



Raadsbesluit nr. 15

Betreft:

Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch

De raad van de gemeente Tynaarlo;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouder d.d. 14 juni 2016;

overwegende:

- dat het bestemmingsplan "Eelderwolde Ter Borch" vanaf vrijdag 18 maart 2016 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen;
- dat naar aanleiding van de tervisielegging 8 zienswijzen tijdig zijn ingediend;
- dat de inhoud van de zienswijze en de gemotiveerde reactie daarop zijn verwoord in de "Nota zienswijzen bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch" welke aan dit besluit is gehecht en wordt geacht van dit besluit deel uit te maken;
- dat de ingekomen zienswijzen hebben geleid tot een aantal inhoudelijke wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan;

gelet op artikel 3.1 en artikel 6.12 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht;

B E S L U I T:

1. De "Nota zienswijzen bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch" met de daarin opgenomen wijzigingsvoorstellen en ambtshalve aanpassingen vast te stellen;
2. Het bestemmingsplan "Eelderwolde Ter Borch" bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1730.BPTerBorch2016EW-0401 met inachtneming van de in punt 1 genoemde zienswijzennotitie en daarin opgenomen wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen;
3. Voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen.

Vries, 27 september 2016

De raad voornoemd,

drs. M.J.F.J. Thijsen, voorzitter

J.L. de Jong, griffier



N o t a z i e n s w i j z e n

Bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch

Zaaknummer: 2015/27367

Referentie: 2016/17735



N o t a z i e n s w i j z e n

Bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch

Gemeente Tynaarlo,
14 juni 2016

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	7
2.	Zienswijzen	10
3.	Wijzigingen	28
	Bijlage I - Overzicht reclamanten	35

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch

(NL.IMRO.1730.BPTerBorch2016EW-0301) heeft vanaf 18 maart 2016 gedurende 6 weken (tot en met 29 april 2016) ter inzage gelegen. Een ieder heeft gedurende deze periode de gelegenheid gehad tegen het ontwerp een zienswijze in te dienen.

Op 12 april heeft de gemeente een inloopavond over het ontwerpplan georganiseerd. Deze bijeenkomst vond plaats in De Onlanderij aan de Madijk en werd door enkele tientallen belangstellenden bezocht. Er werden diverse vragen gesteld. Veel vragen gingen over het verkeer in de wijk en de voortgang van diverse ontwikkelingen in de wijk. Vragen die ter plekke niet beantwoord konden worden, konden op een formulier worden geschreven. Deze vragen (op 9 ingeleverde formulieren) zijn later per mail beantwoord.

Het ontwerp-bestemmingsplan is eveneens naar de provincie Drenthe en het waterschap Noorderzijlvest gestuurd. Het waterschap heeft ambtelijk aangegeven content te zijn met de wijze waarop hun opmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan zijn overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Zij heeft daarom geen zienswijze ingediend. De formele reactie van de provincie is in deze nota verwerkt.

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn van terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is. In totaal zijn er 8 zienswijzen ingediend, waarvan allen binnen de

zienswijzentermijn zijn ingediend en formeel dus worden behandeld en ontvankelijk zijn.

In hoofdstuk 2 zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien. In de eerste kolom staat de code van de indiener van de zienswijze zoals die in bijlage I is opgenomen. In verband met eisen uit de Wet bescherming persoonsgegevens, zijn namen van particuliere personen niet in het hoofdstuk opgenomen en dus niet herleidbaar. De linker kolom bevat de betreffende zienswijze. In de rechter kolom wordt de zienswijze beantwoord. Indien de zienswijze daartoe aanleiding geeft, wordt aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan wordt aangepast.

In hoofdstuk 3 zijn de (ambtshalve) wijzigingen opgesomd.

In bijlage I is een overzicht van de verschillende reclamanten weergegeven. Deze bijlage wordt niet via internet verspreid.

2. Zienswijzen

1.	De provincie Drenthe geeft aan dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van verdere opmerkingen, aangezien in het plan geen provinciaal belang is opgenomen.	De gemeente neemt de opmerking voor kennisgeving aan. De reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
2.	Reclamanten merken op dat in afwijking van het voorontwerpplan, in het ontwerpbestemmingsplan het nog niet verwezenlijkte uitwerkingsplan Ter Borch, plan van uitwerking strip Waterwijk is opgenomen. De zienswijze van reclamanten ziet op de strook van drie meter op het Garmpoleiland met de aanduiding 'functieaanduiding specifieke vorm van waarde - bebouwingsvrije zone ten behoeve van een groene overgang'. Het aanlegvergunningstelsel (artikel 4.7 uitwerkingsplan Strip) is verdwenen in het nieuwe plan. Reclamanten gaan ervan uit dat het niet opnemen van het aanlegvergunningstelsel een omissie betreft, aangezien het een actualisatie betreft. Het gemeentebestuur zou volgens reclamanten moeten weten dat het Garmpoleiland een gevoelig project betreft en dus enige zorgvuldigheid wel op zijn plaats was geweest.	Het bestemmingsplan Ter Borch, plan van uitwerking Garmpoleiland Waterwijk, vastgesteld op 31 maart 2015, is overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De bebouwingsvrije zone ten behoeve van de groene overgang heeft in het ontwerpbestemmingsplan de volgende naamgeving gekregen: 'specifieke vorm van waarde - bebouwingsvrije zone ten behoeve van een groene overgang' waarvoor geldt dat deze zone uitsluitend bestemd is voor behoud, herstel en/of ontwikkeling van een groene overgang en/of de openheid van gronden. Abusievelijk is het aanlegvergunningstelsel niet overgenomen. Voorstel is om deze omissie te herstellen. De zienswijze leidt dan ook tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Alle wijzingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan staan in hoofdstuk 3 vermeld.
3.	Verkeersveiligheid Reclamant geeft aan dat in het kader van verkeersveiligheid er in het ontwerpbestemmingsplan geen maatregelen zijn getroffen om de oversteek (zuidelijk van de Rietwijk, aan het einde van het fietspad/voetpad aansluitend op de overzijde van de Borchsingel aansluitend op het fietspad/voetpad richting Kuifeend en het fietspad/voetpad verder langs de Borchsingel) veiliger te maken. Het niet nemen van maatregelen door de gemeente zal strijdigheid met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur opleveren. Voorgesteld wordt om een snelheidsbeperking van 30 km/u aan beide zijden van de oversteekplaats te nemen. Tevens zal het aanleggen van een voetgangersoversteekplaats (zebra), het aanbrengen van verkeersdrempels aan beide zijden van de oversteekplaats, en het plaatsen van duidelijke borden die de	De verkeersveiligheid is een belangrijk thema en heeft de aandacht van de gemeente. In een bestemmingsplan kunnen echter geen regels worden opgenomen over de maximumsnelheid en overige verkeerstechnische maatregelen. Een bestemmingsplan is geen geschikt instrument om de verkeersveiligheid te vergroten. De wijk Ter Borch is ontworpen en ingericht conform het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Voor informatie over dit programma wordt verwezen naar de website van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Ter plaatse van de oversteek is sprake van een haakse bocht, die de snelheid van gemotoriseerd verkeer verlaagt. Bij de oversteek is een middenberm zodat de

