

Betreft: ontwerpbestemmingsplan 'Oostelijke ontsluitingsweg Bedum'

Volgnummer zienswijze: 1

Van: Appellant A

Ontvangen: 15 mei 2018

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 5 april tot en met 16 mei 2018. Binnen deze termijn bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen. De zienswijze is ontvankelijk.

De zienswijze is ingediend namens 20 bewoners van Boterdiep Oz te Bedum.

Zienswijze

Als buurtbewoners zijn we erg enthousiast over het feit dat nu daadwerkelijk het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. De leefomgeving rondom de doorgaande weg zal enorm verbeteren door een sterke vermindering van geluidsoverlast, trillingen en uitlaatgassen. Het zijn met name de vrachtwagens die 's nachts voor overlast zorgen doordat deze 24u per dag elke 10min langs komen en soms met 3 tegelijk. Dit is de afgelopen 5 jaren enorm toegenomen. Gevoelsmatig is het zelfs verdubbeld ten opzichte van de laatste tellingen toen de oostelijke ringweg op de agenda kwam.

Vijf jaar terug reden er nog vrijwel geen vrachtwagens in de nacht voorbij. Tegenwoordig is er haast geen verschil meer tussen dag en nacht m.b.t. de hoeveelheid vrachtwagens van Friesland Campina.

Het regelmatig wakker liggen zal door het nieuwe plan verleden tijd zijn. De woningen staan hier namelijk erg dicht op de straat gesitueerd, op sommige plekken slechts 3m vanaf de straat. Het verkeerslawaaï van vrachtwagens op deze gevels is niet toelaatbaar.

Daarnaast zal de verkeersveiligheid ook enorm verbeteren doordat het er eindelijk een einde komt aan het zware vrachtverkeer over de drukste wegen van het dorp. Het is een wonder dat er nog geen ongelukken hebben plaatsgevonden.

Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, het bestemmingsplan op korte termijn vast te stellen.

Antwoord

Het plan voor de realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg moet Boterdiep Oz en de rest van het dorp Bedum ontlasten van het doorgaande vrachtverkeer van en naar de vestiging van FrieslandCampina. Aan de uitwerking is jarenlang gewerkt. De positieve zienswijze ondersteunt ons voorstel aan de raad om het bestemmingsplan voor de 'Oostelijke ontsluitingsweg vast te stellen' en om de realisatie voortvarend ter hand te nemen.

Conclusie

Het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

Betreft: ontwerpbestemmingsplan 'Oostelijke ontsluitingsweg Bedum'

Volgnummer zienswijze: 2

Van: Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 4116
7320 AC Apeldoorn

Namens cliënt: Appellant B

Ontvangen: 16 mei 2018

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 5 april tot en met 16 mei 2018. Binnen deze termijn bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen. De zienswijze is ontvankelijk.

Appellant is het niet eens met het ontwerpbestemmingsplan, omdat het plan nadelige gevolgen heeft en leidt tot een aantasting van het woongenot. In het vervolg wordt per onderdeel de zienswijze beantwoord.

Zienswijze

Verkeersbewegingen

De woning van cliënt is slecht op een geringe afstand van Sint Annerweg gelegen. Als gevolg van de aanleg van de zogenaamde rondweg zal de verkeersintensiteit van deze weg toenemen met 300 tot 600 motorvoertuigen (vrachtwagens) per dag. Dit is een behoorlijke toename van het aantal verkeersbewegingen. Dit betreft in concreto een toename van respectievelijk 50 % (rijrichting 1) en 100 % (rijrichting 2) over de periode van 2018 tot 2030.

In het bestemmingsplan staat verwoord dat er geen sprake zal zijn van "overlast" nu de toegestane snelheid ter hoogte van de woning van cliënt zal worden verlaagd van 80 km naar 60 km. Echter niet duidelijk is in hoeverre deze snelheid in de praktijk zal worden gegarandeerd dan wel hoe deze snelheid wordt gewaarborgd. In de zienswijzennota wordt gewezen op diverse maatregelen omtrent de inrichting van de weg. Deze betreffen evenwel niet de situatie ter hoogte van de woning van cliënt.

Cliënt verzoekt uw gemeenteraad derhalve maatregelen te treffen (bijvoorbeeld wegbelemmeringen) zodanig dat er ter hoogte van zijn woning effectief niet harder kan worden gereden dan 60 km en om deze maatregelen als zodanig vast te leggen in het bestemmingsplan opdat deze ook zijn gegarandeerd.

