

# **Hoogezand, Stadshart de Componist**



**gemeente  
Midden-Groningen**

## Inhoudsopgave TOELICHTING

<b>TOELICHTING</b>	<b>5</b>
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding nieuw bestemmingsplan	5
1.2 Deelprojecten Stadshart Noord	7
1.3 Plangebied	7
1.4 Huidige planologische regeling	8
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	10
2.1 Historische context	10
2.2 Huidige situatie	13
2.3 Nieuwe situatie	13
Hoofdstuk 3 Beleidskader	17
3.1 Landelijk beleid	17
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Regionaal beleid	20
3.4 Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	27
4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking	27
4.2 M.e.r.-beoordeling	29
4.3 Bedrijven en milieu	31
4.4 Geluid	32
4.5 Trillingen	35
4.6 Geur	36
4.7 Luchtkwaliteit	37
4.8 Externe Veiligheid	38
4.9 Railveiligheid	40
4.10 Ecologie	43
4.11 Water	45
4.12 Bodem	47
4.13 Archeologie	48
4.14 Cultuurhistorie	50
4.15 Kabels en leidingen	51
4.16 Duurzaamheid	52
4.17 Aardbevingsbestendig bouwen	52
Hoofdstuk 5 Juridische toelichting	53
5.1 Wat is een bestemmingsplan	53
5.2 Toelichting basisbestemmingen	53
5.3 Toelichting algemene regels	56
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	59
Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60
7.1 Vooroverleg	60
7.2 Inspraak	60
7.3 Zienswijzen	61
7.4 Vaststelling	61
7.5 Crisis- en herstelwet	61

## **Bijlagen bij de toelichting**

Bijlage 1	Beeldkwaliteitsplan Stadshart Noord, Hoogezand
Bijlage 2	Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling Stadshart Noord
Bijlage 3	M.e.r.-beoordelingsbesluit Stadshart Noord
Bijlage 4	Berekening stikstofdepositie
Bijlage 5	Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï
Bijlage 6	Akoestisch onderzoek geluidbelasting appartementencomplex op de omgeving
Bijlage 7	Besluit hogere waarden Wet geluidhinder
Bijlage 8	Quickscan aspect trillingen Centrumplan Hoogezand
Bijlage 9	Advies externe veiligheid
Bijlage 10	Advies bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid
Bijlage 11	Risicoanalyse spoorwegovergang Kerkstraat Hoogezand
Bijlage 12	Quick scan flora & fauna
Bijlage 13	Wateradvies Stadshart Noord
Bijlage 14	Bodemkwaliteitsverklaring
Bijlage 15	Nota van inspraak- en overlegreacties
Bijlage 16	Nota van beantwoording zienswijzen

## TOELICHTING

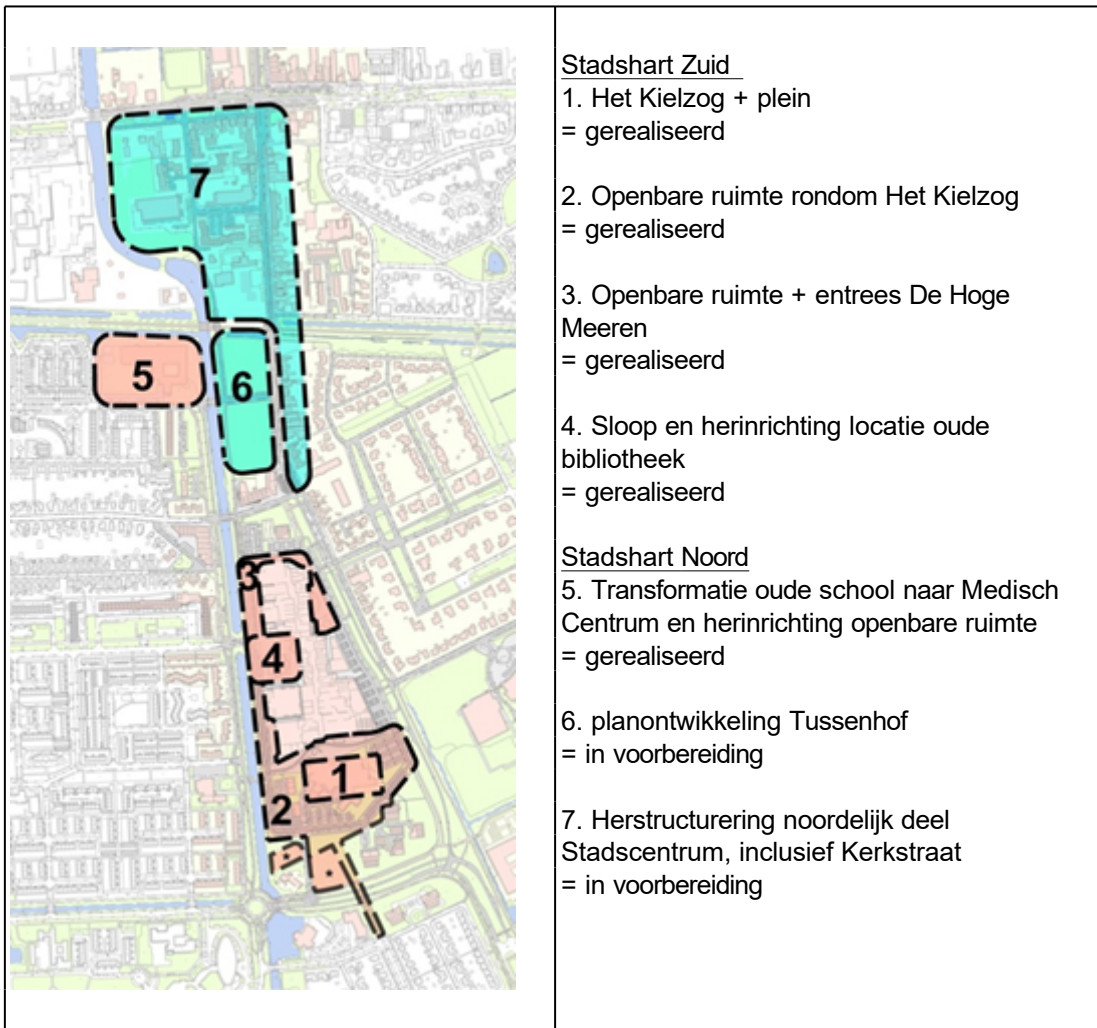
### Hoofdstuk1      Inleiding

#### 1.1      Aanleiding nieuw bestemmingsplan

De gemeente zet zich al jaren in voor de ontwikkeling van het Stadshart in Hoogezand. Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw zijn percelen en panden aangekocht, is bestaande bebouwing gesloopt en zijn deelgebieden herontwikkeld. Doelstelling van de gebiedsontwikkeling is het afronden van het stadscentrum met een zorgvuldige aansluiting op en overgang naar het aangrenzende dorp.

Het Stadshart ligt in het centrum van Hoogezand en wordt grofweg begrensd door de Meint Veningastraat in het noorden, de Kerkstraat in het oosten, het Kielzog (theater en gemeentehuis) in het zuiden en het Kieldiep in het westen. Maar ook aansluitend op dit raamwerk liggen direct ten oosten van de Kerkstraat nog drie kleine locaties.

Het Stadshart bestaat uit twee delen: het noordelijk- en het zuidelijk deel. Afbeelding 1 geeft een overzicht van het Stadshart en de verschillende deelprojecten. De vernieuwing van het zuidelijk deel is gereed. Hier is ten eerste het Kielzog (nieuw theater, bibliotheek en gemeentehuis) en de openbare ruimte rondom Het Kielzog gerealiseerd. Ten tweede heeft de openbare ruimte rondom en de entrees van het winkelcentrum De Hooge Meeren een upgradering gehad. Verder is de oude bibliotheek gesloopt en de locatie heringericht. Ook is de transformatie van de oude school naar een Medisch Centrum en de herinrichting van de omliggende openbare ruimte gerealiseerd. Nu is de vernieuwing van het noordelijk deel aan de beurt.



Afbeelding 1 - Deelprojecten revitalisering Stadshart Hoogezand

### Ruimtelijke visie

Voor het noordelijk deel van het Stadshart is een ruimtelijke visie opgesteld. Deze visie is onderdeel van het nieuw beeldkwaliteitsplan 'Stadshart Noord Hoogezand'. De kern van de ruimtelijke visie is het versterken van de eigen identiteit van het veenkoloniaal dorp. Ten eerste door verder te bouwen op de historische gelaagdheid van de plek, ten tweede door het versterken van de samenhang tussen verschillende componenten van diepen en wijken. Ambitie is een samenhangend weefsel te creëren, waarbij de karakteristieke historisch-ruimtelijke structuur opnieuw betekenis krijgt voor de toekomst en de Kerkstraat een identiteitsvolle toegangspoort wordt tot het stadscentrum.

In het noordelijk deel van het Stadshart laat de leefbaarheid en uitstraling te wensen over. De gemeente heeft de afgelopen 10-20 jaar oude en/of vervallen bedrijfspanden opgekocht en gesloopt. Hierdoor zijn er grote lege plekken in het stedelijk weefsel ontstaan. Het resterend vastgoed heeft nu ook in toenemende mate met functieverlies, leegstand en verval te kampen. Er is maar weinig vastgoed die zich aan deze ontwikkelingen kunnen onttrekken en/of zich juist positief onderscheiden. Dit heeft invloed op de wijze waarop de Kerkstraat (de belangrijkste noordzuid-as van de stad en belangrijkste ontsluitingsstructuur van het stadscentrum) wordt beleefd. Een beleving die wordt versterkt door een uiterst functionele en stenige inrichting van het openbaar gebied. Om hier verandering in aan te brengen is een integrale aanpak van de Kerkstraat en het noordelijk deel van het Stadshart nodig, waarbij in onderlinge samenhang en versterking aandacht uitgaat naar:

- ruimtelijke kwaliteit;
- verkeer;
- woningen passend binnen het woningbouwprogramma;

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

- milieuzonering;
- duurzaamheid;
- kwaliteitsverbetering openbare ruimte.

Een uitgebreide beschrijving van de planontwikkeling is opgenomen in paragraaf 2.3 Nieuwe situatie.

## 1.2 Deelprojecten Stadshart Noord

De vernieuwing van het noordelijk deel van het Stadshart past niet volledig in het geldende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt dan ook aangepast om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit gebeurt in verschillende deelprojecten.

### Locatie 'Tussenhof'

In 2018 is gestart met het eerste deelproject: de locatie 'Tussenhof'. Dit waren de grasvelden aan de Kerkstraat aan de beide zijden van de Erasmusweg. In 2018 en 2019 is daarvoor de bestemmingsplanprocedure doorlopen. Het nieuwe bestemmingsplan 'Hoogezand, Stadshart Tussenhof' is op 4 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. Op deze locatie zijn ondertussen 20 grondgebonden woningen, 131 appartementen en bijbehorende parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast is aan de kant van het Kieldiep een 'pocketpark' gerealiseerd.

### Locatie 'De Componist'

Als tweede deelproject is nu de locatie 'De Componist' aan de beurt. Dit is het huidige grasveld aan de Kerkstraat, tussen de bestaande cafetaria aan de Kerkstraat 229/231 en de spoorlijn. Hier wordt een nieuw appartementencomplex ontwikkeld met 15 appartementen en bijbehorende parkeerplaatsen.

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de locatie 'De Componist'. Een uitgebreide beschrijving van de planontwikkeling is opgenomen in paragraaf 2.3 Nieuwe situatie.

### Toekomstige locaties

Met de ontwikkeling van de locaties 'Tussenhof' en 'De Componist' wordt een start gemaakt met de vernieuwing van het noordelijk deel van het Stadshart. Beide locaties liggen aan de zuidkant van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans. Daarna komt ook het gebied aan de noordzijde van de spoorlijn aan de beurt. Ook dit gebied wordt in verschillende deelgebieden vernieuwd.

## 1.3 Plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de locatie 'De Componist' mogelijk. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het huidige voetpad direct ten zuiden van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans. Aan de oostzijde grenst de locatie aan het woonperceel aan de Brahmslaan 27 en aan de zuidzijde aan de bestaande cafetaria aan de Kerkstraat 229/231. Aan de westzijde vormt de Kerkstraat de grens van het plangebied. De locatie van het plangebied is aangegeven op afbeelding 2.



Afbeelding 2 - Plangebied Locatie De Componist

Het plangebied omvat de percelen, kadastraal bekend als, gemeente Hoogezand, sectie B, nummers 2836 en 2837.

#### 1.4 Huidige planologische regeling

Het plangebied ligt binnen het geldende bestemmingsplan Stadscentrum. Dit bestemmingsplan is op 13 januari 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Hoogezand-Sappemeer.

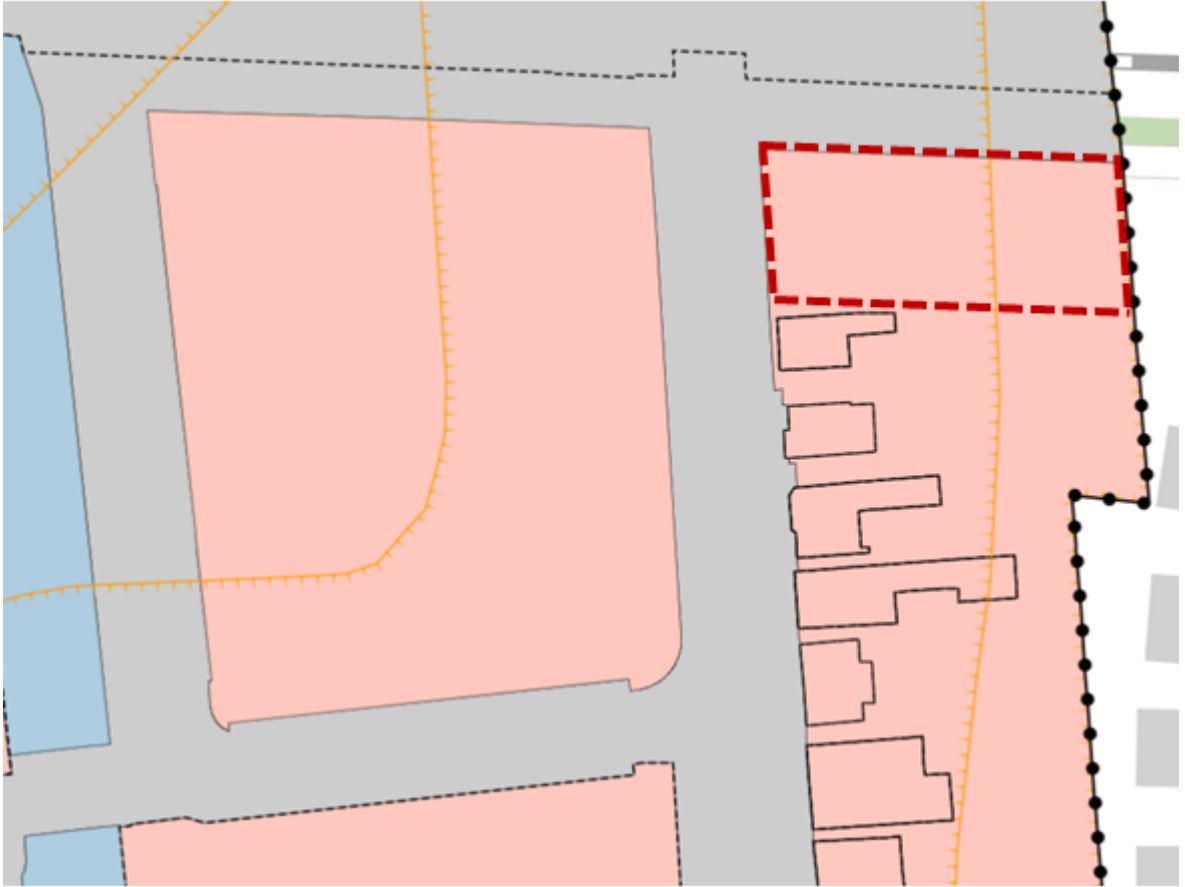
##### **Karakter geldend bestemmingsplan**

Het bestemmingsplan Stadscentrum heeft een conserverend karakter en geeft uitsluitend de bestaande situatie een passende bestemming. In het bestemmingsplan zijn geen nieuwe ontwikkelingen opgenomen. Voor nieuwe ontwikkelingen in het Stadshart worden aparte, op de ontwikkeling gerichte, bestemmingsplannen gemaakt. In de toelichting van het bestemmingsplan Stadscentrum is wel een doorkijk gegeven naar de toekomstige ontwikkelingen in het Stadshart. Uitgangspunt voor de komende jaren (vanaf 2014) is het compleet maken en afronden van het Stadshart. Onder andere het opwaarderen van het winkelcentrum en het toevoegen van woonfuncties is hier onderdeel van.

