

Haren - Raadhuisplein

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Begrenzing plangebied	7
1.3	Geldend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Beschrijving van het plan	9
2.1	Beoogd programma	9
2.2	Nieuwe bebouwing Raadhuisplein	9
2.3	Parkeren	10
2.4	Ontsluiting	11
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Milieu- en omgevingsaspecten	19
4.1	Ecologie	19
4.2	Archeologie	20
4.3	Cultuurhistorie	21
4.4	Water	22
4.5	Milieuzonering	24
4.6	Bodem	25
4.7	Geluid	26
4.8	Luchtkwaliteit	27
4.9	Externe veiligheid	29
4.10	Kabels en leidingen	29
4.11	Milieueffectrapportage (m.e.r.)-beoordeling	29
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	31
5.1	Toelichting op het juridisch systeem	31
5.2	Toelichting op de bestemmingen	31
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	35
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6.2	Grondexploitatie	35
6.3	Economische uitvoerbaarheid	36

6.4	Wijzigingen naar aanleiding van het Amendement Integrale afweging ontwikkeling Raadhuisplein	36
6.5 2019	Wijzigingen naar aanleiding van raadsbesluit d.d. 25 september	37
6.6 (4 november 2020)	Wijzigingen naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State	42

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de sloop van het oude gemeentehuis en nieuwbouw op de plek van het voormalige postkantoor, is er ruimte gekomen voor nieuwe ontwikkelingen op het Raadhuisplein/Haderaplein in Haren. Het terrein is momenteel (tijdelijk) in gebruik als parkeerplaats. Al enige tijd is gezocht naar een goede invulling voor de locatie. De gemeenteraad heeft besloten de oorspronkelijke plannen uit oktober 2010 tegen het licht te houden. In dit plan was onder meer sprake van één gebouw aan het Raadhuisplein met appartementen en commerciële ruimten. Daarnaast waren woningen langs de Hortuslaan voorzien. Tot slot werd een nieuwe parkeergarage, commerciële ruimten en appartementen beoogd.

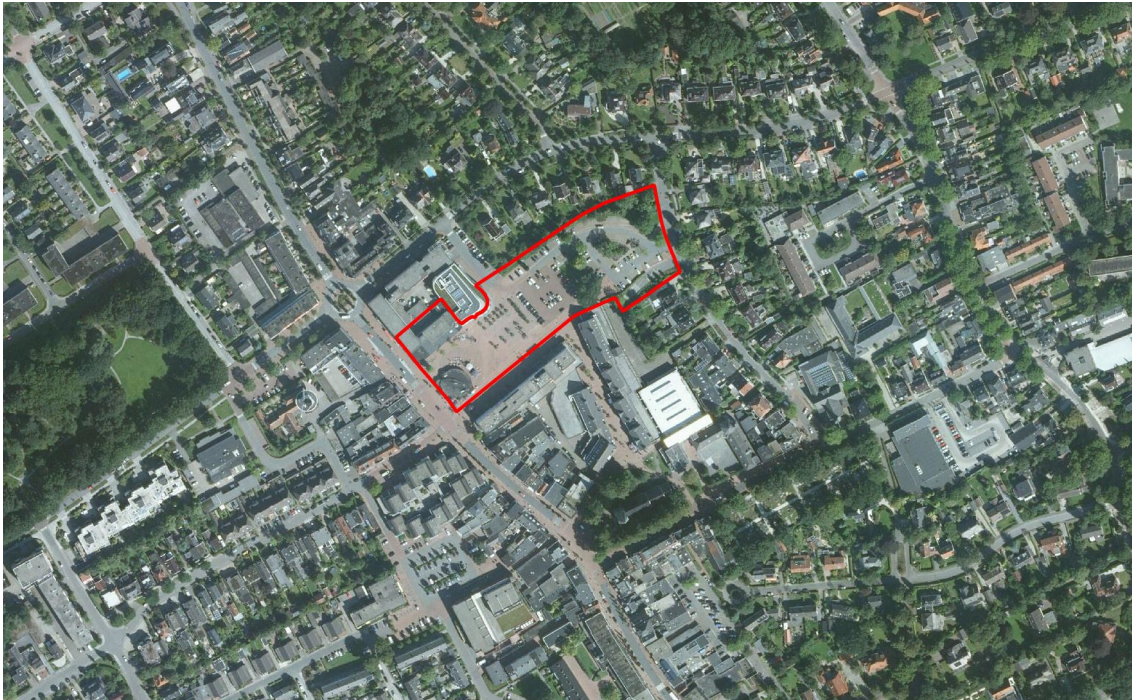
De eerdere plannen bleken, mede vanwege de veranderde economische tijden, niet volledig haalbaar. Met name de oplossing met betrekking tot de parkeervoorzieningen leidde tot veel (extra) kosten. Er is daarom besloten om met een gewijzigde opzet van de plannen verder te gaan. De verschillen ten opzichte van het eerdere plan, betreffen met name de invulling van het parkeren binnen het project, de segmentering van de woningen en het vervallen van de woningen aan de Hortuslaan. De gemeenteraad heeft in december 2012 ingestemd met het uiteindelijke voorkeursmodel. Dit model vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

Naast de nieuwe bebouwing tussen het Raadhuisplein en de Hortuslaan, is er ook de wens voor een kwaliteitsverbetering voor de overige bebouwing aan het Raadhuisplein. Deze bebouwing kan (deels) een kwaliteitsimpuls gebruiken. Hiervoor wordt in dit bestemmingsplan de ruimte geboden.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied bevat het gehele Raadhuisplein met een groot gedeelte van de omliggende bebouwing. Globaal betreft het plangebied het gehele gedeelte tussen de Rijksstraatweg en de Hortuslaan. Het nieuwe gemeentehuis is buiten het plangebied gelaten. Aan de zuidkant is de plangrens afgestemd op de bebouwing ten zuiden van het Raadhuisplein

In figuur 1 is de begrenzing van het plangebied te zien.



Figuur 1: Ligging en begrenzing van het plangebied

1.3 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied gelden momenteel twee planologische regelingen. Het oostelijke deel van het plangebied valt onder de beheersverordening *Komplan Haren* (vastgesteld 24 juni 2013). In deze verordening is de bestaande situatie vastgelegd. Dit betreft de centrumvoorzieningen, het Raadhuisplein (inclusief verkeer en verblijf) en de horecavoorziening aan de Rijksweg.

In het overige deel van het plangebied is het bestemmingsplan *Komplan Haren* van toepassing als geldend planologisch regime.

Het huidige parkeerterrein is geregeld met een tijdelijke omgevingsvergunning. Deze is in 2011 verleend. Deze vergunning geldt maximaal 5 jaar. En is daarmee per 2016 komen te vervallen.

1.4 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is als volgt opgezet:

- in hoofdstuk 2 volgt een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie;
- hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de relevante beleidskaders;
- in hoofdstuk 4 vindt een toetsing plaats aan de wet- en regelgeving voor de verschillende omgevingsaspecten;
- hoofdstuk 5 gaat in op de juridische regeling van het plan;
- in hoofdstuk 6 wordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan aan de orde gesteld.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plan

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van de gewenste ontwikkeling beschreven. De basis is het door de gemeenteraad gekozen model. Dit model gaat in het kort uit van een nieuw pand met een duidelijke nieuwe bebouingswand aan het Raadhuisplein. Op de begane grond (de plint) wordt ruimte geboden voor detailhandel, waaronder een supermarkt. Op de verdiepingen is ruimte voor woningen.

2.1 Beoogd programma

De wens is om op de locatie van het voormalige gemeentehuis en het Haderaplein een nieuwe centrumfunctie te realiseren. Het programma bestaat uit een combinatie van detailhandel, overige centrumfuncties en woningen. De centrumfuncties worden op de begane grond gerealiseerd. Hier wordt onder meer ruimte geboden voor een nieuwe supermarkt met een winkelvloeroppervlak (wvo) van 1.250 m². Daarnaast is er nog ruimte voor overige centrumfuncties, zoals dagwinkels en horeca. In totaal is hier ruimte voor 920 m² aan dergelijke functies.

In de rest van het gebouw worden woningen mogelijk gemaakt. De prijsklasse van deze woningen is niet vastgelegd. Er kan ook een combinatie van huizen uit bijvoorbeeld het midden- en duurdere segment gerealiseerd worden. Het pand biedt mogelijkheden voor bijvoorbeeld een penthouse. Het voornemen is om 32 woningen te realiseren. Dit aantal is als maximum in het bestemmingsplan vastgelegd.

2.2 Nieuwe bebouwing Raadhuisplein

Het Raadhuisplein krijgt een nieuwe bebouingswand die het plein op een heldere wijze begrenst. De bebouingswand aan de kant van het Raadhuisplein krijgt een vrij forse bouwhoogte. Dit om het plein een heldere en duidelijke afsluiting te geven. Daarvoor is een minimale goothoogte van 10 meter noodzakelijk. De mogelijkheid bestaat om dit op te hogen tot een goothoogte van 12,50 meter.

De nieuwe bebouwing versterkt de winkelroute vanaf de Brinkhorst naar het Raadhuisplein. Het is daarbij gewenst om de plint van de nieuwbouw aan de Brinkhorst een representatieve uitstraling te geven. Het is niet wenselijk om hier een blinde gevel te krijgen. Een invulling met dagwinkels of horeca is hier het meest passend. Een invulling met een supermarktfunctie is aan deze zijde niet gewenst. Dit zou resulteren in een meer dichte gevel en dit is vanuit beeldkwaliteit ongewenst.

Tussen het nieuwe gebouw en de bebouwing aan de Brinkhorst wordt een minimale afstand van 6 meter aangehouden. De uitstraling van het gebouw langs het fietspad en de Brinkhorst wordt transparant en open. Dit kan worden gerealiseerd door detailhandel, supermarkt en de woningen hier een entree te geven. Een transparante uitstraling kan eveneens bereikt worden met transparante puien en etalages.

Tussen het nieuwe gebouw aan het Raadhuisplein en de Hortuslaan, nu het Haderaplein, wordt een nieuw parkeerterrein aangelegd. Daarbij wordt de mogelijkheid geboden om de commerciële functie in de plint uit te bouwen richting de Hortuslaan. De grens van de uit te bouwen plint ligt gelijk met de achtertuinen van de woningen aan de Hortuslaan. Het is niet gewenst de bebouwing hier over de

complete hoogte uit te breiden. Dan zou er, ten opzichte van de bebouwing aan de Hortuslaan, een te forse bouwmassa ontstaan. De bouwhoogte van de mogelijk uit te bouwen plint is daarom beperkt op maximaal 5 meter. Het nieuwe gebouw krijgt ook aan deze zijde een representatieve uitstraling. Dit kan bijvoorbeeld door een aantrekkelijke entreezone richting de Brinkhorst voor de dagwinkels en de supermarkt te realiseren. Daarnaast wordt aan de zijde van het Haderaplein/Hortuslaan een reclamezuil van maximaal 5,5 meter gerealiseerd ten behoeve van de te vestigen supermarkt.

Aan de zijde van de woningen aan de Molenweg wordt een afstand van ongeveer 9 meter tussen de bebouwing en de erven gehanteerd. Hier wordt de mogelijkheid geboden voor een afgesloten expeditiegedeelte. Het bevoorraden van de supermarkt kan hier in een afgesloten, inpandige ruimte plaatsvinden. Dit heeft een positief effect op eventueel geluid op de omgeving.

De rooilijn aan de zijde van het Raadhuisplein ligt vast. Het nieuwe pand wordt in een rechthoekige bouwmassa gerealiseerd. De rooilijn loopt ongeveer in het verlengde van De Schakel.

De nieuwe wand van het Raadhuisplein die met het nieuwe pand ontstaat, bepaalt voor een groot gedeelte de uitstraling van het plein. Op dit moment kenmerkt het plein zich door wat grotere gebouwen met elk een eigen uitstraling. Meer samenhang tussen de gevels aan het plein is gewenst. Dit bestemmingsplan biedt daarom voor de overige bebouwing aan het Raadhuisplein de mogelijkheid om de gevels aan te passen. Ten opzichte van de huidige rooilijnen is een beperkte uitbreidingsmogelijkheid van 2 meter opgenomen. Dit biedt de ruimte om de gevels beperkt uit te breiden en zo een kwaliteitsverbetering te realiseren.

