Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Rapport

Ruimtelijke onderbouwing Grootslaan te Haren

Ruimtelijke onderbouwing Grootslaan te Haren

Klant: Gemeente Haren

Referentie: T&PBF2733R001F0.2

Versie: 0.1/Finale versie

Datum: 22 oktober 2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Chopinlaan 12
9722 KE GRONINGEN
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Ruimtelijke onderbouwing Grootslaan te Haren

Ondertitel:
Referentie: T&PBF2733R001F0.2
Versie: 0.1/Finale versie
Datum: 22 oktober 2021
Projectnaam: Grootslaan
Projectnummer: BF2733
Auteur(s): Kino Elias

Opgesteld door: Kino Elias

Gecontroleerd door: Femke Baarslag

Datum/Initialen: 22-10-2021 FB

Goedgekeurd door: Tom van Ravenstein

Datum/Initialen: 25-01-2021 TvR

Classificatie
Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**2**
1.1	Aanleiding	2
1.2	Plangebied	3
1.3	Vigerend planologisch regime	3
1.4	Leeswijzer	3
2	**Beleidskader**	**4**
2.1	Nationaal beleid	4
2.2	Provinciaal beleid	5
2.3	Regionaal beleid	6
2.4	Gemeentelijk beleid	6
3	**Huidige situatie en plan**	**8**
3.1	Huidige situatie	8
3.2	Plan	13
4	**Omgevingsaspecten**	**15**
4.1	M.e.r. en passende beoordeling	15
4.2	Geluid	15
4.3	Bodem en water	16
4.4	Externe veiligheid	18
4.5	Luchtkwaliteit	19
4.6	Verkeer en parkeren	19
4.7	Archeologie en cultuurhistorie	20
4.8	Natuur	20
5	**Economische uitvoerbaarheid**	**23**

Bijlagen:

1. Akoestisch onderzoek ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken gebouwen Waterbedrijf Haren;
2. Onderzoek externe veiligheid ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken gebouw Waterbedrijf Haren;
3. Notitie verkeerseffecten ontwikkeling gebouwen Waterbedrijf Haren;
4. Toetsing Wet natuurbescherming voormalig Pompstation Haren;
5. AERIUS-berekening Haren Grootslaan 5-7

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het noorden van Haren, aan de Grootslaan zijn twee leegstaande gebouwen gelegen. Een kopende partij heeft aangegeven in de voormalige gebouwen van het Waterbedrijf aan de Grootslaan woningen te willen realiseren. In totaal gaat het om vijf á zes woningen. In het voormalig filtergebouw worden vier woningen ontwikkeld. In het oude pompgebouw worden één of twee woningen gerealiseerd. De gemeente Haren wil meewerken aan het ontwikkelen van dit initiatief. Aangezien wordt afgeweken van de geldende bestemming, dient een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (buitenplans) aangevraagd te worden. Daarbij moet aangetoond worden dat voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet daarin.

Figuur 1: overzichtstekening nieuwe situatie met links het filtergebouw en rechts het pompgebouw

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt in een woonwijk aan de rand van Haren en is omringd door nieuwbouw. Ten oosten van het gebied ligt de spoorlijn Groningen - Haren. Verder zijn de gebouwen omringd door bebost gebied en is het plangebied te bereiken via de Grootslaan. In totaal betreft het plangebied zo'n 14.000 m^2.

In onderstaande afbeelding is de locatie van het plangebied in het rood omlijnd.

Figuur 2: luchtfoto van plangebied

1.3 Vigerend planologisch regime

Ter plaatse vigeert de beheersverordening "Waterbedrijf Haren", dat is vastgesteld op 27 maart 2017. Er is geen bestemming toegekend aan de locatie. Uitgangspunt van het plan is de bestaande bebouwing en het bestaande gebruik van de gronden. Wel zijn er bouw- en gebruiksregels opgenomen.
Er is gekozen voor een beheersverordening omdat het vorige bestemmingsplan verouderd was. Daarnaast zijn de activiteiten van het Waterbedrijf sinds 2011 gestaakt. De beheersverordening geldt totdat zich in het gebied een nieuwe ontwikkeling voordoet en deze planologisch wordt vastgelegd.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader van het Rijk, de provincie, de regio en gemeente uiteengezet. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de huidige situatie en wordt het plan beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 Beleidskader

2.1 Nationaal beleid

Nationale Omgevingsvisie
Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) heeft het Rijk de langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland verder inhoud gegeven. De NOVI treedt in werking gelijk aan de Omgevingswet, gepland voor 1 juli 2022.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De Nationale Omgevingsvisie helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes.
- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie;
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden;
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