	oversteekplaats aankondigen, behoren tot de te nemen maatregelen. Het plaatsen van verkeerslichten indien de verkeersintensiteit daartoe aanleiding geeft, behoort ook tot de mogelijkheden.	weg in twee keer overgestoken kan worden. Daarnaast is er een vrij liggend fiets/voetpad; ook deze maatregel vergroot de verkeersveiligheid. Naar mening van de gemeente is er geen aanleiding om de door reclamant voorgestelde maatregelen uit te voeren. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Milieubelasting langs de doorgaande route Borchsingel Over de effecten m.b.t. het aansluiten van de hoofdroute Borchsingel is een rapport opgesteld door het Bureau Goudappel Coffeng. In het rapport wordt o.a. gesteld dat naar verwachting de route door Ter Borch minimaal wordt gebruikt door sluipverkeer. In het rapport wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende vormen van verkeer. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt de relatie tussen de verkeersintensiteit, de verschillende vormen van verkeer, en vrachtverkeer en de daarmee samenhangende uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof. De aanleg van de doorgaande Borchsingel zal een aantrekkelijke, kortere route zijn voor (vracht)verkeer in de relatie Haren, Eelde, Paterswolde – A7. Dit verkeer vermijdt zo de route Groningen-Zuid of het Julianaplein. Door toename van vrachtverkeer zal de uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof m.n. op de woningen langs de Ter Borchlaan (Groene lint), in Rietwijk, Tuinwijk en de scholen in het entreegebied toenemen, wat gevaar voor de gezondheid van de bewoners oplevert. Het niet nemen van maatregelen door de gemeente zal strijdigheid met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur opleveren. Te nemen maatregelen zouden zijn: op de Borchsingel, traject dat globaal loopt van de Bruilweering tot de ingang van de noordelijke landtong van de Rietwijk, aan beide zijden een algeheel verbodsbord voor vrachtwagens plaatsen. Tevens dient te worden gezien welke bestemmingen worden vermeld op de richtingsborden op en nabij de afrit Hoogkerk en de A7 en het transferium. Indien hier Ter Borch, Paterswolde en Eelde op worden vermeld, zal dit een	Uit de verkeersberekening van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft, voor 2012 op 200 motorvoertuigen per etmaal komt en voor 2030 op 500 motorvoertuigen per etmaal. De veronderstelling dat er sprake zal zijn van (veel) sluipverkeer, is daarmee onjuist. Het aandeel vrachtverkeer in het doorgaande verkeer wordt geschat op 8% (het percentage vrachtverkeer in een normaal verkeersbeeld). De bijdrage aan de luchtkwaliteit van een dergelijk laag aantal vrachtauto's valt binnen de landelijke normen. Daarbij komt dat dit aantal lager is dan het risico dat door het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema bij het opstellen van het bestemmingsplan Ter Borch is berekend. Voor de hand ligt dat dit leidt tot een lagere, niet tot een hogere uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof. Uiteraard houden wij nauwgezet een vinger aan de pols. De gemeente volgt de ontwikkelingen ten aanzien van de voorgenomen veranderingen van de zuidelijke ringweg. Zoals aangegeven is de verwachting dat de Borchsingel niet als omleidingsroute gebruikt zal worden. Tijdens de werkzaamheden aan het Julianaplein in Groningen worden verkeersproblemen verwacht en dit kan er toe leiden dat er meer doorgaand verkeer door Ter Borch wil rijden. Voor verkeer van de A7 naar de A28 en vice versa is de route door Ter Borch vergeleken met de route A7 afrit 34 Leek, N372 en N386 (Leek-Roden-Peize-Vries) en de route A7 afrit 35 Hoogkerk, N372 en N386 (Peizermade-Peize-Vries). Vergeleken met deze routes over provinciale stroomwegen (20 min

	toename van sluijverkeer opleveren.	55 sec en 22 min 3 sec) is de route door Ter Borch (22 min 12 sec) vanwege de reistijd het minst aantrekkelijk. De verwachting is dan ook dat de route door Ter Borch minimaal wordt gebruikt door sluijverkeer. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
4.	Reclamant geeft in aansluiting op de zienswijze d.d. 26 april 2016 namens 79 bewoners het volgende aan: In 2006 en 2007 kochten reclamanten de kavels aan de Ter Borchlaan (nummer 6, 8 en 16) met de uitdrukkelijke garantie dat de aan te leggen Borchsingel geen overlast in termen van geluid als luchtkwaliteit/milieu zou veroorzaken. De kavels aan de achterzijde waren daarom zelfs hoger geprijsd (ligging kavels niet grenzend aan de weg). Zo mag blijken uit de ingediende zienswijze, zijn de plannen inmiddels drastisch gewijzigd en zal er mogelijk sprake zijn van een geheel andere situatie met overlast. Dit zal het woongenot van reclamanten aantasten en zal van negatieve invloed zijn op de prijs en verkoopbaarheid van de woningen van reclamanten. Reclamanten stellen het gemeentebestuur dan ook op voorhand aansprakelijk voor alle schade die voortkomt uit de voorgestelde wijzigingen met betrekking tot de (bestemming) Borchsingel en vigerende plan aanpassingen.	Het is onjuist dat de plannen drastisch zijn gewijzigd. Het totaal aantal woningen dat in de wijk gebouwd is en kan worden gebouwd op grond van de geldende bestemmingsplannen is beduidend lager dan het oorspronkelijke aantal dat in het Masterplan is genoemd. Minder woningen houdt in minder wegverkeerslawaaï en minder fijnstof. De geluidsbelasting op de woningen als gevolg van het verkeer is opnieuw berekend door de gemeente. Uit deze berekening komt naar voren dat in alle gevallen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze berekening is toegevoegd aan de toelichting. Zoals reeds in het bestemmingsplan Ter Borch (vastgesteld door de gemeenteraad van Tynaarlo op 24-9-2004) is opgenomen, is de Borchsingel bedoeld als een doorlopende zelfstandige verkeersstructuur, die de wijk direct aansluit op de Groningerweg en het transferium bij de N372. Het voorliggende bestemmingsplan verandert niets in deze ontsluitingsstructuur. Betrokkenen waren bij de aankoop van hun kavel op de hoogte van het feit dat deze weg in de toekomst aangelegd zou worden. Uit de verkeersberekening van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft, voor 2012 op 200 motorvoertuigen per etmaal komt en voor 2030 op 500 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal is lager dan het risico dat door het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema destijds bij het opstellen van het bestemmingsplan Ter Borch is berekend. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

5.	Ontsluiting Reclamanten maken er bezwaar tegen dat de ontsluiting van de wijk naar de A7 niet beperkt wordt tot een maximaal aantal vervoersbewegingen, zodat alleen bewoners van Eelderwolde gebruik kunnen maken van deze ontsluiting. Inwoners en bezoekers van Groningen Zuid (alles beneden de A7), Eelde, Paterswolde en Haren zullen gebruik gaan maken van de ontsluitingsweg als er vertragingen, files zijn als gevolg van de werkzaamheden aan de ring Zuid. Er ontstaat zo een verkeersinfarct waar alle inwoners van Eelderwolde last van zullen ondervinden. Verkeer vanuit Paterswolde richting Groningen zou nu al via de Groningerweg gebruik maken van de Woltsingel/Bakkerslaan. De verkeersdruk op de Groningerweg maakt het nu al en in te toekomst nog moeilijker om over te steken. Reclamanten verwachten hinder te ondervinden van sluipverkeer. De gemeente heeft beloftes gedaan aan de bewoners van Ter Borch dat deze weg een beperkte ontsluitingsfuncties zou krijgen. Daarvoor hebben bewoners veel geld voor grond betaald, maar door breken van de belofte, ondervinden bewoners overlast door geluid, verkeersonveiligheid en waardevermindering van woningen. Reclamanten roepen de gemeente op om harde afspraken te maken over de verkeerssituatie in Corpus den Hoorn en rondom het Martiniziekenhuis. De doorgevoerde veranderingen hebben tot op heden nog geen winst opgeleverd voor de goede ontsluiting van Ter Borch.	Uit de verkeersberekening van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft, voor 2012 op 200 motorvoertuigen per etmaal komt en voor 2030 op 500 motorvoertuigen per etmaal. De veronderstelling dat er sprake zal zijn van (veel) sluipverkeer, is daarmee onjuist. Zoals reeds in het bestemmingsplan Ter Borch (vastgesteld door de gemeenteraad van Tynaarlo op 24-9-2004) is opgenomen, is de Borchsingel bedoeld als een doorlopende zelfstandige verkeersstructuur (wijkontsluitingsweg), die de wijk direct aansluit op de Groningerweg en het transferium bij de N372. De Woltsingel heeft het karakter van een buurtontsluitingsweg en is als zodanig ingericht. Hier geldt ook een maximale snelheid van 30 km/uur. Met de aansluiting van de Borchsingel op de N372, wordt de aansluiting op de Groningerweg ontlast en wordt de verkeersafwikkeling van het verkeer uit de wijk verbeterd. De gemeente is in gesprek met de gemeente Groningen over de verkeerssituatie in Groningen-Zuid. Zoals aangegeven wordt de verkeersafwikkeling van de wijk verbeterd met de ontsluiting op de N372. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Alle wijzingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan staan in hoofdstuk 3 vermeld.
	Garmpoleiland Reclamanten merken op dat in het ontwerpbestemmingsplan het nog niet verwezenlijkte uitwerkingsplan Ter Borch, plan van uitwerking strip Waterwijk is opgenomen, maar het aanlegvergunningstelsel (artikel 4.7 uitwerkingsplan Strip) is verdwenen in het nieuwe plan. In het schrijven van de gemeente (kenmerk WABO-DZ-0005, referentie 2016/6237 d.d. 25-02-2016) is	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2. Voorstel is om deze omissie te herstellen. De zienswijze leidt dan ook tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