2.3 Parkeren

Parkeerbehoefte

Door de ontwikkeling zelf ontstaat er een extra parkeerbehoefte. Er is gebruik gemaakt van de CROW parkeerkcijfers, afgestemd op de Harense situatie.

<i>Functie</i>	<i>Norm</i>	<i>Parkeerbehoefte</i>
Supermarkt (1.750 m ² bvo)	3,5 per 100 m ² bvo	61
Overige detailhandel en horeca (920 m ² bvo)	3,5 per 100 m ² bvo	32,2
32 appartementen	1,5 per woning	48
Totaal		141

Figuur 4: Parkeerbehoefte

Met de (her)ontwikkeling van het Raadhuisplein en het Haderaplein worden de parkeervoorzieningen deels bovengronds en deels ondergronds gerealiseerd. Het Haderaplein zelf wordt geheel gebruikt voor parkeren. Het huidige parkeerterrein kan hiervoor geoptimaliseerd worden. In totaal worden op het maaiveld 93 parkeerplaatsen gerealiseerd. Onder de nieuwe bebouwing wordt een nieuwe parkeergarage gerealiseerd. Deze is deels voor de nieuwe woningen. In totaal zijn er 48 parkeerplaatsen beoogd. Qua ontsluiting kan gebruik gemaakt worden van de huidige entree van de Voorhorstgarage.

Ten behoeve van de parkeergelegenheid is een notitie opgesteld (Notitie Actualisatie verkeersaspecten Raadhuisplein, d.d 21-02 2018). Op grond van het actuele programma (conform bestemmingsplan) is behoefte aan een actualisatie van de verkeerseffecten. In deze notitie zijn de uitkomsten van het parkeeronderzoek 2018 vergeleken met 2015, 2012 en 2009. Het maximaal aantal geparkeerde voertuigen in 2009, 2012 en 2018 was respectievelijk 471, 385 en 419 op het drukste moment op vrijdagmiddag. De parkeerbezetting in parkeergarage de Voorhorst was op het piekmoment op vrijdagmiddag in 2012 55%. In 2018 is dat 44%. Op zaterdagmiddag is de parkeerdruk in de

parkeergarage in 2018 op hetzelfde niveau als in 2012 met circa 35% bezetting. De parkeerdruk in het centrum van Haren is in 2018 hoger dan in 2012 en 2015. De notitie is bijgevoegd in bijlage 1. Hoe hiermee om wordt gegaan volgt uit onderstaande subparagraaf.

Concreet monitoringsplan

Op het moment dat de bouw van de ontwikkeling Raadhuisplein start, zullen de parkeerplaatsen op het Haderaplein en Raadhuisplein niet meer beschikbaar zijn. Dit zal leiden tot een verschuiving van het parkeren in het centrum en tot een hogere bezetting op de resterende parkeerplaatsen. Direct na de start van de bouw van de ontwikkeling Raadhuisplein (naar verwachting mei 2019) wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd om de effecten concreet te meten. Met dit monitoringsonderzoek wil de gemeente de nieuwe parkeerdruk en parkeerduur / parkeermotief in het centrum in beeld brengen.

In februari 2018 was de maximale parkeerdruk in het centrum (als geheel) 70% op vrijdagmiddag (piekmoment). Om de situatie goed te monitoren én om indien nodig snel acties te kunnen ondernemen, wordt het recent uitgevoerde parkeeronderzoek herhaald op het moment dat de bouw van de ontwikkeling Raadhuisplein start.

Op basis van de uitkomsten kan worden bepaald óf bijstelling van het parkeerbeleid nodig is, en zo ja op welke wijze / in welke mate ("hand aan de kraan principe"). Indien bijstelling van het parkeerbeleid nodig is, kan de parkeerdruk tot een acceptabel niveau worden verminderd. Bij vaststelling van dit bestemmingsplan zal de Raad worden verzocht om zich aan dit monitoringsplan te committeren.

Het aantal ontheffingen fiscale zone en abonnementen parkeergarage voor het gehele jaar is op dit moment 237. Van de 237 zijn er 160 aan werkenden en 77 aan bewoners (huisartsen enz.) in het centrum verleend. Per saldo achten wij het mogelijk om, indien daartoe aanleiding is, het aantal ontheffingen en abonnementen met maximaal 160 te beperken.

Er wordt gestreefd naar een maximaal gewenste bezettingsgraad van maximaal 85% voor het fiscaal gebied (inclusief parkeergarage). Op basis van de eerder genoemde cijfers is dit haalbaar. Gegeven het feit dat er nu op het piekmoment naar verwachting (op basis van eerder parkeeronderzoek) circa 100 werkenden in het centrum geparkeerd staan, is de verwachting dat een substantiële bijdrage kan worden geleverd aan het bewerkstelligen van een acceptabele parkeerdruk (<85%) in het centrum door het stringenter om gaan met het verlenen van ontheffingen voor de fiscale zone en abonnementen parkeergarage aan werkenden in het centrum.

Met het hier genoemde monitoringsplan en mogelijke beleidsaanpassingen zijn instrumenten beschikbaar om bezoekers en bewoners van het centrum zo veel mogelijk te faciliteren en een acceptabel woon-, leef- en ondernemersklimaat te bewerkstelligen.

2.4 Ontsluiting

De ontsluiting voor het autoverkeer vindt in belangrijke mate plaats van en naar de Molenweg. Daarnaast kan autoverkeer vanaf de Kerkstraat via de Hortuslaan de parkeerplaats bereiken. De parkeerplaatsen, zowel de ondergrondse als de parkeerplaatsen op het Haderaplein, zijn op de Hortuslaan ontsloten. Voor de nieuwe parkeergarage wordt gebruik gemaakt van de huidige ontsluiting van de Voorhorstgarage.

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de plannen is het handhaven van de huidige fietsverbinding geweest. Nu ligt er een fietspad tussen de Rijksstraatweg en de Hortuslaan en vormt een belangrijke langzaamverkeersverbinding in het dorp. In de nieuwe plannen blijft het fietspad gehandhaafd. Tot slot worden de winkels, inclusief de nieuwe supermarkt, via de noordkant bevoorrad via een inpandige laad- en losruimte. Het verkeer rijdt via de Schakel richting de

Hortuslaan. Aan deze kant van het nieuwe pand worden voorzieningen gerealiseerd voor bijvoorbeeld laden en lossen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de relevante beleidskaders, waarmee bij het opstellen van dit bestemmingsplan rekening is gehouden. De beleidskaders kunnen bovendien leiden tot uitgangspunten en/of een toetsingskader voor de ontwikkeling die in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie schetst het Rijk haar ambities tot 2040 en haar doelen, belangen en opgaven tot 2028. Tegelijkertijd vragen grote opgaven op het gebied van concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid om rijksbetrokkenheid. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's waaronder de Nota Ruimte.

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen zijn aan andere overheden door hen goed worden behartigd. De vereisten van de Rijksoverheid met betrekking tot ruimtelijke plannen liggen vast in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het is gericht op doorwerking van de nationale belangen in onder meer gemeentelijke bestemmingsplannen.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Deze 14 nationale belangen zijn:

- Rijksvaarwegen;
- Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

In dit bestemmingsplan is geen sprake van één van de 14 nationale belangen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen.

Het plangebied raakt geen nationale belangen en het Barro stelt geen specifieke regels aan het bestemmingsplan.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen dat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Toepassing ladder voor duurzame verstedelijking

Met dit bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van een supermarkt, overige centrumfuncties en detailhandel en woningen mogelijk gemaakt. In hoeverre behoefte is aan deze functies is onderzocht. Ten aanzien van de supermarkt en overige detailhandel is een distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat naar de toekomst toe ruimte ontstaat in beide sectoren (dagelijks en niet-dagelijks) door de bevolkingsgroei en in de dagelijkse artikelensector ook door het effect van de vernieuwing op de koopstromen. Dat is in de sector niet-dagelijkse artikelen ruim voldoende voor met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte toevoeging. In kwantitatieve zin is de berekende ruimte niet geheel toereikend voor de maximale toevoeging in de dagelijkse sector (per saldo 660 m² vwo), maar het verschil is beperkt. In dit verband is het van belang aan te geven dat aan de kwalitatieve aspecten bij winkelontwikkelingen meer waarde gehecht dient te worden dan aan de kwantitatieve distributieve mogelijkheden.

In dat kader is geconcludeerd dat de beoogde toevoeging geen onaanvaardbare effecten heeft op het bestaande winkelaanbod en niet zal resulteren in extra leegstand. Daarmee zijn de effecten op het woon-, leef-, en ondernemersklimaat in Haren ook aanvaardbaar. Door realisatie van het woon-winkelcomplex Emdaborg wordt bovendien zowel de ruimtelijkfunctionele structuur als het verblijfsklimaat in het centrum verbeterd. De nieuwbouw resulteert in een intiemer Raadhuisplein en verbetert de visuele relatie met de Brinkhorst. Dit in combinatie met de versterking van de bronpunctfunctie draagt bij aan een beter functioneren van het winkelcircuit. Hierdoor verbetert het vestigingsklimaat in met name de Brinkhorst en de kans dat hierdoor de leegstand hier afneemt, neemt toe.

Verder is in het planinitiatief circa 530 m² bvo gereserveerd voor horeca. Het bestemmingsplan gaat uit van lichte horeca en dat mag vooral worden opgevat als daghoreca, met een beperkte invloed op de omgeving en goed passend in een centrum. Ook een 'petit-restaurant' is toegestaan. Geschikte horecazaken zijn bijvoorbeeld lunchrooms, koffiezaken, een broodjeszaak, een tearoom et cetera.

Om de woningbehoefte in beeld te brengen, is gekeken naar vraag en aanbod aan woningruimte in de zogenaamde relevante regio, ook wel de woningmarkt genoemd. Op basis van de regionale woningmarktafbakening is de kwantitatieve en de kwalitatieve behoefte voor wonen in beeld gebracht. Vanuit het regionale instemmingsmodel is de afspraak gemaakt dat de regio Groningen - Assen tot 2030 circa 25.400 woningen zal bouwen. Per jaar komt dat neer op 1.340 woningen. De verdeling van deze opgave is op basis van het woningbehoefteonderzoek uit 2015 en daaruit volgende woningmarktanalyse van 2017 verder naar de verschillende deelregio's gemaakt. Op basis van

verschillende bronnen zijn verschillende conclusies te trekken ten aanzien van de bevolkingsontwikkeling. Toch wordt over het algemeen ingezet op een stijging van de bevolking in Haren. Voor Haren geldt namelijk dat zij als overloopgebied kan worden gezien (vooral vanuit gemeente Groningen) en dat dit zorgt voor deze positieve ontwikkelingen. Haren is daarmee een belangrijke gemeente binnen de regio voor huishoudens die de stad verlaten. Vanwege haar ligging is het echter mogelijk om hier het 'excellent wonen nabij de stad' te creëren. De verwachting is dat een deel van de vraag van overige regiogemeenten en gemeente Groningen terecht zal komen in de gemeente Haren. Deze totale vraag bedraagt circa 1.750 woningen.

Op basis van de match van de woningvraag en de plannen is te zien dat er voor de periode tot 2030 bij het 'excellent wonen nabij de stad' nog een tekort zal zijn van ongeveer 500 tot 750 woningen. Het verdient de voorkeur het excellente wonen meer te spreiden over de bestaande woongebieden en geen grote nieuwe locaties uitsluitend en alleen voor deze specifieke doelgroep te ontwikkelen. Een deel van het tekort aan plancapaciteit voor excellent wonen kan worden opgelost door het realiseren van appartementen op inbreidingslocaties. Gesteld is dat het initiatief zorgt voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Met de bouw van dit pand ontstaat weer een pleinwand en krijgt het Raadhuisplein weer een meer besloten karakter. Tevens wordt de aansluiting van het plein met de Brinkhorst zowel functioneel als stedenbouwkundig versterkt.

De volledige ruimtelijk-functionele onderbouwing is opgenomen in bijlage 2.

In dit plan wordt de ruimtevraag binnen bestaand bebouwd gebied opgelost. De onderhavige locatie betreft het voormalige gemeentehuis, welke enige jaren geleden gesloopt is. Op dit moment is een groot gedeelte van het terrein (tijdelijk) in gebruik als parkeerterrein.