In feite zijn er vanuit de geschetste sectorale opgaven, vier strategische, integrerende, opgaven voor het omgevingsbeleid gedestilleerd. Met name de laatste drie punten zijn voor deze onderbouwing relevant:
- Naar een duurzame en concurrerende economie;
- Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
- Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving; de ontwikkeling voorziet in de huidige en toekomstige vraag naar woningen,
- Naar een waardevolle leefomgeving.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Daarmee is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de 'kapstok' voor uitwerkingen van beleid met ruimtelijke consequenties. Met de SVIR stelt het Rijk heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Nationaal belang
In de SVIR zijn in totaal dertien nationale belangen opgenomen waar het Rijk voor verantwoordelijk is en hierin resultaten wil boeken. Voor deze onderbouwing zijn de volgende nationale belangen relevant:
- Nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Nationaal belang 11: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Nationaal belang 13: zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

In dit plan wordt als volgt invulling gegeven aan de relevante nationale belangen:
- Nationaal belang 8: hier wordt aandacht aan besteed in de verschillende paragrafen van hoofdstuk 4;
- Nationaal belang 11: hier wordt in paragraaf 4.8 aandacht aan besteed;
- Nationaal belang 13: de uitgebreide vergunningsprocedure wordt doorlopen, waarmee voldaan wordt aan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
Het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) moet de nationale belangen borgen welke zijn genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, voor zover deze juridische doorwerking vragen.

Er zijn geen regels vanuit het Barro van belang voor het plan.

Conclusie nationaal beleid
De voorgenomen wijzigingen in het plangebied doen geen afbreuk aan de relevante nationale belangen.

2.2 Provinciaal beleid

Geconsolideerde omgevingsvisie februari 2021
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) en heeft betrekking op het grondgebied van de provincie Groningen.

In de omgevingsvisie van de provincie Groningen is Haren, en daarmee ook de Grootslaan, aangemerkt als stedelijk gebied. Dit stedelijk gebied staat in het teken van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, openbaren en sociale culturele voorzieningen, stedelijk groen, water en infrastructuur. Nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van wonen, vinden bij voorkeur plaats in het stedelijk gebied. Ontwikkelingen die mogelijk effect hebben op het buitengebied, verdienen extra zorgvuldigheid.

De omgevingsvisie gaat specifiek in op de woningvoorraad. Volgens de visie levert de kwaliteit van wonen een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de provincie. Deze kwaliteit wordt deels gewaarborgd door het woningaanbod te laten aansluiten op de wensen van de inwoners. Deze wensen verschillen per kern en stad. Meer woningen binnen de kernen realiseren is gewenst en mogelijk, daarbij gaat de voorkeur uit naar inbreiding. In de omgevingsvisie komt daarnaast naar voren dat het van groot belang is om woningbouwplannen overeenstemming vinden met de regionale woonvisie. Hier wordt later in dit hoofdstuk verder op ingegaan.

Startnotitie Omgevingsvisie 2022
In 2022 wordt de omgevingsvisie van de provincie Groningen herzien. Uitgangspunten van deze visie zijn genoteerd in de Startnotitie Omgevingsvisie 2022. Doel is om in de vernieuwde omgevingsvisie meer nadruk te leggen op de gebiedsgerichte benadering, en om meer te focussen op thema’s zoals ontwikkelingen in de landbouw, recreatie en andere economische sectoren, energietransitie en klimaatadaptatie, zodat dat deze vervolgens uitgewerkt kunnen worden in omgevingsprogramma’s. De gemeentelijke herindelingen leiden daarnaast tot een andere rol van de provincie. Ook dit onderwerp zal aandacht krijgen in de geactualiseerde omgevingsvisie.

Geconsolideerde Omgevingsverordening februari 2021
In de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016 (vastgesteld op 1 juni 2016) staan regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen over de inhoud van ruimtelijke plannen van gemeenten en waterschappen op het gebied van milieu, water en ruimtelijke ordening. Denk aan bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen. Op 14 maart 2017 hebben Gedeputeerde Staten de omgevingsverordening gewijzigd. De wijzigingen zijn verwerkt in een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening. De direct voor dit plan relevante regel uit de Omgevingsverordening betreft artikel 2.15.1 Woningbouw:

- Onverminderd artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan alleen 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.

In dit kader is recent het 'Regionaal Woondocument' vastgesteld. Dit document, dat is geïnitieerd door de Regio Groningen-Assen, vormt nu voor de Provincie de leidraad bij de beoordeling van plannen waarbij woningen worden toegevoegd.

Conclusie provinciaal beleid
De voorgenomen wijzigingen in het plangebied doen geen afbreuk aan de relevante provinciale belangen.

2.3 Regionaal beleid

De regio Groningen-Assen maakt als één van de zes nationale stedelijke netwerken deel uit van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het Rijk ziet een nationaal stedelijk netwerk als de motor voor de economische ontwikkeling van een groot gebied en ondersteunt het in die functie. Het Rijk wil daarom de positie van Groningen-Assen op de as van Amsterdam naar Oldenburg, Bremen en Hamburg versterken. Het handhaven en versterken van de kwaliteiten van het gebied betreft de zeven verschillende landschapstypen in de regio Groningen-Assen en de unieke combinatie van stad en platteland. In de Regiovisie Groningen-Assen staat de balans tussen deze economische en landschappelijke ambities centraal. Gestreefd wordt naar een bundeling van verstedelijking, in combinatie met selectieve ontwikkelingen op het platteland, met behoud van landschappelijke kwaliteiten.