	aangegeven dat de bebouwingsvrije zone geregeld is, maar dit blijkt een loze belofte en de gemeente zich hier ook kenmerkt als onbetrouwbare partij.	
	Madijk Reclamanten zien verder graag dat de Madijk, de onverharde weg langs het Omgelegde Eelderdiep, wordt onttrokken aan het openbaar verkeer. Het gebruik van deze weg, gelegen naast het natuurgebied de Onlanden, wordt regelmatig gebruikt door autoverkeer en crossmotoren, wat overlast voor zowel mens als natuur als gevolg heeft. Het fietspad langs het Omgelegde Eelderdiep moet vooral fietspad blijven. Nu wordt het ook gebruikt door snorscooters, bromfietsen en motoren. Bebording moet duidelijker worden en de gemeente zou hier meer moeten handhaven. De aansluitingen van de fietspaden op de fietspaden van de gemeente Groningen met de gemeente Groningen te bespreken en te verbeteren. De rotonde aan de Groningerweg is gevaarlijk voor fietsers door o.a. de begroeiing op de rotonde. De verkeerssituatie op de kruising Woltsingel/Bakkerslaan, Borchsingel, Ter Borchlaan is voor fietsers zeer ongunstig ingericht zodat ze zich totaal niet laten leiden door de verkeersregels.	De Madijk en de onverharde weg langs het Omgelegde Eelderdiep zijn en blijven openbare wegen, die onder andere dienen ter ontsluiting van aangrenzende percelen. Het gebruik van openbare wegen door ander verkeer dan waarvoor de wegen bedoeld zijn is een handhavingsaspect. Dit wordt niet geregeld via het bestemmingsplan. De begroeiing op de rotonde aan de Groningerweg is een inrichtingsaspect. Het bestemmingsplan is hiervoor geen geschikt instrument. Bij de gemeente kan via het digitale loket een melding leefomgeving worden gedaan, indien men klachten heeft over de openbare ruimte. De inrichting van de kruising voldoet aan alle eisen en richtlijnen. Fietsers dienen gebruik te maken van de oversteekmogelijkheden. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
6.	GroenLinks dient een zienswijze tegen het bestemmingsplan in omdat het College geen discussie in de Raad wenste te voeren, maar alleen antwoord wilde geven op vragen.	De gemeenteraad heeft besloten om de formule bestemmingsplanprocedure te starten, door het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Deze tervisielegging dient ter voorbereiding van de besluitvorming door de raad. Het indienen van een zienswijze door een fractie vanuit de raad is daarmee oneigenlijk. Immers er wordt een zienswijze ingediend tegen een voorgenomen besluit dat de raad zelf voorbereid. De raad is bevoegd tot het vaststellen van bestemmingsplannen. Het college van burgemeester en wethouders ondersteunt de voorbereiding van deze besluitvorming o.a. door te adviseren over de inhoud van de zienswijzen en over de wijze waarop daarmee kan worden omgegaan.

	Garmpoleiland GroenLinks maakt bezwaar tegen een extra eiland in de wijk Ter Borch, namelijk het Garmpoleiland. In het voorontwerpbestemmingsplan staat in de toelichting op pagina 31 dat van de 6 eilanden er één nog niet is ontwikkeld, namelijk het Garmpoleiland. In het ontwerpbestemmingsplan is in de toelichting op pagina 31 omschreven dat van de zeven eilanden er één nog niet is ontwikkeld, het Garmpoleiland.	Waterwijk omvat 7 eilanden. In het voorontwerpbestemmingsplan stond per abuis dat er 6 eilanden aanwezig zijn. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan hersteld. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	GroenLinks maakt bezwaar tegen het inbrengen van een ander bestemmingsplan dat een eigen procedure volgt bij het ontwerpbestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch, wat qua procedure niet transparant is en zowel de raad als alle andere belanghebbenden op het verkeerde been zet. Het is niet correct om het vastgestelde document significant te wijzigen zonder de gemeenteraad daarvan expliciet op de hoogte te stellen.	Het uitwerkingsplan "Ter Borch, plan van uitwerking Garmpoleiland Waterwijk" is door het college op 31 maart 2015 vastgesteld. Tegen dit besluit hebben appellanten beroep ingesteld waarop bij uitspraak van de Raad van State (Uitspraak 201504097/1/R6) d.d. 18 november 2015 de beroepsgronden ongegrond zijn verklaard. Omdat het voorliggende bestemmingsplan onder andere betrekking heeft op Waterwijk, is ervoor gekozen om het onherroepelijk uitwerkingsplan over te nemen. Dit voornemen was al aangekondigd in het voorontwerpbestemmingsplan (zoals uit het in de zienswijze aangehaalde citaat van pagina 31 blijkt). In de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan staat vermeld dat het Garmpoleiland onderdeel uit maakt van het bestemmingsplan. De stelling dat deze samenvoeging niet transparant zou zijn en belanghebbenden misleidt, is volstrekt onjuist. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