Conclusie Rijksbeleid

Met betrekking tot het plan kan worden geconcludeerd dat het plan in lijn met het beleid dat op Rijksniveau is geformuleerd. Het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie 2016-2020 en Omgevingsverordening 2016

De Omgevingsvisie 2016-2020 van de Provincie Groningen bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie komt in de plaats van het Provinciaal Omgevingsplan (POP). Ter uitvoering van het beleid uit het POP hebben Provinciale Staten op 1 juni 2016 een provinciale Omgevingsverordening vastgesteld. De provinciale verordening is een instrument, zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Deze verordening bevat onder meer algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen en de daarbij behorende toelichting. Deze regels moeten bewerkstelligen dat provinciale ruimtelijke belangen doorwerken op het lokale niveau.

Het Raadhuisplein Haren valt in het stedelijk gebied. De omgevingsvisie geeft aan dat ontwikkelingen zo veel mogelijk dienen plaats te vinden binnen bestaand stedelijk gebied, om het grote contrast tussen het stedelijk gebied en het buitengebied te behouden en versterken. Dit in lijn met de 'ladder voor duurzame verstedelijking', die bij nieuwe stedelijke ontwikkeling vraagt om motivering en afweging van (1) de ruimtevraag, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De Provincie stelt dat gemeenten primair verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijk gebied. Bij de inpassing van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied en ruimtelijke ingrepen in het stedelijk gebied die een effect hebben op het buitengebied ondersteunt en adviseert de provincie de gemeenten.

Ten aanzien van woningbouw stelt de Verordening van de Provincie Groningen in artikel 2.15.1 dat een bestemmingsplan alleen kan voorzien in de bouw van nieuwe woningen, voor zover deze

woningbouwmogelijkheden naar aard, locatie en aantal overeenstemmen met een regionale woonvisie die rekening houdt met regionale woningbehoefteprognoses die de provincie elke twee jaar uitbrengt, of met nadere regels als bedoeld in het tweede lid. Wanneer niet binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een regionale woonvisie is vastgesteld, kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van de betrokken gemeenten nadere regels over de nieuwbouwruijme vaststellen. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan voorzien in de bouw van nieuwe woningen, voor zover deze woningbouwmogelijkheden naar aard, locatie en aantal in overeenstemming zijn met:

a. een woonvisie of een woon- en leefbaarheidsplan waarover ten tijde van de inwerkingtreding van deze verordening overeenstemming bestaat met de gemeenten in het regionaal samenwerkingsverband waar de betreffende gemeente deel van uitmaakt, of bij het ontbreken van een dergelijk samenwerkingsverband, met de Groninger buurgemeenten van de betreffende gemeente; of b. de in het kader van de Regio Groningen-Assen tot stand gekomen regionale planningslijsten voor woningbouw. Over de woningen in het plangebied zijn afspraken gemaakt in regioverband;

Ten aanzien van de veiligheid in relatie met het Basisnet stelt de verordening dat:

"2.23.3 Invloedsgebied provinciaal basisnet Groningen 1. De toelichting op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de op kaart 3 aangegeven 'veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen' bevat een nadere verantwoording van het groepsrisico en biedt inzicht in de manier waarop rekening is gehouden met het advies van de Veiligheidsregio Groningen". In paragraaf 4.9 is hieraan invulling gegeven.

Ook zijn in de Omgevingsverordening regels opgenomen voor een goede regionale afstemming van het woonbeleid. De lijn van de huidige verordening wordt daarmee voortgezet. Woningbouw in bestemmingsplannen dient in principe te passen binnen een regionale woonvisie, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de tweejaarlijks uit te brengen provinciale prognoses.

In afwijking van dit algemene principe geldt dat nieuwe woningen in een bestemmingsplan mogen worden opgenomen, mits ze- voor wat betreft de Regio Groningen-Assen- passen binnen de regionale planningslijsten. De gemeente Haren hoort tot de regio Groningen-Assen. In de programmering is rekening gehouden met de ontwikkeling van het Raadhuisplein. Bij de planvorming is hierover overeenstemming met de provincie bereikt.

3.3 Gemeentelijk beleid

Actuele rechtspraak en Europese regelgeving zorgen voor grote veranderingen en meer duidelijkheid in de winkelplanning. De Raad van State heeft aangegeven dat pas van ontwrichting sprake is als inwoners van een gebied niet meer op een aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun dagelijkse inkopen kunnen doen. De Raad vindt dat het uit een oogpunt van ruimtelijke ordening niet van belang is of het realiseren van nieuwe winkels leidt tot sluiting van bestaande winkels. Achter Distributie Planologische Onderzoeken (DPO) kan niemand zich meer verschuilen na de recente jurisprudentie en de EU-Dienstenrichtlijn. De EU-Dienstenrichtlijn garandeert vrije marktwerking. Daarbij mag het verlenen van een vergunning niet afhankelijk zijn van onderzoek naar de economische gevolgen hiervan. Ruimtelijke ordening is geen instrument voor economische ordening. Het belang van de consument staat voorop, niet meer dat van de ondernemer.

De gemeente moet rekening houden met de voorkeuren van ondernemers én vooral met het winkelgedrag van consumenten. Recreatief winkelen doe je in de historische binnenstad. Boodschappen doe je bij een compleet winkelcentrum, dichtbij en goed bereikbaar. Voor meubels (thematisch winkelen) ga je naar woonboulevards. Voor doelgerichte aankopen naar bijvoorbeeld een grote bouwmarkt op een goed bereikbare locatie. Er moeten dus verschillende typen winkelgebieden zijn die complementair zijn aan elkaar en andere ruimtelijke kenmerken hebben. Niet het aantal winkelmeters, maar de kwaliteit van de winkelgebieden is bepalend. Het beleid moet die gebieden

aanwijzen die echt geschikt zijn voor een bepaald type winkels en die passen binnen een gezonde en toekomstgerichte winkelstructuur. Dit kan zich vertalen in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. Het 'ruimtelijk laadvermogen' van een gebied bepaalt de concrete situering en omvang van de locatie en de potentiële maximale hoeveelheid winkels. Dit laadvermogen stoelt niet meer op economische motieven, maar op ruimtelijk relevante criteria, zoals verkeerseffecten, parkeermogelijkheden en de ruimtelijke invloed van de nieuwe winkels op de omgeving. De markt reguleert de concurrentieverhoudingen. Als de concurrentie in een bepaalde branche te sterk is, zullen er geen concurrenten bijkomen.

Centrumvisie Haren 2014

De gemeente Haren zet in op versterking van het winkelaanbod, met name in het centrum. Op dit moment zijn er 4 supermarkten in Haren, waarvan er 1 niet in het centrum is gevestigd. Dit wordt als een nadeel beschouwd, omdat een supermarkt als één van de dagelijkse trekker te ver van het hart van het centrum is verwijderd. Een nieuwe, grote supermarkt in het centrum kan het centrum versterken. Mocht een supermarkt op een andere locatie vrijkomen, dan zet de gemeente in op een passende nieuwe functie voor de vrijkomende bebouwing. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een andere detailhandelsfunctie in niet-dagelijkse boodschappen. De gemeente is bereid hier met eigenaren en/of initiatiefnemers actief over mee te denken.

Uiteraard moet er in de nieuwe situatie wel sprake zijn van een aanvaardbare ontwikkeling, met voldoende draagkracht voor de omgeving. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn de toekomstige parkeersituatie en parkeersituatie. Hier is in hoofdstuk 2 uitgebreid bij stilgestaan.

De gemeente concludeert daarmee dat een nieuwe supermarkt op de huidige locatie ruimtelijk en functioneel aanvaardbaar is.

Woonvisie Haren 2016-2021

De gemeente Haren heeft op 27 juni 2016 de Woonvisie Haren 2016-2021 vastgesteld. De Woonvisie vervangt het Woonplan Haren 2013-2023, dat door recente ontwikkelingen is achterhaald. De woonvisie gaat vooral over de kwaliteiten van woningen en van wonen: passend voor meerdere doelgroepen, duurzaam en betaalbaar en met oog voor een goede woonomgeving.

De visie is om een aantrekkelijke woongemeente te creëren waarin een gevarieerd woningaanbod is in een prettige en veilige woonomgeving voor alle geledingen in de bevolking. De uitgangspunten en veronderstellingen die aan de basis van de visievorming liggen, zijn onder andere:

- Ouderen blijven langer thuis wonen;
- jongeren willen in Haren blijven wonen;
- het aantal statushouders neemt de komende jaren toe;
- er is een blijvende vraag naar woningen de komende twintig jaar;
- Haren behoud haar dorpse karakter.

Haren zal op grond van de lopende afspraken binnen de regio Groningen-Assen 786 woningen realiseren. De bestaande plancapaciteit omvat vooral plannen voor de bouw van koopwoningen in de duurdere segmenten, zowel grondgebonden als appartementen. De planvorming behoeft nauwelijks nog kwantitatieve aansturing.

In de Woonvisie is het Raadhuisplein als locatie voor woningbouw opgenomen. In de Woonvisie is op deze locatie ruimte gegeven voor 22 woningen. Dit aantal is echter achterhaald. Door toekenning van extra contingent, omdat op andere locaties binnen de gemeente minder woningen gerealiseerd worden, is ruimte voor de beoogde 32 woningen. Echter is wel duidelijk dat de locatie als woningbouwlocatie is aangewezen. Daarmee is het plan in overeenstemming met de Woonvisie Haren 2016.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012 - 2017

In het nieuwe Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, 28 september 2012) is een integrale visie ontwikkeld op het gebied van verkeer en vervoer. In het GVVP wordt ingegaan op enkele actuele onderwerpen, waaronder de ontwikkeling van het Raadhuisplein. Eén van de aandachtspunten die genoemd wordt, is de toename van de verkeersdruk in het centrumgebied. Dit zal geaccepteerd moeten worden. De wijze van ontsluiting dient gehandhaafd te blijven zoals deze nu is, dus ontsluiting via de Hortuslaan op de Molenweg en tevens via de Kerkstraat. Andere oplossingen leiden tot ongewenste situaties. Tot slot wordt aangegeven dat parkeren een belangrijk aandachtspunt is, waar bij de verdere uitwerking aandacht aan besteed dient te worden. Inmiddels heeft de verdere uitwerking plaatsgevonden. De uitgangspunten met betrekking tot de verkeerssystematiek zijn in hoofdstuk 2 uiteengezet.

Welstandsnota

Het gemeentelijke welstandsbeleid is vastgelegd in de Welstandsnota Haren (2003 en geactualiseerd in 2008). De welstandsnota is een beheersinstrument, waarin vooral eisen over de kwaliteit van bouwwerken worden aangegeven, die worden gerealiseerd in een omgeving die intact blijft. Aanvragen voor een omgevingsvergunning activiteit bouwen worden getoetst aan de welstandscriteria die in deze nota zijn opgenomen.

Voor het plangebied is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld als onderdeel van de Welstandsnota. Hierdoor worden de individuele bouwplannen getoetst aan het beeldkwaliteitsplan. In het beeldkwaliteitsplan is uiteengezet aan welke eisen het plan moet voldoen. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp wordt hier rekening mee gehouden. Het beeldkwaliteitsplan is opgenomen als bijlage 3.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

Voor het plangebied en omgeving kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden een rol spelen. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingsituatie ontstaat. In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de milieu- en omgevingsaspecten beschreven.

4.1 Ecologie

Normstelling en beleid

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de Wet Natuurbescherming. Als ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor ontwikkelingen binnen de NNN geldt het 'nee, tenzij-principe'.

Soortenbescherming

Op grond van de Wet Natuurbescherming geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrictlijn en een aantal Rode-Lijst-soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de Wet Natuurbescherming. Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, dient een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het provinciaal beleid ten aanzien van het NNN.

Het plangebied ligt niet binnen beschermde Natura 2000-gebieden of NNN. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 3 kilometer afstand. Dit is het Zuiderlaardermeergebied, welke onder de vogelrichtlijn valt. Met de realisatie van de nieuwe detailhandelsfunctie en de woningen, wordt er geen significante invloed op dit gebied verwacht. Het Zuidlaardermeer is geen stikstofgevoelig gebied. Ook zijn er geen soorten aanwezig, die door een toename van stikstof verstoord worden.