Immers bij het overtreden van de bewuste snelheid zullen de berekeningen zoals deze zijn uitgevoerd niet uitkomen en zal cliënt worden geconfronteerd met ernstige geluidsoverlast vanwege de grote toename van het aantal verkeersbewegingen zoals in het bovenstaande staat verwoord.

Antwoord

Het aantal verkeersbewegingen van vrachtauto's van en naar de vestiging van FrieslandCampina op de St. Annerweg neemt toe met 706 ritten (353 heen en 353 terug) in de beschouwde periode tot en met 2030 door de realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg. Daarnaast wordt rekening gehouden met een autonome groei van het wegverkeer in de planperiode, deze groei is niet afhankelijk van de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg.

De nieuwe ontsluitingsweg, inclusief de St. Annerweg, wordt vanaf de Eemshavenweg ingericht als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/u met bijpassende markering. Het huidige snelheidsregime bedraagt 80 km/u. Door deze verlaging daalt de geluidsbelasting op de gevel van de woning St. Annerweg 54 met 0,2dB. Dit ondanks de toename van 3613 voertuigen tot 5943 per etmaal in 2030 (bijlage 17- akoestisch onderzoek Royal Haskoning DHV). De groei van het aantal voertuigen per etmaal tot en met 2030 komt grotendeels door de autonome groei van het wegverkeer, die in deze planperiode volgens de rekenregels is voorzien en niet voort uit de realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg op zich. De weginrichting ondersteunt de gekozen maximum snelheid. De middenmarkering ontbreekt en de kantmarkering bestaat uit een onderbroken belijning. De middenstreep is niet aangebracht, omdat het hier gaat om een weg waar snelle en langzame (landbouw) verkeersdeelnemers samen gebruik van maken en waar bovendien bebouwing aan gelegen is, zodat hier inritten en uitritten op aansluiten. Hierdoor kunnen grote snelheidsverschillen tussen weggebruikers onderling voorkomen (auto's, landbouwvoertuigen).. De huidige St. Annerweg heeft een zeer lange rechtstand hetgeen snelheid verhogend werkt. Deze rechtstand wordt ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg door een kruising onderbroken, waarbij het verkeer vanuit Bedum voorrang moet verlenen aan het verkeer op de ontsluitingsweg. Dit betekent dat het grootste aandeel verkeer afremt om de St. Annerweg te vervolgen in de richting van Bedum. Daarnaast wordt de bocht waarmee de ontsluitingsweg aansluit op de St. Annerweg uitgevoerd met een bij het snelheidsregime (60km/u) passende bochtstraal. Het kruisingsvlak kent een onderscheidend karakter met middengeleiders en betonbanden. Dit werkt attentieverhogend. Voorts zal de 'fietsoversteek' ter hoogte van de Stedumerweg worden geaccentueerd d.m.v. afwijkende materiaalkeuzes, betonbanden en kleuraccenten.. De woning St. Annerweg 54 ligt tussen de kruising St. Annerweg/ ontsluitingsweg en de Stedumerweg. T.h.v.de Eemshavenweg wordt een duidelijke "markering" d.m.v. 60km/h portalen aangebracht. Tot slot wordt t.h.v. de oprit in de St. Annerweg naar de Eemshavenweg(in de richting van Groningen) de uitvoegstrook verwijderd. Dit past bij de inrichting van 60 km/h. Het verkeer dat de N46 verkiest remt af op de St. Annerweg en onderbreekt daarmee het doorgaande karakter op de St. Annerweg. Genoemde maatregelen moeten samen met het snelheidsregime van 60km/u leiden tot een substantieel lagere snelheid op de St. Annerweg.

Verkeersmaatregelen ter beperking van de snelheid ter hoogte van de woning St. Annerweg 54 in de vorm van een 'wegbelemmering', waarin in de zienswijze om wordt gevraagd is ongewenst omdat dit de doorstroming op de weg belemmert. Bovendien geeft deze maatregel extra verkeerslawaaï van remmende en optrekkende auto's of mogelijk trillinghinder, indien drempels worden toegepast.

Elk project kent een monitoringsfase waarin getoetst wordt of de maatregelen effect hebben. Mocht in deze fase blijken dat de genomen maatregelen onvoldoende effect hebben, dan worden andere opties overwogen. Er worden dus niet op voorhand andere maatregelen getroffen dan vastgelegd in het bestemmingsplan.

Zienswijze

Groenvoorzieningen

Cliënt verzoekt u ter hoogte van zijn woning, in het openbaar groen, ter hoogte van zijn woning hoog opgaande groenvoorzieningen aan te brengen. Dit ter voorkoming van mogelijk geluidsoverlast en licht hinder en ter waarborging van zijn privacy.