Ook binnen de regio Groningen-Assen zelf worden nieuwe initiatieven beoordeeld op basis van het 'Regionaal Woondocument'. In dit document wordt onder andere gesteld dat binnen de gemeente Haren met name behoefte bestaat voor (extra) woningbouw in het excellente woonmilieu en op inbreidings-/ herstructureringslocaties.

Conclusie regionaal beleid
De voorgenomen wijzigingen in het plangebied doen geen afbreuk aan de economische en landschappelijke ambities van de regio Groningen-Assen en voldoen aan hetgeen is gesteld in het 'Regionaal Woondocument'.

2.4 Gemeentelijk beleid

In 2019 is de gemeente Haren opgeheven en opgegaan in de gemeente Groningen. De voormalige dorpen van de gemeente Haren, Glimmen, Haren, Noordlaren en Onnen, zijn daarmee ook overgegaan in de gemeente Groningen.

Nu de gemeente Haren onderdeel is geworden van de gemeente Groningen, is het gemeentelijk beleid van Groningen relevant binnen deze ruimtelijke onderbouwing. De Omgevingsvisie van de gemeente Groningen, 'The Next City', geeft richting aan de ontwikkeling van de gemeente Groningen. Deze visie staat vooral in het teken van de groei van de gemeente, die de komende jaren bouwt aan 20.000 nieuwe woningen, in combinatie met het behouden van een aantrekkelijke en een gezonde leefomgeving voor álle inwoners van de stad. Verhoging van de Groningse leefkwaliteit is het centrale thema van deze visie.

De omgevingsvisie is opgesteld in juli 2018, vóór de gemeentelijke herindeling van januari 2019. Dit betekent dat de visie gericht is op de voormalige indeling van Groningen. Op dit moment werkt de gemeente daarom aan een nieuwe omgevingsvisie.

In 2020 is de woonvisie van de gemeente Groningen vastgesteld. Hierin wordt voortgeborduurd op de thema's uit de omgevingsvisie The Next City en de inhoud van het Coalitieakkoord 2019-2022: Gezond,

groen, gelukkig Groningen, als ook op de oude Woonvisie Wonen in Stad en de woonvisies van de voormalige gemeenten Haren en Ten Boer.

Een van de belangrijkste doelen van de woonvisie is het kleiner maken van het ‘gat’ tussen een sociale huurwoning en een woning op de vrije markt, dat de afgelopen jaren alsmaar groter is geworden. Om dit doel te bereiken zijn vijf speerpunten opgesteld:

1. Bouwen, bouwen en nog eens bouwen, maar wel met kwaliteit
2. Binden door samenwerking: het Woonakkoord
3. Publieke regie en sturing: een gemeente voor iedereen
4. Groningen en de regio: Verstedelijkingsstrategie
5. Nieuwe focus op doelgroepen.

Met name het eerste speerpunt is van toepassing op de plannen binnen deze ruimtelijke onderbouwing. In het speerpunt wordt namelijk gesteld dat de gemeente een inhaalslag moet maken wat betreft de woningbouw vanwege de lage productieaantallen als gevolg van de financiële crisis van 2008. De woningbouwbehoefte geldt voor zowel de stedelijke gebieden als voor de dorpen binnen de gemeente.

Verder stelt de woonvisie dat binnen de dorpen van de gemeente Groningen behoefte is aansluiting op de plaatselijke woonwensen. Dit kan bijvoorbeeld het toevoegen zijn van enkele nieuwe woningen die gericht zijn op starters of op ouderen die toekomstbestendiger en kleiner willen wonen. Het bouwen van nieuwe woningen in dorpen kan echter wel het karakter van het dorp (negatief) veranderen. Hier zal dus wel voor gewaakt moeten worden. Een oplossing om het karakter van het dorp te behouden, maar toch nieuwe woningen te realiseren, is het transformeren van bestaande woningen (of gebouwen met andere functies). Een voorwaarde is dat deze transformaties passen bij het dorp: stedenbouwkundig, architectonisch, landschappelijk en qua schaal. Kortom, de woonvisie stelt dat ruimte geboden moet worden aan goede initiatieven, die passen bij de vraag, de schaalgrootte en de uitstraling van het dorp.

Conclusie gemeentelijk beleid

De voorgenomen wijzigingen in het plangebied sluiten aan op de visie voor dorpen binnen de gemeente Groningen, zoals gesteld is in de woonvisie. De ontwikkeling past daarnaast binnen de woningbouwopgave van gemeente Groningen

3 Huidige situatie en plan

3.1 Huidige situatie

De kavel bevindt zich in een omgeving die zich kenmerkt door een kleinschalig agrarisch landschap. Het gebied ten oosten van het plangebied bestaat uit landelijk gebied. Verder is het plangebied omringd door nieuwbouw. Zowel aan de noord- als oostkant loopt een watergang parallel aan de kavel. Aan de oostzijde bevindt zich tevens de spoorlijn Groningen-Zwolle.
In het plangebied zijn veel bomen en struiken. Verder loopt er een verhard pad vanaf de Grootslaan het terrein op.