Het Zuidlaardermeergebied maakt eveneens deel uit van het NNN. Ook gebieden ten westen van Haren, waaronder (delen van) het Paterswoldsemeer, maken eveneens deel uit van het NNN. Gezien de ligging van het plangebied midden in de kern van Haren, is een invloed op de waarden van het NNN uit te sluiten.

Gebiedsbescherming vormt geen belemmering voor dit plan. Het bestemmingsplan wordt op dit punt uitvoerbaar geacht.

Soortenbescherming

Er geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan op Bijlage IV van de Habitatrictlijn en een aantal Rode-Lijst-soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

Op het Haderaplein staan enkele bomen. Deze zullen in het kader van de planvorming worden gekapt. Met een ecologisch onderzoek wordt onderzocht of er beschermde soorten in deze bomen aanwezig zijn.

Voor het overige gebied geldt waar concreet ingrepen voorzien worden, dat hier geen beschermde soorten aanwezig zijn. Het terrein is nu in gebruik als parkeerplaats. Gezien het intensieve gebruik, is uit te sluiten dat hier beschermde soorten aanwezig zijn.

In het kader van het concept bestemmingsplan is uitvoerig onderzoek gedaan naar het al dan niet voorkomen van beschermde soorten in het plangebied (Quickscan en vervolgonderzoeken). Deze onderzoeken zijn inmiddels al meer dan 7 jaar oud. Vanwege dat feit mag de conclusie van toen (het plan is uitvoerbaar) niet zonder meer worden aangenomen dat deze conclusie anno 2017 nog steeds kan worden getrokken.

Daarom is in 2017 opnieuw onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Er is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van ongewervelde diersoorten, vissen, amfibieën, reptielen, vogels en vleermuizen en overige zoogdiersoorten. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat de plannen niet in strijd zijn met de Wet natuurbescherming. Wel moet worden voorkomen dat broedende vogels en hun in gebruik zijnde nesten worden verstoord. Het volledige ecologisch onderzoek is opgenomen als Bijlage 4.

4.2 Archeologie

Normstelling en beleid

Voor de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden is de Erfgoedwet van toepassing. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De Erfgoedwet heeft 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed vervangen, waaronder de Monumentenwet 1988.

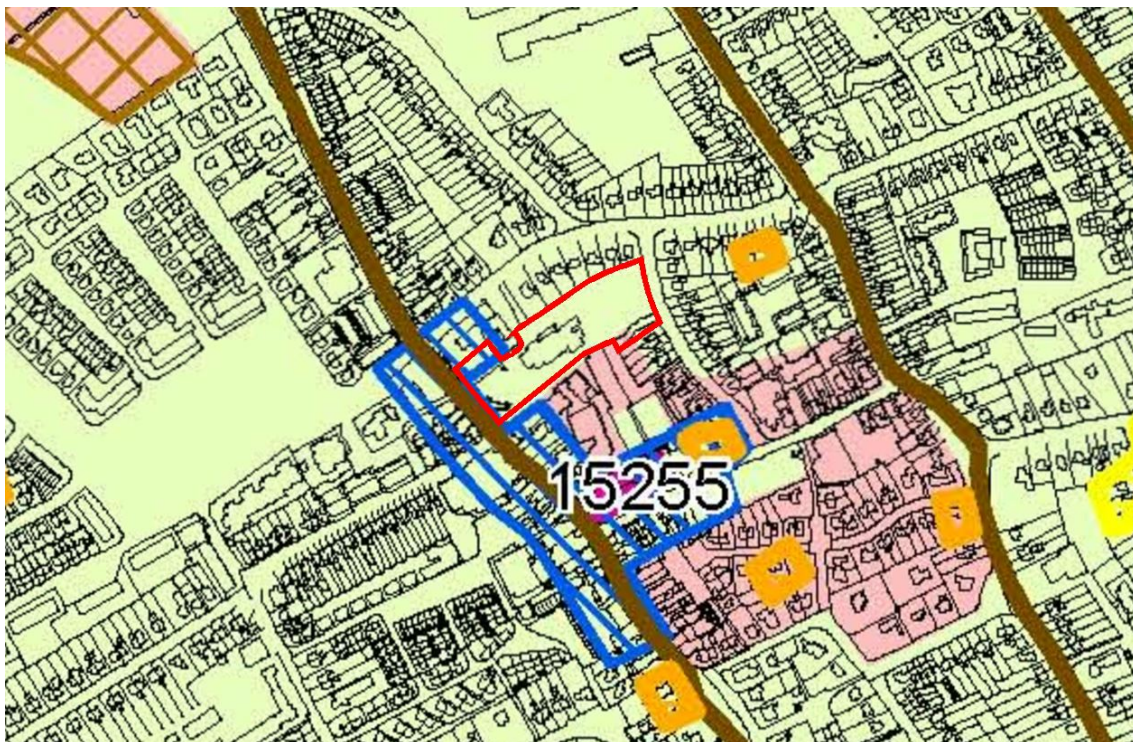
Voor archeologie geldt op grond van de Erfgoedwet dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

Voor archeologische terreinen, rijksmonumenten en beschermde dorps- en stadsgezichten die wettelijk zijn beschermd op grond van de Erfgoedwet hoeft voor het bestemmingsplan geen aanvullende regeling te worden getroffen.

Gemeente Haren heeft haar archeologiebeleid vastgelegd in de Nota Archeologiebeleid Haren. Voor het grondgebied van Haren wordt de archeologische verwachtingswaarde gegeven. Gekoppeld aan de verwachtingswaarde wordt aangegeven in welke gevallen er archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Voor het gedeelte van het plangebied waar de nieuwe bebouwing beoogd is, geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Archeologisch onderzoek is hier niet aan de orde. Voor het overige gedeelte van het plangebied geldt dat hier wel archeologische verwachtingswaarden aanwezig zijn. Op de hoek van de Brinkhorst en het Raadhuisplein geldt een hoge verwachting. Ter bescherming van deze waarden is een regeling opgenomen. Bij ingrepen groter dan 100 m² dient een archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Hier vinden geen ingrepen in de bodem plaats.



Figuur 2: Uitsnede archeologische beleids- en advieskaart gemeente Haren (plangebied rood omkaderd)

Daarnaast ligt een deel van de oorspronkelijke kern van Haren binnen het plangebied. Dit is het blauw gearceerde gedeelte in figuur 2. Ook hiervoor is een regeling opgenomen. Voor dit gebied geldt dat bij ingrepen groter dan 200 m² een archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Ook hier vinden geen ingrepen plaats.

Geconcludeerd wordt dat voldoende rekening wordt gehouden met archeologische (verwachtings-)waarden. Het bestemmingsplan is op dit punt uitvoerbaar.

4.3 Cultuurhistorie

Normstelling en beleid

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening moet in bestemmingsplannen aandacht worden besteed aan cultuurhistorie. Cultuurhistorische waardevolle elementen moeten in het bestemmingsplan worden beschermd.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig waarmee rekening moet worden gehouden. Nader onderzoek naar het aspect cultuurhistorie is niet noodzakelijk.

4.4 Water

Normstelling en beleid

Van groot belang voor de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte 'watertoets'. De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder. Het plangebied ligt in het beheersgebied van waterschap Hunze en Aa's.

Watertoets

Voor het project is via www.dewatertoets.nl een digitale watertoets aangevraagd. De uitkomsten worden in het bestemmingsplan verwerkt. Uit de digitale watertoets komt naar voren dat de 'korte procedure' van de watertoets is doorlopen. Dit houdt in dat het waterschap Hunze en Aa's een standaard wateradvies afgeeft in de vorm van deze standaard waterparagraaf. Het standaard wateradvies is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van de waterschappen nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

Het beleid van waterschap Hunze en Aa's is vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 en de Beleidsnotitie Water en Ruimte 2013. Daarnaast is er de Keur van het waterschap Hunze en Aa's, zijn er de Leggers watersysteem en waterkeringen. Het waterbeheerprogramma bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in Groningen en Noord-Drenthe. Het waterschap staat voor veilig, voldoende en schoon water. Daarin zijn de volgende aspecten van groot belang: de hoogte van de waterpeilen en het gewenste grondwaterregime (GGOR), een optimale wateraanvoer en -afvoer (waterkwantiteit), de waterkwaliteit voor verschillende functies en de inpassing van water in het landschap. Daarnaast geldt ook de Keur, deze geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen niet zijn toegestaan.

Gemeentelijk beleid

In het Gemeentelijke Water- en Rioleringsplan (GWRP 2020-2024) staat zowel de gemeentelijke watertaken als de rioleringszorg omschreven. Het GWRP is het beheerplan voor riolering en oppervlaktewater en bevat het beleid voor het efficiënt en doelmatig in stand houden van het

(afval)watersysteem. Het raakt aan het beleid van Rijk, Provincie en Waterschappen. Ook raakt het aan ander gemeentelijk beleid, zoals het Plan van aanpak Klimaatadaptief Groningen, Groningen geeft energie en de Watervisie 'Koersen op water'

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie (RWZI) terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Afvoer van riool- en hemelwater

Ook voor dit plan is het uitgangspunt dat het hemelwater gescheiden moet worden aangeleverd. Vooralsnog zal echter worden aangesloten op het bestaande gemengde stelsel. Zo wordt in de huidige situatie ook het verharde plein op het riool afgevoerd. Op termijn zal een gescheiden stelsel worden aangelegd om het hemelwater mee af te voeren.

Daarnaast wordt ten tijde van de vergunningsaanvraag onderzocht of door middel van het toepassen van groene daken de water afvoer kan worden vertraagd. Tevens wordt onderzocht of eventueel de naastgelegen greppel, tussen het plangebied en de Molenweg die in de huidige situatie ook is aangesloten op het bestaande rioolstelsel, kan worden ingezet als vertrager van de waterafvoer. Gezien de grond hier leemhoudend is en daardoor de infiltratie beperkt is, is uitgangspunt dat deze wijze niet leidt tot overlast bij aangrenzende percelen. Mocht dit worden ingezet dan zal vooraf daarover met de aanwonenden worden gesproken en tot overeenstemming worden gekomen. Overigens geldt voor deze greppel dat er in de huidige situatie een smalle groenstrook langs ligt ten behoeve van onderhoud. Deze strook zal ook in de toekomstige situatie behouden blijven, waardoor onderhoud aan de greppel uitgevoerd kan worden.

Verhardingstoename

Het plangebied is gelegen in het 'stedelijk gebied' van de kern Haren. In de bestaande situatie is het plangebied nagenoeg geheel bebouwd of verhard. Er is wel sprake van groenvoorzieningen in het plangebied. Omdat het detailontwerp van de herinrichting nog niet klaar is, wordt in deze waterparagraaf uitgegaan van de maximale plansituatie. De groenvoorziening is in dit bestemmingsplan geregeld binnen de bestemming Verkeer- Parkeerterrein en Verkeer en Centrum-1. Dat houdt in dat een toename van 2.409 m² aan verhard oppervlak gerealiseerd kan worden. Bij verhardingstoename van meer dan 150 m² geldt een compensatie verplichting van 10% van de toename aan afwaterend oppervlak. Bij een worst-case situatie dient 240,9 m² aan oppervlaktewater gerealiseerd te worden.

In de bestemmingsregels wordt deze compensatie verplichting geborgd met de algemene regel; 'Bij een toename van verhard oppervlak dient een oppervlakte van minimaal 10% van het te verhard oppervlak aan watercompensatie te worden gerealiseerd'.