	Natuur Bruilweering De bestemming Natuur ontbreekt van de Ter Borchlaan tot aan de Madijk, ter hoogte van Bruilweering. Dit is in strijd met de toezegging in de raadsvergadering van 8 maart 2016.	Het merendeel van Bruilweering maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Rietwijk Noord. In dit bestemmingsplan heeft Bruilweering de bestemming Natuur. Het deel van Bruilweering dat onderdeel is van voorliggend bestemmingsplan is ook bestemd als Natuur. Dit naar aanleiding van een opmerking van reclamant op het voorontwerpbestemmingsplan. Feitelijk heeft de hele Bruilweering een natuur bestemming met uitzondering van de kruising met de Borchsingel (daar heeft het een verkeersbestemming). Er is geen toezegging gedaan om de hele Bruilweering in dit bestemmingsplan op te nemen. Hiervoor bestaat ook geen noodzaak. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Ecologische verbinding Verzocht wordt om de functie van ecologische verbindingszone, zoals verwoord in het Masterplan, op te nemen in het bestemmingsplan.	De ecologische verbinding tussen de Rietwijk en de Piccardhofplas is gerealiseerd. Tussen de percelen Ter Borchlaan 38 en Ter Borchlaan 36 is een ecologische sloot aangelegd. Langs de Ter Borchlaan bevinden zich enkele open stukken grasland. Ten behoeve van het behoud van het groen zijn deze percelen voorzien van de aanduiding 'groen'. Deze wijze van bestemmen komt overeen met het vorige bestemmingsplan Ter Borch en het daarop gebaseerde bestemmingsplan "Ter Borch, plan van uitwerking Groene Lint". Gezien het feit dat deze percelen worden gebruikt als tuin en in eigendom zijn bij particulieren ligt het niet in de rede om deze percelen uitsluitend ten behoeve van natuur te bestemmen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Verkeersveiligheid De Borchsingel is verdeeld over twee bestemmingsplannen. Dit geeft juridische onzekerheid. Bewoners willen zekerheid over veiligheid en geluidsoverlast. Daarnaast wordt verzocht de in het verleden gedane belofte opnieuw op te nemen: Indien blijkt dat de hoeveelheid doorgaand verkeer over de Borch-	De Borchsingel heeft in beide bestemmingsplannen dezelfde bestemming en daarmee is geen sprake van juridische onzekerheid. Zoals in het bestemmingsplan Ter Borch (vastgesteld door de gemeenteraad van Tynaarlo op 24-9-2004) is opgenomen, is de Borchsingel bedoeld als een doorlopende zelfstandige verkeersstructuur, die de wijk direct aansluit op de Groningerweg en het transferium bij

	singel meer wordt dan het bestemmingsverkeer, worden voorzieningen getroffen om de wijk tijdens de spits alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer. Hiervan is sprake indien het doorgaand verkeer meer dan 3000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.	de N372. Het voorliggende bestemmingsplan verandert niets in deze ontsluitingsstructuur. De verkeersveiligheid is een belangrijk thema en heeft de aandacht van de gemeente. In een bestemmingsplan kunnen echter geen regels worden opgenomen over de maximumsnelheid en overige verkeerstechnische maatregelen. De wijk Ter Borch is ontworpen en ingericht conform het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Voor informatie over dit programma wordt verwezen naar de website van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). De geluidsbelasting op de woningen als gevolg van het verkeer is opnieuw berekend door de gemeente. Uit deze berekening komt naar voren dat in alle gevallen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze berekening is toegevoegd aan de toelichting. Uit de verkeersberekening van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft, voor 2012 op 200 motorvoertuigen per etmaal komt en voor 2030 op 500 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal is lager dan het risico dat door het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema destijds bij het opstellen van het bestemmingsplan Ter Borch is berekend. Omdat het doorgaande verkeer een gering aantal betreft, ziet de gemeente geen reden om genoemde belofte opnieuw te doen. Indien de indruk ontstaat dat de verkeersdruk te groot wordt en/of dat de verkeersveiligheid in het geding is, zal de gemeente aanvullend onderzoek doen naar de oorzaak, waarbij ook het treffen van maatregelen wordt overwogen. Op dat moment wordt met behulp van een kentekenonderzoek onderzocht of er structureel sprake is van grote aantallen doorgaand verkeer. Omdat ook andere factoren en/of lagere verkeersintensiteiten kunnen leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, wil de gemeente voorkomen dat het aantal van 3000 motorvoertuigen gezien wordt als drempelwaarde voor het doen van nader onderzoek. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
--	---	---

7.	Inleidend wordt aangegeven dat de zorgen van reclamanten voornamelijk betrekking hebben op de verkeersveiligheid, de toename van de verkeersintensiteit, de toename van (geluids)overlast en het ontbreken van veilige oversteken en andere verkeers-/en snelheid beperkende maatregelen. Daarnaast zijn reclamanten van oordeel dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende waarborgen bevat met betrekking tot adequate en verkeersveilige ontsluiting van het plangebied, alsmede ten aanzien van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Per onderdeel de zienswijzen:	
	Verkeer en verkeersbeperkende maatregelen In de zienswijze wordt verwezen naar een passage uit de toelichting Masterplan ter Borch (2002) paragraaf 4.4. In 2002 ging de gemeente uit van de mogelijkheid van een 'verkeersknip' ter hoogte van de overgang bedrijventerrein naar woonbebouwing die het sluipverkeer zou tegenhouden. Uitgangspunt bij ontwikkeling van de Ter Borch was namelijk dat er geen doorgaand verkeer door de wijk zou gaan rijden (Verkeersgegevens Ter Borch, DHV Milieu en Infrastructuur BV, oktober 2000). Uitgangspunt was eveneens in overeenstemming met het GVVP, waarin het weren van doorgaand verkeer in de verblijfsgebieden en het aanpakken van sluiproutes als een van de belangrijkste speerpunten is geformuleerd. Vooral met het oog op het realiseren van de aansluiting op de A7 was dit voor reclamanten een geruststellende melding. Bij aankoop van een kavel door reclamanten is door de gemeente toegezegd dat de Borchsingel weliswaar aansluiting zal krijgen op de A7, maar de weg alleen voor bestemmingsverkeer bedoeld zal zijn. De gemeente heeft toegezegd dat bij toename van verkeersintensiteit maatregelen zou worden genomen in de vorm van pasjes, slagbomen of andere verkeersbeperkende maatregelen. In 2004 is in het bestemmingsplan ter Borch eveneens specifiek ingegaan op toename van verkeersbewegingen: in paragraaf 3.14 is zou wederom ondub-	In het bestemmingsplan Ter Borch (vastgesteld door de gemeenteraad van Tynaarlo op 24-9-2004) is opgenomen dat de Borchsingel bedoeld is als een doorlopende zelfstandige verkeersstructuur (wijkontsluitingsweg), die de wijk direct aansluit op de Groningerweg en het transferium bij de N372. Met de aansluiting van de Borchsingel op de N372, wordt de aansluiting op de Groningerweg ontlast en wordt de verkeersafwikkeling van het verkeer uit de wijk verbeterd. Uit de verkeersberekening van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft, voor 2012 op 200 motorvoertuigen per etmaal komt en voor 2030 op 500 motorvoertuigen per etmaal. Omdat het doorgaande verkeer een gering aantal betreft, ziet de gemeente geen reden om genoemde belofte opnieuw te doen. Indien de indruk ontstaat dat de verkeersdruk te groot wordt en/of dat de verkeersveiligheid in het geding is, zal de gemeente aanvullend onderzoek doen naar de oorzaak, waarbij ook het treffen van maatregelen wordt overwogen. Op dat moment wordt met behulp van een kentekenonderzoek onderzocht of er structureel sprake is van grote aantal-