Er zijn in totaal drie gebouwen in het plangebied, die jarenlang door het Waterbedrijf in gebruik zijn geweest. Voor twee van de drie gebouwen, namelijk het oude pomp- en filtergebouw, is de potentie groot om voor andere doeleinden/functies ingezet te worden. Een voormalige dienstwoning in de noordwesthoek blijft ongewijzigd. Verder is recent het voormalige waterreinigingsgebouw gesloopt.

Op onderstaande afbeelding is het oude pompgebouw van het Waterbedrijf te zien. De kopende partij en de gemeente zijn voornemens om hier één of twee wooneenheden te realiseren.

Het witte gebouw was voorheen het filtergebouw van het Waterbedrijf en bestaat uit meerdere verdiepingen. De ontwikkelaar is voornemens hier vier grondgebonden woningen te realiseren. Op de afbeelding is linksachter eveneens een grijs gebouw te zien. Dit betreft het gesloopte gebouw (waterreinigingsgebouw).

Het oude pompgebouw is hier van de achterkant te zien. Het kleine grijze gebouw (links op de afbeelding) wordt eveneens gesloopt. Verder is links op de afbeelding een bult grond te zien. Hiervan waren er in totaal twee op het terrein te vinden. Het betreft gronddepots, welke inmiddels zijn verwijderd.

De spoorlijn tussen Groningen en Haren loopt ten oosten van het plangebied. Daarnaast bevindt zich bij de huidige ingang van het plangebied een kleine spoorwegovergang. Met behulp van geluidsschermen wordt geluidsoverlast op het perceel en de omliggende woningen geminimaliseerd. De watergang aan de oostzijde is hier ook zichtbaar.

In de buurt zijn zo’n vierhonderd nieuwe woningen gerealiseerd of in aanbouw.

Hieronder is de verharde weg vanuit de Grootslaan te zien. Via deze weg is het terrein te betreden.

Tegenover de ingang van het plangebied ligt een fietspad die leidt naar de stad Groningen.

3.2 Plan

Een kopende partij is voornemens om in totaal vijf á zes woningen te realiseren op het perceel aan de Grootslaan waar voorheen het Waterbedrijf actief was. Het plan is om één á twee woningen te realiseren

in het oude pompgebouw en vier woningen in het oude filtergebouw. Ook is een combinatie van woon-werken in het oude pompgebouw een optie. Dit betreft een bedrijf aan huis maximaal categorie 2. Momenteel staan beide panden leeg en hebben geen functie. Daarnaast zijn beide gebouwen monumentale panden en dienen deze vanuit cultuurhistorische waarde behouden te blijven. De overige twee gebouwen op het terrein stonden reeds op de planning om gesloopt te worden.

De gemeente en de kopende partij streven ernaar om zoveel mogelijk groen op de kavel te behouden. Ook bij het aanbrengen van parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers, zijn de partijen voornemens dit zo natuurvriendelijk gerealiseerd te krijgen. Naast behoud van groen, wil de gemeente groen stimuleren door een park te realiseren aan de westkant van het terrein. Het betreft een openbaar park voor de nabije omgeving.

De entree van het terrein blijft gehandhaafd. De bestaande toegangsweg blijft gedeeltelijk gehandhaafd. Het deel tussen het pompgebouw en het filtergebouw wordt verwijderd.

4 Omgevingsaspecten

4.1 M.e.r. en passende beoordeling

Wettelijk kader
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een ruimtelijke onderbouwing, dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen, een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.. Op grond van artikel 2, lid 5 Besluit m.e.r. dient, voor activiteiten die onder de drempelwaarden van onderdeel D blijven, evenwel een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' te worden gemaakt om te bezien of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling, dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r.. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn:

- kenmerken van het project;
- plaats van het project;
- kenmerken van het potentiële effect.

Beoordeling
Onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet in de realisatie van nieuwe woningen. Gelet op de kenmerken van het project (zoals het karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiele effecten, zullen geen belangrijke negatieve milieueffecten optreden. Dit blijkt ook uit de beschrijvingen van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de komende paragrafen zijn beschreven.

Conclusie
Voor dit plan is geen m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

4.2 Geluid

Kader
De Wet geluidhinder (Wgh) en Besluit geluidhinder (Bg) bieden het wettelijk kader voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe woningen binnen de geluidzone van een (spoor)weg. Op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wgh is een onderzoek ingesteld naar de toekomstige geluidbelasting vanwege bestaande spoorwegen en verkeer op de nieuwe woningen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. De grenswaarden zijn voor binnenstedelijk wegverkeer in de bestaande stad 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A). Bij een geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde (hogere waarde) worden verleend voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'.