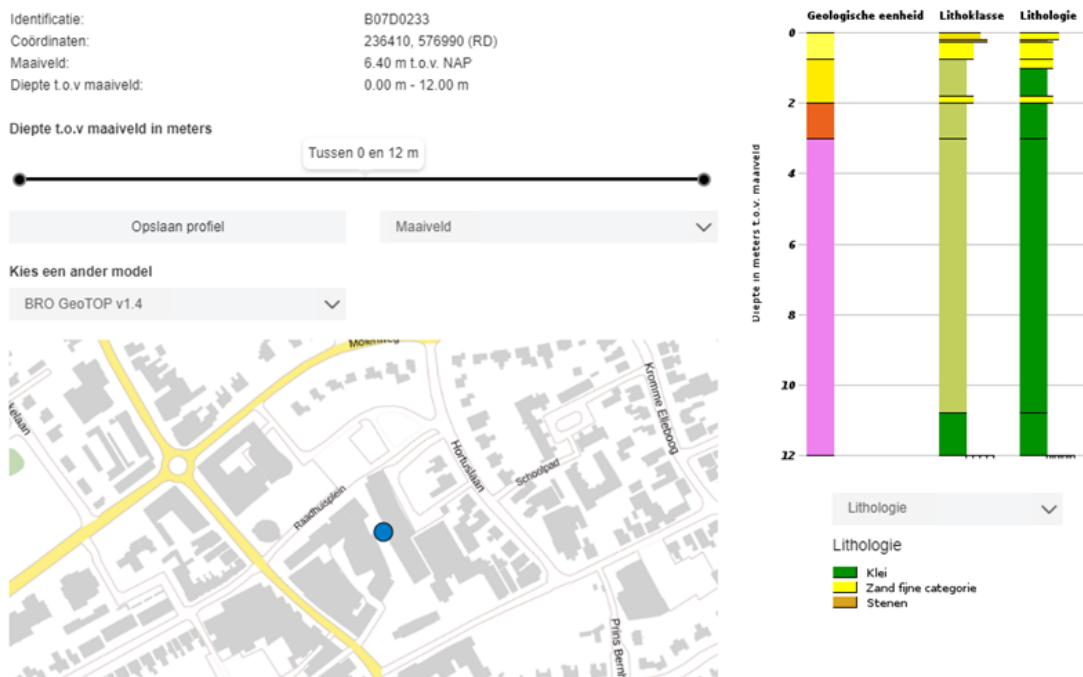
Deze compensatie moet worden uitgevoerd in het plangebied. De zone grenzend aan de Molenweg is in de huidige situatie voorzien van een greppel. Deze greppel heeft een overloop / afvoer naar de riolering. Een uitbreiding van de watercompensatie zou door verbreding / aanpassingen in deze zone vormgegeven kunnen worden. De wijze waarop watercompensatie wordt toegepast wordt in het kader van de vergunningsaanvraag geheel uitgewerkt in samenwerking met het waterschap. De definitieve invulling van de watercompensatie is afhankelijk van de bouwaanvraag aangezien watercompensatie

ook in andere vormen mogelijk is waardoor gekozen kan worden om af te wijken van de aangegeven oplossingsrichting. Gedacht kan worden aan technische oplossingen of gedeeltelijke compensatie in de vorm van groene daken.

Grondwater

Met betrekking tot het grondwater is met name de verdiepte ligging van de laad- en losruimte en de aanleg van de parkeerkelder van belang. Deze verdiepte ligging mag niet zorgen voor grondwaterbezwaar. Beide constructies zullen niet dieper dan één bouwlaag onder het maaiveld worden aangebracht. Om de bodemopbouw te achterhalen is gebruik gemaakt van het dichtstbijzijnde boorpunt uit het Dinoloket. Gezien de ligging nabij het plangebied is deze ook representatief voor het plangebied. In figuur 3 is de opbouw weergegeven. De bodem bestaat tot op deze diepte hoofdzakelijk uit zwak zandige klei met een afwisseling van uiterst fijn tot uiterst grof zand en leem. Deze lagen zijn nagenoeg ondoorlatend voor het grondwater. Dit houdt in dat er geen horizontale en verticale grondwaterstroming plaatsvindt in de bovenste grondlagen. De parkeerkelder en de verdiepte ligging van de laad- en losruimte zullen daarom geen invloed hebben op de grondwaterstroming. Wel is het van belang dat er een voorziening wordt getroffen om te zorgen dat het water niet blijft staan. Dit zal in de vergunningsaanvraag nader uitgewerkt worden.

Boormonsterprofiel en interpretatie BRO GeoTOP v1.4



Figuur 3: Bodemopbouw dichtstbijzijnde boorpunt (bron: Dinoloket)

Bouwmaterialen

Ten behoeve van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater moet er bij de bouw van de gebouwen naar gestreefd worden geen materialen te gebruiken die milieuvcontreinigend zijn zoals lood, zink en koper. Ook bepaalde bitumen en behandeld hout logen milieugevaarlijke stoffen uit welke via het regenwater in het oppervlaktewater terecht kunnen komen.

4.5 Milieuzonering

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (waaronder woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst van de VNG-brochure

'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten. In geval van een gemengd gebied kan worden gewerkt met een verkleinde richtafstand.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Het centrumgebied is aan te merken als een 'gemengd gebied'. Voor de toegestane functies in de nieuwbouw geldt dat hier sprake is van categorie 1 bedrijven. In een gemengd gebied geldt voor deze categorie een richtlijnafstand van 0 meter. Aan deze afstand kan ten opzichte van de omliggende bebouwing voldaan worden.

In de nieuwe bebouwing worden eveneens nieuwe woningen voorzien. In de VNG-brochure is voor gebieden waar sprake is van functiemengingen, waar in onderhavig geval sprake van is, onderscheid gemaakt in categorie A, B en C. Categorie A betreft activiteiten die weinig milieubelasting hebben. Woningen kunnen aanpandig, zonder aanvullende voorzieningen, gerealiseerd worden. Voor functies uit categorie B geldt dat deze eveneens in een gemengd gebied, dus naast woningen, kunnen worden uitgeoefend. Echter, gezien de milieubelasting op de omgeving, dien er wel sprake te zijn van bouwkundige afscheiding van de verschillende functies. Categorie C functies zijn vergelijkbaar met functies uit categorie B, maar hebben een sterkere verkeersaantrekkende werking. Hiervoor gelden aanvullende eisen, bijvoorbeeld voor wat betreft ontsluiting op hoofdinfrastructuur. De in het bestemmingsplan toegestane functies betreffen zowel categorie A (detailhandel, kleinschalige horeca) als categorie B (een supermarkt). De nieuwe woningen zijn daarom milieukundig goed inpasbaar. Er kan voor de nieuwe woningen een redelijk woon- en leefklimaat gegarandeerd worden.

Hoewel aan de richtlijnafstanden van de VNG-brochure voldaan kan worden, moet er wel voldoende aangetoond worden dat voor de omliggende woningen een redelijk woon- en leefklimaat geboden kan worden. Er is daarom een onderzoek uitgevoerd naar de belasting van onder meer de nieuwe parkeerplaats op de omgeving.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is in de concept-fase in het akoestisch onderzoek ingegaan op de geluidseffecten van onder meer de nieuwe parkeerplaats. ("Akoestisch onderzoek Raadhuisplein-Haderaplein Haren" (concept) WMA advies, d.d. 4 november 2011). Gezien de datering van dit onderzoek, is dit onderzoek in juni 2017 geactualiseerd. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 7 bij deze toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat aan de normen van het Activiteitenbesluit milieubeheer kan worden voldaan als enkele maatregelen worden getroffen. De laad- en losruimte ten behoeve van de supermarkt wordt inpandig uitgevoerd. Op die manier wordt aan de normen van het voldaan. Bij de inrit naar de parkeergarage moeten maatregelen worden getroffen om te kunnen voldoen aan de geluidnormen. Voordat de parkeergarage in gebruik mag worden genomen dienen deze maatregelen te worden getroffen, hiervoor is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan.

4.6 Bodem

Normstelling en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming van toepassing. In de wet is geregeld dat indien ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Ter plaatse van de ontwikkellocatie is in 2010 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Omwille

van de datering van dit onderzoek (2010) is een actualisatie van dit onderzoek noodzakelijk. Over het algemeen worden namelijk onderzoeken ouder dan 2 (tot maximaal 5) jaar als te gedateerd beschouwd.

Op 12 april 2017 is een actualisatie van het verkennend bodemonderzoek opgeleverd. Door middel van het uitgevoerde bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie.

Gezien de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat de onderzoekslocatie als 'verdacht gebied' te bestempelen. Gezien de zeer geringe aangetroffen gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie is er echter geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek. Het volledige verkennend bodemonderzoek is toegevoegd als bijlage 8.

4.7 Geluid

Normstelling en beleid

Op grond van de Wet geluidhinder geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone. Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd.

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag, in de meeste gevallen de gemeente, hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen.

Met de nieuwe detailhandelsfunctie wordt een nieuwe verkeersaantrekkende functie mogelijk gemaakt. Bovendien worden woonfuncties toegevoegd nabij een erg drukke 30-km weg (Rijksstraatweg). Er wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd naar de invloed op wegverkeerslawaai voor de omliggende relevante wegen.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Voor de planontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai en naar lawaai afkomstig van parkeren en bevoorrading.

Uit het onderzoek wegverkeerslawaai is gebleken dat de geluidsbelasting op de woningen als gevolg van het Raadhuisplein met 1,5 dB of meer toeneemt langs de Hortuslaan (met gemiddeld circa 2 dB) en de Kerkstraat (met gemiddeld 2 tot 3 dB). Langs de andere wegen binnen het onderzoeksgebied is de geluidstoename minder dan 1,5 dB.

De gevolgen van de verkeersaantrekkende werking vindt plaats op 30 km/uur wegen. Toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder hoeft daarom niet plaats te vinden. De Wro zelfs biedt geen kaders ter beoordeling van geluid. Daarom is in het onderzoek voor een beoordeling gebruik gemaakt van de systematiek uit de Wet geluidhinder. Wat een goed ruimtelijke ordening is, staat niet letterlijk omschreven in de wet noch in het Besluit ruimtelijke ordening maar onderdeel hiervan is het bevorderen van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder wordt een criterium van 1,5 dB toename gebruikt om te bepalen of een verandering significant is of niet. Kleinere verschillen zijn minder waarneembaar en vallen onder het normale 'maatschappelijke risico'. Het kan worden beschouwd als een drempelwaarde wanneer een verandering dusdanig groot is dat er geluidsreducerende maatregelen in overweging moeten worden

genomen.

Omdat er een geluidstoename van 1,5 dB en meer plaats zal vinden en de geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde van 48dB ligt, zullen er geluidsreducerende maatregelen in overweging genomen moeten worden bij de besluitvorming over het plan. Dit kunnen maatregelen bij de bron, in de overdracht of bij de woningen zijn. De gemeente heeft beleidsvrijheid in de mate waarin compenserende maatregelen worden getroffen.

Op basis van het onderzoek wordt geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar maatregelen. In eerste instantie zal getracht moeten worden de geluidstoename te voorkomen door bijvoorbeeld een stiller wegdek toe te passen. Mocht een geluidstoename op de buitengevel niet voorkomen kunnen worden kan de woning geïsoleerd worden indien dat nodig is om een acceptabel binnenklimaat te houden. Of isolatie aan de orde is, hangt af van de geluidsbelasting op de gevel en de bestaande gevelisolatie. Het volledige akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is opgenomen als Bijlage 6.

4.8 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Toetsing

Ten behoeve van de ontwikkeling is onderzoek gedaan naar de verkeersaspecten en de gevolgen van de ontwikkeling in het plangebied, op deze aspecten. Deze notitie is opgenomen als bijlage 1. Op basis hiervan wordt gesteld dat de ontwikkeling leidt tot een maximale toename van verkeer van 3.000 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Hierbij wordt uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 1%. Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 2,47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijn stof van 0,51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De uitkomst van de NIBM-tool is weergegeven in figuur 7. De toename stikstof komt boven de grenswaarde van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		3000
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	2,47
	PM ₁₀ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,51
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Figuur 7: Uitkomst NIBM-tool

Om nader te onderzoeken of de toename gehalte stikstof en fijn stof leidt tot een overschrijding van de grenswaarden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2017 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de A28, ten westen van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2016; 21,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO₂ en 14,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen.