##### **Geldende bestemming**

Het plangebied heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Centrum - Stadscentrum 2'. Binnen deze bestemmingen is onder andere wonen toegestaan. Er mag echter alleen worden gebouwd binnen een bouwvlak. Op beide percelen ligt geen bouwvlak, waardoor hier op grond van het geldende bestemmingsplan niet gebouwd kan worden. Dit past bij het karakter van het bestemmingsplan Stadscentrum (conserverend en geen nieuwe ontwikkelingen), zoals hiervoor beschreven.

Een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan Stadscentrum is weergegeven op afbeelding 3.



Afbeelding 3 - Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Stadscentrum (met begrenzing plangebied in rood)

## 1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk Planbeschrijving wordt als eerste de historische context van de ontwikkeling van het Stadshart beschreven. Hierna wordt ingegaan op de huidige en de nieuwe situatie van de locatie 'De Componist'.

In het hoofdstuk Beleidskader wordt de op het bestemmingsplan betrekking hebbende wetgeving en beleid van de verschillende overheden beschreven. Hierop volgend worden in het hoofdstuk Omgevingsaspecten de relevante onderzoeken behandeld. Het gaat hierbij onder andere om geluid, bodem en verkeer.

De uitleg van de juridische vormgeving van de verbeelding en de regels is opgenomen in het hoofdstuk Juridische toelichting. Hierna wordt in de hoofdstukken 6 en 7 ingegaan op de Economische uitvoerbaarheid en de Maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hier zijn onder andere de resultaten van het gevoerde overleg en de inspraak en zienswijzen opgenomen.

In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar bijlagen. Deze zijn aan het slot van de toelichting apart gebundeld als Bijlagen bij de toelichting.



## Hoofdstuk2 Planbeschrijving

### 2.1 Historische context

De ruimtelijke structuur van Hoogezand is sterk verbonden met de historische ontwikkeling van de veenkoloniën en de industrialisatie in het begin van de vorige eeuw. De lange lijnen gebaseerd op de ontginning van de hoogveengronden zijn nog steeds herkenbaar en bepalend in de ruimtelijke structuur. Het gedempte Winschoterdiep (huidige Hoofdstraat / Meint Veningastraat), het Kieldiep en de Kerkstraat zijn lange lijnen die de basisstructuur van Hoogezand vormen.

De hoofdwas werd gevormd door het oude Winschoterdiep. Vanuit dit diep werd het omliggende land ontgonnen en in cultuur gebracht. In 1868 kwam daar een spoorlijn bij. Uitbreiding vond plaats in het raster, opgebouwd tussen de kanaal- en spoortraces. In de eerste helft van de twintigste eeuw werd het gebied tussen het Winschoterdiep en de spoorlijn ingevuld met vooral industrie en werd ten zuiden van het spoor de Burgemeester van Royenstraat aangelegd. Na de Tweede Wereldoorlog werd het oude Winschoterdiep gedempt en werden zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de oude linten verschillende uitbreidingswijken en nieuwe bedrijventerreinen aangelegd.

De afbeeldingen hieronder laten de ontwikkeling van Hoogezand van 1850 tot nu zien, met daarop weergegeven de locatie van het Stadshart Hoogezand.



Afbeelding 4.1 - Hoogezand omstreeks 1850



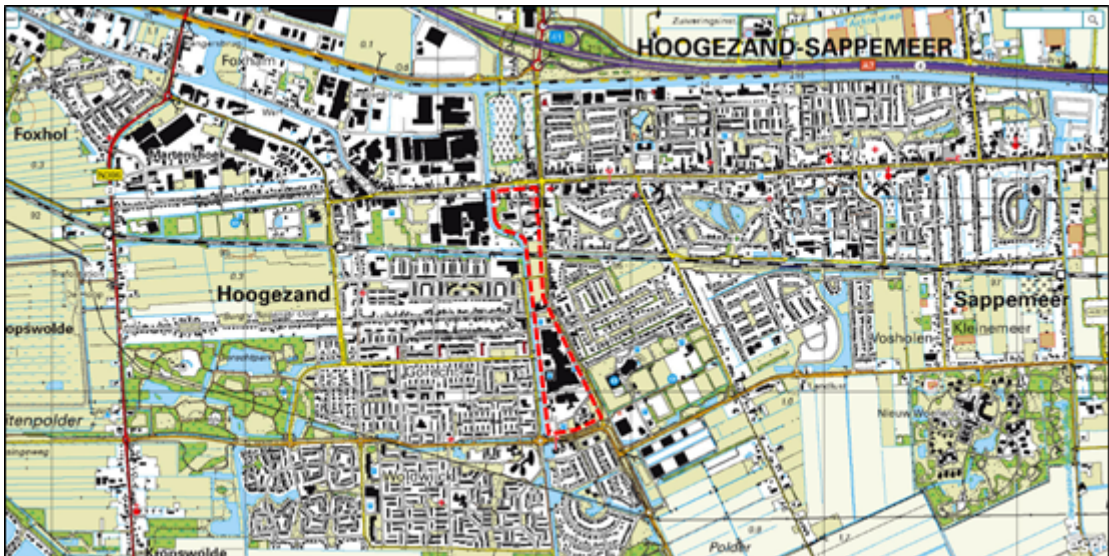
Afbeelding 4.2 - Hoogezand omstreeks 1900



Afbeelding 4.3 - Hoogezand omstreeks 1950



Afbeelding 4.4 - Hoogezand omstreeks 1975



Afbeelding 4.5 - Hoogezand in 2017

Met de snelle groei van de gemeente in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw kwam ook de behoefte aan concentratie van voorzieningen. Lang is gezocht naar een geschikte locatie voor een 'stadshart' in Hoogezand. Uiteindelijk werd gekozen voor een nieuw opgezet stadscentrum in het gebied Gorecht-Oost. Naast het winkelcentrum De Hooge Meeren zijn hier vanaf 1980 diverse centrumvoorzieningen gerealiseerd.

Om een gezond detailhandelsklimaat in Hoogezand-Sappemeer te behouden en waar mogelijk te versterken, kiest de gemeente sinds 1996 consequent voor concentratie van winkels. Winkels die verspreid door de gemeente gevestigd waren, zijn gestimuleerd om zich te vestigen in één van de drie kernwinkelgebieden: de Hooge Meeren en Martenshoek in Hoogezand en het winkelcentrum in Sappemeer.

Door verschillende ontwikkelingen op het gebied van detailhandel en demografie was een verdere concentratie van detailhandel nodig. Planologisch is daarom in 2013 geregeld dat in de Kerkstraat geen nieuwe winkels gevestigd mogen worden. Door het standvastige detailhandelsbeleid van de gemeente is het gelukt om in het winkelcentrum de Hooge Meeren de leegstand te beperken. Voor de oude linten en aanloopstraten zoals de Kerkstraat heeft dit echter wel gevolgen gehad.

Doordat de bestaande panden gebouwd zijn als winkelpanden maar niet meer als zodanig gebruikt mogen worden, heeft de Kerkstraat zijn oorspronkelijke functie en aantrekkelijkheid grotendeels verloren. Naast winkelpanden waren aan de Kerkstraat een aantal fabrieken gevestigd. Na beëindiging van de bedrijfsactiviteiten ter plaatse zijn deze fabrieken gesloopt. Deze aanpak zorgt voor leegstand en lege plekken in het stedelijke structuur in de Kerkstraat en omgeving. Hierdoor is de ruimtelijke kwaliteit van het gebied aangetast en is vernieuwing noodzakelijk.

De vernieuwing van het Stadshart gebeurt in verschillende deelprojecten, zoals beschreven in Hoofdstuk 1. Voorliggend bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de locatie 'De Componist' mogelijk.



Afbeelding 5 - Vogelvluchtbeeld op de voormalige bebouwing (wit omcirkeld) in het plangebied. Op de achtergrond de oude bedrijfsgebouwen tussen Kerkstraat en Kieldiep.

## 2.2 Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit twee (kadastrale) percelen: de Kerkstraat 225 en 227. In de huidige situatie bestaan deze percelen uit een grasveld en een houtsingel met voornamelijk struweel, (zie afbeelding 2 in paragraaf 1.3). In het verleden was aan de Kerkstraat 225 een horeca/bedrijfspan aanwezig, dat in 2004 is gesloopt. Aan de Kerkstraat 227 stond een woonhuis. Deze is in 2001 gesloopt.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het huidige voetpad direct ten zuiden van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans. Het voetpad vormt een verbinding tussen de achterliggende woonbuurt (Zuiderpark) en de Kerkstraat. Dit voetpad blijft bestaan. Aan de oostzijde grenst de locatie aan het bestaande woonperceel aan de Brahmstraat 27 en aan de zuidzijde aan de bestaande cafetaria aan de Kerkstraat 229/231. Beide percelen maken geen deel uit van het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

Aan de westzijde van het plangebied ligt de Kerkstraat. Dit deel van de Kerkstraat kenmerkt zich door een cluster kleinere panden aan de oostzijde. De westzijde van dit deel van de Kerkstraat is enkele jaren geleden herontwikkeld als onderdeel van het project Stadshart Noord, tot een straatwand met geschakelde twee-onder-een-kapwoningen (zie ook paragraaf 1.2.)

## 2.3 Nieuwe situatie

### 2.3.1 Appartementencomplex

Onderhavig bestemmingsplan heeft in eerste instantie van 12 december 2019 tot en met 22 januari 2020 als ontwerp ter inzage gelegen. Tegen dat ontwerp bestemmingsplan zijn meerdere zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van deze zienswijzen is besloten de procedure voorlopig stop te zetten en te onderzoeken of er mogelijkheden zijn die leiden tot een verbetering van de invulling van het plangebied. Dit heeft geresulteerd in een aangepast plan met de volgende wijzigingen:

- Aantal appartementen is verminderd van 18 naar 15;
- De footprint van het gebouw is verkleind en de oostgevel van het gebouw is opgeschoven in westelijke richting;
- Als gevolg van het verminderen van het aantal appartementen zijn minder parkeerplaatsen nodig die op grotere afstand van het oostelijk gelegen woonperceel aan de Brahmslaan 27 komen.

Daarna is het aangepaste plan opnieuw als ontwerp ter inzage gelegd.

Het plangebied bestaat uit twee (kadastrale) percelen: de Kerkstraat 225 en 227. De beide percelen worden samengevoegd tot één erf. Op dat nieuwe erf wordt een appartementencomplex van drie bouwlagen gerealiseerd. Binnen die drie bouwlagen is ruimte voor 15 appartementen, met een maatvoering gericht op 1-2 persoonshuishoudens. Het gaat hierbij om huurwoningen.

Het appartementencomplex staat met de voorgevel dicht op de Kerkstraat, geplaatst in de rooilijn en het ritme van de belendende bebouwing langs de Kerkstraat. De hoofdentree bevindt zich in een verspringing aan de 'koopmanszijde' van het complex. De centrale toegang geeft het complex tezamen met het rijzige gestalte naar de Kerkstraat nieuwe allure.

De drielaagse bebouwing is plat afgedekt. Het complex maakt daarmee een verwijzing naar de inmiddels gesloopte bedrijfsbebouwing die ooit op het perceel heeft gestaan en zoals die destijds ook aan de overzijde van de Kerkstraat voorkwam.

De in- en uitrit is gepositioneerd aan de zuidkant van het plangebied, tegen de zijdelingse perceelsgrens met de cafetaria aan de Kerkstraat 229/231. Tussen beide panden door biedt deze in- en uitrit toegang tot een achtererf. Dit achtererf kent een stadstuinachtige inrichting, met bomen van de eerste orde. Onder en rondom die bomen bevindt zich verharding waarop onder andere kan worden geparkeerd. Langs de oostelijke perceelsgrens zal een strook van circa 5 meter 'vrij' gehouden worden van parkeerplaatsen.

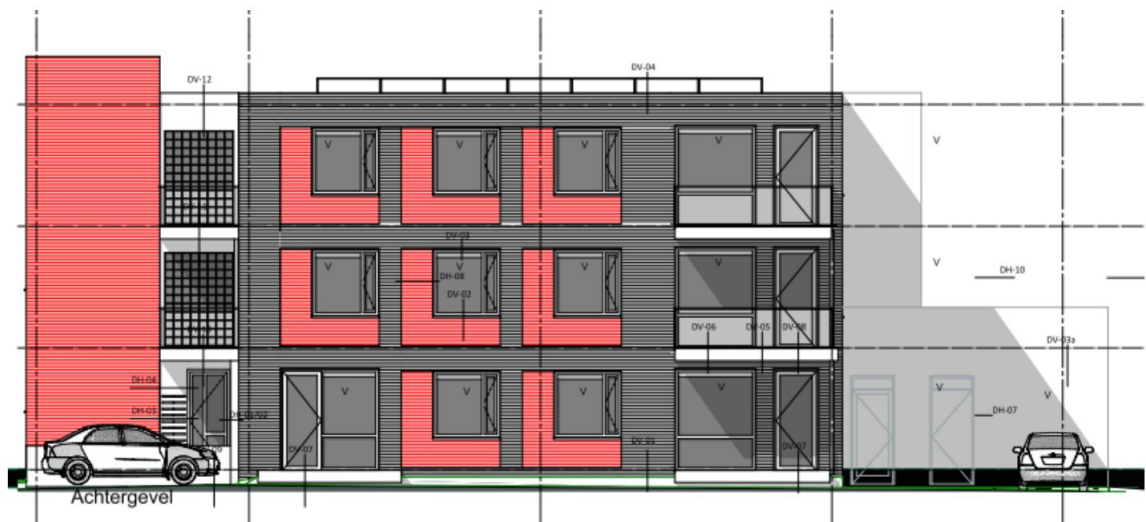
De bergruimte behorende bij de verschillende appartementen zijn geclusterd tot 1 grote ruimte. Die bergruimte wordt als (aangebouwde) onderdeel van het hoofdcomplex mee ontworpen, zodat er een net gebouwenensemble ontstaat.