	belzinnig een toezegging zijn gedaan met betrekking tot verkeersbeperkende maatregelen luidend dat als het bestemmingsverkeer groter is dan 3.000 bewegingen per etmaal de gemeente over zal gaan tot verkeersbelemmerende maatregelen'. Verder is in de zienswijze de passage 4.5 en 4.7 van de Toelichting van het bestemmingsplan Ter Borch, Rietwijk Noord (september 2013) en paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan Ter Borch, Rietwijk Zuid (mei 2014) aangehaald. In meerdere bestemmingsplannen zou onduidelijk de toezegging naar bewoners zijn gedaan inhoudende dat bij toename van de hoeveelheid doorgaand verkeer ten opzichte van bestemmingsverkeer voorzieningen getroffen zullen worden. Tevens wordt verwezen naar paragraaf 4.3 uit het ontwerpbestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch waarbij reclamanten aangeven dat niet wordt gerept over de in andere bestemmingsplannen gedane toezeggingen met betrekking tot het nemen van verkeersbeperkende maatregelen. Dit geldt tevens voor het uitgangpunt dat de Borchsingel voornamelijk bedoeld is voor bestemmingsverkeer en dat er geen doorgaand verkeer in de wijk zal rijden. Dit levert dan ook strijd op met de goede ruimtelijke ordening en tevens strijdigheid met het vertrouwensbeginsel. Reclamanten verzoeken de gemeenteraad de gedane toezeggingen in stand te laten.	len doorgaand verkeer. Omdat ook andere factoren en/of lagere verkeersintensiteiten kunnen leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, wil de gemeente voorkomen dat dat het aantal van 3000 motorvoertuigen gezien wordt als drempelwaarde voor het doen van nader onderzoek. De locatie van de zogenaamde “verkeersknip”, zoals vermeld in het Masterplan, is gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan Ter Borch, Rietwijk Noord. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk van kracht en daarmee ook de geciteerde passages over de Borchsingel. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Verkeersonderzoek van Goudappel & Coffeng Er is een groot verschil tussen de berekeningen van het adviesbureau Diepens en Okkema (26 maart 2002) dat onderzoek heeft uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Ter Borch in 2006 en het onderzoek wat is uitgevoerd door een verkeersadviesbureau Goudappel & Coffeng uit november 2015. Het is opvallend dat ondanks dat er in de wijk meer bedrijvigheid is, het meest recente verkeersonderzoek een veel lagere belasting oplevert qua aantal motorvoertuigen per etmaal en teruggaat van maximaal 1.400 naar maximaal 200 tot 500. Het onderzoek uit 2015 gaat in het geheel niet in op de aanzien-	Goudappel & Coffeng staat te boek als deskundig en gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau. De gemeente ziet geen aanleiding om te stellen dat het onderzoek onvolledig en/of onbetrouwbaar is. De juiste uitgangspunten zijn in het onderzoek meegenomen. Het verschil in uitkomsten van beide onderzoeken is te verklaren. Diepens en Okkema gingen uit van een zeer positief groeiscenario, waarbij in de wijk meer woningen zouden worden gerealiseerd en waarbij de jaarlijkse autonome groei van het aantal verkeersbewegingen hoog is. Doordat de economie in de tussentijd

Ijke verschillen met het onderzoek uit 2002. Reclamanten vragen de gemeente dit in het kader van zorgvuldigheid te verklaren. Tevens zijn reclamanten van mening dat het onderzoek van Goudappel & Coffeng onvolledig is en vooral een onjuist beeld geeft van de bestaande en de te verwachten verkeerssituatie: 1. Zo zou in het onderzoek ten onrechte worden uitgegaan van een ritproductie van 5,5 per woning per dag. Uit het bestemmingsplan Ter Borch, Crematorium uit 2016 blijkt dat bij het bepalen van de verkeersaantrekkende werking gebruik is gemaakt van de CROW-publicatie 317. Dit in tegenstelling tot het onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Eelderwolde Ter Borch, waarvoor uitgegaan is van het verkeersmodel GroningenPlus 2014. Dit model rekent met een erg lage rittenproductie. In het onderzoek is ook niet onderbouwd waarom niet volgens de CROW-publicatie 317 is gerekend. 2. Het onderzoek geeft onvoldoende duidelijkheid met betrekking tot de te verwachten ontwikkelingen, zoals de toekomstige bestemmingsplannen voor wat betreft de supermarkt, het gezondheidscentrum en 65 nieuwe woningen. 3. De actuele verkeerssituatie rond het Martiniziekenhuis is niet meegenomen in het onderzoek. Het doorvoeren van éénrichtingsverkeer rondom het Martiniziekenhuis heeft geleid tot een aanzienlijke verschuiving van verkeersstromen die mogelijk een doorwerking hebben op Eelderwolde en omgeving. 4. Het onderzoek is onvolledig aangezien het slechts uitgaat van hypothesen als het gaat om de werkzaamheden aan het zuidelijke gedeelte van de Ring en het effect op de verkeerssituatie in Ter Borch. 5. De benadering van de alternatieve routes tijdens Aanpak Ring Zuid zou eveneens onvolledig zijn. Er wordt volledig voorbij gegaan aan de sluiproutes/verkeersbewegingen met een herkomst of bestem-	verslechterd is, is dit groeiscenario niet in de verwachte mate gerealiseerd. Het model van Goudappel & Coffeng gaat uit van de feitelijk gerealiseerde situatie en verwachtingen voor de komende jaren. Deze verwachtingen zijn gematigder dan in 2002, en de gemeente is van mening dat deze verwachtingen realistisch zijn. Daarnaast moet worden opgemerkt dat bij het eerste onderzoek sprake was van onzekere factoren en opeenstapeling van zogenaamde “worstcasescenario's”. Hoe verder de wijk in realisatie is, des te meer er gerekend kan worden met feitelijke gegevens. Dit verklaart een gunstigere raming. De productie van 5,5 ritten is een aanname voor de hele wijk. Het verschil in ritproductie per woning is niet van invloed op de hoeveelheid doorgaand verkeer. De ritten van en naar de woningen in Ter Borch behoren tot het bestemmingsverkeer. In het onderzoek is duidelijk aangegeven met welke te verwachten ontwikkelingen rekening is gehouden. Dit betekent overigens niet dat deze ontwikkelingen ook allemaal gerealiseerd zullen worden. De verkeersafwikkeling in Groningen-Zuid is in principe een aangelegenheid van de gemeente Groningen. Beide gemeenten hebben echter hierover overleg. De gemeente verwacht dat met de aansluiting van de Borchsingel op de N372, de aansluiting op de Groningerweg wordt ontlast en de verkeersafwikkeling van het verkeer uit de wijk wordt verbeterd. Aangezien de werkzaamheden aan de Ring nog niet duidelijk zijn, kan het effect op de verkeerssituatie in Ter Borch uitsluitend middels hypothesen worden onderzocht. Goudappel & Coffeng staat te boek als deskundig en gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau. De gemeente ziet geen aanleiding om te stellen dat het onderzoek onvolledig is.
--	--

	ming dichterbij Ter Borch zoals de routes van en naar Eelde/Paterswolde/Haren, Hoogkerk, Leek en verschillende delen van Groningen-Zuid en het Martiniziekenhuis. De stad wordt in het onderzoek niet genoemd. 6. Reclamanten zijn van mening dat op modelniveau een simulatie zou kunnen worden uitgevoerd waarin de Ring Zuid 'geknepen' wordt.	Zie vorig antwoord. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Verkeer In het ontwerpbestemmingsplan is weinig aandacht besteed aan het aspect verkeersveiligheid, terwijl in eerder genoemde (nu nog geldende) bestemmingsplannen uitgebreid is ingegaan op dit aspect en ook concrete toezeggingen zijn gedaan met betrekking tot het nemen van verkeersbeperkende maatregelen. Een onveilige verkeerssituatie is echter zeer reëel en zal allen maar verergeren door de Aanpak Ring Zuid. Op de Borchsingel kan snel hard gereden worden en ook in het plangebied bevinden zich zes plaatsen waar fietsers en voetgangers de Borchsingel passeren, waaronder kinderen die naar de OTB Ter Borch of de Rietzanger lopen/fietsen. Door een tweetal reclamanten is een Wob-verzoek ingediend betreffende de verkeerssituatie in het plangebied, maar hier is maar gedeeltelijk aan tegemoet gekomen. Des te meer is het gewenst dat er meer aandacht wordt besteed aan het aspect verkeersveiligheid. Reclamanten zijn van oordeel dat de gemeente zorg dient te dragen voor een veilige inrichting van de weg. In navolging van het verkeersongeluk in 2014 heeft de gemeente besloten de inrichting rond het schoolgebied aan te passen. Volgens reclamanten is een voorbeeld van reactief handelen door de gemeente de fiets- en wandelovergang bij de Rietwijk. De gemeente heeft in verband met de privacy van de woningen aan de Oeverlibel een muur gebouwd, maar dit bleek een onveilige situatie op te leveren. De gemeente zou geen duidelijk plan hebben, geen duidelijk beleid voeren ten aanzien van verkeersveiligheid en enkel reageren	De verkeersveiligheid is een belangrijk thema en heeft de aandacht van de gemeente. In een bestemmingsplan kunnen echter geen regels worden opgenomen over de maximumsnelheid en overige verkeerstechnische maatregelen. Een bestemmingsplan is geen geschikt instrument om de verkeersveiligheid te vergroten. De wijk Ter Borch is ontworpen en ingericht conform het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Voor informatie over dit programma wordt verwezen naar de website van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). De gemeente heeft aldus zorg gedragen voor een veilige inrichting van de wegen en erven. De onveilige situatie nabij de Oeverlibel is de mening van een individu en deze mening wordt niet gedeeld door de gemeente. Het verkeersongeluk in 2014 is onderzocht door de Verkeersongevallenanalyse van de politie. De gemeente valt in dit geval niets verwijten. De gemeente heeft regelmatig contact en overleg met de verkeerscommissie van de scholen in Ter Borch. Uit dit overleg komen maatregelen voort die de verkeersveiligheid ten goede komen.