Omdat uit de NIBM-tool is gebleken dat de concentratie stikstof met 2,47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ toenam en het gehalte stikstof ter plaatse 21,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt, zal de concentratie stikstof na realisering van de ontwikkeling 24,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedragen. Dit blijft ruimschoots onder de gestelde grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor fijn stof PM₁₀ bedraagt het toename in concentratie 0,51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentratie fijn stof ter plaatse bedraagt 14,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na realisering van de ontwikkeling bedraagt de concentratie 20,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook de concentratie fijn stof blijft hiermee ruimschoots onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Doordat voor zowel voor stikstofdioxide (NO₂) als voor fijn stof (PM₁₀) geldt dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, de grenswaarden niet worden overschreden. Het aspect luchtkwaliteit levert daarom geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

4.9 Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water geldt de Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op grond van deze circulaire geldt een grenswaarde ten opzichte van het plaatsgebonden risico (PR) en een oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR). Nieuwe ontwikkelingen binnen het invloedsgebied, die een wezenlijke toename teweeg brengen van het GR, moeten (bestuurlijk) worden verantwoord. Op dit moment werkt het rijk aan het vaststellen van het zogenaamde basisnet, waarmee langs bepaalde hoofdtransportroutes (planologische) ruimte wordt gereserveerd om externe veiligheidsrisico's te beperken. Aanvullend kunnen provinciale overheden een basisnet vaststellen voor provinciale wegennet.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

In de omgeving van het plangebied zijn geen gevaarlijke inrichtingen of buisleidingen voor gevaarlijke stoffen gelegen. Ook zijn er geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen in de buurt aanwezig. Externe veiligheid vormt geen belemmering. Het plan wordt daarom op dit punt uitvoerbaar geacht.

4.10 Kabels en leidingen

Normstelling en beleid

In (de omgeving van) het plangebied kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die beperkingen opleggen voor de bouw mogelijkheden in het plangebied. Hierbij valt te denken aan hoogspanningsverbindingen, waterleidingen en straalpaden.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

In en om het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig waar in het bestemmingsplan rekening gehouden dient te worden. Bij de uitvoering van het project wordt uiteraard wel rekening gehouden met alle aanwezige kleinere leidingen en huisaansluitingen.

4.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.)-beoordeling

Beleid en Normstelling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

In 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Er moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze

beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

- Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen. Het bevoegd gezag dient binnen zes weken na indienen een m.e.r.-beoordelingsbesluit af te geven. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing hoeft echter niet gepubliceerd te worden.

Onderzoek

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een supermarkt (1.750 m²), overige detailhandel en horeca (920 m²) en 32 appartementen. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent wel dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft de raad besloten dat geen MER nodig is. Daaruit blijkt dat, gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk. De vormvrije mer-beoordeling is opgenomen als Bijlage 9.

Voor dit bestemmingsplan is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Toelichting op het juridisch systeem

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied.

Het gebruik van de gronden wordt vastgelegd in de bestemmingsregels van het bestemmingsplan. Op een analoge kaart worden de bestemmingen gevisualiseerd, in de digitale versie worden de bestemmingsregels direct gekoppeld aan de betreffende gronden en spreekt men niet langer over een plankaart, maar een 'digitale verbeelding' van de bestemmingsregels. In de toelichting wordt de keuze voor bestemmingen gemotiveerd.

Dit bestemmingsplan is opgesteld volgens 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012' (SVBP 2012) en voldoet aan de vereisten op het gebied van digitalisering. Het plan voldoet tevens aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

5.2 Toelichting op de bestemmingen

In het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de volgende bestemmingen.

Centrum - 1

Het nieuwe gebouw aan het Raadhuisplein heeft de bestemming Centrum - 1. Binnen deze bestemming zijn detailhandel, horeca, woningen en ondergrondse parkeervoorzieningen toegestaan. Binnen de detailhandelfuncties is onderscheid gemaakt tussen supermarkten enerzijds en overige detailhandel anderzijds. Een supermarkt is alleen ter plaatse van de aanduiding 'supermarkt' mogelijk. De overige vormen van detailhandel zijn binnen beide aanduidingen (zowel 'detailhandel' als 'bouwwak') mogelijk. Hiermee is vastgelegd dat de plint aan de kant van het Raadhuisplein niet gebruikt wordt door een supermarkt. Daarnaast is horeca toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'horeca'. In de ruimte tussen de supermarkt en de woonpercelen aan de Molenweg komt de laad- en losruimte. Uit het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat deze inpandig moet zijn om aan de geluidnormen van het Activiteitenbesluit te kunnen voldoen. De inpandige laad- en losruimte is in de regels en op de verbeelding vastgelegd door middel van een aanduiding.

Het is niet toegestaan het dak van de laad- en losgelegenheid als terras te gebruiken.

Met een voorwaardelijke verplichting wordt geborgd dat de parkeergarage pas in gebruik wordt genomen als er maatregelen worden getroffen om te voldoen aan het Activiteitenbesluit ten opzichte van de naastgelegen woningen. Deze eis geldt alleen als de bestaande inrit van de Voorhorstgarage wordt benut voor de ontsluiting van de nieuwe parkeergarage.

De nieuwe bebouwing is binnen het aangegeven bouwwak mogelijk. Qua afmetingen zijn er twee verschillende bouwhoogten opgenomen. Ten eerste is een bouwhoogte van 16,5 meter voor het grootste gedeelte van de bebouwing aangegeven. Door één bouwhoogte op te nemen, kan gevarieerd worden met

kapvormen, rooilijnen en dergelijke. Hierdoor ontstaat er enige flexibiliteit in het plan. De uit te bouwen plint aan de achterzijde wordt maximaal 5 meter hoog. Gezien de ligging nabij de erven van nabijgelegen woningen, is het niet wenselijk ook hier de maximale bouwhoogte van 16,5 meter op te nemen.

Centrum - 2

Voor het pand aan het Raadhuisplein, ten westen van de beoogde nieuwbouw, is de bestemming Centrum - 2 opgenomen. Deze bestemming is afgestemd op de geldende regeling. Dit houdt in dat er, ten opzichte van de bestaande bebouwing, functioneel niet meer mogelijk is. Naast detailhandel, zijn ook dienstverlenende bedrijven en kantoren toegestaan. Op de tweede en hogere bouwlaag zijn eveneens woningen toegestaan.

Horeca

Op het Raadhuisplein is een horecavoorziening gelegen. Deze is in de bestaande vorm en functie vastgelegd met de bestemming Horeca. Binnen het bouwvlak zijn restaurants of café-restaurants toegestaan.

Verkeer

De locatie van de laad- en losplaats is voorzien van de bestemming Verkeer. Binnen de bestemming Verkeer is uitsluitend een laad- en losplaats toegestaan. Er mag op de gronden niet worden gebouwd.

Verkeer - Parkeerterrein

De beoogde nieuwe parkeerplaatsen op het Haderaplein hebben de bestemming Verkeer - Parkeerterrein. Ook de entree van de bestaande Voorhorstgarage, die ook als ontsluiting voor de nieuwe parkeergarage gaat dienen, heeft deze bestemming. Gebouwen zijn niet toegestaan. Naast parkeervoorzieningen zijn ook wegen, paden en groenvoorzieningen mogelijk. De boogde nieuwe inrichting is daarmee met deze bestemming vastgelegd. Binnen deze bestemming is een reclamemast of -zuil toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 5,5 meter.

Verkeer - Verblijf

Het Raadhuisplein en de langzaamverkeersroute tussen de Hortuslaan en de Rijksstraatweg hebben bestemming Verkeer - Verblijf. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen mogelijk.

Regeling voor watercompensatie

In de waterparagraaf is opgenomen dat er een norm voor watercompensatie geldt. Minimaal 10% van de oppervlakte van de toename van verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd. Door dit in de regels van het bestemmingsplan op te nemen is dus ook juridisch geborgd.

Regeling voor parkeren

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Deze wet regelt dat de grondslag voor stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komt te vervallen. Dit betekent dat voor onder andere parkeernormen niet meer kan worden getoetst aan de bepalingen uit de bouwverordening. In bestemmingsplannen die zijn vastgesteld na 29 november 2014 moet daarom een parkeerregeling zijn opgenomen. Op grond van artikel 3.1.2 lid 2 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening kan in deze parkeerregeling worden verwezen naar gemeentelijk parkeerbeleid waarin parkeernormen zijn opgenomen.

Bij het realiseren van voldoende parkeergelegenheid hoeven geen bestaande tekorten te worden opgelost. De te realiseren parkeergelegenheid moet voldoende zijn voor het bouwwerk waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht.

Van de verplichting om voldoende parkeergelegenheid te realiseren kan worden afgeweken. In stads- en

dorpscentra waar parkeergelegenheid en parkeerbehoefte niet op elkaar aansluiten kan dit zinvol zijn. Door af te wijken kan een functie met een parkeerbehoefte toch worden toegelaten zonder dat er op eigen terrein of in de omgeving voldoende parkeerplaatsen zijn.

Reclamemasten en reclamezuilen

In dit bestemmingsplan is het realiseren en gebruiken van reclamemasten en -zuilen expliciet uitgesloten. Dit is geregeld in verband met de situering van het plangebied ten opzichte van omliggende woningen. Het perceel is gelegen tussen de woningen aan de Molenweg, de Hortuslaan en de Brinkhorst. Ter bescherming van de woonfuncties in de directe omgeving (voorkomen overlast) en de woonfunctie in de beoogde nieuwbouw, alsmede de architectonische/stedenbouwkundige kwaliteit van het gebouw, is het oprichten van reclamemasten en reclamezuilen niet toegestaan. Uitzondering hierop is de reclameaanduiding voor de supermarkt die komt op het parkeerterrein.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Daarnaast wordt er in dit hoofdstuk ingegaan op grondexploitatie.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overeenkomst artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient ten aanzien van een bestemmingsplanprocedure vroegtijdig overleg plaats te vinden met de betrokken adviespartners en overheden. Het voorontwerpbestemmingsplan is daarom toegezonden aan een aantal vaste overleg- en adviesinstanties. Binnengekomen reacties zijn verwerkt tijdens de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpplan is vervolgens gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gebracht zienswijzen in te dienen. Er zijn vier zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn vervolgens betrokken in de vaststellingsfase. In het bestemmingsplan is een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Met de aanpassingen is het bestemmingsplan, zoals beschreven in de volgende paragrafen, uiteindelijk op 25 september 2019 door de gemeenteraad van de gemeente Groningen vastgesteld. Hiermee is alsnog een uitvoerbaar plan behouden waarmee Haren een nieuwe impuls krijgt, de winkelstructuur wordt versterkt en het dorpscentrum af wordt gerond op een manier die nieuwe kwaliteit geeft aan het Raadhuisplein en het centrum als geheel.

Crisis- en Herstelwet

Het bestemmingsplan Haren - Raadhuisplein valt onder de reikwijdte van de Crisis- en Herstelwet (CHW). In bijlage I van de CHW onder 3.1 staat dat op bestemmingsplannen die meer dan 11 woningen mogelijk maken, de procedurele bepalingen die zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de CHW van toepassing zijn (op grond van artikel 1.1 lid 1 en 2 van de CHW). Met name in de beroepsfase levert dit tijdwinst op, omdat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak doet.

6.2 Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken, planschade en kosten voor het opstellen van een bestemmingsplan. Indien sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor een exploitatieplan vast te stellen. Van het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als voornoemde kosten “anderszins verzekerd” zijn en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fasering niet noodzakelijk wordt geacht.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt de realisatie van detailhandelsfuncties en woningen mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling kan worden aangemerkt als een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1. van het Bro. Zodoende is de afdeling grondexploitatie uit de Wro van toepassing. De gronden zijn

echter in eigendom van de gemeente. Het gehele project zal worden aanbesteed aan een private partij. De gemeente verhaalt de kosten middels de verkoop van de gronden. De kosten van het project zijn daarmee anderszins verzekerd. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Haren stelt naar aanleiding van eerdere plannen voor het project, een nieuw kader vast. De financiële uitvoerbaarheid is een belangrijk aandachtspunt geweest. In de planvorming zoals gepresenteerd werd de mogelijkheid vrijgelaten om het gevraagde programma uit te werken binnen het bouwvlak. Daarbij kon gekozen worden voor de bebouwing met een terugliggende rooilijn of gebruik maken van het volledige bouwvlak. Het programma is ook in te passen binnen het bouwvlak met een terugliggende rooilijn. Ten opzichte van eerdere plannen, is het aantal en aard van de woningen geheel vrij gelaten. Dit maakt de verkoop van de appartementen aannemelijker, omdat beter op de woningmarkt aangesloten kan worden. Ook de gemeentelijke lasten, bijvoorbeeld ten aanzien van parkeren, zijn sterk gedaald naar aanleiding van de aangepaste plannen. Het plan wordt daarom economisch uitvoerbaar geacht.