Voor zover dit om welke reden dan ook niet mogelijk is, is cliënt ook bereid, nu dit voor cliënt voor wat betreft zijn woon – en leef genot en de waarde van zijn woning van groot belang is, dit zelf te doen op eigen kosten en ook het onderhoud daarvan voor zijn rekening te nemen.

Antwoord

Juridisch gezien zijn er geen verplichtingen, desalniettemin zijn wij bereid om samen met de bewoner/eigenaar van de woning St. Annerweg de mogelijkheden te bezien tot het aanbrengen van beplantingen in een gedeelte van de berm direct grenzend aan het perceel St. Annerweg 54 mits een en ander de verkeersveiligheid niet schaadt en kabels en leidingen hiertoe geen belemmering vormen. Overigens leiden beplantingen niet tot een reductie van de geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op de gevel van de woning.

Zienswijze

Cliënt vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan

Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Antwoord

Het gekozen tracé is tot stand gekomen met een brede participatie vanuit de omgeving. Vervolgens is in de 'afwegingsnotitie voorlopig voorkeursalternatief' (bijlage 3 – bestemmingsplan) een keus gemaakt. De onderzochte alternatieven zijn beoordeeld op o.a. verkeersveiligheid, routing, reistijd, effecten voor de landbouw, geluid, natuur, landschap, archeologie etc. Het gekozen tracé scoort gemiddeld genomen het beste op de onderzochte onderdelen. Daarbij wordt eventuele planschade geaccepteerd.

Indien belanghebbende meent dat hij/zij door de vaststelling van het bestemmingsplan voor de 'oostelijke ontsluitingsweg Bedum' schade lijdt dan kan hij/zij op grond van art. 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening een tegemoetkoming in de planschade bij het college van burgemeester en wethouders van Bedum indienen.

Zienswijze

Voorschriften

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.3 sub a in die zin dat wordt afgeweken van het aantal rijstroken per weg, mits de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.

Cliënt kan zich niet verenigen met bovenvermeld voorschrift ingevolge waarvan er mogelijk op termijn meerdere rijstroken per weg voor zijn woning zouden kunnen worden gerealiseerd. Hiermee wordt ernstige afbreuk gedaan aan de openheid van het landschap, de natuurlijke waarden ter plaatse en gaat eveneens ten koste van het woon – en leef genot van cliënt. Hierbij dient eveneens te worden opgemerkt dat de noodzaak van meerdere rijstroken per weg niet is aangetoond dan wel aannemelijk is gemaakt.

Antwoord

De ontsluitingsweg kent een relatief lage verkeersbelasting van ruim 1300 motorvoertuigen per etmaal tot 2030 (bestemmingsplan bijlage 9), daarbij is een verdubbeling van het aantal rijstroken niet aan de orde. De betreffende regel in het bestemmingsplan om verdubbeling van het aantal rijstroken mogelijk te maken is overigens alleen van toepassing op het plangebied van de oostelijke ontsluitingsweg en niet op de St. Annerweg ter hoogte van de woning van cliënt. Om duidelijkheid te geven en om discussie te voorkomen is de desbetreffende regel in het bestemmingsplan geschrapt.

Zienswijze

Straatverlichting

Niet duidelijk is in hoeverre er ter hoogte van de woning van cliënt straatverlichting zal worden gerealiseerd. Cliënt verzoekt in het bestemmingsplan op te nemen dat dit ter hoogte van zijn woning verboden is vanwege de overlast daarvan.

Antwoord

Bij de woning St. Annerweg 54 zal geen lantaarnpaal worden geplaatst. Het wel of niet toepassen van straatverlichting leent zich niet voor een regeling in het bestemmingsplan, omdat het hier om vergunningsvrije bouwwerken gaat.

Bovendien ligt de woning St. Annerweg 54 buiten het plangebied van de ontsluitingsweg.

Zienswijze

Cliënt vraagt u het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen

En anders vraagt hij u tegemoet te komen aan deze zienswijze en het plan aan te passen.

Antwoord

Zoals in de beantwoording is aangegeven kan op een aantal onderdelen (beplanting, geen straatverlichting ter hoogte van de woning van appellant, schrappen afwijkingsbevoegdheid voor verdubbeling rijstroken) tegemoet worden gekomen aan de zienswijze. Voor eventuele planschade is de wettelijke regeling van toepassing.