	op incidenten. Reclamanten wensen in het bestemmingsplan dat de gemeente concreet ingaat op visie en beleid op het gebied van verkeersveiligheid en ingaat op de eventueel te treffen verkeersmaatregelen.	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Geluid De conclusie dat akoestisch onderzoek achterwege kan blijven (zoals opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan) is vanuit het perspectief van een goede ruimtelijke ordening onjuist. In het plangebied zouden ook wegen zijn geleden waar maximumsnelheid van 50 km/uur geldt waaraan vrij recent woningen zijn gebouwd, dan wel nog gebouwd moeten worden. Daarnaast zijn er geen recente geluidsonderzoeken beschikbaar. De kans dat er meer verkeer op de Borchsingel gaat rijden betekent dat er mogelijk een grotere geluidscontour rond de Borchsingel komt te liggen. Zo wordt een passage uit de in 2012 vastgestelde bestemmingsplan Ter Borch, plan van uitwerking Rietwijk Tusseneilanden aangehaald. Reclamanten stellen dat op basis van de passage het niet is uitgesloten dat een waarde hoger dan 48 dB valt te verwachten voor de woningen.	De geluidsbelasting op de woningen als gevolg van het verkeer is opnieuw berekend door de gemeente. Uit deze berekening komt naar voren dat in alle gevallen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze berekening is toegevoegd aan de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
8.	Inleidend wordt aangegeven dat de zorgen van reclamant voornamelijk betrekking hebben op de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt aangegeven dat duidelijke eenduidige kaders in dit bestemmingsplan belangrijk zijn voor het vertrouwen. Hoe transparanter de uitgangspunten hoe minder ruis. Meer ruis zorgt voor meer onrust. Per onderdeel de zienswijzen:	
	Borchsingel Reclamant vraagt of de verkeerswet verschillen kent in definitie en uitvoeringsvoorschriften tussen een “doorgaande weg” en een “ontsluitingsweg”? Verzocht wordt om verwarring te voorkomen en voor alle duidelijkheid voor de bewoners op blz. 34 “doorgaande zelfstandige verkeersstructuur” te vervangen door “ontsluitingsweg”. Zoals dat in het masterplan, het vorige be-	In de Wegenverkeerswet wordt geen onderscheid gemaakt tussen genoemde wegen. De wijk Ter Borch is ontworpen en ingericht conform het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). SWOV gaat uit van drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

	stemmingsplan en op blz. 37 staat aangegeven.	• stroomwegen • gebiedsontsluitingswegen • erftoegangswegen Net als alle overige wegbeheerders, past de gemeente dit onderscheid toe. De Borchsingel betreft een gebiedsontsluitingsweg. De overige wegen zijn erftoegangswegen. Hieronder worden deze twee categorieën algemeen toegelicht. Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisselen tot doel hebben. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Zij moeten voor het verdelen en het verzamelen van verkeer zorgen. Het is volgens de Duurzaam Veilig filosofie echter ongewenst om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen te laten uitkomen. Buiten de bebouwde kom mag er 80 km/h gereden worden, binnen de bebouwde kom 70 of 50 km/h. Het homogeniteitsprincipe leidt ertoe dat langzaam- en snelverkeer van elkaar moet worden gescheiden. Binnen de bebouwde kom kan dit door fietsstroken of vrij liggende fietspaden aangelegd; buiten de bebouwde kom door parallelle fietspaden of erftoegangswegen. Hierbij moet worden bedacht dat ook medegebruik van een gebiedsontsluitingsweg door langzaam landbouwverkeer ongewenst is. Bromfietsen vormen hier een aparte groep, binnen de bebouwde kom delen ze de weg met de auto's, buiten de bebouwde kom met de fietsers. Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30km/h en 60km/h-zones. Op erftoegangswegen moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. Omdat deze zoge-
--	--	---

		naamde verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheid remmende maatregelen getroffen. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangswegen als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden toegepast. Waar in het ontwerpbestemmingsplan andere termen zijn gebruikt, passen wij dit aan. De zienswijze leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Verkeersveiligheid Reclamant heeft de volgende vragen: 1. Kunnen, vanwege de conserverende functie, deze normen voor bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer expliciet worden overgenomen en opnieuw genoemd worden in het bestemmingsplan 2016? 2. Is het mogelijk om deze normen te laten gelden voor de gehele Borchsingel (vooral bij de scholen) en niet alleen voor de aangegeven punten? 3. Kan de gemeente ook concreet benoemen in welke stappen en momenten er wordt gemeten, wanneer wordt bepaald dat passende maatregelen getroffen (moeten) worden en welke zijn dat dan? 4. In het masterplan wordt geschreven: "...een verkeersknip tussen bedrijven en woningen om sluipverkeer tegen te gaan". Wat is dat? Moeten we denken aan "bijvoorbeeld een slagboom of een verzinkbare zuil" zoals deze worden genoemd in het bestemmingsplan Rietwijk Noord? Verzocht wordt om de in het bestemmingsplan 2006 genoemde normen over te nemen en te laten gelden voor de hele Borchsingel. Ook in dit geval wordt van de gemeente gevraagd zo concreet mogelijk te zijn over de te verwach-	Uit de verkeersberekening van Goudappel Coffeng komt naar voren dat het doorgaande verkeer, oftewel verkeer dat geen herkomst of bestemming in Ter Borch heeft, voor 2012 op 200 motorvoertuigen per etmaal komt en voor 2030 op 500 motorvoertuigen per etmaal. Omdat het doorgaande verkeer een gering aantal betreft, ziet de gemeente geen reden om genoemde belofte opnieuw te doen. Indien de indruk aanwezig ontstaat dat de verkeersdruk te groot wordt en/of dat de verkeersveiligheid in het geding is, zal de gemeente aanvullend onderzoek doen naar de oorzaak, waarbij ook het treffen van maatregelen wordt overwogen. Op dat moment wordt met behulp van een kentekenonderzoek onderzocht of er structureel sprake is van grote aantallen doorgaand verkeer. Omdat ook andere factoren en/of lagere verkeersintensiteiten kunnen leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, wil de gemeente voorkomen dat het aantal van 3000 motorvoertuigen gezien wordt als drempelwaarde voor het doen van nader onderzoek. Ten aanzien van de vragen van reclamant het volgende: 1. de normen worden niet opnieuw overgenomen. Zie bovenstaande argumenta-