De Grootslaan is een weg waarop een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Deze weg is volgens de Wet geluidhinder niet zone-plichtig en de grenswaarden zijn niet van toepassing. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidbelastingen wel inzichtelijk gemaakt en is beoordeeld of er geen strijdigheid is met de eisen aan een goed woon- en leefklimaat. Hierbij wordt aansluiting gezocht op de grenswaarden die in de Wet geluidhinder worden gehanteerd voor nieuwbouw.

Het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het Rmg2012 het zogenoemde maatgevende jaar. Dit is doorgaans het 10de jaar na vaststelling van het bestemmingplan. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om nieuwe woningen binnen de geluidzone van de (spoor)wegen. Binnen deze zones wordt de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden.

Onderzoek
De geluidbelastingen ten gevolge van de spoorweg Groningen - Haren zijn onderzocht (Akoestisch onderzoek ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken gebouwen waterbedrijf Haren, Royal HaskoningDHV, 15 december 2017, bijlage 1). Uit de resultaten blijkt dat er sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 55 dB bij de nieuwe woningen op de Grootslaan 5 (‘Filtergebouw’) en Grootslaan 7 (‘Pompgebouw’). De geluidbelasting bedraagt ten hoogste respectievelijk 59 dB en 66 dB. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 68 dB wordt niet overschreden. De kosten voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen voor vijf woningen stuiten op bezwaren vanuit financieel oogpunt. Het advies is om voor de nieuwe woningen een hogere waarde vanwege de spoorweg vast te stellen. De waarden variëren tussen 57- en 66 dB. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de betreffende woningen en de daarbij behorende geadviseerde waarde.

De geluidbelastingen ten gevolge van de Grootslaan zijn onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelastingen niet hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB, die in de Wet geluidhinder als voorkeurswaarde wordt gehanteerd voor nieuwbouw. Gesteld kan worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen aan een goed woon- en leefklimaat vanwege deze weg.

Conclusie
De spoorweg Groningen - Haren produceert geluid dat de voorkeurswaarde van 55 dB overschrijdt, namelijk ten hoogste 59 dB en 66 dB. De hoogste geluidbelasting van 68 dB wordt niet overschreden. Het advies is om hogere waarden te stellen voor de nieuwe woningen. De geluidbelastingen van de Grootslaan zijn niet hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB, die in de Wet geluidhinder als voorkeurswaarde wordt gehanteerd voor nieuwbouw. Gesteld kan worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen aan een goed woon- en leefklimaat vanwege deze weg.

4.3 Bodem en water

Bodem
Bodem is een belangrijk toetsingskader op het moment dat nieuwe ontwikkelingen gaan spelen. Het doel van een bodemonderzoek is om aan te tonen dat de grond en/of grondwaterkwaliteit redelijkerwijs geen verontreinigingen bevatten die schadelijk kunnen zijn voor de volksgezondheid en/of milieu in het algemeen en zodoende enige beperking of belemmering kunnen vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Er hebben meerdere bodemonderzoeken plaatsgevonden op het perceel. In 2007 is een milieukundig bodemonderzoek (Rapportnummer VN-42639) uitgevoerd op het terreindeel waar twee voormalige ondergrondse gasolietanks hebben gezeten. De tanks zijn verwijderd. Uit het onderzoek is gebleken dat er sprake is van sterke verontreiniging met minerale olie in grond en grondwater. De verontreiniging is gerelateerd aan ondergrondse opslag van brandstof. Als gevolg hiervan is in 2007 nader milieukundig bodemonderzoek (Rapportnummer VN-42639A) uitgevoerd om het verontreinigde gebied verder af te perken.

In 2012 is een nader- en actualiserend bodemonderzoek verricht (Rapportnummer VN-56811-1). De verontreinigingen ten aanzien van grond en grondwater zijn verder afgekaderd. Uit het onderzoek blijkt dat het grondwater tegen het pand (pompgebouw) minimale verontreiniging vertoont.

Met het oog op een voorgenomen aankoop van de percelen is in 2014 een verkennend (asbest) bodemonderzoek uitgevoerd (Rapportnummer: VN-59311-1). Het onderzoek laat zien dat er geen sprake is van verontreiniging met asbest in de boven- en ondergrond. Wel is gebleken dat in het met puin- en asfaltverharde pad dat over het terrein loopt een sterke verontreiniging met lood is vastgesteld, Verder is in het grondwater een lichte verontreiniging met barium aangetroffen. In dit onderzoek is de verontreiniging met minerale olie niet beschouwd.

In het kader van de nieuwe functie dient voorafgaand een saneringsplan te worden opgesteld voor de verontreiniging met minerale olie. Afhankelijk van het resultaat van een nog uit te voeren actualisatie-onderzoek zal moeten blijken of de leeflaag qua dikte en kwaliteit voldoet aan de kwaliteit wonen en of de verontreiniging stabiel is gebleven. Verder dient rekening te worden gehouden met sanerende activiteiten bij het verwijderen van het asfaltpad en de onderliggende en direct aangrenzende smalle strook puinhoudende grond.
De initiatiefnemer is op de hoogte van de bovenstaande onderzoeken en draagt zorg voor eventueel benodigde sanering van de gronden. Daarmee is het plan economisch uitvoerbaar voor de gemeente.

