrein en onze woning. Deze argumentatie zouden wij graag vernemen, evenals hoe dit zich verhoudt tot de geluidsbelasting, hierin meenemend dat onze woning uit 1928 stamt en niet geïsoleerd is, wat zijn directe uitwerking heeft op de geluidsbeleving in onze woning.
In de stukken missen we een gespecificeerd akoestisch onderzoek ten aanzien van onze woning en bovendien wordt niet duidelijk hoe onze belangen zijn afgewogen / meegenomen uitgaande van de VNG richtlijn.
Wij zijn van mening dat, gelet op de grote omvang van het parkeerterrein en de uitbreiding met parkeerplaatsen bij Nieuwe Akkers deze richtlijn gehanteerd kan worden, zonder afbreuk te doen aan het genoemde voorontwerp.
3. De nieuw beoogde bestemming 'Verkeer' is zo ruim opgesteld, dat deze zeer veel ruimte overlaat voor de verdere invulling door de eigenaar. Naar wij begrepen hebben zal de rijbaan direct naast ons perceel gelegen zijn en daarmee op twee meter afstand tot onze woning. Dit in tegenstelling tot nu, waar er eerst parkeervakken zijn en dan de rijbaan, wat maakt dat deze op ongeveer 12 meter van onze woning gelegen is.
Zoals aangegeven rijdt er ook regelmatig zwaar vrachtverkeer over deze rijbaan, met alle gevolgen van dien ten aanzien van geluidsbelasting en trillingen ten koste van ons slecht gefundeerde huis indien dit op twee meter afstand van onze gevel plaatsvindt. In het verlengde van voornoemde is de vraag waar de overkappingen voor de stalling van winkelwagentjes geplaatst worden. Is dit na vaststelling bestemmingplan vrij te bepalen en hoe verhoudt de plaatsing van de overkappingen zich tot de geluidsmeting? De huidige situering direct naast ons perceel zorgt voor de nodige overlast doordat jongeren hierin gaan zitten en al hun afval in en over onze heg gooien. We hadden het op prijs gesteld dat de huidige situering destijds was besproken met ons.
4. De achterliggende jaren hebben wij veel hinder ondervonden ten gevolge van het oneigenlijke gebruik van het perceel als parkeerterrein. De hinder wordt zowel veroorzaakt door de gebruikers van het terrein als door de wijze van onderhoud van het terrein.
Het terrein is een stuk hoger gelegen dan ons perceel. Willen wij geen inkijk hebben in ons perceel / onze woning, dan moeten we een hele hoge afscheiding hebben, met alle schaduw effecten van dien ten aanzien van ons smalle perceel. Voor ons is daarom van belang op welke hoogte het terrein komt te liggen (niet hoger dan ons perceel). Daarnaast is het terrein welke aan ons perceel grenst niet omzoomd door een trottoirband, met als gevolg

dat veel van het regenwater van het parkeerterrein ons perceel opstroomt. Een ander gevolg van voornoemde is dat winkelwagentjes welke na sluitingstijd los blijven staan, door jongeren gebruikt worden om hard onze heg in te rijden, met alle schade van dien. Ondanks ons verzoek een trottoirband aan te leggen bleek dit niet mogelijk.

Voor ons is daarom van belang op welke wijze het terrein omzoomd wordt en tot welke afstand van onze heg. De afstand is voor ons van belang omdat er met regelmaat geürineerd wordt in onze heg.

Sneeuw wordt door een shovel tot twee en een halve meter hoog in onze heg geschoven. Bladeren worden machinaal onze heg ingeblazen etc.”

Reactie.

De opmerking dat het akoestisch onderzoek niet volledig en correct is uitgevoerd is begrijpelijk. De bedoeling was om het bestemmingsplan en plan voor het gezondheidscentrum afzonderlijk te behandelen. Door in het bestemmingsplan desondanks wel aandacht te schenken aan het parkeren en niet aan het geluid als gevolg van het parkeren van het gezondheidscentrum is de situatie er niet duidelijk op geworden.

In het nieuwe akoestisch onderzoek naar de parkeerplaatsen is de mogelijke komst van het gezondheidscentrum nu ook meegenomen (scenario 2). Het parkeren van vrachtauto's van mensen uit de buurt is daarin niet opgenomen, omdat 's- nachts het parkeren van vrachtauto's in de bebouwde kom verboden is.

De VNG richtlijn "Milieuzonering en bedrijven" geeft adviezen voor het verantwoord inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en van gevoelige functies nabij bedrijven. Aangezien in het gebied sprake is van een matige tot sterke functiemenging (direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels), is sprake van het omgevingstype "gemengd gebied".

Voor bedrijven in de milieucategorie 2 wordt een richtafstand tot het omgevingstype "gemengd gebied" van 10 meter geadviseerd.

Als daaraan wordt voldaan hoeft geen akoestisch onderzoek plaats te vinden. We hebben desondanks het gehele parkeerterrein laten onderzoeken (ook in die gevallen waarin wordt voldaan aan de afstand van 10 meter) en hebben de uitkomsten daarvan acceptabel geacht.

De zienswijze heeft ertoe geleid dat er tussen de eigenaren van de supermarkt en het pand Vennerstraat 14 de volgende afspraken zijn gemaakt over de inrichting van het parkeerterrein.