Het ontwerp van de ontsluitingsweg biedt samen met de herinrichting van de St. Annerweg ter hoogte van huisnummer 54 voldoende waarborgen dat de snelheid van het verkeer substantieel wordt verlaagd.

Conclusie

Het bestemmingsplan kan met het schrappen van art. 4.4. 'afwijken van de gebruiksregels' gewijzigd worden vastgesteld.

Betreft: ontwerpbestemmingsplan 'Oostelijke ontsluitingsweg Bedum'

Volgnummer zienswijze: 3

Van: Agriplaza
Postbus 59
9480 AB Vries

Namens cliënt: Appellant C

Ontvangen: 28 mei 2018

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 5 april tot en met 16 mei 2018. Binnen deze termijn bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Binnen de gestelde termijn is een pro forma zienswijze ontvangen. Vervolgens heeft Agriplaza de gelegenheid gekregen om de zienswijze te motiveren voor 29 mei 2018. De aangevulde zienswijze is ontvangen op 28 mei 2018. De zienswijze is ontvankelijk.

Appellant kan leven met het feit dat de oostelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd om de kern van Bedum te ontlasten van het doorgaande vrachtverkeer en om de ontwikkeling van het bedrijf FrieslansCampina te faciliteren en stelt dat hij in verband met de veiligheid het plan geenszins wil tegenhouden. Appellant is van mening dat het agrarisch bedrijf van de maatschap zwaar wordt getroffen door dit plan. De zienswijze richt zich met name tegen de gekozen ontsluitingsstructuur van een tweetal niet agrarische percelen. Appellant is van mening dat het plan niet zorgvuldig is voorbereid en beter dient te worden afgewogen met name t.a.v. de benodigde agrarische gronden van het bedrijf van appellant. Het plan is niet doelmatig, nut en noodzaak ontbreekt en een betere en goedkopere oplossing is voorhanden. Het plan is in strijd met de goede ruimtelijke ordening en verzocht wordt om goedkeuring aan het plan te onthouden.

In het vervolg wordt per onderdeel de zienswijze beantwoord.

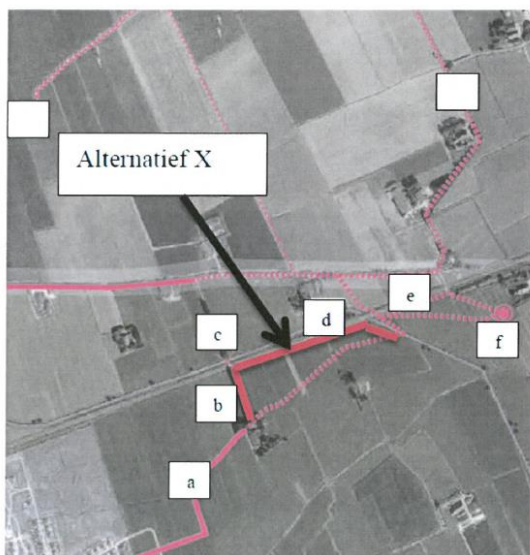
Zienswijze

Naast de aanleg van de ontsluitingsweg, wil het plan ook spoorwegveiligheid toevoegen en wil men de overwegen ter hoogte van 31 en 35 opheffen en bij 27 voor gemotoriseerd verkeer opheffen. De woningen moeten vanzelfsprekend via de openbare weg ontsloten worden. Uit de gesprekken met de Provincie komt inmiddels echter naar voren dat de Provincie de tunnel zodanig wenst uit te voeren dat er ruimte is voor voet- en fietsverkeer.

Het plan voorziet naast de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg, dan ook in een ontsluiting van de woningen ten Zuiden van het spoor. De woning Ter laan 27 kan echter uitstekend ontsloten worden via het openbare Zevenbruggetjespad. Als het spoor open blijft voor voet- en fietsverkeer is deze woning per auto, te voet en te fiets op de openbare weg ontsloten. Ik voeg hiertoe een uitsnede van de wegenlegger van de gemeente Bedum toe. Hierop kunt u zien dat het Zevenbruggetjespad volledig openbaar is (**PRODUCTIE 1**).