De erfafscheiding aan de zuid- en oostkant van het plangebied wordt in overleg met de burens afgestemd. Maar ook de erfafscheiding wordt in beginsel vormgeven overeenkomstig de allure en uitstraling van het hoofdcomplex.

Het complex wordt opgetrokken uit rood, roodbruine baksteen, netzoals de bebouwing aan de overkant van de Kerkstraat (locatie Tussenhof).



Afbeelding 6.1 - Inrichtingsschets



Afbeelding 6.2 - Gevelaanzicht (zuidzijde) voorlopig ontwerp appartementengebouw

### 2.3.2 Parkeren

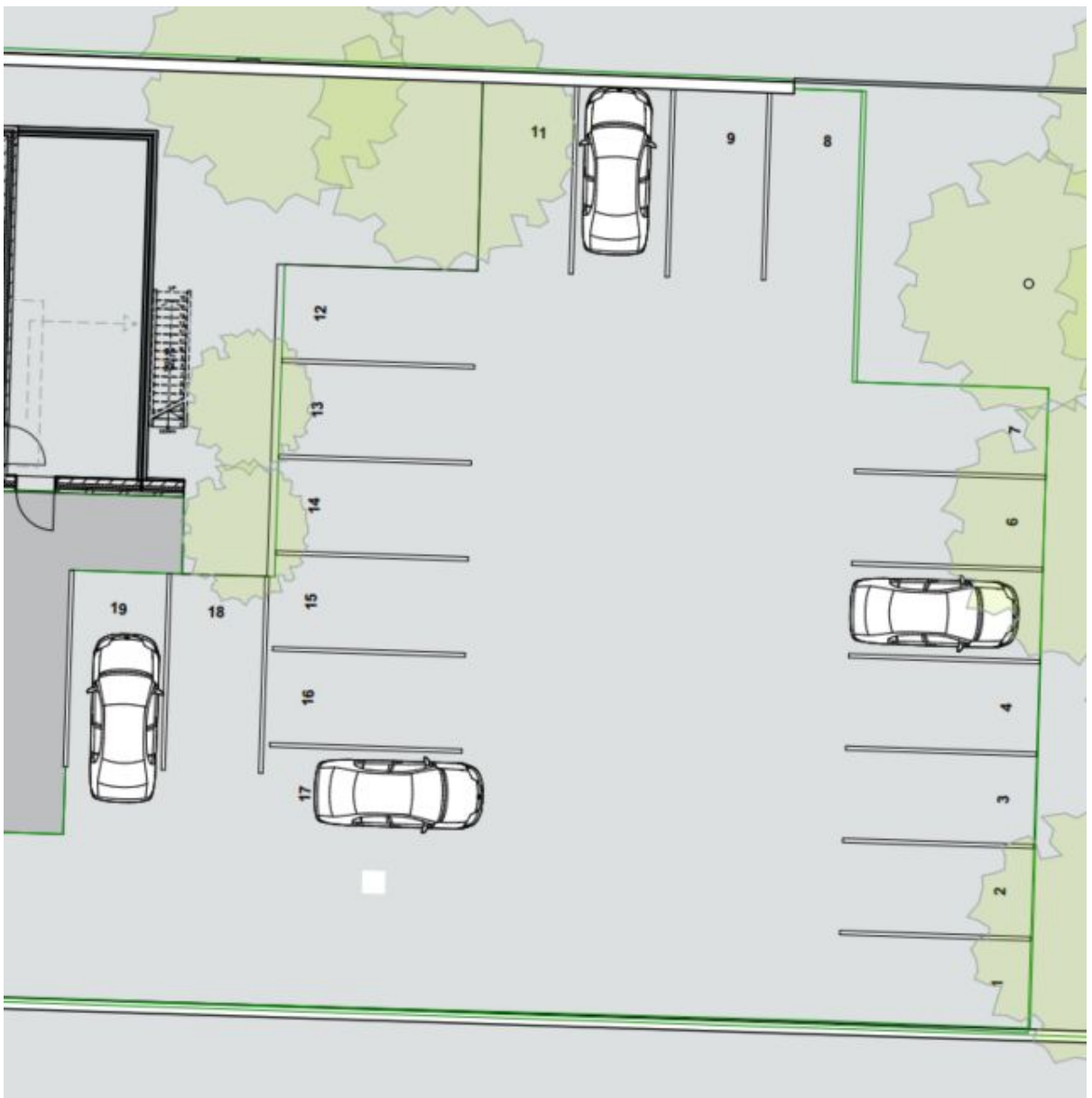
De vernieuwing van het Stadshart brengt een parkeerbehoefte met zich mee. Het uitgangspunt is dat het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd binnen het plangebied. Voor het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen zijn de kengetallen van het CROW leidend. CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Binnen de parkeerkencijfers van de CROW wordt onderscheid gemaakt tussen woonmilieutypes, stedelijkheidsgraad en woningtype. Voor het Stadshart in Hoogezand gelden respectievelijk de categorieën 'schil centrum', 'matig stedelijk' en 'huur, appartement, midden/goedkoop'.

Op de locatie 'De Componist' zijn in totaal 15 appartementen gepland. Op basis van de daarbij horende kengetallen (waarin ook de parkeerbehoefte van bezoek is meegenomen) zijn er tussen de 12 en 24 parkeerplaatsen nodig bij de bouw van 15 appartementen (zie onderstaande tabel).

Locatie	Type woningen	Aantal woningen	Categorie CROW	CROW-norm minimaal en maximaal aantal parkeerplaatsen
De Componist	goedkopere huur	15	huur, appartement, midden/goedkoop	0,8 - 1,6
<b>benodigd aantal parkeerplaatsen</b>				12 tot 24

In totaal zal het plangebied ruimte gaan bieden aan 19 parkeerplaatsen (zie afbeelding 7). Dit aantal valt binnen de bandbreedte, zoals die op basis van de kengetallen van CROW is bepaald. Ook voldoet het aan het gemeentelijk uitgangspunt dat minimaal voldaan moet worden aan het midden van deze bandbreedte (minimaal 18 parkeerplaatsen).



Afbeelding 7 - Parkeerplaatsen

## Conclusie

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

Het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt voldoet aan de kencijfers parkeren van de CROW. Het bestemmingsplan is wat betreft het aspect parkeren uitvoerbaar.

### 2.3.3 Groen

In het Stadshart Noord wordt specifiek aandacht besteed aan groen en openbare ruimte. Hiervoor zijn het 'Kioldiep park', de 'Kioldiep oever' en vijf zogenaamde 'pocket parken' ontworpen. Deze groene ruimtes bevinden zich in andere delen van het Stadshart Noord. Het plangebied vormt geen onderdeel van dit structuurgroen. De geplande (bomen)beplanting is solitair en op het complex zelf gericht.

### 2.3.4 Flexibiliteit bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan is primair opgesteld om medewerking te kunnen verlenen aan de bouw van een appartementencomplex met 15 appartementen in drie bouwlagen. Om in te kunnen spelen op gewijzigde (markt)omstandigheden, bevat de bestemmingsplanregeling een aantal flexibiliteitsbepalingen.

Ten eerste is in het bestemmingsplan vastgelegd hoeveel wooneenheden er maximaal in het plangebied mogen komen. Toevoeging van extra wooneenheden is hierbij niet mogelijk. Ten tweede is het bouwvlak zo ingetekend dat uitwisseling van woningtypen mogelijk is. In het bouwvlak is wel geregeld wat de maximale bouwhoogte bedraagt en dat een hoofdgebouw wordt voorzien van een plat dak. Daarnaast is de situering van een hoofdgebouw verplicht voorgeschreven. Hierdoor wordt recht gedaan aan de stedenbouwkundige uitgangspunten van het plan. Ten derde zijn een aantal binnenplanse afwijkingen opgenomen. Hiermee kan, onder een aantal voorwaarden en na een ruimtelijke afweging, onder andere een afwijkende dakhelling en andere situering van gebouwen mogelijk gemaakt worden.

Indien gebruik wordt gemaakt van de geboden flexibiliteit, kan dit gevolgen hebben voor de parkeerbehoefte zoals beschreven in paragraaf 2.3.2 Parkeren. In deze paragraaf is het primaire woningbouwprogramma onderbouwd. Wordt hier vanaf geweken, dan moet er een nieuwe parkeerberekening gemaakt worden en moet dit worden onderbouwd in de omgevingsvergunning.

In de regels van het bestemmingsplan zit de verplichting dat er parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, volgens de normen van de CROW. In paragraaf 5.3.2.6 Overige regels is onder andere aangegeven hoe de parkeerkencijfers van het CROW toegepast moeten worden.

## Hoofdstuk3 Beleidskader

### 3.1 Landelijk beleid

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht geworden. De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

De NOVI bevat de hoofdzaken van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Uit de Omgevingswet volgt dat al het strategische beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, ?n het nieuwe strategische beleid op het beleidsterrein van de fysieke leefomgeving worden opgenomen in de NOVI.

Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De



Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone. De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet.

In zijn totaliteit kent de NOVI in totaal 21 nationale belangen en opgaven die het verder uitwerkt. Die opgaven zijn niet meer op zichzelf staand op te lossen, maar grijpen in elkaar. Met de NOVI zoekt het Rijk een perspectief om de grote opgaven aan te pakken, om Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Om die reden worden binnen de NOVI prioriteiten gesteld. De NOVI stelt daarbij een integrale aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werkt het Rijk aan de vier prioriteiten

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als van de ondergrond. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal; en
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Het Rijk zal bij de uitvoering van de NOVI zichtbaar maken hoe de afwegingsprincipes benut worden.

Met de NOVI presenteert het Rijk een integrale, op samenwerking gerichte aanpak. De NOVI geeft een gebiedsgericht afwegingskader en sturende visie in een, gericht op het realiseren van een gezond, leefbaar, herkenbaar en economische sterk Nederland.

### 3.1.2 *Ladder voor Duurzame verstedelijking*

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

### 3.1.3 *Verwerking landelijk beleid in het bestemmingsplan*

Dit bestemmingsplan heeft geen betrekking op rijksbelangen. Het rijksbeleid werkt wel door in het beleid van lagere overheden. Het rijksbeleid werkt tevens door in de verschillende omgevingsaspecten die in dit bestemmingsplan zijn getoetst. Dit komt in de volgende paragrafen en Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten aan de orde. In dat hoofdstuk wordt onder andere ingegaan op de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Provinciale omgevingsvisie

De Omgevingsvisie 2016 - 2020 van de provincie Groningen bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. In de Omgevingsvisie zijn zoveel mogelijk de visies op verschillende terreinen zoals ruimtelijke ontwikkeling, landschap en cultureel erfgoed, natuur, verkeer en vervoer, water, milieu en gebruik van natuurlijke hulpbronnen samengevoegd en inhoudelijk met elkaar verbonden. Er zijn ook onderdelen opgenomen van het provinciale beleid voor economie, energie en cultuur en welzijn, voor zover die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving.

Doel van de omgevingsvisie is het aantrekkelijke woon- en leefklimaat in de provincie verder verbeteren. Het accent in het beleid ligt op het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden, naast het beschermen van de karakteristieke bebouwde en onbebouwde elementen. De provincie wil ruimte bieden voor ondernemerschap om in te spelen op de dynamische ontwikkelingen. Activiteiten lopen steeds meer door elkaar heen. Dat heeft gevolgen voor het ruimtegebruik. Functies, als bijvoorbeeld wonen en werken, zijn steeds minder van elkaar gescheiden.

In de Omgevingsvisie is al het provinciale beleid dat op een of andere manier raakt aan de fysieke leefomgeving geformuleerd en geordend in vijf samenhangende thema's, onderverdeeld in elf provinciale 'belangen':

#### Ruimte

- Versterken van ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe bovenlokale ontwikkelingen.
- Het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor woningbouw, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en detailhandel door het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen in stedelijke gebieden en vitale kernen.
- Voorwaarden scheppen voor een goede infrastructuur van ruimte voor veilige winning, transport en opslag van duurzame energie.
- Zorgen voor een vitale landbouwsector in balans met de omgeving.

#### Natuur en landschap

- Beschermen en versterken van de kenmerkende landschapsstructuren en het culturele erfgoed dat bijdraagt aan de identiteit en de variëteit van de diverse landschappen in onze provincie.
- Beschermen en ontwikkelen van de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het Nationaal Natuurnetwerk Nederland.

#### Water

- Zorgen voor bescherming tegen wateroverlast en overstromingen.
- Zorg dragen voor de beschikbaarheid van kwalitatief en voldoende schoon water.

#### Mobiliteit

- Zorgen voor goede en veilige (inter)nationale, provinciale en regionale bereikbaarheid over weg, water, spoor, door de lucht en digitaal.

#### Milieu

- Tegengaan van milieueffecten en -hinder door te sturen op de kwaliteit van water, lucht, geluid en bodem.
- Streven naar een zorgvuldig gebruik van de ondergrond en een veilige winning en opslag van (delf)stoffen.

Naast de genoemde provinciale belangen worden er in het beleid 5 specifieke opgaven genoemd voor specifieke onderwerpen of gebieden. De 5 opgaven zijn: Gaswinning, Energyport, Groei en krimp, Regio Groningen-Assen en Waddengebied. Met uitzondering van het laatste onderwerp zijn de andere 4 opgaven in meer of mindere mate relevant voor de gemeente Midden-Groningen.

### 3.2.2 *Provinciale omgevingsverordening*

In de Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016 (hierna Omgevingsverordening genoemd) heeft de provincie regels opgenomen om de doelstellingen aangegeven in de omgevingsvisie te realiseren. De Omgevingsverordening bevat dan ook regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. Deze regels richten zich op de thema's ruimtelijke ordening, water, infrastructuur, milieu en ontgrondingen.

De relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening zijn integraal opgenomen in dit bestemmingsplan. Hieronder zijn de artikelen weergegeven die, al dan niet deels, betrekking hebben op het plangebied.

- Artikel 2.15.1 : Woningbouw  
Een bestemmingsplan kan voorzien in de bouw van nieuwe woningen, voor zover deze woningbouwmogelijkheden naar aard, locatie en aantal in overeenstemming zijn met de in het kader van de Regio Groningen-Assen tot stand gekomen regionale planningslijsten voor woningbouw. De ontwikkeling van het Stadshart Noord past binnen de afspraken die gemaakt zijn met de Regio Groningen-Assen. Hier wordt in paragraaf 3.3 Regionaal beleid verder op ingegaan.
- Artikel 2.23.4 : Vervoer gevaarlijke stoffen  
Een bestemmingsplan mag niet voorzien in de bouw van nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten voor minder zelfredzame personen binnen de 'veiligheidszone 3 transport'. Deze zone ligt rondom de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans, die direct aan de noordzijde van het plangebied ligt. In het plan worden binnen de 'Veiligheidszone 3 transport' geen (nieuwe) objecten mogelijk gemaakt voor het verblijf van minder zelfredzame personen.

### 3.2.3 *Provinciaal buitengebied*

In het provinciaal beleid wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied en buitengebied. Binnen het stedelijk gebied laat de provincie veel ruimtelijke bevoegdheden over aan gemeenten. In het buitengebied ziet de provincie, in verband met taken op het gebied van onder meer natuur, water, landschap en erfgoed een grotere verantwoordelijkheid voor zichzelf.

In de provinciale omgevingsverordening is het provinciaal buitengebied vastgelegd. Het Stadshart Noord valt onder het 'bebouwd gebied' (stedelijk gebied).