Water
Voor een nieuwe ontwikkeling is het van belang het water en overige waterhuishoudkundige aspecten in beeld te brengen. Daarbij is niet alleen kwantiteit (voldoende opvang), maar ook kwaliteit (van oppervlakte- en grondwater) van belang.

Kwaliteit
In het grondwater is sprake van een sterke verontreiniging met minerale olie. Voor verdere informatie, zie paragraaf bodem.

Kwantiteit
Het plangebied ligt in peilgebied Oosterweg (GPG-H-1016) en valt onder beheer van waterschap Hunze en Aa's. Daarbij wordt het bestaande watersysteem gehandhaafd en worden er geen watergangen binnen dit peilgebied gedempt of aangepast.

Het verhard oppervlak binnen het plangebied neemt niet toe maar blijft in de nieuwe functie nagenoeg gelijk of neemt iets af.

Conclusie
De voorgenomen wijzigingen in het plangebied zijn geen bodemroerende maatregelen. Daarmee is het plan vanuit bodem aanvaardbaar.
Vanuit waterhuishoudkundige oogpunt worden geen aanpassingen verwacht voor de ontwikkeling van de woningen en is het plan aanvaardbaar.

4.4 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. In het kader van een ruimtelijk plan (waaronder een bestemmingsplan) dient vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de externe veiligheidssituatie te worden onderzocht. Hierbij dienen risicobronnen in de omgeving van het plangebied in kaart gebracht te worden en moet getoetst worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico. In de volgende AMvB's en circulaires zijn risiconormen opgenomen die relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid bij het vaststellen van dit plan:

- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In dit besluit zijn de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en binnenwater opgenomen;
- Regeling Basisnet. In deze regeling zijn de randvoorwaarden opgenomen die gelden voor transportassen die vallen onder het zogenaamde Basisnet.

Onderzoek

Volgens de risicokaart (geraadpleegd op 23 oktober 2017) ligt het plangebied niet binnen een invloedsgebied van een Bevi-inrichting of binnen het invloedsgebied van een buisleiding. Hiermee is enkel het transport van gevaarlijke stoffen van belang. Het plaatsgebonden risico en groepsrisico van de nabijgelegen spoorweg is onderzocht (Onderzoek externe veiligheid ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken gebouw waterbedrijf Haren, Royal HaskoningDHV, 16 november 2017, bijlage 2).

Voor de transportroutes geldt dat de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar in ieder geval kleiner is dan de veiligheidsafstand zoals opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied geldt een veiligheidsafstand van 1 meter. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico op een afstand groter dan 1 meter van het midden van de spoorbundel in ieder geval kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Het plangebied ligt hierbuiten. Het plaatsgebonden risico legt hiermee dus geen beperkingen op aan de geplande ontwikkeling.

Het groepsrisico is voor twee situaties berekend:

- huidige situatie: basisnettracé met huidige bevolking;
- toekomstige situatie: basisnet met huidige bevolking inclusief plangebied.

Het groepsrisico laat een zeer geringe toename zien wanneer de geplande ontwikkeling gerealiseerd wordt. Het hoogste groepsrisico per kilometer wordt berekend voor het kilometertracé van het plangebied in zuidelijke richting. Dit geldt voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Het groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de geplande ontwikkeling ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De hoogte van het groepsrisico is zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen lager dan 0,1 (10%) maal de oriëntatiewaarde. Conform het Bevt kan voor dit tracé worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. De verantwoording van het groepsrisico wordt uitgevoerd door het bevoegd gezag ruimtelijke ordening (Gemeente Haren). Tevens dient advies gevraagd te worden door het bevoegd gezag aan de Veiligheidsregio ten aanzien van de zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Voor het tracé spoorlijn Groningen – Haren geldt een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven. Geconcludeerd wordt dat het plasbrandaandachtsgebied niet tot over de te realiseren woningen in het plangebied ligt. Met betrekking tot het plasbrandaandachtsgebied worden dus geen aanvullende bouwkundige eisen gesteld aan de te realiseren woningen.

Conclusie
Het plangebied ligt buiten het geldende PR-plafond voor de onderzochte spoorlijn. Verder laat het groepsrisico van het tracé een zeer geringe toename zien in de huidige situatie en wanneer de geplande ontwikkeling gerealiseerd is. De verantwoording van het groepsrisico wordt uitgevoerd door het bevoegd gezag ruimtelijke ordening (Gemeente Haren). Tevens dient advies gevraagd te worden door het bevoegd gezag aan de Veiligheidsregio ten aanzien van de zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

4.5 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan, waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}).