Eerder gaf de gemeente aan dat het wenselijk is dat het recreatieve karakter van het pad behouden moet blijven. Dat is geen enkel bezwaar, er hoeven maar amper aanpassingen gedaan te worden op het 10 meter brede pad in eigendom van de gemeente (!), om het pad beter geschikt te maken voor ontsluiting van de bewoners en eventuele toeleverend verkeer. Er zijn legio voorbeelden waar maar 1 woning aan een pad staat, dat recreatief gebruikt wordt door voetgangers en fietsers. Het ene hoeft het andere niet uit te sluiten. Een gemeente is bij uitstek geschikt om dit te realiseren en ook om dit te begrijpen. Sterker nog, tijdens de besprekingen met de gemeente is heel wel gebleken dat zij zich kunnen voorstellen hoe een recreatief pad dat tevens ter ontsluiting van aanwonende dient, er uit kan komen te zien. Ik ga ervan uit dat de gemeente bekend is met de notitie die zij zelf hierover heeft opgesteld d.d. 8 januari 2018. (**PRODUCTIE 2**)

Hierin stelt de gemeente zelf voor om Alternatief X uit te werken. Daarin zal het tracédeel a. van de dorpsrand naar de woning Ter Laan 27 uitgevoerd worden in twee stroken beton. Als ontsluiting van deze woning. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom deze variant niet meegenomen wordt in het bestemmingsplanontwerp. Voor deze variant hoeft (nauwelijks) grond verworven te worden aangezien de gemeente reeds beschikt over deze openbare weg. Enkel hoeft deze weg beter geschikt gemaakt te worden, waarbij de recreatieve functie gewaarborgd blijft.



Het door de gemeente voorgestelde alternatief X, met de diverse tracés, a t/m f.

Waarom moet een woning over het land van ontsloten worden, terwijl de gemeente al een openbare weg heeft liggen ter breedte van 10 meter, welke enkel en alleen iets beter geschikt gemaakt moet worden voor gemotoriseerd verkeer? Zoals de gemeente mij desgevraagd aangaf is het gehele tracé van de bebouwing van het begin van het Zevenbruggetjespad tot en met de aansluiting op Ter Laan op grond van de wegenlegger en Wegenwet openbaar en is de gemeente deels onderhoudsplichtig. (**PRODUCTIE 3**) De gemeente heeft een openbare weg liggen, waar zij onderhoudsplichtig voor is. Maar gaat er nog een weg bij aan leggen waar ze ook nog onderhoudsplichtig op wordt. Kennelijk zit de gemeente Bedum riant in de middelen voor openbare ruimte en wegbeheer!!

De woning Ter Laan 31, is momenteel niet meer dan een bouwkaavel met een woonbestemming. De kavel is te koop en heeft een voorkeursrecht. Het is een kwestie van tijd voor de kavel in handen is van . In dat geval zal er waarschijnlijk voor kiezen om de locatie van de bouwkaavel te verplaatsen en de kavel omvormen tot landbouwgrond. Als deze kavel komt te vervallen, dan is het ook niet nodig deze te ontsluiten.

De woning Ter laan 35 zal ontsloten worden voor auto's op de nieuwe weg. Voor voet- en fietsverkeer is bedacht dat zij ontsloten moeten worden over de parallelstructuur en dan ter hoogte van Ter Laan 27 kunnen zij

dan het spoor over te voet of met de fiets. Inmiddels hebben de provincie en gemeente echter het plan voor de tunnel dusdanig aangepast dat er een voet- en fietspad in de tunnel wordt opgenomen. Hierdoor is de woning Te Laan nr. 35 dus rechtstreeks via de tunnel ontsloten voor alle verkeer.

In het licht van de huidige ontwikkelingen is er dan ook geen nut en noodzaak om de parallelstructuur op de grond van Bree aan te leggen. Terwijl de gemeente de grond voor nr. 27 zelf klaar heeft liggen! In het kader van de goede ruimtelijke ordening volstaat de ontsluiting van aanwonenden via de openbare weg. Dit kan uitstekend gerealiseerd worden met de reeds bij de gemeente in bezit zijnde gronden.

We begrijpen dat het feit dat de bouwkaavel Ter Laan 31 nog niet definitief aangekocht is door Bree, niet meegenomen kan worden in het alternatief. Hiervoor volstaat dat het hangende deze ontwikkeling voldoende is om het gelijk als tracé a. uit te werken tot aan de bestaande ontsluiting van nr. 31.