### 3.2.4 *Conclusie*

De relevante bepalingen uit de Omgevingsverordening zijn integraal opgenomen in dit bestemmingsplan. Het plan is in overeenstemming met het provinciale beleid uit de Omgevingsvisie en -verordening.

## 3.3 **Regionaal beleid**

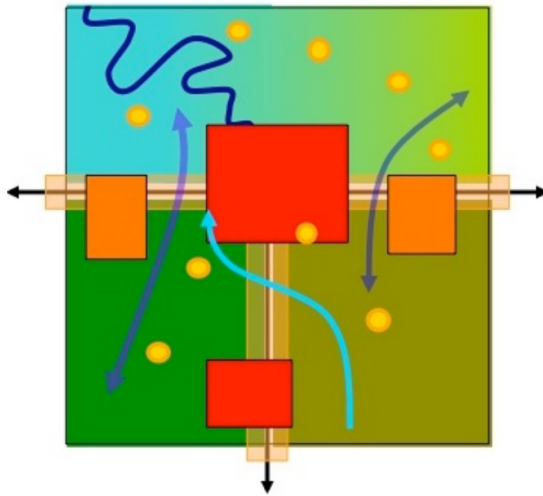
### 3.3.1 *Regiovisie Groningen-Assen 2030*

De provincies Groningen en Drenthe en de twaalf gemeenten daarbinnen werken al 20 jaar intensief samen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio. De speerpunten van de Regio Groningen-Assen zijn:

- het economisch kerngebied verder ontwikkelen;
- de interne samenhangende bereikbaarheid verbeteren;
- de kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

De provincies en gemeenten kijken daarbij over hun grenzen heen. Het uitgangspunt is dat de

steden niet zonder de omliggende regio kunnen, maar de omliggende regio ook niet zonder de steden. De regio wordt beschouwd als was zij één gemeente. Het collectieve belang weegt zwaarder dan de belangen van de individuen. Aan de hand van de ontwikkelingsvisie wordt gericht gewerkt aan het creëren van kansen voor de regio. Hierbij wordt uitgegaan van de eigen kwaliteiten: de rust en de ruimte, de aantrekkelijke steden en groene dorpen, de verscheidenheid in landschappen en de relatief goede bereikbaarheid.



Wonen en werken concentreert zich volgens de visie in de regio rond de verticale as Groningen-Assen en de horizontale as gevormd door Roden/Leek, Groningen en Hoogezand-Sappemeer. Bij de ruimtelijke inrichting zal deze T-structuur (zie afbeelding hiernaast) worden versterkt door hier de verstedelijking te concentreren. Hoogezand-Sappemeer, Leek en Roden vervullen daarbij als meer stedelijke kernen een schragende functie in de verstedelijkingsopgave van de regio. De keuze voor bundeling van het wonen en werken op de T-structuur is ingegeven door het zoveel mogelijk behouden van gebiedskwaliteiten die betrekking hebben op natuur en landschap.

De Regio Groningen-Assen wil zorgen voor een voldoende en gevarieerd aanbod aantrekkelijke woningen en woonomgevingen voor elk huishouden in de regio. Als de speerpunten van de Regio Groningen-Assen vertaald worden naar de woningmarkt-opgave voor de regio, dan leidt dit tot de volgende uitgangspunten:

- Concentratie van stedelijk wonen en economische ontwikkeling (kennis en dienstverlening) in de steden Groningen en Assen op de centrale A28-as.
- Concentratie van wonen in schragende kernen (Hoogezand-Sappemeer en Leek-Roden) met industriële en hoogwaardige bedrijvigheid op de A7-as.
- Ontwikkelen van een diversiteit aan landelijke woonmilieus gekoppeld aan een netwerk van volledige kernen en bij voorkeur in de kernen met hoogwaardig en hoogfrequent openbaar vervoer: Zuidhorn, Bedum, Ten Boer, Winsum, Eelde-Paterswolde, Haren, Zuidlaren.
- Behoud van de woonkwaliteit van de kleine kernen en van verspreid wonen op het platteland.

Met deze combinatie van woonkwaliteiten worden de ruimtelijke en economische doelen ondersteund.

Om onverhuurbaarheid en leegstand te voorkomen, is wijkvernieuwing en herstructurering noodzakelijk. Wijkvernieuwing en herstructurering krijgen hoge prioriteit. Daardoor zullen wijken en woningen weer aantrekkelijker worden gemaakt. Sloop, vervangende nieuwbouw, verbouw en verkoop van huurwoningen en verbetering van de openbare ruimte moeten leegstand bestrijden en voorkomen. De samenhang tussen centrum, woonwijken en buitengebied krijgt meer aandacht door te voorzien in bijvoorbeeld verbindingzones (groen, water, begeleidende bebouwing). Centrumvernieuwing en herstructurering van verouderde woonwijken worden met kracht doorgezet. Herstructurering en 'upgrading' van het centrum van Hoogezand-Sappemeer versterkt de schragende functie van de gemeente. Het project Stadshart Noord past goed binnen het beleid van Regio Groningen-Assen.

### 3.3.2 Woningmarktanalyse Regio Groningen - Assen 2017-2030

In opdracht van de Regio Groningen-Assen is de 'Woningmarktanalyse Regio Groningen - Assen 2017-2030' opgesteld. Hierin is voor de verschillende subregio's binnen Regio Groningen - Assen geschetst hoe de regionale woningvraag zich tot 2030 ontwikkelt.

De ligging ten opzichte van de regio speelt een rol in de locatiekeuzes: Zuidwest Groningen en Noord-Drenthe ervaren meer vraag naar woningen dan Noord- en Oost-Groningen.

Hoogezand valt onder de woningmarkt sub-regio Oost van Regio Groningen-Assen. De huishoudensgroei neemt, afhankelijk van het demografische scenario, in de komende jaren nog licht toe. Na 2025 ontstaat een evenwicht en na 2030 ontstaat een huishoudenskrimp. Er kunnen grote verschillen ontstaan binnen de gemeente: groei in het westelijk deel (Hoogezand, Sappemeer en Harkstede) vanwege goede verbindingen met de stad Groningen en voorzieningen; huishoudenskrimp in het oostelijk deel van de gemeente in de kleinere kernen.

Er is een forse kwaliteitsslag nodig in de bestaande woningvoorraad door verbetering en verduurzaming van woningen en door sloop en nieuwbouw (gelijktijdig met verdunning van de woningvoorraad op die plekken). Naast herstructureringslocaties zijn er nieuwbouwlocaties nodig om verdunning in bestaande woonbuurten getalsmatig te compenseren. Het is gewenst om in de komende jaren vooral binnenstedelijke of binnen-dorpse locaties te benutten voor woningbouw. Op deze wijze kunnen centra ruimtelijk versterkt worden en transformatie van industrie- en detailhandel-functies naar wonen kan worden gerealiseerd.

Het netto programma (nieuwbouw minus sloop) ligt voor de periode 2017-2030 op circa 1100 woningen voor het grondgebied van de voormalige gemeenten Hoogezand-Sappemeer en Slochteren. De maximale uitbreidingsbehoefte voor 2017-2030 ligt op circa 740 woningen. Dit overschot aan plancapaciteit is grotendeels het resultaat van een eerder gestelde opgave vanuit de Regio Groningen-Assen. Het afbouwen heeft tijd nodig. Bovendien is enige plancapaciteit nodig om de (grote) opgaven die er met name in Hoogezand is te faciliteren; het aanhouden van enkele reservelocaties biedt ruimte voor fluctuaties en snel meebewegen. De focus ligt op slimme planontwikkeling, waarbij inbreiding voorop staat.

Hoogezand-Sappemeer heeft, naast plannen voor herontwikkeling van het Stadshart, een stevig herstructureringsprogramma voor de huursector, met name in Gorecht-West.

### 3.3.3 *Conclusie*

De revitalisering van het Stadshart in Hoogezand bestaat uit verschillende deelprojecten, zie paragraaf 1.1. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van een stukje van deelgebied 7 mogelijk. Voor de toetsing aan de Regiovisie Groningen-Assen wordt de ontwikkeling van het Stadshart Noord in zijn totaliteit bekeken, omdat het een aaneengesloten gebied is met samenhangende deelprojecten. In het Stadshart Noord worden in totaal naar verwachting circa 300 wooneenheden gerealiseerd.

Het project Stadshart Noord is een passende en kwalitatief hoogwaardige aanvulling op de woningmarkt in gemeente Midden-Groningen in het algemeen en Hoogezand in het bijzonder. Stadshart Noord is een inbreidingslocatie, gepaard met functiewijziging, in het centrum stedelijk gebied in Midden-Groningen. Het plangebied bestond vroeger uit een bedrijfspand en een woning. Dit project is een goed voorbeeld van transformatie. De appartementen liggen nabij alle belangrijke stedelijke voorzieningen, zoals supermarkten, winkelcentrum, scholen, bioscoop en treinstations. Met deze inbreidingslocatie wordt het stedelijk gebied versterkt.

Dit programma past inhoudelijk en qua woningaantallen binnen de afspraken die al enkele jaren geleden zijn gemaakt met de Regio Groningen-Assen.

## 3.4 **Gemeentelijk beleid**

### 3.4.1 *Omgevingsvisie*

Op 2 november 2023 is de Omgevingsvisie Midden-Groningen vastgesteld. De Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen met twee doelen:

Het geeft de stip op de horizon over hoe de gemeente Midden-Groningen omgaat met deruimtelijke opgaven die op ons afkomen, zoals de noodzaak voor meer woningen, duurzame energie of het vinden van geschikte ruimte voor bedrijven. Dit is vertaald in 8 speerpunten, deze worden hieronder beschreven.

Daarnaast geeft de Omgevingsvisie het kader hoe de gemeente ideeën en plannen van

inwoners of ondernemers zal beoordelen. Dit geldt voor plannen die niet in het bestemmingsplan of straks het Omgevingsplan passen.

De speerpunten van deze omgevingsvisie zijn doelen voor inrichting en gebruik van onze omgeving. De doelen uit de omgevingsvisie helpen om brede welvaart te bereiken. De speerpunten komen voort uit de opbrengsten van de participatie, uit bestaand beleid dat nog steeds belangrijk is en uit trends en ontwikkelingen die om nieuw beleid vragen. De 8 speerpunten van de gemeente Midden-Groningen zijn:

- Veilig en gezonde woon- en leefomgeving uitnodigend voor bewegen en ontmoeten;
- Beleefbare omgeving met behoud en versterking van verschillen in het landschap en kernen en hun karakter/historie;
- Voldoende en betaalbare woningen voor eigen inwoners en voor nieuwe inwoners;
- Ontwikkeling naar een toekomstbestendige landbouw en toekomstbestendig buitengebied met een groeiende betekenis voor recreatie en vrijetijdseconomie;
- Ruimte voor bedrijvigheid en ondernemen in balans met de omgeving en arbeidsmarkt;
- Ontwikkeling naar minder energieverbruik, groene en betaalbare energie;
- Voorsorteren op veranderingen in het klimaat en versterking van de biodiversiteit;
- Goede fysieke én digitale bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Voorliggend plan betreft het toevoegen van appartementen. In deze onderbouwing wordt getoetst of sprake is van een veilige en gezonde woon- en leefomgeving (sluit aan bij 1e speerpunt), het betreft een toevoeging van appartementen (sluit aan bij 3e speerpunt) Het plan is niet strijdig met de gemeentelijke Omgevingsvisie

### 3.4.2 Kompas gemeente Midden-Groningen

Per 1 januari 2018 zijn de voormalige gemeenten Hoogezand-Sappemeer, Slochteren en Menterwolde samengegaan tot de nieuwe gemeente Midden-Groningen. In het Kompas is de richting beschreven waarin de nieuwe gemeente zich wil gaan ontwikkelen. Hierbij is de gemeente eerst en vooral bondgenoot van inwoners, bedrijven en organisaties. Het motto is: minder voorschrijven, meer samenwerken.

Het Kompas benoemt drie bouwstenen voor een gemeenschappelijke maatschappelijke agenda. Deze bouwstenen bevatten de gemeenschappelijke doelen waar gemeente, inwoners, ondernemers, organisaties en bestuur de komende jaren aan gaan werken.

#### **Bouwsteen 1: Groots in kleinschaligheid**

De gemeente zet sterk in op zelfredzame en leefbare dorpen en kernen. Hierbij zijn inwoners medeverantwoordelijk voor de leefbaarheid. Leefbaarheid heeft sterk te maken met 'schoon, heel en veilig'. Gemeente en inwoners worden hierin steeds meer gelijkwaardige partners.

De nieuwe gemeente is een verband van vitale, lokale gemeenschappen die bestaan uit de inwoners van dorpen, kernen en wijken. Al deze gemeenschappen hebben hun eigen identiteit en alle dorpen en wijken zijn anders. De omstandigheden, mogelijkheden en wensen zijn op elke plek anders en vragen om specifieke initiatieven, arrangementen en maatregelen. Daarom wordt nadrukkelijk gekozen voor maatwerk. Door inwoners zelf meer verantwoordelijkheid en zeggenschap te geven, wordt eveneens meer ruimte gegeven aan de verschillen tussen dorpen en kernen.

Het maatwerk dat geleverd wordt, valt binnen een overkoepelende visie. In alle dorpen en wijken kunnen mensen goed en plezierig wonen. Iedere lokale gemeenschap beschikt over een gelegenheid of voorziening waar inwoners elkaar kunnen ontmoeten. Daarnaast zijn alle dorpen en kernen fysiek en digitaal goed bereikbaar. Het streven is om de voorzieningen die van belang zijn voor het dagelijks leven, zo dicht mogelijk bij mensen te brengen of te zorgen dat deze goed bereikbaar zijn. Daarbij blijven we realistisch: wie in een klein dorp woont, mag een bij die schaal passend aanbod van voorzieningen verwachten. Meer gemeentebrede of regionale voorzieningen worden geconcentreerd in de stedelijke kern van Hoogezand.

## **Bouwsteen 2: Ieder mens telt**

In de gemeenschap telt ieder mens: iedereen heeft betekenis voor zichzelf en zijn omgeving, en komt tot zijn recht om wie hij is. Het uitgangspunt is 'eigen kracht': alle inwoners - van jong tot oud, met of zonder beperking - nemen zelf de regie over hun leven en zijn zelf verantwoordelijk voor hun leven.

Voor mensen die maatschappelijk kwetsbaar zijn, is het soms moeilijk hun eigen kracht te vinden. Scholing voor kinderen is de manier om de vicieuze cirkel van maatschappelijke kwetsbaarheid te doorbreken. De integrale kindcentra kunnen daar in sommige situaties hier goed bij helpen. Ook hier is ruimte voor verschillen en maatwerk. Hieraan dragen de sociale teams bij. De sociale teams spelen in individuele situaties een belangrijke rol bij het vinden van oplossingen. Samen met de ouders en/of gezinnen gaan zij na hoe belemmeringen op het gebied van geld, gezondheid, onderwijs en/of werkloosheid kunnen worden weggenomen. Ze redeneren daarbij vanuit het gezin, niet vanuit de verschillende hokjes of budgetten bij de gemeente. Verder wil de gemeente samen met werkgevers en onderwijsinstellingen snel een concreet plan maken en uitvoeren om werkzoekenden 'fit' te maken voor werk.