	ten scenario's en de te nemen maatregelen. Tijdens gesprekken over verkeer wordt verwezen naar het bestemmingsplan van Rietwijk Noord. Om onduidelijkheid en discussie te voorkomen wordt verzocht om de kaders en maatregelen die worden genoemd met elkaar in overeenstemming te brengen.	tie. 2. Idem 3. In overleg met de bewonersvereniging is de locatie van 5 meetpunten bepaald. Op elke locatie wordt 24 uur per dag gemeten. Indien de verkeersveiligheid in het geding is zal nader onderzoek worden gedaan naar de oorzaak, waarbij ook het treffen van maatregelen wordt overwogen. 4. Genoemde maatregelen zijn inderdaad te overwegen. Opgemerkt moet worden dat aan deze maatregelen juridische haken en ogen zitten. Deze maatregelen worden overigens niet geregeld in een bestemmingsplan. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Verkeersonderzoek Reclamant kan zich niet vinden in verkeersonderzoek en het gehanteerde model en verzoekt om het onderzoek opnieuw te laten uitvoeren, waarbij ook uitgangspunten die door reclamant naar voren zijn gebracht worden meegenomen. De berekeningen uit het onderzoek en de conclusies die hieruit worden getrokken zijn geen valide basis voor dit bestemmingsplan.	Goudappel & Coffeng staat te boek als deskundig en gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau. De gemeente ziet geen aanleiding om te stellen dat het onderzoek onvolledig en/of onbetrouwbaar is. De juiste uitgangspunten zijn in het onderzoek meegenomen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Geluidsonderzoek Reclamant vraagt of voor de Borchsingel in de verschillende bestemmingsplannen verschillende uitgangspunten worden gehanteerd voor zowel het geluid als de verkeersintensiteit? Indien blijkt dat er verschillende uitgangspunten worden gehanteerd voor de Borchsingel en dat de bij de Borchsingel verschillende rapporten (geluid en verkeer) als onderlegger zijn gebruikt en dat de uitgangspunten voor de rapporten niet kloppen (verkeer) of een rapport (geluid) niet aanwezig is, dan worden de reclamant belangrijke gegevens onthouden. In dat geval wordt om een heldere en transparante weergave verzocht.	De Wet geluidhinder en het Besluit Geluidhinder zijn op 1 januari 2007 gewijzigd. Ten tijde van het bestemmingsplan Ter Borch (vastgesteld door de gemeenteraad van Tynaarlo op 24-9-2004) gold voor woningen een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(a). In 2007 is de berekeningsmethodiek voor geluid iets gewijzigd en sindsdien geldt voor woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Beide waardes zijn in de praktijk aan elkaar gelijk. Omdat een bestemmingsplan geldt voor een periode van 10 jaar, wordt bij de berekening van de geluidsbelasting de geprognoseerde verkeersintensiteit over 10 jaar gehanteerd. Omdat de diverse bestemmingsplannen op verschillende momenten zijn vastgesteld, zijn ook prognoses voor verschillende jaren gehanteerd. Genoemde verkeersintensiteiten kunnen hierdoor van elkaar verschillen,

		aangezien de verkeersintensiteit jaarlijks toeneemt met circa 1-2 %. Overigens is de geluidsbelasting op de woningen als gevolg van het verkeer opnieuw berekend door de gemeente. Uit deze berekening komt naar voren dat in alle gevallen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze berekening is toegevoegd aan de toelichting. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Sluis Reclamant gaat ervan uit dat het peilverschil met de in 2011 gerealiseerde sluis is opgelost en deze passage niet meer in dit bestemmingsplan 2016 hoeft worden opgenomen.	De tekst op pagina 29 van de toelichting wordt op dit punt aangepast. De zienswijze leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
	Winkelvoorzieningen Gevraagd wordt waarom de opmerking over de winkelvoorzieningen is verdwenen? Gezien het gebied waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, gaat reclamant ervan uit dat voor de delen van Ter Borch die buiten dit bestemmingsplan worden gehouden (met name het entreegebied) nog steeds de passages uit het oude bestemmingsplan van kracht zijn. Voor deze gebieden wordt nu geen actualisatie uitgevoerd.	Voorliggend bestemmingsplan heeft geen betrekking op het deel van het entreegebied, waarover thans gesproken wordt om deze mede te ontwikkelen ten behoeve van winkelvoorzieningen. De gemeente kan niet garanderen dat de passages uit het bestemmingsplan 2006 nog steeds actueel zijn op het moment dat een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld voor het entreegebied. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
9.	Voor een samenvatting van de inhoudelijke zienswijze van reclamant wordt verwezen naar nummer 7.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 7.

3. Wijzigingen

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt het bestemmingsplan “Eelderwolde, Ter Borch” gewijzigd vastgesteld. Het betreft de volgende wijzigingen:

- Toevoegen:
artikel 12.7 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden
 - a. Het is verboden op of in de gronden ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van waarde – bebouwingsvrije zone ten behoeve van een groene overgang’ zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning (voorheen: aanlegvergunning) van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het aanbrengen van opgaande beplanting met een groeihoogte van meer dan 2 m;
 - b. Het in sub a vervatte verbod is niet van toepassing voor:
 1. werkzaamheden, normale onderhoudswerkzaamheden zijnde;
 2. werken of werkzaamheden, welke op het tijdstip van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn, dan wel krachtens een voor dat tijdstip verleende (omgevings)vergunning/ontheffing of anderszins mogen worden uitgevoerd.
 - c. De in sub a bedoelde vergunning mag geen onevenredige afbreuk doen aan de in lid 12.1 onder I omschreven waarden.

Daarnaast zijn enkele omissies in de regels van het ontwerp-bestemmingsplan “Eelderwolde, Ter Borch” ontdekt die eveneens aanleiding geven om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Het betreft de volgende wijzigingen:

- Artikel 1 begrippen. Voor een goede interpretatie van de regels is het noodzakelijk om een begrip toe te voegen:
 - Bijgebouw: een gebouw dat in bouwkundig en/of visueel opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw. Dit begrip wordt op alfabetische volgorde ingevoegd. De (sub)nummering van het artikel wordt eveneens aangepast.
- Artikel 1.17 begrip bijbehorend bouwwerk wijzigen. Ten behoeve van een eenduidige interpretatie wordt er gekozen om dezelfde begripsbepaling op te nemen als in andere bestemmingsplannen wordt gehanteerd, zoals het bestemmingsplan Zuidlaren kern:
1.17 Bijbehorend bouwwerk: uitbreiding van een hoofdgebouw, dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegenaan gebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak;

- Artikel 3 Afwijken van de bouwregels. Toevoegen:
 - 3.3 c: lid 3.2.4, onder a, ten behoeve van ten behoeve van het bouwen van erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevel van het hoofgebouw tot 2 m , mits is aangetoond dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheid.
- Artikel 4.4. bevat een verkeerde verwijzing. Het betreft afwijkingen van artikel 4.2.3, sub d in plaats van de vermelde artikel 4.2.3, sub c.
- Artikel 5 Toevoegen:
Artikel 5.3 Afwijken van bouwregels:
Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in:
 - a. 5.2.3. onder c: ten behoeve van ten behoeve van het bouwen van erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevel van het hoofgebouw tot 2 m, mits is aangetoond dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheid.
- Artikel 12.1 In de beschrijving van de regels met betrekking tot aan huis verbonden beroepen de term “bijbehorend bouwwerk” wijzigen in “bijgebouw”.
- Artikel 12.1 sub c ‘ontsluitingswegen’ vervangen door ‘ontsluitings- en toegangswegen’
- Artikel 12.2.1.9 Het is de bedoeling dat op eiland f plat afgedekte woningen worden gebouwd met een maximale hoogte van 10 meter. Het regelen van een goothoogte is daarmee niet noodzakelijk. Ter volledigheid wordt artikel 12.2.9 onder c als volgt gewijzigd: de bouwhoogte en goothoogte van hoofdgebouwen bedraagt niet meer dan 10 m;
- Artikel 12.4 sub g bevat een foutieve verwijzing.
Het artikel wordt gewijzigd in:
 - g. lid 12.2.1.2, sub d en lid 12.2.1.3, sub c: met dien verstande dat de bebouwing voor zover deze bij een platte afdekking hoger is dan 10 m aan ten hoogste twee zijden van het gebouw niet hoeft te worden teruggedruoid;
- Artikel 12.4 toevoegen:
 - i lid 12.2.1.3 sub b: en toestaan dat de voorgevel van een hoofdgebouw maximaal 7 meter achter de naar de weg gekeerde perceelsgrens ligt.
 - j lid 12.2.1.5 sub b: en toestaan dat de voorgevel van een hoofdgebouw maximaal 10 meter achter de naar de weg gekeerde perceelsgrens ligt.
 - k lid 12.2.4 sub a: ten behoeve van ten behoeve van het bouwen van erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevel van het hoofgebouw tot 2 m.