Antwoord

Zoals in de zienswijze wordt aangegeven voorziet de planuitwerking ook in het vergroten van de spoorwegveiligheid door het opheffen van drie onbeveiligde spoorwegovergangen. De daarvoor benodigde parallelstructuur is volgens appellant deels of helemaal overbodig is. Daarbij gaat appellant er vanuit dat Ter laan 31 door hem wordt aangekocht en dat het bouwvlak wordt verplaatst naar de St. Annerweg en dat het perceel Ter Laan 27 wordt ontsloten via het Zevenbruggetjespad. In gevoerde overleggen heeft appellant meerdere keren aangegeven dat Ter Laan 31 zal worden aangekocht. Echter dit is tot op heden niet gebeurd. Daarnaast heeft de gemeente bij appellant aangegeven dat verplaatsing van het bouwvlak van Ter Laan 27 naar de St. Annerweg onder een aantal randvoorwaarden bespreekbaar is en dat hiervoor een wijziging van het bestemmingsplan nodig is. Appellant heeft tot op heden geen uitgewerkte voorstellen hieromtrent bij de gemeente ingediend, maar in de gesprekken wel aangegeven ook te overwegen om de huidige locatie te willen ontwikkelen daar hier ten aanzien van het agrarische gebruik meer mogelijkheden zouden zijn. Planologische verplaatsing van het bouwvlak naar de St. Annerweg is pas een feit als het bestemmingsplan hiervoor is vastgesteld en onherroepelijk is. Met een dergelijke procedure is in het gunstigste geval één jaar gemoeid.

Daarom dient bij dit bestemmingsplan ervan te worden uitgegaan dat het perceel Ter Laan 31 blijvend dient te worden ontsloten op de openbare weg. Hiervoor is een pad nodig met een breedte van 3,5m. Dit pad loopt langs de spoorlijn in oostelijke richting en sluit aan op de te realiseren oostelijke ontsluitingsweg. Door dit pad nog met circa 300m te verlengen kan ook het perceel Ter Laan 27 worden ontsloten en wordt het mogelijk om de spoorwegovergang in het Zevenbruggetjespad op te heffen voor het bestemmingsverkeer. Het wandelpad wordt verlengd en loopt dan via het ontsluiting pad voor de percelen Ter Laan 27 en 31 via de spoorwegonderdoorgang naar de weg Ter Laan. Hieruit volgt dat de parallelstructuur tevens nodig is om de spoorwegovergang in het Zevenbruggetjespad te kunnen opheffen.

Appellant heeft een alternatieve ontsluiting voor Ter Laan 27 voorgesteld, waarbij appellant uitgaat van een ontsluiting via de woonwijk Ter Laan of via het Zevenbruggetjespad. Ons inziens hoort daar ook de ontsluiting voor Ter Laan 31 bij. Dit betekent een langer betonpad dan in onze huidige plannen is voorzien (respectievelijk circa 160 meter en circa 600 meter meer) en dus ook extra investeringen. Met het uitgangspunt dat de ontsluiting van Ter Laan 31 via de parallelstructuur noodzakelijk blijft, dan is de ontsluiting voor Ter Laan 27 en 31 via de parallelstructuur naar de Oostelijke ontsluitingsweg de meest directe (kortste) afstand en de meest economische oplossing.

Overigens geeft uitvoering als wandelpad (padbreedte 1,5m) tegen uitvoering als ontsluitingspad (padbreedte 3,5m) slechts een besparing aan beslag op agrarische gronden van 700m (lengte pad) X 2m = 1400m². Voor zowel een wandelpad als voor een ontsluitingspad zijn naast verharding nog bermen en sloten noodzakelijk. Aan de noordzijde vanwege de spoorwegveiligheid en aan de zuidzijde als afscheiding tussen de weilanden en het pad. In het overleg heeft appellant aangegeven een sloot te prefereren i.v.m. het weren van honden (hondenpoep - eencellige parasiet Neospora Caninum). In plaats van een spoorloot zou een hekwerk met een hoogte van 1,8m tussen spoorlijn en ontsluitingspad kunnen worden aangebracht. Deze oplossing vinden wij landschappelijk niet acceptabel.

Ontsluiting voor autoverkeer van de percelen Ter laan 27 en 31 in westelijke richting via het Zevenbruggetjespad biedt slechts een besparing aan het beslag op agrarische gronden van appellant van circa 400m X 2m = 800m². Daarbij wordt opgemerkt dat de voorgestelde ontsluiting voor de percelen Ter laan 27 en 31 niet met deze eigenaren is gecommuniceerd. Wijziging kan op bezwaren stuiten bij deze eigenaren.

In de zienswijze wordt voorts aangegeven dat de gemeente voldoende grond in eigendom heeft om het Zevenbruggetjespad te verbreden en geschikt te maken voor auto's. Dit is niet juist. Het laatste deel van dit pad is eigendom van appellant en hiervoor is zijn medewerking nodig. Het voorstel leidt ook zeker niet tot een besparing in kosten, omdat het Zevenbruggetjes pad met een lengte van circa 750m – nu een pad met een halfverharding – geschikt moet worden gemaakt voor autoverkeer.