## **Bouwsteen 3: Economie van de toekomst**

De gemeente Midden-Groningen heeft een stevige economische basis, dankzij de bedrijvigheid in stuwende sectoren zoals (maak-)industrie, landbouw, handel, bouw en energie. Vooral met de maakindustrie, met name scheepsbouw, onderscheiden wij ons regionaal. Voor de werkgelegenheid zijn ook de publiek gefinancierde instellingen en ondernemingen van belang. De maakindustrie en de landbouw kunnen worden versterkt. Nieuwe kansen bieden de energietransitie en de vrijetijdseconomie. De gemeente heeft weinig mogelijkheden om de economie en de arbeidsmarkt te veranderen; daarvoor zijn vooral partijen als onderwijs en bedrijfsleven aan zet. De gemeente zet zich wel samen met lokale en regionale partners in voor onder andere de volgende zaken:

- het innoveren van de arbeidsmarkt en economie;
- het creëren van nieuwe partnerschappen en allianties en bestaande allianties versterken;
- excellente dienstverlening voor ondernemers en instellingen;
- beschikbaarheid van snel internet;
- meer regionale waarde voor de landbouw;
- blijvende vernieuwing van de maakindustrie;
- duurzame inzetbaarheid van de beroepsbevolking;
- energietransitie om de afhankelijkheid van fossiele energie te verkleinen;
- bredere samenwerkingsverbanden;
- uitwerken van de regionale agenda.

### **3.4.3 Harmonisatie beleid**

Het beleid van de voormalige gemeenten Hoogezand-Sappemeer, Slochteren en Menterwolde moet geharmoniseerd worden tot nieuw beleid voor Midden-Groningen. Hierbij vormen de uitgangspunten en bouwstenen uit het Kompas de basis. Het huidige beleid is (met een aantal uitzonderingen, waaronder bestemmingsplannen) geldig tot 1 januari 2020. Voorliggend bestemmingsplan wordt dan ook getoetst aan het beleid van de voormalige gemeenten, voor zover het relevant is voor het plangebied.

### 3.4.4 *Beeldkwaliteitsplan Stadshart Noord, Hoogezand en Welstandsnota*

Voor de gebiedsontwikkeling van gehele Stadshart Noord is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan beschrijft de ruimtelijke, functionele en esthetische eisen ten aanzien van de beeldkwaliteit van de ontwikkeling. Hierbij wordt de ruimtelijk kwaliteit geborgd, zonder dat alles al tot op het detail wordt vastgelegd. Het beeldkwaliteitsplan is primair geschreven als handleiding voor ontwikkelaars en architecten die betrokken worden bij de ontwikkeling van de verschillende bouwprojecten. Toekomstige plannen worden door de welstandcommissie (en/of supervisor) binnen de kaders van het beeldkwaliteitsplan beoordeeld en getoetst. Het beeldkwaliteitsplan geeft daarmee zowel naar bestaande als nieuwe bewoners zekerheid over de kwaliteit van de nieuwe situatie.

In het beeldkwaliteitsplan zijn onder andere de ruimtelijke uitgangspunten en beeldkwaliteit voor de locatie 'De Componist' bepaald. Deze uitgangspunten zijn:

- Woongebouw.
- 3 tot 4 bouwlagen.
- Licht-hellend of plat dak.
- Baksteen.
- Rooilijn geheel of gedeeltelijk aan de erfgrens van de Kerkstraat.
- Parkeren op eigen terrein.
- Semi industrieel uiterlijk.

De hiervoor genoemde punten zijn bedoeld als kwaliteitsduiding, enige afwijking is mogelijk.

Het beeldkwaliteitsplan Stadshart Noord, Hoogezand is op 4 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. Het beeldkwaliteitsplan is daarmee toegevoegd aan de Welstandsnota Hoogezand-Sappemeer (2004) en vervangt de in deze welstandsnota omschreven gebiedsgerichte welstandscriteria voor het plangebied van het Stadshart Noord. Het beeldkwaliteitsplan is als Bijlage 1 toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

### 3.4.5 *Woonvisie Nieuw Midden-Groningen 2019-2028*

De gemeente Midden-Groningen heeft begin 2019 een nieuwe woonvisie vastgesteld. Er is veel actueel woningmarkt- en bewonersonderzoek aanwezig dat zorgt voor onderbouwing bij de woonvisie. Ten behoeve van deze woonvisie zijn de uitkomsten van de verschillende onderzoeken gebundeld in het rapport: 'Woningmarkt, leefbaarheid en aardbevingen Midden-Groningen'. Dit rapport biedt de basis voor de woonvisie.

In het onderzoeksrapport 'Woningmarkt, leefbaarheid en aardbevingen Midden-Groningen' is gekeken naar demografische ontwikkelingen. Los van de verschillende scenario's ontstaat in de komende tien tot vijftien jaar een omslag van een geringe groei naar een geringe krimp. Het is zaak binnen deze bandbreedte kansen te benutten voor versterking en vernieuwing van de woningvoorraad.

Doelen van de woonvisie:

- Voorkomen dat inwoners noodgedwongen de eigen buurt, het dorp of de gemeente moeten verlaten, omdat er geen geschikte woningen zijn.
- Zorgdragen dat er doorstroming ontstaat binnen de voorraad koop- en huurwoningen, zodat inwoners hun woonwensen kunnen vervullen.
- Kwaliteit toevoegen waardoor nieuwe inwoners aangetrokken worden.

Belangrijke programma's in de woonvisie zijn:

1. Aanpak particuliere woningen: achterstallig onderhoud wegwerken; woontechnische verbeteringen, zodat eigenaren oud kunnen worden in hun eigen woning, in hun eigen buurt of dorp; verduurzaming zodat meer comfort ontstaat en lagere energielasten.
2. Aanpak huurwoningen van de woningcorporaties: ook verduurzamen; transformatie door sloop en nieuwbouw (verdunning).
3. Nieuwbouw: slim inzetten van nieuwbouw in uitbreidingsgebieden zoals Vosholen, inbreidingslocaties zoals Stadshart Noord en de vervangingsopgave waar nieuwe



woonkwaliteit nodig is.

4. Ontwikkeling robuuste dorpen: voorzieningendorpen en woondorpen vullen elkaar aan met een diversiteit aan woonmilieus.

Op gemeentelijk niveau is in de komende tien tot vijftien jaar sprake van een omslagpunt van groei naar krimp. Binnen de gemeente ontstaan grotere verschillen. Het westelijk deel ligt dichtbij de as Groningen-Assen, kent goede verbindingen en veel voorzieningen en kan wellicht zelfs groeien. Hoogezand, Sappemeer en Harkstede hebben daarin een sterke positie. Uit het woningmarktonderzoek blijkt dat de huishoudens zich vooral oriënteren op plekken met een compleet voorzieningenpakket, een goede bereikbaarheid en veel werkgelegenheid, zoals in Hoogezand. De aardbevingsproblematiek heeft de marktwerking in de afgelopen vijf jaren laten stagneren, maar dit geldt vooral voor het noordelijk deel van de gemeente. Momenteel zien we dat de vraag naar kavels en woningen weer op gang komt.

Specifiek voor Hoogezand is in het rapport: 'Woningmarkt, leefbaarheid en aardbevingen Midden-Groningen' beschreven dat één van de kwaliteiten het betaalbaar en bereikbaar wonen nabij tal van voorzieningen is. De gemeente zet dan ook in op verdichting, vernieuwing en ruimtelijke afronding van het gebied rond het centrum. Het plan Stadshart Noord speelt goed in op de behoeften, ook op langere termijn.

Ondertussen is in 2022 nieuw woningmarktonderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat er de komende jaren behoefte is aan een groei van de huurvoorraad met circa 360 woningen. Dit woningmarktonderzoek zal de basis gaan vormen voor een nieuwe woonvisie.

#### 3.4.6 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012 zijn de gemeentelijke ambities, doelstellingen en oplossingsrichtingen uitgewerkt op basis van 5 speerpunten:

- autoverkeer;
- fietsverkeer;
- openbaar vervoer;
- verkeersveiligheid;
- parkeren.

Per speerpunt is beleid geformuleerd, waarbij ook gekeken is naar de samenhang tussen de verschillende speerpunten. Hiermee zijn vervolgens de opgaven tot 2022 in beeld gebracht. Onderstaand wordt per speerpunt aangegeven hoe deze van toepassing is op de ontwikkeling van de locatie 'De Componist' in het Stadshart Noord.

##### **Autoverkeer / verkeersveiligheid**

De gemeente wil een goede bereikbaarheid borgen. De hoofdwegenstructuur (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) vormt een belangrijke basis voor zowel de autobereikbaarheid, de leefbaarheid als de verkeersveiligheid. Auto- en vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk op de hoofdstructuur gebundeld. Het streven is dat de wegen in de tussenliggende verblijfsgebieden (erftoegangswegen) vooral gebruikt worden door autoverkeer met een herkomst of bestemming in dat betreffende gebied. De hoofdwegenstructuur en de verblijfsgebieden zijn in de wegencategorisering vastgelegd.

De Kerkstraat, de Van der Duyn van Maasdamweg en het tussen deze beide wegen gelegen wegvak Erasmusweg maken als gebiedsontsluitingswegen onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur.

Om redenen van verkeersveiligheid en leefbaarheid geldt voor de gebiedsontsluitingswegen door of direct rond Stadshart Noord een lagere verkeersafwikkelingskwaliteit (prio 3) dan voor de overige 'buitenom' gelegen gebiedsontsluitingswegen (prio 1 of 2).

Het plangebied wordt ontsloten op de Kerkstraat. Het gaat hierbij om kleine aantallen voertuigbewegingen die nagenoeg niet van invloed zijn op de bestaande verkeersintensiteit en de doorstroming zal minimaal beïnvloed worden.

##### **Fietsverkeer / verkeersveiligheid**

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

De gemeente zet zich in om het fietsgebruik te stimuleren. Door het bevorderen van het fietsgebruik wordt gewerkt aan duurzame mobiliteit. De gemeente zet in op directe en veilige fiets- en ook voetgangersverbindingen. Om de barrièrewerking voor het langzaam verkeer te verkleinen worden op het autorouting rondom het Stadshart maatregelen getroffen. Verder is het verbeteren van fietsroutes een noodzakelijke basis voor het vergroten van de aantrekkingskracht van het fietsverkeer. Hierbij wordt ingezet op de thema's: fietsinfrastructuur, fietsenstallingen en gedragsbeïnvloeding.

In de nabijheid van het plangebied liggen twee bestaande fietspaden langs de Kerkstraat en de Van der Duyn van Maasdamweg. Binnen de ontwikkeling van het Stadshart Noord is verder een vrijliggend fiets/voetpad gepland langs het Kieldiep, vanaf de Meint Veningastraat via de Atlantakade naar de Burgemeester van Rooyenstraat Oost. Hiermee wordt het huidige tunnel onder het spoor autovrij.

### **Openbaar vervoer**

De gemeente vindt het belangrijk dat Hoogezand goed met het openbaar vervoer ontsloten is en blijft. De gemeente zet zich in op kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer op het niveau van halte- en stationsvoorzieningen en een goede bereikbaarheid van deze voorzieningen.

De twee dichtbij zijnde treinstations zijn Martenshoek en Hoogezand-Sappemeer. Verder wordt het plangebied via bestaande bushaltes ontsloten door buslijn 171 (Veendam-Groningen) van het OV-Bureau en de buurtbus lijn 515 van StadsvervoerHS.

### **Parkeren**

De gemeente hanteert de parkeerkencijfers uit de CROW. Bij ruimtelijke ontwikkelingsplannen (bijvoorbeeld wonen, winkelen, bedrijven) worden conform deze parkeerkencijfers voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Algemeen uitgangspunt is dat de parkeervraag op eigen terrein wordt opgelost. De gemeente zal de ontwikkelingsplannen hierop toetsen.

De parkeerbehoefte voor de locatie 'De Componist' is in paragraaf 2.3.2 beschreven. Hierbij is het algemene uitgangspunt toegepast.

## **Hoofdstuk4      Omgevingsaspecten**

### **4.1      Ladder voor duurzame verstedelijking**

#### *4.1.1      Inleiding*

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving.

Op 1 juli 2017 is de nieuwe 'Ladder voor duurzame verstedelijking' in werking getreden. Deze is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De Ladder houdt in dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de volgende onderdelen moet bevatten:

- Beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling.
- Indien de ontwikkeling buiten het bestaande stedelijk gebied ligt moet tevens gemotiveerd worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Beoordeeld moet worden of er sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.

## 4.1.2 Toetsing

### 4.1.2.1 Stedelijke ontwikkeling

Voordat de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' wordt doorlopen, moet de vraag worden beantwoord of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor woningbouwlocaties geldt dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen worden gerealiseerd.

De revitalisering van het Stadshart in Hoogezand bestaat uit verschillende deelprojecten, zie Hoofdstuk 1. Voor de toetsing aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' wordt de ontwikkeling van het Stadshart Noord in zijn totaliteit bekeken, omdat het een aaneengesloten gebied is met samenhangende deelprojecten. In het Stadshart Noord worden circa 300 wooneenheden gerealiseerd. Hiermee is sprake van een stedelijke ontwikkeling.

### 4.1.2.2 Bestaande stedelijk gebied

Het plangebied van Stadshart Noord ligt binnen het bestaande stedelijk gebied van Hoogezand. Het Stadshart Noord is een inbreidingslocatie die ligt in het centrum van Hoogezand. Het gebied bestond vroeger uit verschillende bedrijfspanden en enkele woningen. Dit project is een goed voorbeeld van functiewijziging en transformatie. Na sloop van bedrijfspanden wordt nu een mix van verschillende woningtypen gebouwd. Dat betreft huurappartementen van onder andere corporaties en grondgebonden huur- en koopwoningen. De woningen liggen naast alle belangrijke stedelijke voorzieningen, zoals supermarkten, winkelcentrum, bioscoop. Met deze inbreidingslocatie wordt het stedelijk gebied versterkt.

### 4.1.2.3 Behoeftte

De (voormalige) gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft samen met marktpartijen en woningcorporaties de behoefte onderzocht. Hieruit blijkt dat er voldoende vraag bestaat om in het Stadshart Noord circa 300 wooneenheden te realiseren, vanwege:

- De ligging en combinatie met allerlei voorzieningen in het centrum van Hoogezand.
- De kans om specifieke woonmilieus te realiseren.
- De vragen die voortkomen uit kwalitatieve woonwensen van bijvoorbeeld starters, eenpersoonshuishoudens (30-45 jaar) en ouderen.
- De beperkte omvang van het (per jaar) te realiseren programma in het Stadshart in relatie tot de totale voorraad en de gehele kwalitatieve, en daarmee kwantitatieve verschuiving binnen de voorraad.
- Een vervangingsvraag als gevolg van complexen die vroeg (binnen 5 jaar) of laat (binnen 15 jaar) uit de markt genomen zullen worden vanwege onder andere aardbevingen, kwaliteit, vraaguitval en locatiewensen.
- Het alvast inzetten op realisatie van kwaliteit 'aan de bovenkant' om later aan 'de onderkant' van de kwaliteit weer uit de markt te kunnen nemen.
- De ontwikkeling van woningbouw in combinatie met de aanpak van de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. In de afgelopen jaren is een flinke ontwikkeling op gang gekomen voor wat betreft verbetering en toevoeging van andere functies in het gebied: cultuur, bestuur, detailhandel, horeca, openbare ruimte, welzijn en zorg.
- De ontwikkeling past binnen de afspraken die gemaakt zijn met de Regio Groningen-Assen, zie paragraaf 3.3.1 Regiovisie Groningen-Assen 2030.