6.4 Wijzigingen naar aanleiding van het Amendement Integrale afweging ontwikkeling Raadhuisplein

De gemeenteraad heeft bij besluit op 12 november 2018 een amendement op het bestemmingsplan aangenomen. Als gevolg hiervan worden enkele wijzigingen op het bestemmingsplan doorgevoerd. In deze paragraaf is een overzicht van de wijzigingen op het bestemmingsplan als gevolg van het Amendement Integrale afweging ontwikkeling Raadhuisplein weergegeven.

Ten aanzien van het bestemmingsplan zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

De terugliggende rooilijn wordt als voorwaarde in het bestemmingsplan opgenomen. Dit naar aanleiding van de toezegging van het college van burgemeester en wethouders op 17 december 2012 de terugliggende rooilijn als voorwaarde in het Programma van Eisen op te nemen. De terugliggende rooilijn komt het stedenbouwkundig beeld zeer ten goede: vanuit de Brinkhorst is er dan zicht op het Raadhuisplein. De terugliggende rooilijn is opgenomen op de verbeelding van dit bestemmingsplan en verwerkt in de regels.

De verbijzondering van de bouwhoogtes, goothoogtes en dakhellingen in de bouwveloppe wordt in het bestemmingsplan opgenomen door dit op de verbeelding met aanduidingen weer te geven. Dit voorkomt dat, door generalisering van de bouwhoogtes, het mogelijk is om een hoog blok te realiseren waarbij het gehele pand voorzien wordt van deze maximale bouwhoogte, terwijl dit nadrukkelijk niet het voornemen is.

Een aantal algemene afwijkingsregels (artikel 13) zijn uit het bestemmingsplan verwijderd, zodat omwonenden zekerheid hebben omtrent de maximale hoogte en overschrijdingen van het bouwvlak. Dit is gebeurd met uitzondering van artikel 13 onder d, waarin de mogelijkheid wordt geboden ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot ten hoogste 30,00 meter.

De bestemming van het bouwvlak enkelbestemming Centrum - 1 aan de noordzijde, met de specifieke bouwaanduiding 'overdekte laad- en losruimte' is gewijzigd in de bestemming 'Verkeer', waar uitsluitend laden en lossen toegestaan is.

Artikel 14 lid 1 sub e van de regels is vervallen en vervangen door: e. binnen het totale fiscale gebied mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 45 dalen ten opzichte van de datum van ter inzage

legging van het ontwerpbestemmingsplan. Dit is gedaan om een verdere daling van het aantal parkeerplaatsen tegen te gaan.

Tot slot is paragraaf 6.3 'Economische uitvoerbaarheid' aangepast naar het tekstvoorstel dat in het amendement is opgenomen.

6.5 Wijzigingen naar aanleiding van raadsbesluit d.d. 25 september 2019

Tijdens de behandeling van het raadsvoorstel aangaande dit bestemmingsplan, is er in november 2018 door de gemeenteraad van Haren een amendement aangenomen, zoals in de vorige paragraaf beschreven. Het besluit (inclusief amendement) van de vaststelling door de gemeenteraad van Haren is echter niet in werking getreden. Aansluitend bleek namelijk dat een volledige uitwerking van het door de gemeenteraad van Haren aangenomen amendement zou leiden tot een onuitvoerbaar plan. Gezien de financiële consequenties hiervan heeft de Provincie Groningen, op verzoek van de toenmalige gemeente Groningen en de voormalige gemeente Ten Boer haar goedkeuring onthouden. Daarmee is het bestemmingsplan niet in werking getreden.

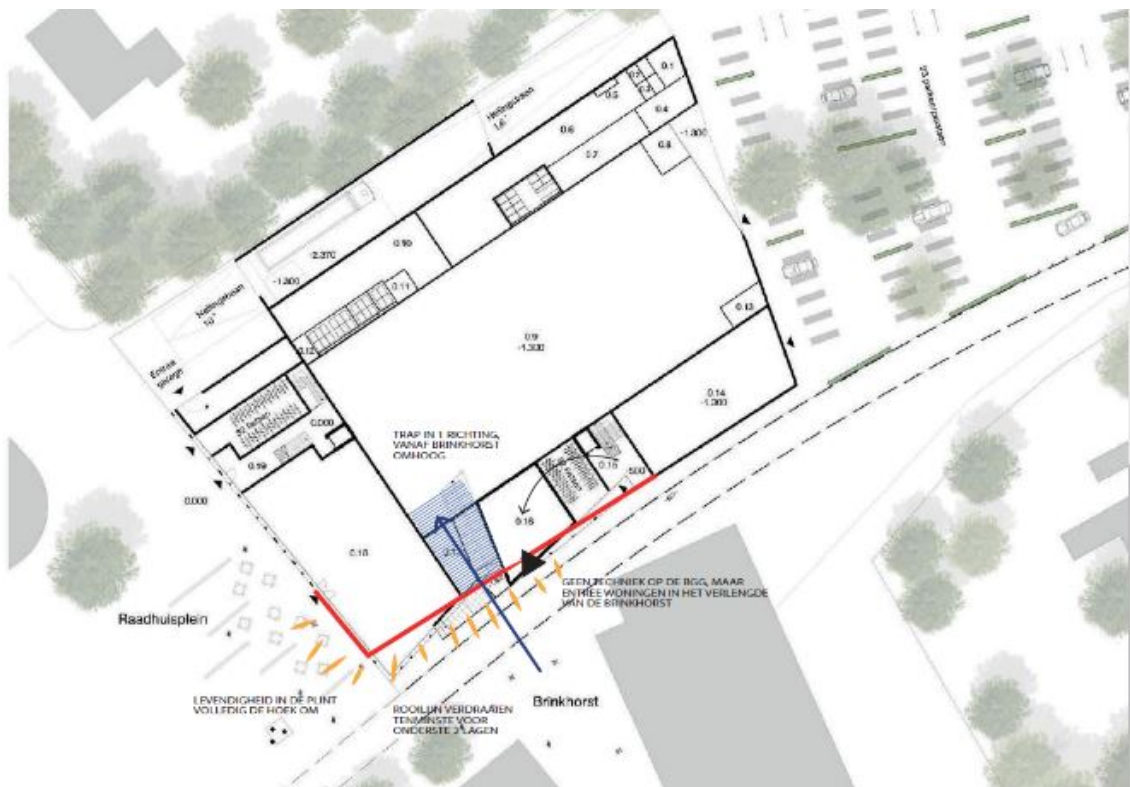
Vanaf 1 januari 2019 vormen Groningen, Haren en Ten Boer samen de nieuwe gemeente Groningen. Het gemeentebestuur van Groningen is van mening dat er in het amendement -zoals dat in november 2018 door de gemeenteraad van Haren is aangenomen- enkele elementen zijn opgenomen die bij verwerking zouden leiden tot een niet uitvoerbaar plan.

Deze situatie leidde er toe dat het college van nieuwe gemeente Groningen en de gemeenteraad opnieuw naar het bestemmingsplan hebben gekeken en daarmee indirect ook naar het bouwplan. Enerzijds constateert het college namelijk dat er sprake is van een goed plan dat op vrijwel alle fronten beantwoordt aan de bedoelingen van eerder in visies vastgestelde kaders en eisen, anderzijds ziet het college juist in de reacties van omwonenden en in de amendementen mogelijkheden om het bestemmingsplan en daarmee het draagvlak voor het bouwplan te verbeteren. Het college heeft er voor gekozen om deze reacties serieus te nemen, nogmaals met diverse partijen in gesprek te gaan en de mogelijkheden tot verbetering nader te onderzoeken en af te wegen. Op basis van de input uit deze gesprekken en het amendement kwam het college tot een aantal verbeteringen van het plan.

6.5.1 Verbeteringen van het plan

1. Aanpassingen t.b.v. aantrekkelijkheid looplijn vanuit Brinkhorst

In het amendement is gesteld dat er in het bestemmingsplan een zogenaamde terugspringende rooilijn moet worden opgenomen, zoals deze als optie was opgenomen in de kaderstelling. Dit punt grijpt terug op een aangenomen amendement bij de behandeling van de kaderstelling in 2012, met als achtergrond de zorg over de aansluiting (looplijn) van de Brinkhorst op het Raadhuisplein. Een letterlijke uitvoering zoals in het amendement gesteld, leidt in de optiek van het college tot een onuitvoerbaar plan, maar gaat ook voorbij aan (een deel van) de oorspronkelijke doelen. Door namelijk de gehele gevel terug te rooien gaat de kracht van de gevel als pleinwand verloren en ontstaat er een grote opening in de zuid-oost hoek van het plein. Met het Atelier Stadsbouwmeester is gekeken naar de geuite zorg over de looplijn. De aantrekkelijkheid hiervan kan sterk worden verbeterd door een ingreep op twee onderdelen. Ten eerst door de rooilijn aan zuid-oostzijde iets terug te leggen en daarmee het zicht op het Raadhuisplein vanaf de Brinkhorst en het fietspad te vergroten. Daarnaast kan de aantrekkelijkheid van de gevel aanzienlijk worden verbeterd. In de originele plannen was deze gevel vorm gegeven door een blinde muur met een deels daarachter een trap naar het binnengebied van het appartementenblok. Door de trap niet achter een (blinde) muur te leggen, maar zichtbaar vanaf de Brinkhorst en aan weerszijden daarvan de gevel transparant uit te voeren verdwijnt de blinde muur uit het aanzicht. De gewenste transparantie kan eenvoudig worden bereikt door de entree te verplaatsen en de trap voor de gevel van de gewenste horeca weg te nemen. En juist dat laatste zal het winkelend publiek richting de hoek van het Raadhuisplein trekken en het zicht op het plein geven.

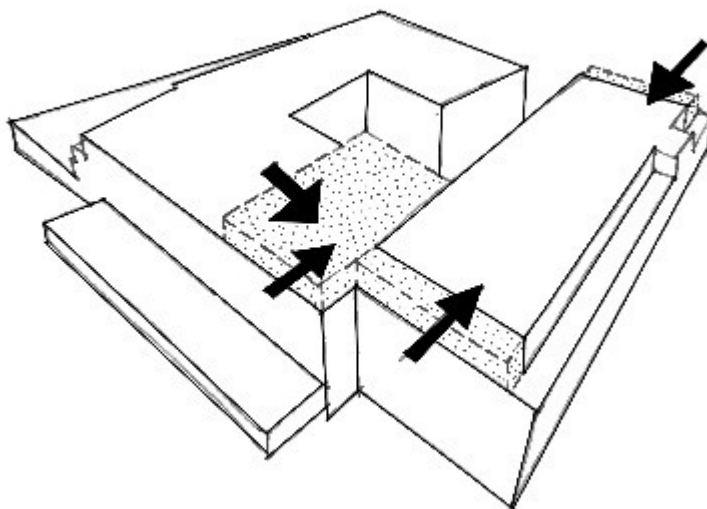




Figuren ter illustratie van 'Aanpassingen t.b.v. aantrekkelijkheid looplijn vanuit Brinkhorst'

2. Terug leggen bovenste lagen woonbebouwing

Gedurende de behandeling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad hebben met name bewoners van de Molenweg verzocht om de bovenste woonlagen van het plan, aan de zijde van de Molenweg, terug te roeien. Ook hierover is met het Atelier Stadsbouwmeester gesproken. Zij zijn van mening dat aanpassing van het bouwblok op de bovenste laag zal leiden tot een verbetering van het plan. De wijze waarop de bovenste laag aan de Raadhuisplein zijde is terug gelegd, zou alzijdig moeten worden uitgevoerd. Aanvullend daarop kan de bovenste laag aan Molenwegzijde iets minder ver doorgetrokken worden naar achterzijde. Op de schetsen hieronder wordt verduidelijkt op welke plekken deze teruglegging van de bovenste laag aanvullend zou moeten worden doorgevoerd. Deze aanpassing heeft consequenties voor de opbrengsten van het plan, maar het is een aanvaardbare aanpassing van het plan ter verbetering van het draagvlak bij direct omwonenden. Dit is verwerkt op de verbeelding van het bestemmingsplan.