Het door de gemeente geschetste 'alternatief X' is in het overleg gebracht vanwege de bezwaren van appellant tegen de parallelstructuur met als doel om tot een gezamenlijk (dus ook door de eigenaren van ter laan 27 en 31) gedragen oplossing te komen. Dit draagvlak blijkt niet aanwezig. Ook niet bij

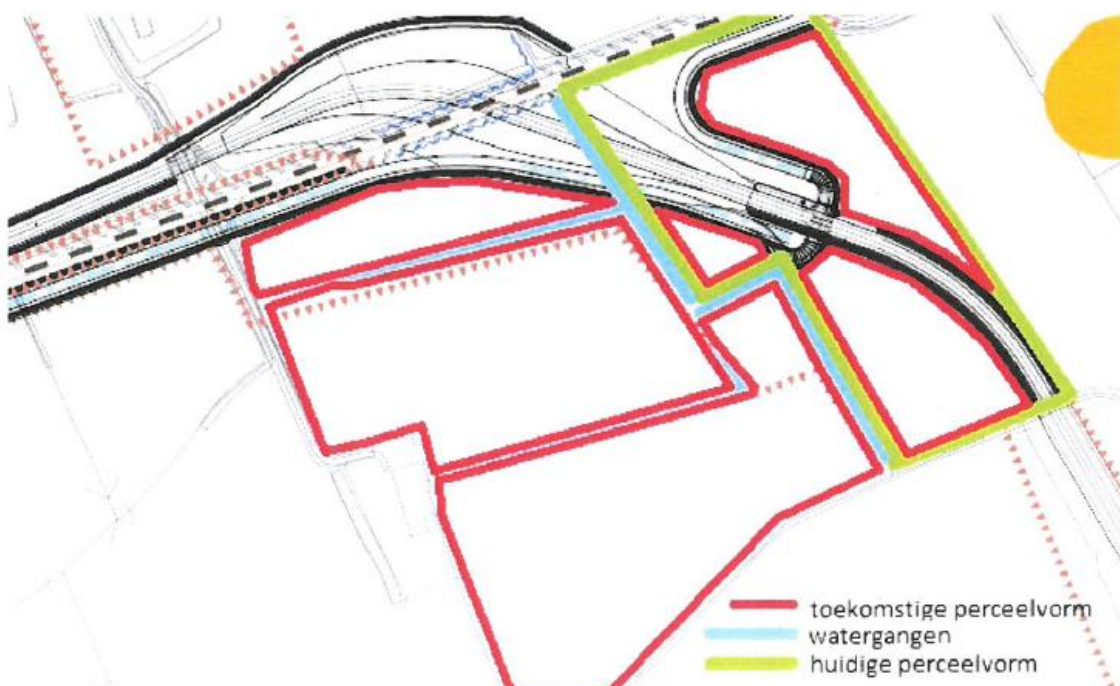
appellant die heeft aangegeven een parallelweg langs het spoor te prevaleren voor een ontsluiting door zijn agrarische gronden, waarbij een deel van de huiskavel wordt doorsneden.

Zienswijze

Doorsnijden landbouwstructuur en ontwatering.

Het plan doorsnijdt vele percelen van Bree, waardoor een ondoelmatige verkaveling en ontwatering optreedt. Ook door de bestaande ontwatering in relatie tot de nieuw aan te leggen weg met parallelstructuur, ontstaan er percelen waarvan niet gezegd kan worden dat hierbij sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Percelen komen aan de andere kant van de weg te liggen. En krijgen bizarre vormen, die nauwelijks te bewerken zijn. Ook wat dit aangaat, is het mogelijk dit flink te beperken door de ontsluiting van Ter Laan nr. 31 en 27 via het Zevenbruggetjespad te realiseren. Een pad dat al eeuwen geleden als ontsluiting dienst deed voor de woning nr. 27, zoals u o.a. terug kunt zien op p. 6 en 7 van het Archeologisch bureauonderzoek (Bijlage 16 bij de Toelichting)



Ondoelmatige landbouwstructuur ten gevolge van het plan.