Het project Stadshart Noord is een passende en kwalitatief hoogwaardige aanvulling op de woningmarkt Midden-Groningen.

Ondertussen blijkt uit recent woningmarktonderzoek (2022) dat in de gemeente Midden-Groningen behoefte is aan een groei van de sociale huurvoorraad met circa 360 woningen. Omdat veel jongeren en starters niet de stap kunnen zetten naar zelfstandig wonen, moet het aanbod voor starters vergroot worden. Een groot deel van de vraag van starters richt zich daarbij op Hoogezand-Sappemeer. Het woningbouwprogramma van appartementen voor één- en tweepersoonshuishoudens in de goedkope huursector op locatie 'De Componist' is dan

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

ook op deze behoefte gebaseerd.

#### 4.1.3 Conclusie

Met de inbreidingslocatie Stadshart Noord wordt het centrum van Hoogezand vernieuwd en versterkt en ruimtelijk afgerond. Daarnaast voorziet het woningbouwprogramma in een duidelijke behoefte waarmee deze ontwikkeling past binnen de kaders van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

## 4.2 M.e.r.-beoordeling

### 4.2.1 Inleiding

In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een vorm van m.e.r.-verplichting geldt. Hierbij is onderscheid gemaakt in drie situaties. Ten eerste zijn activiteiten benoemd waarvoor het maken van een milieueffectrapportage verplicht is en waarvoor altijd een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (m.e.r.-plicht). In bijlage C van het Besluit m.e.r. is aangegeven voor welk type activiteiten een m.e.r.-plicht geldt.

Ten tweede zijn activiteiten benoemd waarvoor het bevoegd gezag nader moet beoordelen of een m.e.r.-procedure wel of niet nodig is (m.e.r.-beoordelingsplicht). In bijlage D van het Besluit m.e.r. is aangegeven voor welk type activiteiten een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen. Hierbij zijn per type activiteiten drempelwaarden opgenomen.

Ten derde moet voor ontwikkelingen die onder de drempelwaarden blijven zoals genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r., wel beoordeeld worden of de geplande activiteiten geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben (vormvrije m.e.r.-beoordeling). Voor deze motivering/toets wordt een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling geschreven. Uit de aanmeldingsnotitie kunnen twee conclusies volgen: belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten of belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten. In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig, in het andere geval moet een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure worden gevolgd. Op basis van de aanmeldingsnotitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Voor activiteiten die niet zijn opgenomen in de bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. geldt geen vorm van een m.e.r. verplichting.

### 4.2.2 Toetsing

#### Kader

De ontwikkeling van het Stadshart Noord in Hoogezand bestaat uit verschillende deelprojecten, zie Hoofdstuk 1. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de locatie 'De Componist' mogelijk. Hier wordt een nieuw woongebouw ontwikkeld met maximaal 15 appartementen en bijbehorende parkeervoorzieningen. Een uitgebreide beschrijving van de planontwikkeling is opgenomen in paragraaf 2.3.

Voor de m.e.r.-beoordeling wordt de ontwikkeling van het Stadshart Noord in zijn totaliteit bekeken, omdat het een aaneengesloten gebied is met samenhangende deelprojecten. In het Stadshart Noord worden circa 300 wooneenheden gerealiseerd.

De ontwikkeling van het Stadshart Noord valt in categorie D11.2 van bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage. Deze categorie bevat: *'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'*. Binnen deze categorie gelden de volgende drempelwaarden:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

De ontwikkeling van het Stadshart Noord blijft ruim onder de drempelwaarden. Voor het plan

geldt dan ook geen m.e.r.-beoordelingsplicht. Er wordt dan ook volstaan met een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling. De 'Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling bestemmingsplannen Stadshart Noord' is opgenomen in Bijlage 2.

### **Aanmeldingsnotitie**

In de aanmeldingsnotitie zijn de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu beschreven. Hierbij is onderscheid gemaakt in drie hoofdthema's:

- De kenmerken van de activiteit (waaronder omvang, verontreiniging, hinder en risico's van ongevallen).
- De plaats van de activiteit (in relatie tot de kwetsbaarheid van het milieu).
- De kenmerken van het potentiële effect (waaronder het bereik, de orde van grootte en waarschijnlijkheid van effect).

Voor de volledige beoordeling van de hiervoor genoemde punten wordt verwezen naar Bijlage 2. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn, die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Geconcludeerd wordt dat het project in zekere zin onomkeerbaar is, maar dat het opstellen van een milieueffectrapport niet nodig is.

### **M.e.r.-beoordelingsbesluit**

Op basis van de 'Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling bestemmingsplannen Stadshart Noord' heeft de gemeenteraad op 27 september 2018 een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen. De gemeenteraad heeft besloten geen milieueffectrapport op te stellen voor de ontwikkeling van het Stadshart Noord. Het raadsbesluit is opgenomen in Bijlage 3.

### **Consequenties PAS-uitspraak Raad van State**

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet als basis voor toestemming voor activiteiten die leiden tot een stikstoftoename ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden mag worden gebruikt.

In het kader van de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. is in juni 2018 met behulp van de toen geldende AERIUS Calculator de stikstofdepositie berekend. De uitkomst daarvan was dat het project Stadshart Noord niet leidt tot een stikstoftoename op het Natura 2000-gebied Drentsche Aa-gebied (de projectbijdrage bedraagt 0,00 mol/ha/jaar). Daarmee was het doorlopen van een mer-procedure ook niet noodzakelijk.

In haar uitspraak van 29 mei 2019 heeft de bestuursrechter aangegeven dat de AERIUS Calculator minder geschikt is voor depositieberekeningen op korte afstand van de bron. Dit heeft geleid tot een aangepaste AERIUS Calculator die vanaf september 2019 beschikbaar is. Met behulp van de meest actuele AERIUS Calculator is de stikstofdepositie opnieuw berekend. Hieruit blijkt dat er geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn met een overschrijding van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Daaruit kan de conclusie worden getrokken dat er geen negatieve effecten op stikstofgevoelige habitattypes in Natura 2000-gebieden zijn en dat er geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming nodig is. Deze nieuwe berekening verandert ook niets aan de eerdere conclusie dat het doorlopen van een mer-procedure voor het project Stadshart Noord niet noodzakelijk is.

Deze nieuwe berekening is als Bijlage 4 opgenomen.

#### **4.2.3 Conclusie**

Omdat de ontwikkeling van het Stadshart Noord ruim onder de drempelwaarden zoals opgenomen in categorie D11 van bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage blijft, is een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. De ontwikkeling van het Stadshart Noord heeft geen belangrijke nadelige milieueffecten. Het is niet noodzakelijk de m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeenteraad heeft op 27 september 2018 besloten geen milieueffectrapport op te stellen voor de ontwikkeling van het Stadshart Noord in Hoogezand.

## 4.3 Bedrijven en milieu

### 4.3.1 Inleiding

Om in het algemeen te kunnen bepalen of nieuwe functies inpasbaar zijn in de omgeving, wordt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (verder te noemen de VNG-publicatie) gebruikt. Deze publicatie bevat een afstandsmethodiek van gevoelige functies (zoals woningen) tot bedrijvigheid. Bedrijven worden hierbij ingedeeld in milieucategorieën waarbij richtafstanden ten aanzien van geur, stof, geluid en gevaar worden gegeven. Hierbij wordt uitgegaan van de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een 'rustige woonwijk'. Hoe hoger de milieucategorie van een bedrijf, des te groter de afstand is die moet worden aangehouden tot woningen en andere gevoelige functies.

Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. In gemengde gebieden kunnen de richtafstanden met één stap terug worden gebracht, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Een toetsing op uitsluitend de VNG-publicatie is volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State niet zonder meer toegestaan. Feitelijke omstandigheden zijn mede bepalend of een bestemming aanvaardbaar en uitvoerbaar is.

### 4.3.2 Toetsing

#### **Omgevingstype Stadshart Noord**

Het Stadshart Noord valt niet onder het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Volgens de VNG-publicatie is dit omgevingstype ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen in een 'rustige woonwijk' vrijwel geen andere functies voor. Dit is in het Stadshart niet het geval.

Het Stadshart Noord grenst aan de noord- en westzijde aan het zoneringsplichtige industrieterrein 'Martenshoek' en aan de zuidzijde aan het centrumgebied met uitgebreid voorzieningenaanbod. Verder wordt ligt het Stadshart Noord direct aan en wordt doorkruist door de Kerkstraat (provinciale weg N385). De Kerkstraat valt onder de hoofdinfrastructuur van Hoogezand en is onderdeel van de hoofdontsluiting van het centrumgebied naar de A7. Het Stadshart Noord wordt bovendien doorsneden door de spoorlijn Groningen – Bad Nieuweschans. Daarnaast zijn de percelen aan de Kerkstraat en de rest van het Stadshart bestemd als 'Centrum - Stadscentrum 1' en 'Centrum - Stadscentrum 2'. Binnen deze bestemmingen is een uitwisseling van functies mogelijk. Naast wonen is ook lichte bedrijvigheid, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. In het Stadshart Noord is dan ook geen sprake van functiescheiding.

Gezien de aanwezige functiemenging in het Stadshart Noord en omgeving en de ligging aan/nabij een hoofdontsluitingsweg en een spoorlijn wordt het Stadshart Noord getypeerd als 'gemengd gebied'.

De panden aan de Kerkstraat hebben in het geldende bestemmingsplan Stadscentrum de bestemming 'Centrum - Stadscentrum 2'. Binnen deze bestemming zijn onder andere bedrijven toegestaan tot en met een milieucategorie 2. Voor deze milieucategorie geldt een grootste richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. De woningen in het plangebied vallen uitsluitend binnen de richtafstand van het bestaande cafetaria aan de Kerkstraat 229/231.

#### **Cafetaria Kerkstraat 229/231**

Op basis van de VNG-publicatie valt de bestaande cafetaria aan de Kerkstraat 229/231 onder de activiteit: 'Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.' (SBI-1993 : 553). Voor dergelijke bedrijven geldt een milieucategorie 1 met een richtafstand van 10 meter in een rustige 'woonwijk'. Aangezien het plangebied (zoals hiervoor omschreven) in gemengd gebied ligt, wordt de richtafstand conform de systematiek van de

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

VNG-publicatie met één stap teruggebracht naar 0 meter. Aanvullend hierop wordt opgemerkt dat de vetafzuiging van de cafetaria zich bevindt aan de achterkant van het pand (oostzijde). Uit het milieudossier blijkt dat in de omgeving geen geur waarneembaar is.

## **Eska**

Ten noordwesten van het plangebied ligt het bedrijf Eska. Eska produceert massiefkarton voor de grafische markt (onder andere boekbinders) ordnerfabrikanten en puzzel- en spellen producenten en luxe verpakkingen. Eska is relevant voor de aspecten geluid en geur. Rond het industriegebied 'Martenshoek', waar Eska deel van uit maakt, ligt een geluidszone. Het plangebied ligt volledig buiten deze zone en daarmee is er per definitie geen sprake van onevenredige geluidhinder. In paragraaf 4.6 is nader onderzoek gedaan naar het aspect geur.

### **4.3.3 Conclusie**

Het bestemmingsplan is wat betreft het aspect bedrijven en milieu uitvoerbaar. Hierbij wordt tevens verwezen naar paragraaf 4.4 Geluid en paragraaf 4.6 Geur.

## **4.4 Geluid**

### **4.4.1 Inleiding**

Voor het onderdeel geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. In deze wet wordt onderscheid gemaakt in wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai.

#### **Wegverkeerslawaai**

Op grond van de Wgh hebben alle wegen een wettelijke geluidszone. Enige uitzondering hierop zijn wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/geldt en wegen die zijn aangeduid als 'woonerf'. Als geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen) binnen een geluidszone wordt gerealiseerd, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Hierbij wordt onderzocht of de geluidbelasting aanvaardbaar is. Voor een aanvaardbaar geluidsniveau geeft de Wgh normen. Voor geluidsgevoelige bebouwing binnen een geluidszone van een weg geldt als ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevel 48 dB (voorkeursgrenswaarde). Met een hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag een hogere geluidbelasting (hogere waarde) dan de voorkeursgrenswaarde toestaan. Deze verhoging is mogelijk tot een maximaal toelaatbare waarde.

#### **Railverkeerslawaai**

De Wgh biedt bescherming aan geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen) tegen spoorweglawaai. Spoorwegen hebben net als autowegen een wettelijke geluidszone, waarbinnen grenswaarden gelden voor de geluidbelasting op geluidsgevoelige bebouwing. Voor geluidsgevoelige bebouwing binnen een geluidszone van het spoor geldt als ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevel 55 dB (voorkeursgrenswaarde). Met een hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag een hogere geluidbelasting (hogere waarde) dan de voorkeursgrenswaarde toestaan.

Bij het voorbereiden van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijke betrekking heeft op gronden die liggen binnen een geluidszone van het spoor, moet een akoestisch onderzoek ingesteld worden naar:

1. de geluidbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of door geluidsgevoelige terreinen binnen de zone vanwege de spoorweg zou worden ondervonden, zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken;
2. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de spoorweg optredende geluidbelasting van de woningen te boven zou gaan.

#### **Industrielawaai**

De Wgh biedt het wettelijk kader voor de zonering van industrielawaai. Uitgangspunt hierbij is

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

het ruimtelijk scheiden van industrieterreinen waar zich grote lawaaimakers bevinden of kunnen vestigen enerzijds en woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen anderzijds.

Met zonering wordt beoogd rechtszekerheid te bieden aan zowel bedrijven als bewoners/gebruikers van geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen). Bedrijven kunnen aan de ene kant hun geluidsproducerende activiteiten niet onbepaald uitbreiden ter bescherming van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen en buiten de zone. Aan de andere kant wordt, ter bescherming van hun akoestische ruimte, voorkomen dat woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te veel oprukken naar de bedrijven toe.

#### 4.4.2 Toetsing

Het appartementencomplex ligt binnen de geluidszone van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans. De Kerkstraat en Parallelweg zijn 30 kilometerwegen die weliswaar geen geluidszone hebben maar vanuit een goede ruimtelijke ordening wel geluidsrelevant worden geacht. Tenslotte kan het parkeerterrein mogelijk voor geluidsoverlast zorgen. Industrielawaai is niet aan de orde in het plangebied, omdat de nieuwe woningen buiten de zone van het industrieterrein Hoogezand Noordwest vallen. Er zijn geen relevante individuele inrichtingen in de invloedssfeer van het plan. Industrielawaai hoeft daarom niet te worden onderzocht.

Er is daarom onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeerslawaai en het parkeerterrein en gebouwinstallaties. Onderstaand worden de conclusies uit de akoestische onderzoeken weergegeven. Voor een volledige beschrijving van de onderzoeksresultaten, verantwoording en berekeningen wordt verwezen naar beide rapporten die als Bijlage 5 en Bijlage 6 aan het bestemmingsplan zijn toegevoegd.

##### **Wegverkeerslawaai**

Voor wegverkeerslawaai is sprake van een stedelijke situatie met een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Deze waarden gelden formeel niet voor 30 kilometerwegen, maar worden hier in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel gehanteerd.

Op het appartementencomplex wordt de voorkeursgrenswaarde op de noord-, zuid- en westgevel overschreden door het wegverkeer. De geluidbelasting op deze gevels is met maximaal 59 dB echter nergens hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op de oostgevel kan wel worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Omdat de Kerkstraat ter hoogte van het bouwplan een 30 kilometerweg is kan er, ondanks dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, geen hogere waarde worden vastgesteld.