Figuur ter illustratie van 'Terug leggen bovenste lagen woonbebouwing'

3. Overige elementen uit het amendement

Naast bovenstaande grotere aspecten, bevat het amendement ook enkele kleinere elementen die met inachtneming van de juridische inpassing goed kunnen worden verwerkt in het nieuwe bestemmingsplan. Daarbij gaat het om:

- De verbijzondering van de bouwhoogtes, goothoogtes en maximale dakhellingen. Omwonenden geven aan dat het bestemmingsplan meer mogelijkheden biedt dan voor het ontwerp nodig is. Zij zijn bang dat dit er alsnog toe gaat leiden dat er grotere hoogtes worden gerealiseerd. Hier wil de gemeente aan tegemoet komen. Door deze maten nader te specificeren in lijn met het Programma van Eisen en het concrete plan worden toekomstige aanpassingen onmogelijk en wordt de rechtszekerheid voor omwonenden vergroot.
- Aanpassing van de algemene afwijkingsregels. Hier geldt dezelfde argumentatie als hierboven. Alleen voor de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsmogelijkheid van 10% van de bouwhoogte wordt een uitzondering gemaakt. Dit betreft een flexibiliteitsbepaling die standaard in vrijwel ieder bestemmingsplan wordt opgenomen. Toepassing hiervan kan echter alleen worden toegestaan indien de noodzaak hiertoe deugdelijk en op aanvaardbare wijze wordt gemotiveerd. Vaak geldt dit alleen voor specifieke, kleinere onderdelen.
- Het niet toestaan van terrassen op de te bouwen overdekte laad- en losruimte. Hiermee wordt inkijk en inbreuk op de privacy van de bewoners van de Molenweg weggenomen.
- Afhankelijk van de komst van de Aldi naar het Raadhuisplein, direct na verplaatsing starten met de voorbereidingen voor een wijziging van het bestemmingsplan op de oude locatie. Hiermee wordt voorkomen dat er alsnog een extra supermarkt wordt gerealiseerd.

4. Verdere versterking van het plan

Aanvullend op bovenstaande wil het college verder gaan in de versterking van de plannen voor het Raadhuisplein dan wat tot nu toe is overwogen. Juist op het gebied van duurzaamheid en groen is hier nog een slag te slaan en zijn er mogelijkheden om kwaliteit toe te voegen. Daarom stelt het college voor om bij de verlening van de omgevingsvergunning, die volgt op de vaststelling van het bestemmingsplan, bovenop de inmiddels geldende duurzaamheidseisen zoals gasloos bouwen, stevig in te zetten op vergroening en verduurzaming van het gebouw.

6.5.2 Niet uitvoerbare delen van het amendement

Zoals aangegeven zaten er in het amendement zoals dat in november 2018 door de gemeenteraad van Haren is aangenomen ook enkele elementen opgenomen die bij verwerking zouden leiden tot een onuitvoerbaar plan. Voor de volledigheid wordt in deze paragraaf toegelicht waarom gekozen is deze elementen niet te verwerken.

De onderdelen uit het amendement van november 2018 die uiteindelijk niet zijn verwerkt betreffen:

- a. de terugspringende rooilijn (volledig bouwvlak)
- b. het opheffen van de bestemming overdekte laad- en losruimte
- c. het definitief inzetten op de realisatie van een oost-westverbinding tussen de Kerklaan en de Rijksweg conform Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)
- d. de aanpassing van de voorwaarden ten aanzien van (openbare) parkeerplaatsen.

Ad a: Wanneer de rooilijn aan de zijde van het Raadhuisplein terug gelegd wordt zoals in het Programma van Eisen als optie was meegenomen, ontstaat een geheel nieuw ruimtelijk kader. Een dergelijke ingreep in het bestemmingsplan kan niet worden verwerkt in het bestaande plan, maar zal er toe leiden dat een grotendeels nieuw ontwerp moet worden gemaakt. Daarbij komt een dermate groot deel van het mogelijke bouwvolume te vervallen (ca. 25%) dat de financiële effecten zullen leiden tot een vrijwel onhaalbaar plan.



Figuren ter illustratie van 'Terug springende rooilijn (volledig bouwblok)'

De rooilijn aan de zijde van het Raadhuisplein wordt niet teruggelegd zoals in het Programma van Eisen als optie was meegenomen . De verbeelding, regels en toelichting zijn op bovenstaande aangepast.

Ad b: Het opheffen van de bestemming ten behoeve van een overdekte laad- en losruimte betekent dat het laden en lossen in de buitenlucht zou moeten plaats vinden, omdat er geen gebouw meer mag worden gerealiseerd op de plaats waar het laden en lossen nu is gepland. Het enige (theoretische) alternatief waarbij dat niet zo zou zijn, is namelijk dat het laden en lossen binnen het hoofdvolume zou schuiven, maar daarmee gaat dusdanig veel winkelopervlak verloren dat een onhaalbaar plan ontstaat. Uit akoestisch onderzoek is echter gebleken dat laden en lossen in de buitenlucht leidt tot onaanvaardbare geluidsoverlast voor de omwonenden. Er zou dus een geluidsscherm moeten worden geplaatst, wat om voldoende bescherming te bieden ook een zekere hoogte zou moeten hebben maar veel minder bescherming zou bieden dan een afgesloten expeditie-ruimte. Dit leidt tot een verslechtering van de kwaliteit van het plan.

De bestemming 'Centrum -1 met aanduiding 'overdekte laad- en losruimte komt ter plaatste van de waar het laden en lossen zal plaatsvinden. De verbeelding en regels zijn op bovenstaande aangepast

De geplande expeditie-ruimte bevindt zich op ca. 3 m van de achter-perceelsgrens van de bewoners van de Molenweg. Er zal geen medewerking worden verleend aan terrassen op het dak van de laad- en losruimte; dit zou leiden tot een aantasting van de privacy. De bestaande groenstrook tussen de nieuwe bebouwing en de percelen aan de Molenweg zal alleen ter plaatse van de expeditie-ruimte wat moeten worden versmald, voor het overige deel zal de groenstrook, inclusief de sloot over de gehele lengte, blijven bestaan.

De regels zijn met betrekking tot het niet toestaan van terrassen op het dak van de laad- en losruimte

aangevuld.

Ad c: Ook stelt het amendement dat definitief wordt ingezet op de verbinding over het nog te ontwikkelen deelgebied 2 van Dilgt, Hemmen en Essen. In afwijking van dit amendement wordt voorgesteld dit wel mee te nemen in de verwachte ontwikkeling van dit gebied, maar niet vooruitlopend op deze ontwikkeling nu al in te zetten op een realisatie van een verbinding. Wanneer de gemeente zelf het initiatief daartoe zouden nemen, trekt de gemeente ook de kosten en risico naar zich toe en is er het risico verkeerde keuzes te maken ten aanzien van de stedenbouwkundige inpassing, omdat de inrichting nog niet bekend is. Het is logischer om het in de ontwikkeling mee te laten nemen en daarmee kosten en risico's bij de ontwikkelende partijen laten. Wel blijft de gemeente de verkeersintensiteiten op de Molenweg monitoren en neemt zo nodig maatregelen.

Bovenstaande leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Ad d : In het amendement wordt tenslotte ingegaan op de berekening van het aantal parkeerplaatsen. Voorgesteld wordt een aanvullende regeling op te nemen. In afwijking van het amendement wordt hiervoor echter geen aanvullende regeling opgenomen. Vanwege deze onzekerheden met betrekking tot dit onderwerp zal er eerste instantie tijdens de bouw, maar ook daarna de parkeerdruk worden gemonitord. Mocht blijken dat de parkeerdruk toch te groot wordt op piekmomenten, dan kunnen beperkingen worden toegepast bij de verstrekking van parkeervergunningen aan werkenden in het centrum. Deze groep houdt namelijk de gehele dag een deel van de parkeerplaatsen in het centrum bezet. Door deze lang-parkeerders in ieder geval op de piekmomenten uit het centrum te weren, zal alsnog voldoende ruimte ontstaan om de parkeerdruk op te vangen. Deze langparkeerders zouden dan een plek op het transferium of op de parkeervoorziening nabij de Hortus een plek kunnen krijgen. Beide locaties bevinden zich op loopafstand van het centrum.

Er wordt daarom geen aanleiding gezien om vooraf al een maatregel zoals voorgesteld in het amendement verwerken. Bovendien zou een dergelijk voorschrift er toe leiden dat de ontwikkelaar / bouwer naast de parkeervoorzieningen ten behoeve van het project zelf, aanvullend (op zijn eigen terrein) een parkeervoorziening zou moeten realiseren voor openbaar gebruik. De financiële gevolgen van een dergelijke claim zijn enorm groot en maken de realisatie van het plan onhaalbaar, terwijl goede alternatieven (zoals hiervoor beschreven) beschikbaar zijn.

Het plan is aangepast aan bovenstaande in die zin dat artikel 14, lid 1 onderdeel e is geschrapt.

6.6 Wijzigingen naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State (4 november 2020)

Op 4 november 2020 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) een tussenuitspraak gedaan en aangegeven dat het bestemmingsplan met een bestuurlijke lus hersteld kan worden. Voor het overige zijn de beroepen ongegrond verklaard.

In de uitspraak is een aantal punten opgenomen die in het bestemmingsplan dienen te worden aangepast. In deze paragraaf is een overzicht gegeven van dat wat naar aanleiding van deze uitspraak is gewijzigd.

Laad- en losruimte

In de uitspraak is door de Afdeling opgemerkt dat ter plaatse van de voorgenomen laad- en losruimte er onvoldoende zorgvuldigheid in acht is genomen bij het opstellen van het bestemmingsplan, door te spreken over een overdekte laad- en losruimte. Hoewel de gemeente beoogde een inpandige laad- en losruimte te realiseren, strookte de benaming hiervan niet met hetgeen voor ogen was. Daarom is naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling het bestemmingsplan aangepast in die zin dat in de toelichting, regels en verbeelding wordt gesproken over uitsluitend een inpandige laad- en losruimte. Dit komt overeen met de conclusies uit het uitgevoerde akoestische onderzoek. Daarmee acht de gemeente dit punt voldoende aangepast naar de uitspraak van de Afdeling. Overigens is de bouwhoogte

van 3,5 meter hoog genoeg, omdat de inpandige laad- en losruimte deels verdiept wordt aangelegd.

Horeca- en detailhandelsmogelijkheden ter plaatse van de voorgenomen laad- en losruimte

De noordelijke strook van het plangebied is in het bestreden plan voorzien van de aanduidingen 'horeca' en 'detailhandel'. De Afdeling is van mening dat de gemeente onvoldoende heeft onderzocht wat de gevolgen van het toestaan van deze functies op deze plaats heeft voor de omgeving. Daarop is besloten om deze aanduidingen van deze noordelijke strook te verwijderen. Daarmee is het niet langer mogelijk om activiteiten ten behoeve van deze functies hier uit te voeren, dat was overigens ook helemaal niet de bedoeling. Hiermee wordt op dit punt tegemoet gekomen aan de uitspraak van de Afdeling.

Water

De Afdeling heeft geoordeeld dat met betrekking tot het aspect water niet voldoende inzichtelijk is gemaakt hoe rekening is gehouden met de toegenomen bouwmogelijkheden ter plaatse van de aanduiding 'overdekte laad- en losruimte' (thans 'inpandige laad- en losruimte'). De Afdeling stelt dat deze aanpassingen mogelijk van invloed zijn op de waterhuishouding ter plaatse. De Afdeling is van oordeel dat de gemeente in het verband met de aanleg van de laad- en losruimte niet heeft gemotiveerd hoe rekening is gehouden met het grondwater en de waterstromen en met de omstandigheid dat zich in de nabijheid van de laad- en losruimte een bestaande watergang bevindt.

Daarop is er overleg gevoerd met het waterschap Hunze en Aa, om te overleggen hoe deze zaken verwerkt dienen te worden in het bestemmingsplan en welke motivatie door het waterschap acceptabel wordt geacht. Het resultaat van dit overleg is uiteengezet in de aangepaste waterparagraaf (paragraaf 4.4). Daarin wordt nader ingegaan op de watergang langs het plangebied en het grondwater en de waterstromen. Op deze manier wordt voldaan aan de uitspraak van de Afdeling op dit punt. In de waterparagraaf is verder opgenomen dat er een norm voor watercompensatie geldt. Minimaal 10% van de oppervlakte van de toename van verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd. Door dit in de regels van het bestemmingsplan op te nemen is dus ook juridisch geborgd. Deze bepaling is toegevoegd aan Artikel 10 van de regels van dit bestemmingsplan.