- Artikel 12.5.2 In de beschrijving van strijdig gebruik de term “bijbehorend bouwwerk” wijzigen in “bijgebouw”.
- Artikel 12.6 In de beschrijving van de regels met betrekking tot aan huis verbonden bedrijf en uitbreiding bed en breakfastregeling de term “bijbehorend bouwwerk” wijzigen in “bijgebouw”

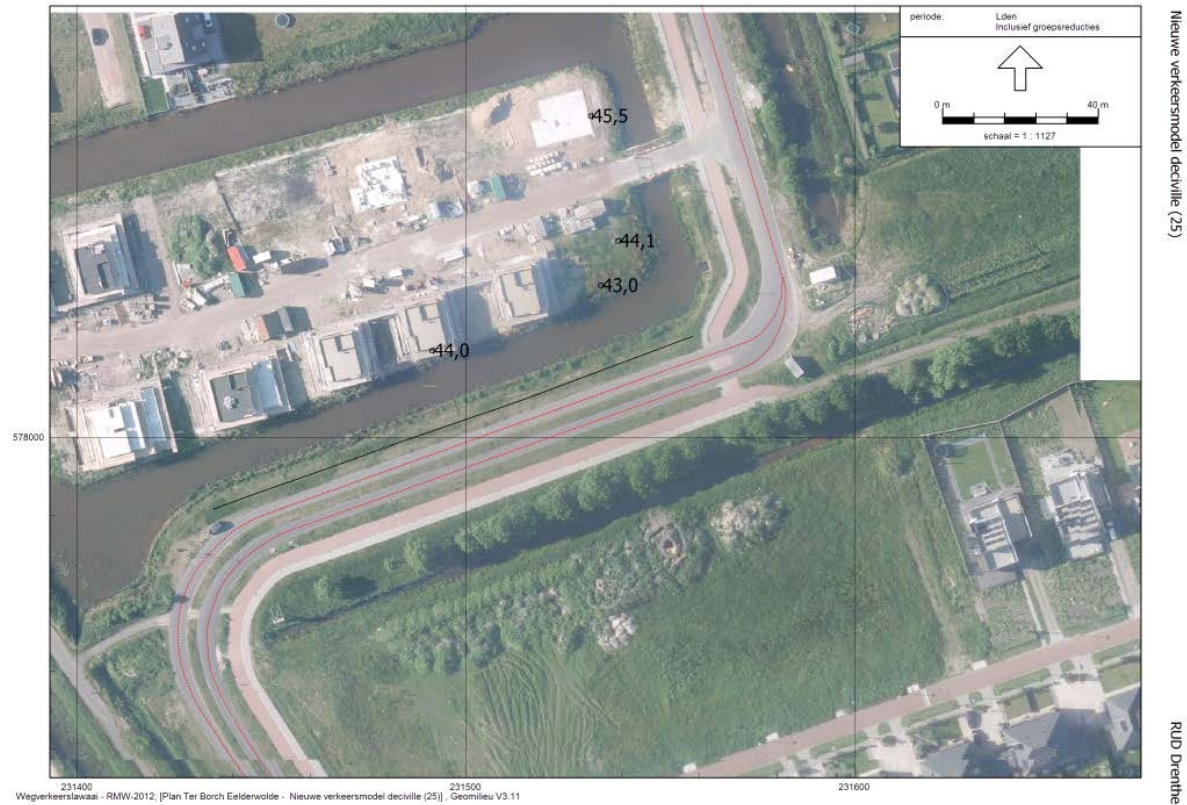
In de toelichting worden naar aanleiding van de zienswijzen de volgende wijzigingen aangebracht:

- Pagina 29, de zin: “Als het peilverschil met een sluis kan worden opgelost, kan vanuit het zuidelijk deel van het plangebied met recreatievaartuigen worden gevaren naar het Paterswoldsemeer.” wordt als volgt gewijzigd: “Met de realisatie van een sluis is ervoor gezorgd dat vanuit het zuidelijk deel van het plangebied met recreatievaartuigen naar het Paterswoldsemeer kan worden gevaren.”
- Pagina 34, de woorden: ‘doorgaande zelfstandige verkeersstructuur’ worden gewijzigd in: ‘gebiedsontsluitingsweg’, waar de term ‘erfontsluitingsweg’ staat, wordt dit gewijzigd in ‘erftoegangsweg’.
- Aan de toelichting een bijlage toevoegen met de volgende tekst:

Bijlage geluidsberekening:

Uit de zienswijzen is gebleken dat enkele bewoners van Ter Borch zich zorgen maken over eventuele geluidsoverlast afkomstig van de Borchsingel nadat deze weg volledig is gerealiseerd. Bij de totstandkoming van de bestemmingsplannen (stedenbouwkundige plannen en/of verkavelingsplannen) in de deelgebieden Groene Lint, Rietwijk en Tuinwijk is rekening gehouden met geluid. De woningen voldoen allen aan de voorkeursgrenswaarden. De gemeente heeft met de resultaten van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng nogmaals een geluidsberekening uitgevoerd. Deze berekening is uitgevoerd met het programma Geomilieu V 3.11. Uit deze berekening komt naar voren dat in alle gevallen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze berekening is toegevoegd aan de toelichting. Hieronder zijn voor diverse punten de geluidswaarden langs het tracé afgebeeld.







Bijlage I - Overzicht reclamanten

Indieners zienswijzen

Nummer reclamant	Naam reclamant	Datum zienswijze
1.	Provincie Drenthe	29 maart 2016
2.		22 april 2016
3.		25 april 2016
4.		27 april 2016
5.		27 april 2016
6.	Oscar Rietkerk, fractievoorzitter GroenLinks Tynaarlo,	27 april 2016
7.	De Haan advocaten, Groningen, namens 79 bewoners van de wijk Ter Borch	26 april 2016
8.	Mareke Miedema namens Bewonersvereniging Ter Borch	26 maart 2016
9.	De Haan advocaten, Groningen, namens mevrouw Eelderwolde	29 april 2016 ingekomen

C o l o f o n

Opdrachtgevers

Gemeente Tynaarlo

Contactpersoon

De heer B. Dijkstra

Projectleiding

De heer J. van Brussel

BügelHajema Adviseurs

BügelHajema Adviseurs bv

Bureau voor Ruimtelijke

Ordering en Milieu BNSP

Vaart nz 48-50

Postbus 274

9400 AG Assen

Telefoon: (0592) 31 62 06

Telefax: (0592) 31 40 35

E-mail: assen@bugelhajema.nl

www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,

Leeuwarden en

Amersfoort