Voor kleinschalige projecten wordt de niet in betekenende mate-tool (NIBM-tool) ingezet die via het kenniscentrum www.infomil.nl te raadplegen is. Voor dit plan is een berekening uitgevoerd met behulp van de NIBM-tool. Met een toename van 37,8 voertuigbewegingen als weekdaggemiddelde resulteert dit in de volgende uitkomsten:

- Maximale bijdrage extra verkeer NO_2 in µg/m^3: 0,03;
- Maximale bijdrage PM_{10} in µg/m^3: 0,01.

Daarmee blijkt de extra bijdrage ruimschoots onder de grens voor “Niet In Betekenende Mate” in µg/m^3, namelijk 1,2.

Conclusie
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate, waardoor geen nader onderzoek benodigd is. Het plan is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit aanvaardbaar.

4.6 Verkeer en parkeren

Kader
De ontwikkeling van de woningen aan de Grootslaan genereert verkeer. Het is dan ook van belang om inzicht te verkrijgen in de verkeerskundige effecten van de geplande ontwikkeling en de impact hiervan op de omgeving.

Onderzoek
In een verkeerskundig effectonderzoek (Notitie verkeerseffecten ontwikkeling gebouwen Waterbedrijf Haren, Royal HaskoningDHV, 7 december 2017, bijlage 3) zijn de volgende aspecten onderzocht:

- verkeerseffect nieuwe ontwikkeling;
- impact verkeerseffect nieuwe ontwikkeling op bestaande omgeving.

Voor het eerste aspect is gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Uit de resultaten blijkt de realisatie van woningen op de ontwikkellocatie Grootslaan slechts een beperkte verkeerskundige impact te hebben op de verkeerssituatie op de Grootslaan. In het plan is voorzien in het parkeren op eigen terrein. Hier is voldoende ruimte voor beschikbaar. De parkeerbehoefte bedraagt minimaal 8,7 en maximaal 12,7 parkeerplaatsen. In geval in het pompgebouw 1 woning wordt gerealiseerd. Indien in het pompgebouw een 2 onder 1 kap wordt gerealiseerd bedraagt de parkeerbehoefte minimaal 10,4 en maximaal 15,2 parkeerplaatsen.

Voor het tweede aspect is gebruik gemaakt van Verkeersplan DHE, gebieden 5&6’ (d.d. 18 november 2014) en is overleg gevoerd met de gemeente Haren. Omdat het verkeer van de ontwikkeling Grootslaan zich na de Grootslaan verspreid over de andere wegen in Haren, is ook op de overige wegen sprake van een beperkte verkeerskundige impact. Op basis van de kwalitatieve berekening wordt gesteld dat de

ontwikkeling van woningen op de locatie Grootslaan niet leidt tot verkeerskundige knelpunten met betrekking tot de doorstroming.

Conclusie:

Het plan is vanuit het oogpunt van verkeer en parkeren aanvaardbaar.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Kader
Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988, samen met enkele andere wetten op het gebied van de bescherming van cultureel erfgoed, samengevoegd tot de Erfgoedwet. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet regelt de omgang met rijksbeschermde gebouwde en archeologische monumenten en de beschermde stads- en dorpsgezichten.

Onderzoek
Met behulp van de Beleidskaart Archeologie van de gemeente Haren is beoordeeld of de bodem van het plangebied archeologische waarden kan bevatten. Hieruit blijkt dat er een lage verwachtingswaarde geldt voor het aantreffen van archeologische waarden.

Conform het vigerend bestemmingsplan mogen geen bouwwerken worden gebouwd waarbij de bodem dieper dan 0,40 meter wordt geroerd. Bij de ontwikkeling van de woningen vindt amper ontroering van grond plaats, omdat de nieuwe woningen in de bestaande gebouwen komen. Voor de realisatie van de parkeerplaatsen wordt de bodem niet dieper dan 0,40 meter geroerd.

Het oude pomp- en filtergebouw zijn monumentale panden en daarmee van cultuurhistorische waarde. Bij het realiseren van de woningen worden de panden dan ook niet gesloopt, maar juist behouden. Over de aanpassing vindt overleg plaats met Monumentenzorg.

Conclusie
Het plan is vanuit het oogpunt van archeologie en cultuurhistorie aanvaardbaar.

4.8 Natuur

Kader
Bij nieuwe ontwikkelingen moeten de effecten daarvan op de ecologische waarden (beschermde gebieden en soorten) in beeld worden gebracht. Voor dit plan is een toetsing aan de vigerende Wet natuurbescherming uitgevoerd. De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) beschermt Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De wet geldt sinds 1 januari 2017 en vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

Onderzoek
In het kader van de Wnb en de eerder vigerende Flora- en faunawet zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:
- Vleermuisonderzoek 2015 (conform vleermuisprotocol 2013)
- Literatuur en oriënterend veldonderzoek 2017
- Onderzoek naar jaarrond beschermde vogelnesten 2017
- Controle bomen geschikte ruimten voor vleermuisverblijfplaatsen 2018
- Beoordeling staat van instandhouding beschermde soorten i.v.m. verlening ontheffing Grootspark 2019 (incl. veldbezoek)
- Vleermuisonderzoek 2020/2021 (conform vleermuisprotocol 2021)

Uit de onderzoeken blijkt dat er verschillende (broed)vogels aanwezig zijn in het plangebied en omgeving. Tijdens verschillende veldbezoeken is gezocht naar jaarrond beschermde vogelnesten op en rondom het terrein. Deze zijn niet vastgesteld. Wel is de beschermde eekhoorn waargenomen in het plangebied. Vaste rust- en verblijfplaatsen van de eekhoorn zijn niet aanwezig. Verder kunnen algemeen voorkomende amfibieën en kleine grondgebonden zoogdieren op het terrein voorkomen. Voor deze soorten bestaat een vrijstelling van de ontheffing.