- a. er vervalt een aantal parkeerplaatsen aan de kant van de woning Vennerstraat 14 en de inrichting van het parkeerterrein wordt gewijzigd. In de nieuwe situatie rijden auto's niet meer vlak langs de woning;
- b. mocht het Gezondheidscentrum worden gebouwd dan komen de invalidenparkeerplaatsen aan de kant van het pand Vennerstraat 14;
- c. tussen de parkeervakken komen hagen;
- d. in de parkeerstrook naast de haag van het pand Vennerstraat 14 worden "varkensruggen" aangebracht zodat auto's niet met de neus in de haag kunnen worden geparkeerd.
- e. Het regenwater van het parkeerterrein wordt opgevangen en afgevoerd via straatkolken.
- f. De doorgang voor langzaam verkeer tussen de woning Vennerstraat 14 en het mogelijke gezondheidscentrum vervalt.

Deze afspraken zijn – voor zover relevant - meegenomen in het nieuwe akoestisch onderzoek naar de parkeerplaatsen. Uit de berekeningen blijkt dat voldaan wordt aan het Activiteitenbesluit en dat voor het overige de gevelbelasting acceptabel is. Ook is in het nieuwe onderzoek aandacht besteed aan het stallinggebouwtje voor winkelwagentjes. De op de tekening aangegeven locaties voldoen akoestisch aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit.

Wijzigingsvoorstel 7.

De hiervoor vermelde afspraken worden verwerkt op de verbeelding en in de toelichting op het bestemmingsplan.

V. Voorontwerp besluit hogere grenswaarde Geluidhinder Hoofdweg 199 en Burg. Legroweg 2 te Paterswolde.

Het voorontwerp van het besluit heeft met het bestemmingsplan in de hiervoor aangegeven periode gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Perceel Burg. Legroweg 2 te Paterswolde.

Met de eigenaren van het pand is overeenstemming bereikt over de maatregelen, die aan de gevel worden getroffen om een binnenwaarde van 33 dB te garanderen. Door de eigenaren is geen zienswijze ingediend tegen het voorontwerp van het besluit.

Perceel Hoofdweg 199 te Paterswolde.

Door de eigenaren van het pand Hoofdweg 199 is wel een zienswijze ingediend tegen het voorontwerpbesluit.

De zienswijze en onze reactie daarop zijn verwoord bij onderdeel h op de pagina's 8 tot en met 12 van dit document.

Tot op heden is met de eigenaren nog geen overeenstemming bereikt over de maatregelen, die aan de gevel moeten worden getroffen om een binnenwaarde van 33 dB te garanderen.

In eerste instantie is gezocht naar maatregelen om een hogere waarde procedure te voorkomen. Eerst is gekeken naar maatregelen aan en om de weg en daarna aan de woningen. Daarbij is gedacht aan het volgende.

Mogelijke maatregelen zijn:

1. Toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding;
2. Weren van (vracht)verkeer;
3. Verlagen van de rijsnelheid;
4. Overdrachtsmaatregelen.

ad. 1 Geluidreducerende wegdekverharding.

Het toepassen van bijvoorbeeld het wegdektype dunne deklagen A, kan ervoor zorgen dat het reconstructie effect ter plaatse van de woning aan de Hoofdweg 199 en de Burg. Legroweg 2 wordt weggelaten. Echter stuit het toepassen van dunne deklagen op fysieke bezwaren. Dit wegdektype is niet goed bestand tegen optrekkend -, afremmend - en wringend verkeer, hetgeen juist veel voorkomt bij rotondes. Daarnaast wordt al het stillere steenmestiekasfalt NL8 (SMA-NL8) toegepast. Dit asfalttype is wel bestand tegen deze fysieke belasting, maar heeft niet genoeg geluidreducerend vermogen om de geluidbelasting niet te toe laten nemen.

ad. 2 Weren van (vracht)verkeer.

De gereconstrueerde wegen zullen een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie vervullen. Gelet op de intensiteiten en de inrichting van de wegen is een lagere snelheid en het weren van vrachtauto's niet aan de orde.

ad. 3 Verlagen van de rijsnelheid.

Zie ad 2.

Ad. 4 Overdrachtsmaatregelen.

Gezien de omgeving van het plangebied in een stedelijke omgeving, stuit het oprichten van Geluidscherm of -wallen op bezwaren van landschappelijke en stedenbouwkundige aard. Onzes inziens is het toepassen van overdrachtsmaatregelen dan ook niet gewenst.

Conclusie

Voor de aanvraag van een hogere waarden heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden. Gekeken is in hoeverre maatregelen konden worden getroffen aan de weg of in het overdrachtsgebied. Dit blijkt niet mogelijk te zijn. Daarom zullen maatregelen aan de gevels worden getroffen om een binnenwaarde van 33 dB te garanderen.

Het ontwerp- besluit moet – in verband met de nieuwe berekeningen - ten opzichte van het voorontwerp worden gewijzigd in die zin, dat de vast te stellen hogere waarde voor de woning Burg. J.G. Legroweg 2 Lden = 51dB ten gevolge van de Hoofdweg bedraagt. De vast te stellen waarde voor de woning Hoofdweg 199 zal ten gevolge van de Hoofdweg Lden = 55 dB moeten bedragen **(wijzigingsvoorstel 8)**.

De nieuwe berekeningen zijn op basis van de juiste verkeersintensiteiten (zie het memo Verkeersgeneratie van Oranjewoud) en de juiste ligging van de rotonde gemaakt. Ondanks het feit dat de hogere grenswaarde circa 2 dB naar beneden gaat, verandert het geluidsisolatiepakket dat de eigenaren is aangeboden niet.

Vries, 27 augustus 2013.