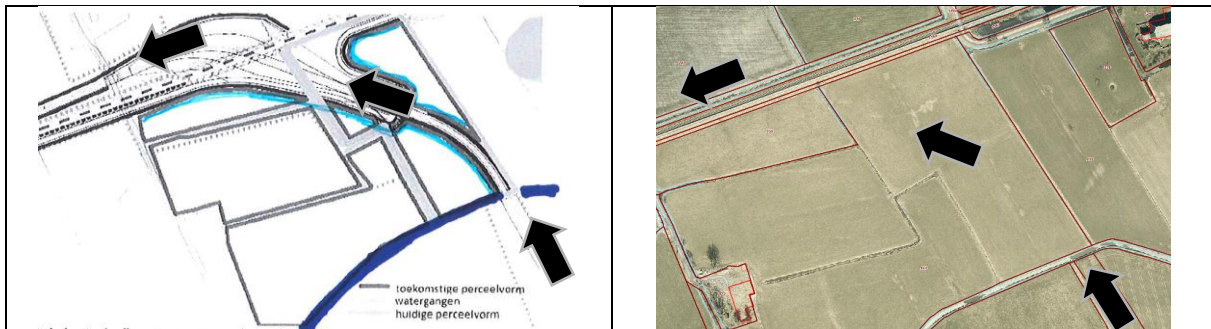
In de waterparagraaf wordt wel aandacht geschonken aan de afvloeiing van hemelwater naar de omliggende en nieuw aan te leggen sloten. Onduidelijk blijft in hoeverre de maatregelen effect hebben voor de naastgelegen landerijen van Bree. De bestaande ontwatering wordt volledig vernietigd door de aanleg van de weg en met name de tunnel. Er zijn grote zorgen voor de afwatering in de percelen die door de tunnel en wegen doorsneden worden. Het bestemmingsplan is op dit punt te summier uitgewerkt en onzorgvuldig voorbereid.

Antwoord

In het bestuurlijk en ambtelijk gevoerde overleg is steeds door appellant aangegeven, dat het grondbeslag op de agrarische gronden van de maatschap voor de ontsluitingsweg met de daarbij behorende infrastructuur als te groot wordt gezien. Doordat bij de planuitwerking de as van de ontsluitingsweg tussen de St. Annerweg en de spoorlijn iets in oostelijke richting is gedraaid (ca. 100m) is het beslag op de gronden van de maatschap geringer geworden. Op dit punt is aan de wensen van appellant tegemoet gekomen.

Dat door de aanleg van de ontsluitingsweg versnippering van landerijen van appellant optreedt is niet te voorkomen, omdat de ontsluitingsweg hier afbuigt in westelijke richting om aan de noordzijde

parallel aan de spoorlijn uit te komen. Daarbij is en was de inzet om de hiervoor benodigde gronden via minnelijk weg te verwerven. Hierbij wordt ook de optredende bedrijfsschade gecompenseerd. Voorts is er 'compensatiegrond' beschikbaar. De ontsluiting van de percelen Ter Laan 27 en 31 via het Zevenbruggetjespad leidt niet tot een 'flinke' beperking van het beslag op agrarische gronden, zoals in het eerste deel van de beantwoording verwoord. Gesteld wordt voorts dat de bestaande ontwatering van de landerijen volledig wordt vernietigd. Dat wordt geïllustreerd met een afbeelding. Het Ter Laanstermaar (donkerblauw) en de nieuwe watergang langs de oostelijke ontsluitingsweg en langs de parallelstructuur (lichtblauw) bieden echter voldoende mogelijkheden tot ontwatering van de landerijen.



Conclusie

De bestreden parallelstructuur is noodzakelijk voor de ontsluiting van de percelen Ter laan 27 en 31 en om het opheffen van de spoorwegovergang in het Zevenbruggetjespad mogelijk te maken. De in de zienswijze aangegeven alternatieve ontsluiting van de percelen Ter Laan 27 en 31 leiden niet tot een kostenbesparing en ook niet tot een substantiële besparing op het beslag van agrarische gronden van appellant. Voorts wordt niet aangetoond dat het voorstel van appellant op draagvlak kan rekenen vanuit de omgeving. Door de realisatie van een nieuwe watergang langs de oostelijke ontsluitingsweg en langs de parallelstructuur kunnen de landerijen van appellant voldoende worden ontwaterd. Dat door de aanleg van de ontsluitingsweg versnippering van landerijen optreedt is niet te voorkomen, omdat de ontsluitingsweg hier afbuigt in westelijke richting om aan de noordzijde parallel aan de spoorlijn uit te komen. De inzet is en blijft om de hiervoor benodigde gronden via minnelijk weg te verwerven. Hierbij wordt ook de optredende bedrijfsschade gecompenseerd.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van de planuitwerking en het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.