Uit de vleermuisonderzoeken komt naar voren dat in het filtergebouw verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en gewone grootoorvleermuis voorkomen. Als gevolg van de renovatie van het filtergebouw gaan er verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis verloren. Hiermee is er sprake van een overtreding van een verbodsbepaling uit de Wnb (Beschadigen of vernielen voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van Habitatrichtlijnsoorten), hiervoor wordt ontheffing aangevraagd. Voor de ontheffingsaanvraag is een activiteitenplan met mitigerende maatregelen opgesteld. In het activiteitenplan zijn de bevindingen en voorwaarden uit de eerdere procedures meegenomen. Het activiteitenplan is opgenomen in bijlage 4. In het activiteitenplan staan ook alle resultaten van de eerdergenoemde onderzoeken beschreven

Voor alle soorten (beschermd en onbeschermd) kent de Wnb een zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren en planten en hun leefomgeving. Onderstaand worden maatregelen beschreven die relevant zijn voor dit project om aan de zorgplicht te voldoen:

- De werkzaamheden worden bij voorkeur alleen overdag, tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd. Veel algemene en beschermde diersoorten (vleermuizen) zijn vooral actief gedurende de vroege ochtend, late avond en nacht;
- Er wordt zoveel mogelijk één richting opgewerkt, zodat kleine (zoog)dieren van de werkzaamheden vandaan kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met vluchtwegen (werk dus niet richting een doodlopende hoek) en zorg dat de dieren voldoende vrije ruimte hebben;
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Zo wordt onnodige verstoring van dieren en planten voorkomen.

In de toetsing van de Wet natuurbescherming is ook rekening gehouden met beschermde gebieden. Gelet op de relatief kleine ingreep en de grote afstand van het plangebied tot Natura 2000-gebieden zijn alleen mogelijk effecten door stikstofdepositie relevant. Hiervoor is een AERIUS-berekening uitgevoerd (bijlage 5). Hieruit blijkt dat er geen sprake is van extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden als gevolg van het project. Overige effecten, als gevolg van geluid, licht, mechanische verstoring etc. kunnen gezien de geruime afstand tot Natura 2000-gebieden op voorhand uitgesloten worden.

Voor het onderdeel houtopstanden hoeven in het kader van de Wet natuurbescherming geen maatregelen genomen te worden.

Er is geen sprake van gronden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. De werkzaamheden doen daarom geen afbreuk aan de specifieke wezenlijke kenmerken en waarde van het NNN Verdere toetsing aan het NNN is hiermee niet aan de orde.

Conclusie
Voor vleermuizen geldt dat er ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. Deze wordt aangevraagd.

Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren kan verstoring en aantasting van nesten worden voorkomen en daarmee een overtreding van de Wnb.

In het kader van Natura 2000-gebieden, houtopstanden en Natuurnetwerk Nederland hoeven geen maatregelen te worden genomen.

Het plan is vanuit het oogpunt van natuur aanvaardbaar met in achtneming van de benodigde maatregelen voor de vernieling van de verblijfplaatsen van vleermuizen in en rondom het filtergebouw.

5 Economische uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient een onderzoek te worden verricht naar de uitvoerbaarheid van het plan.

De kosten van het plan worden gedekt door de initiatiefnemer(s). De ontwikkelaar(s) beschikt over voldoende middelen om de voorgestane ontwikkeling te kunnen realiseren. De kosten van bodemsanering zijn gedekt. Er zijn geen onvoorziene hoge kosten te verwachten.

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer(s) is een koopovereenkomst afgesloten.
Met het voorgaande is de economische uitvoerbaarheid verzekerd.

Royal HaskoningDHV

Bijlage

1. Akoestisch onderzoek ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken gebouwen Waterbedrijf Haren

Royal HaskoningDHV

Bijlage

2. Onderzoek externe veiligheid ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken gebouw Waterbedrijf Haren

Royal HaskoningDHV

Bijlage

3. Notitie verkeerseffecten ontwikkeling gebouwen Waterbedrijf Haren

Royal HaskoningDHV

Bijlage

4. Activiteitenplan en toetsing Wet natuurbescherming voormalig Pompstation Haren

Royal HaskoningDHV

Bijlage

5. AERIUS-berekening Haren Grootslaan 5-7