##### **Railverkeerslawaai**

Het appartementencomplex ligt binnen de zone van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans. Hiervoor is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting 55 dB en de maximale ontheffingswaarde 68 dB. Op het appartementencomplex wordt de voorkeursgrenswaarde op de noord-, oost- en westgevel overschreden. Bij de appartementen aan de zuidgevel kan wel worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting op de appartementen is met maximaal 65 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar nergens hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Hiervoor kan dan ook een hogere waarde worden vastgesteld.

##### **Parkeerterrein en gebouwinstallaties**

De berekende maximale geluidsniveaus voldoen aan de richtwaarden voor stap 3 uit de VNG-publicatie. Daarnaast wordt ten aanzien van hinder door de verkeersaantrekkende werking van het parkeerterrein ruimschoots voldaan aan stap 2 van de VNG-publicatie.

##### **Cumulatie van geluid**

Zoals aangegeven ligt het appartementencomplex in meerdere geluidszones van aparte geluidsbronnen. Daarom is een onderzoek naar de gecumuleerde geluidbelasting uitgevoerd. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van het appartementencomplex zelf.



De cumulatieve geluidbelasting op het appartementencomplex is nergens hoger dan de waarde die voor alleen een weg of spoorweg aanvaardbaar zou zijn. Daarnaast wordt de cumulatieve geluidbelasting vrijwel geheel bepaald door weg- en railverkeerslawaaï en niet door het planvoornemen zelf en de verkeersaantrekkende werking daarvan.

### **Maatregelen terugdringen geluidbelasting**

Omdat de geluidbelasting vanwege het railverkeerslawaaï op het appartementencomplex hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, moet er een hogere waarde verleend worden. Het verlenen van een hogere waarde is echter alleen mogelijk als maatregelen die gericht zijn op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of op bezwaren stuiten. De geluidbelasting kan verlaagd worden door het nemen van bronmaatregelen en/of door het nemen van maatregelen in het overdrachtgebied (gebied tussen bron en ontvanger).

#### Wegverkeerslawaaï

Bronmaatregelen in de vorm van snelheidsverlaging zijn niet mogelijk. Het betreffende wegvak (Kerkstraat) heeft al een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Geluidsreducerend wegdek als bronmaatregel is hier niet gewenst vanwege het grote aandeel wringend verkeer en niet effectief vanwege de lage snelheden. Effectieve overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of -wallen zijn onmogelijk omdat dit conflicteert met de erfontsluitingen en verkeersveiligheid nabij een spoorwegovergang. Bovendien zijn deze stedenbouwkundig ongewenst.

#### Railverkeerslawaaï

Het treffen van bronmaatregelen niet mogelijk omdat deze reeds zo stil is als in redelijkheid mogelijk is. Het plaatsen van raildempers heeft slechts een beperkt effect op de geluidbelasting en is bovendien op de nabijgelegen overweg technisch niet mogelijk. Voor het spoor geldt verder dat het verlagen van de snelheid niet in overeenstemming is met de essentiële vervoersfunctie van de betreffende spoorweg. Bovendien geldt dat de beheerder geen belanghebbende is bij het bestemmingsplan terwijl overdrachtsmaatregelen bij aanleg en onderhoud wel kosten met zich meebrengen.

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidswallen of -schermen worden fysiek bemoeilijkt door de beperkte afmetingen van de kavel, de nabijheid van de overweg en de hoogte van het appartementencomplex. Geluidschermen dicht bij de spoorwegovergang Kerkstraat kunnen het uitzicht op het spoor beperken wat de veiligheid niet ten goede komt. Voor geluidswallen is onvoldoende ruimte tussen het spoor en het appartementencomplex. Daarnaast zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt geluidschermen of -wallen ongewenst omdat het uitzicht van bewoners daarmee te veel wordt beperkt. Daarbij geldt dat de beheerders geen belanghebbende is bij het bestemmingsplan terwijl overdrachtsmaatregelen bij aanleg en onderhoud wel kosten met zich meebrengen.

#### Parkeerterrein

Het treffen van bronmaatregelen is niet mogelijk. De voorziene parkeerplaatsen zijn nodig om de parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen niet te doen toenemen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt moet het appartementencomplex dicht op de Kerkstraat staan in lijn met de aanwezige bebouwing. Ook is het niet mogelijk om de parkeerplaatsen aan de spoorzijde langs het appartementencomplex te leiden. Een stiller autotype is niet afdwingbaar en autoportieren moeten kunnen worden gesloten.

Overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen in de vorm van schermen langs de oost- en zuidzijde van het parkeerterrein. Te plaatsen schermen moeten kierdicht zijn, aansluiten op de ondergrond en een massa van tenminste 10 kg/m<sup>2</sup> hebben. Uitgegaan is van een schermhoogte van 2,0 meter. De onderzochte afscherming levert op de woningen aan de Brahmstraat met name in de dagperiode verbeteringen op. Om in de avond- en nachtperiode meer geluidsafname op te leveren zouden de schermen nog hoger moeten zijn, maar dat is stedenbouwkundig ongewenst. Het plaatsen van de hiervoor genoemde schermen is doelmatig,

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

maar niet noodzakelijk.

#### 4.4.3 Conclusie

De geluidbelasting van zowel weg- als railverkeerslawaai is op meerdere gevels van het appartementencomplex hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar nergens hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Inpassing van het parkeerterrein is volgens stap 3 van de VNG-publicatie mogelijk. De cumulatieve geluidbelastingen zijn niet onaanvaardbaar hoog.

Voor een aantal gevels van het appartementencomplex moet een hogere waarde vanwege de spoorlijn worden verleend van maximaal 65 dB. Gelet op de maximale ontheffingswaarde van 68 dB vanwege railverkeerslawaai, wordt deze geluidbelasting niet onaanvaardbaar geacht. De nieuwe woningen moeten worden voorzien van een gevelmaatregelenpakket met een isolatiewaarde gebaseerd op de cumulatieve geluidsbelasting. Om te voldoen aan het binnengeluidsniveau van maximaal 33 dB volstaan gangbare technieken en maatregelen.

Parallel aan de bestemmingsplanprocedure is een procedure voor de vaststelling van hogere waarden doorlopen. Het besluit is als Bijlage 7 aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Het bestemmingsplan is wat betreft het aspect geluid uitvoerbaar.

## 4.5 Trillingen

### 4.5.1 Inleiding

De te realiseren appartementen worden op korte afstand (circa 20 meter) van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans voorzien, waarmee de kans bestaat dat passerende treinen trillingen in de appartementen veroorzaken.

Voor trillingen gelden geen wettelijke grenswaarden. Wel moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzicht worden gegeven in de eventuele hinder van trillingen in de te realiseren appartementen. Jurisprudentie erkent de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" als normstelling. In deze richtlijn wordt onderscheid gemaakt in deel A (schade aan gebouwen) en deel B (hinder voor personen in gebouwen). In de praktijk zijn de streefwaarden voor hinder volgens deel B, strenger dan de streefwaarden voor schade volgens deel A.

In het kader van dit bestemmingsplan is trillingshinder ten gevolge van treinverkeer onderzocht en beoordeeld aan de hand van deel B van de SBR-richtlijn.

### 4.5.2 Toetsing

Door ingenieursbureau Royal Haskoning DHV is in het kader van het bestemmingsplan Hoogezand, Stadscentrum Tussenhof een trillingsonderzoek uitgevoerd. De bevindingen van dit onderzoek zijn weergegeven in de als Bijlage 8 bijgevoegde notitie "Quickscan aspect trillingen voor Centrumplan Hoogezand veld 2" (kenmerk: BG4523-100-110/N001/F01; datum: 6 mei 2019).

Ten behoeve van dat trillingsonderzoek zijn van 4 tot en met 10 december 2018 trillingsmetingen op locatie verricht. De meetresultaten zijn vertaald naar trillingscontouren voor de maximale trillingssnelheid ( $V_{max}$ ) binnen het plangebied. De trillingen van het spoor zijn herhaald kortdurend. Per dag komen er circa 85 kortdurende pieken voor. In de omgeving zijn geen andere relevante trillingsbronnen aanwezig. Omdat het hier gaat om een beperkt aantal trillingen per dag afkomstig van de spoorlijn wordt de  $V_{max}$  getoetst aan de bovenste streefwaarde.

De  $V_{max}$  is bepaald voor het gebied tussen de spoorlijn en de Erasmusweg en bedraagt in de daar geplande eerstelijnsbebouwing naar verwachting maximaal 0,7. De streefwaarde voor een nieuwe situatie bedraagt in de dag- en avondperiode 0,4 en in de nachtperiode 0,2. De maximale trillingssnelheid overschrijdt daarmee de bovenste streefwaarde.

De situatie voor de bebouwing in het voorliggende bestemmingsplan is vergelijkbaar met de

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

eerstelijnsbebouwing tussen de spoorlijn en de Erasmusweg met een verwachte  $V_{\max}$  van maximaal 0,7. Hiermee liggen alle appartementen in de dag-, avond- en nachtperiode binnen de  $V_{\max}$ -contour van de bovenste streefwaarde.

Voor de bebouwing in het voorliggende bestemmingsplan is er naar verwachting sprake van een verhoogde mate van trillingshinder. Met een verwachte  $V_{\max}$  van maximaal 0,7 kan de trillingshinder gekwalificeerd worden als 'matige hinder'. De bandbreedte van 'matige hinder' loopt van  $V_{\max}$  0,2 tot 0,8. De hinderkwalificatie 'ernstige hinder' ( $V_{\max} > 3,2$ ) wordt binnen het plangebied niet verwacht. Maatregelen om de trillingen te verminderen zijn beschouwd en worden niet uitvoerbaar, niet effectief, danwel niet proportioneel geacht.

#### 4.5.3 Conclusie

De beoordelingssystematiek uit de SBR-richtlijn deel B is zorgvuldig doorlopen. Met de toetsing is aangetoond dat de bestemming wonen zorgvuldig is gescheiden van de spoorlijn en daarmee wordt de te verwachten trillingshinder in de te realiseren appartementen aanvaardbaar geacht. Hiermee wordt ten aanzien van trillingen aan goede ruimtelijke ordening voldaan.

## 4.6 Geur

### 4.6.1 Inleiding

Voor industriële bedrijven geeft, zoals in paragraaf 4.3 is toegelicht, de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (verder te noemen de VNG-publicatie) richtafstanden die in eerste instantie als toetsingskader voor geur kunnen dienen. In het kader van de goede ruimtelijke ordeningsafweging geven daarnaast eventueel verleende vergunningen of maatwerkbesluiten inzicht in de rechten van bedrijven ten aanzien van geuremissie.

### 4.6.2 Toetsing

#### Toetsing VNG-publicatie

Het bedrijf dat in de nabijheid van het plangebied ligt en relevant is ten aanzien van geur is Eska. Eska ligt ten noordwesten van het plangebied in het industriegebied 'Martenshoek'. Eska produceert hier al meer dan een eeuw massiefkarton. Tijdens het productieproces komt geur vrij. Op basis van de VNG-publicatie is de maatgevende activiteit van Eska die van: 'papier- en kartonfabrieken' (SBI-1993 : 2112 nummer 3). De productiecapaciteit van Eska is meer dan 15 ton per uur. Voor dergelijke bedrijven geldt een richtafstand van 200 meter voor het onderdeel geur.

De geplande appartementen liggen op circa 320 meter afstand van de bouwpercelen van Eska. Op basis van de richtafstanden is er geen sprake van belemmering van de woningen op de bedrijfsactiviteiten en is er in beginsel sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe woningen.

Op basis van bovenstaande afstand kan in beginsel geconcludeerd worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Echter dient ook bezien te worden of de indicatie uit de VNG-publicatie toereikend is gezien de bestaande bedrijfsactiviteiten van Eska.

#### Omgevingsvergunning milieu

Eska heeft een milieuvergunning uit 2002 en hierbij zijn in 2009 met een aparte ambtshalve beschikking voorschriften opgenomen die betrekking hebben op maximaal te verspreiden geur en het voorkomen van geurhinder.

Uit de stukken blijkt dat de H=-2 geurcontour van Eska niet over het plangebied ligt. De 'H' staat voor hedonische waarde. De hedonische waarde van een bepaalde geurconcentratie is een indicatie van de hinderlijkheid van deze geurconcentratie. De schaal loopt van H=-4 (uiterst onaangenaam) tot H=+4 (uiterst aangenaam). Aangezien de appartementen buiten de H=-2 contour zijn gepland, wordt geconcludeerd dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

#### 4.6.3 Conclusie

In het voorgaande is geconstateerd dat er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. De nieuwbouw voldoet daarmee op het punt van geur aan goede ruimtelijke ordening.

### 4.7 Luchtkwaliteit

#### 4.7.1 Inleiding

De regels over luchtkwaliteit zijn geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Op 15 november 2007 is dit deel van de Wet milieubeheer in werking getreden. De in deze wet gehanteerde normen gelden in de meeste situaties. Uitzonderingen zijn bijvoorbeeld arbeidsplaatsen en wegen.

Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit, hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van 'NIBM', zijn vastgelegd in de AMvB-NIBM. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Dan is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. Dat kan omdat de effecten van 'NIBM' projecten zijn betrokken bij de berekening van de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties in Nederland. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) bevat voldoende verbetermaatregelen om deze effecten te compenseren.

#### 4.7.2 Toetsing

##### **Invloed op de luchtkwaliteit**

In de regeling 'NIBM' zijn categorieën opgenomen met getalsmatige grenzen. Een project is van 'niet in betekenende mate' (NIBM) invloed op de luchtkwaliteit als ze onder de vastgestelde omvang blijft. Voor de categorie woningbouwlocaties is bepaald dat een project in ieder geval 'NIBM' is als:

- minder dan 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- minder dan 3.000 woningen (netto) bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

De ontwikkeling van het Stadshart in Hoogezand bestaat uit verschillende deelprojecten, zie Hoofdstuk 1. Voor de toetsing aan de regeling 'NIBM' wordt de ontwikkeling van het Stadshart Noord in zijn totaliteit bekeken, omdat het een aaneengesloten gebied is met samenhangende deelprojecten. In het Stadshart Noord worden circa 300 wooneenheden gerealiseerd. Hiermee is sprake van een 'NIBM' project, het aantal woningen blijft ver beneden de hiervoor genoemde grenzen. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die relevant zijn in het kader van luchtkwaliteit.

##### **Huidige luchtkwaliteit**

Naast de invloed op de luchtkwaliteit moet ook worden beoordeeld of de luchtkwaliteit in het plangebied niet zodanig is dat de normen voor een goed woonklimaat worden overschreden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de kaarten van het 'Luchtmeetnet'. De kaarten geven de actuele luchtkwaliteit op meetpunten in Nederland. Het 'Luchtmeetnet' is een initiatief van onder andere het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM).

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen fijn stof (PM10), zeer fijn stof (PM2,5) en stikstofdioxide (NO2). Uit de kaarten van het 'Luchtmeetnet' blijkt dat de concentratie fijnstof, zeer fijn stof en stikstofdioxide in de gemeente Midden-Groningen voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen.

### 4.7.3 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die relevant zijn in het kader van luchtkwaliteit. Er is sprake van een 'NIBM' project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan daarom achterwege blijven. Verder voldoet de huidige luchtkwaliteit aan de normen.

## 4.8 Externe Veiligheid

### 4.8.1 Inleiding

Externe veiligheid gaat over overlijdensrisico's die mensen lopen vanwege productie, gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen in inrichtingen en over weg, spoor, vaarwegen en buisleidingen. Gevaarlijke stoffen zijn bijvoorbeeld vuurwerk, lpg, chloor, ammoniak en munitie. De term 'externe' veiligheid wordt gehanteerd, omdat het overlijdensrisico van derden centraal staat. Het gaat om mensen die zelf niet deelnemen aan de activiteit die het overlijdensrisico met zich meebrengt.

In het kader van externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen risicovolle inrichtingen, transportroutes en transportleidingen. Hiervoor zijn verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is dit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor transportroutes geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor hogedruk aardgastransportleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

De genoemde kaders verplichten gemeenten om bij het opstellen van ruimtelijke plannen veiligheidsafstanden toe te passen en het externe veiligheidsrisico zo laag mogelijk te houden. Veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico en in het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico vormt het basisbeschermingsniveau voor individuele burgers, het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een ramp. Bij het vaststellen van ruimtelijke plannen dient de gemeente het groepsrisico te verantwoorden.

Het groepsrisico is geen norm, maar er geldt een verantwoordingsplicht. Bij de verantwoording van het groepsrisico moet een vergelijking worden gemaakt met de oriëntatiewaarde. Dit is een richtwaarde waar het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk aan moet houden, maar men mag hiervan wel goed onderbouwd afwijken.

### 4.8.2 Toetsing

De Omgevingsdienst Groningen heeft voor het bestemmingsplan een risico-inventarisatie uitgevoerd (zie Bijlage 9). Daarnaast is door de Veiligheidsregio Groningen de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beoordeeld (zie Bijlage 10). Onderstaand worden de conclusies uit beide onderzoeken weergegeven. Voor een volledige beschrijving van de onderzoeksresultaten en verantwoording wordt verwezen naar de bijlagen.

#### **Risico-inventarisatie**

Uit de risico-inventarisatie blijkt dat in het plangebied en in de omgeving daarvan de volgende risicobronnen aanwezig zijn (zie ook afbeelding 8):

- Spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans (Waterhuizen aansluiting - Veendam aansluiting).

Over dit spoortraject vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans heeft ter hoogte van het plangebied een plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  van 1 meter. Deze reikt niet tot de voorgenomen woningbouw. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied van de spoorlijn ligt volledig over het plangebied. Gelet hierop moet een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld.

- Provinciale weg N385 (Kerkstraat).

Het in het plangebied gelegen gedeelte van de provinciale weg N385 is niet aangewezen als

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

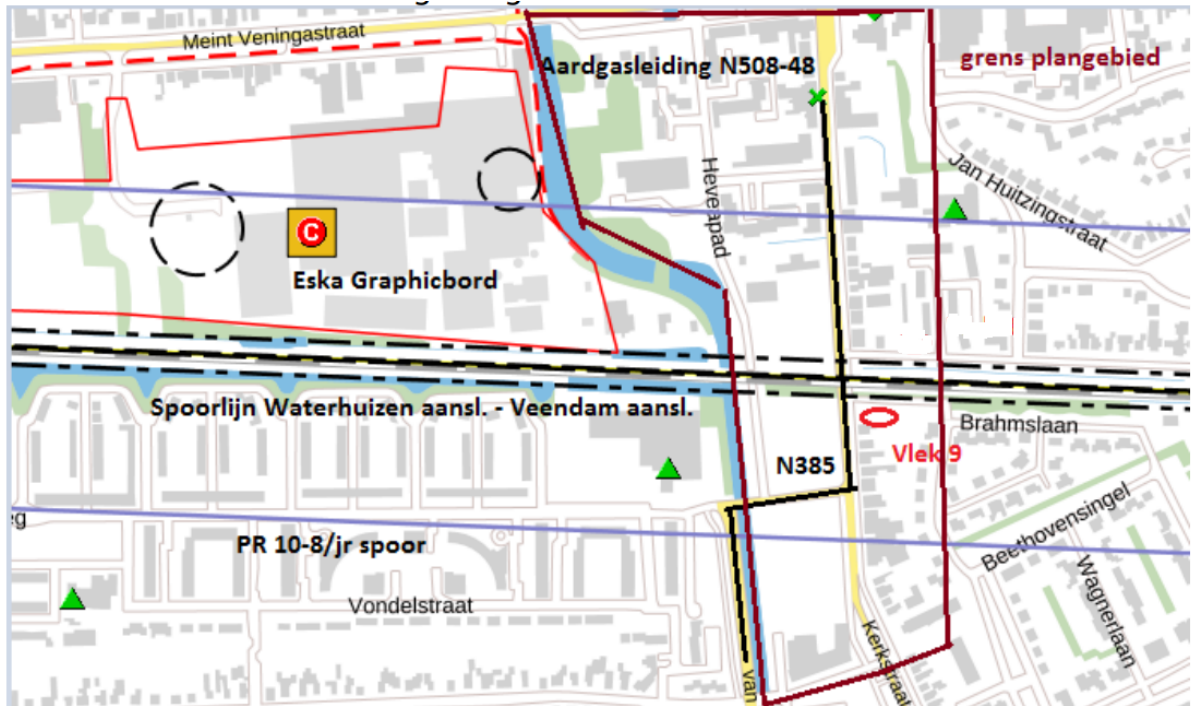
een transportroute voor gevaarlijke stoffen.

- Risicovolle transportleidingen N-508-48.

Op circa 300 meter van de locatie 'De Componist' ligt de risicovolle aardgastransportleiding (N508-48) met een maximale werkdruk van 40 bar van de Gasunie. Deze aardgastransportleiding is voor de ontwikkeling van het appartementencomplex niet relevant.

- Geen risicovolle inrichtingen.

Binnen en nabij het plangebied liggen geen risicovolle inrichtingen waarvan het plaatsgebonden risicocontour of invloedsgebied over het plangebied ligt.



Afbeelding 8 - Inventarisatie risicobronnen.

### Plasbrandaandachtsgebied

In het Landelijk Basisnet is voor de spoorlijn een plasbrandaandachtsgebied (PAG-zone) opgenomen van 30 meter. De appartementen gepland op de locatie 'De Componist' liggen binnen de PAG-zone. De afstand tussen de spoorlijn en het appartementencomplex bedraagt op het kortste punt circa 18 meter.

Het is niet mogelijk de appartementen buiten de 30 meter zone van de spoorlijn te situeren, omdat het plangebied een herontwikkelingslocatie is. Voor woningen binnen de 30 meter zone van de spoorlijn worden vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving (de 'opvolger' van het Bouwbesluit) aanvullende bouwtechnische maatregelen voorgeschreven.

#### 4.8.3 Verantwoording groepsrisico

Gezien de ligging van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans direct ten noorden van het plangebied is een verantwoording van het groepsrisico verplicht. De toename van het groepsrisico is kleiner dan 10%. Hierdoor kan voor dit plan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Hiervoor zijn onder andere de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid beoordeeld.

### Groepsrisicoberekeningen

Door de voorgenomen ontwikkeling, waarmee uitbreiding met nieuwe woningen mogelijk wordt gemaakt, zal de bevolkingsdichtheid toenemen. Hierdoor neemt het aantal personen binnen het invloedsgebied van de spoorlijn toe. De toename van het groepsrisico is kleiner dan 10% en ligt onder de oriëntatiewaarde. Hierdoor kan voor dit plan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

### **Bestrijdbaarheid**

Het plangebied is voor de hulpdiensten goed bereikbaar. Met de inrichting van het plangebied is het wel van belang dat nieuwe wegen ook geschikt worden gemaakt voor hulpvoertuigen. Dit wordt in de verdere planontwikkeling verder uitgewerkt. Ook de risicobron (de spoorlijn) is ten hoogte van het plangebied voldoende bereikbaar.

Langs de Kerkstraat zijn voldoende brandkranen aanwezig die als primaire bluswatervoorzieningen functioneren. Een opstelplaats voor een secundaire bluswatervoorziening is aanwezig op de Erasmusweg. Hierbij kan er water uit het Kieldiep gehaald worden.

Langs het spoortraject zijn geen bluswatervoorzieningen aanwezig. Voor het bestrijden van grote incidenten langs het spoor is daarom ondersteuning vanuit de regio (groot watertransport) benodigd. Hiervoor geldt een opkomsttijd van minimaal een half uur. Dit kan leiden tot vertraging bij de bestrijding van een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Veiligheidsregio Groningen beoordeeld de bluswatervoorziening als voldoende en ziet geen aanleiding tot het adviseren van aanvullende maatregelen.

### **Zelfredzaamheid**

Er worden geen objecten gerealiseerd waarbij sprake is van langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen. De toekomstige gebruikers van het plangebied worden over het algemeen als zelfredzaam beschouwd. Daarnaast geeft het plangebied voldoende mogelijkheden om van een risicobron af te vluchten.

Veiligheidsregio Groningen beoordeeld de mogelijkheid tot vluchten of schuilen als voldoende en ziet geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Het plangebied ligt binnen het sirenebereik van het bestaande Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS). Vanaf 2017 wordt het WAS echter in fases stopgezet. Bij een calamiteit binnen de gemeente Midden-Groningen wordt gebruik gemaakt van NL-Alert en BurgerNet.

#### **4.8.4 Conclusie**

Ongeacht de inzet van de gemeente Midden-Groningen en de hulpverleningsdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein dan ook, blijft altijd aanwezig.

Alles overwegende wordt geconcludeerd dat vanuit oogpunt van externe veiligheid het verantwoord is om het bestemmingsplan te wijzigen ten behoeve van de ontwikkeling van een appartementencomplex op deze locatie in het Stadshart Noord. Het restrisico is in dit kader aanvaardbaar.

## **4.9 Railveiligheid**

### **4.9.1 Inleiding**

Het spoor in Nederland heeft al jaren een hoog veiligheidsniveau, ook internationaal gezien. Dit terwijl de omvang van het spoorvervoer in de afgelopen jaren is toegenomen en het Nederlandse spoornet in vergelijking met andere landen een zeer intensieve benutting kent. Dit hoge niveau is te danken aan de ingezette maatregelen. De hoofdlijnen van het spoorwegveiligheidsbeleid is vastgelegd in de 'Derde Kadernota Railveiligheid'. Deze nota gaat uit van het duurzaam bestendigen van het huidige hoge veiligheidsniveau van het spoor en het streven naar permanente verbetering.

In de 'Derde Kadernota Railveiligheid' is onder andere het overwegenbeleid vastgelegd. Het overwegenbeleid is gebaseerd op een 'nee tenzij' - principe, dat geldt in de volgende situaties:

1. Er worden geen nieuwe overwegen aangelegd, tenzij de initiatiefnemer door een risicoanalyse aantoont dat de veiligheid wordt beheerst. Een besluit over de aanleg van nieuwe gelijkvloerse overwegen kan alleen door de minister van Infrastructuur en

Waterstaat worden genomen, nadat deze advies heeft ingewonnen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

2. Er worden geen overwegen met een recreatieve functie opgeheven tenzij de spoor- en/of wegbeheerder door analyses aantoonst dat deze overwegen grote risico's hebben voor de spoor- en verkeersveiligheid en tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen (zoals ongelijkvloerse oplossingen). Bij voorgenomen sluiting van overwegen wint ProRail vroegtijdig advies in bij recreatieve belangenorganisaties over het recreatieve belang van de desbetreffende overwegen.
3. De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. De aanvullende maatregelen kunnen ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden.

Met de methode van risicoanalyse kunnen veiligheidsrisico's en het effect van beheersmaatregelen inzichtelijk worden gemaakt. Uit de risicoanalyse moet blijken of de overwegveiligheid verslechtert en hoe eventuele risico's beheerst kunnen worden, door bijvoorbeeld compenserende maatregelen. De uitkomsten van een risicoanalyse ondersteunen het besluitvormingsproces om het aanpassen van (het gebruik van) een overweg wel of niet toe te staan. De initiatiefnemer van een project laat een risicoanalyse opstellen, welke door de Inspectie (ILT) wordt beoordeeld. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor compensatie van eventuele nadelige veiligheidsaspecten. Daarbij geldt overigens een proportionaliteitsbeginsel: de kosten van maatregelen dienen in verhouding te staan met de te realiseren veiligheidswinst.

#### 4.9.2 Toetsing

##### Risicoanalyse

In het Stadshart Noord in Hoogezand worden circa 300 woningen gebouwd en bijbehorende parkeerplaatsen aangelegd. Ook zijn er plannen om de Atlantakade / Heveapad ter hoogte van de spoortunnel alleen voor langzaam verkeer toegankelijk te maken. Dit alles heeft invloed op het gebruik van de nabijgelegen spoorwegovergang Kerkstraat Hoogezand. Naar aanleiding hiervan zijn de plannen besproken met ProRail en is een risicoanalyse uitgevoerd, zie Bijlage 11.

Afbeelding 9 geeft een overzicht van de risico's die naar voren komen uit de risicoanalyse. Voor de analyse van de huidige en toekomstige situatie en de volledige beoordeling van de risico's wordt verwezen naar Bijlage 11.

Nr	Omschrijving	Kans		Ernst	
		Huidige situatie	Toekomst	Huidige situatie	Toekomst
1.	Afslaande automobilist naar Parallelweg kan overweg blokkeren.	Middel	Middel	Groot	Groot
2.	Parkeervakken te dicht op overweg waardoor 'valstrik situatie' kan ontstaan.	Laag	Laag/middel	Groot	Groot
3.	Kort achter elkaar sluiten van spoorbomen	Laag/middel	Laag/middel	Groot	Groot
4.	Voetganger westelijk voetpad vanuit zuidelijke richting geen overwegboom maar wel geluidsignalen, lampen en zig-zaghekjes.	Laag	Laag/middel	Groot	Groot
5.	Doordat fietsers ten noorden van de overweg over kunnen steken, kunnen auto's stil komen te staan op de overweg indien auto's voorrang geven aan overstekende fietsers.	n.v.t.	Laag/middel	n.v.t.	Groot



In de risicoanalyse zijn een aantal risico-compenserende maatregelen opgenomen, die de risico's bij de spoorwegovergang verlagen. De volgende maatregelen zijn voorgesteld:

- Eénrichtingsverkeer instellen op de Parallelweg (richting het westen);
- Parkeervakken ten zuiden van de overweg minimaal 27 meter vanaf de overweg;
- Fietsoversteek ten noorden van de overweg minimaal 27 meter vanaf de overweg of de westelijke ontsluitingsweg vanuit woningbouw niet aansluiten op Kerkstraat;
- Toevoegen van overwegboom op westelijk trottoir.

Voor een uitgebreide beschrijving van de hiervoor genoemde maatregelen wordt verwezen naar Bijlage 11.

### **Beoordeling risicoanalyse**

ProRail is betrokken geweest bij het opstellen van de Risicoanalyse. Vervolgens is de definitieve analyse toegestuurd aan ProRail. ProRail kan instemmen met de definitieve risicoanalyse en onderschrijft de conclusie dat met de risico-compenserende maatregelen de toename van de risico's voldoende en proportioneel gecompenseerd kan worden. Hiermee wordt naar mening van ProRail voldaan aan de uitgangspunten van de 3<sup>e</sup> Kadernota Railveiligheid van het ministerie van I&W.

Per brief van 28 maart 2019 heeft de gemeente de 'Risicoanalyse spoorwegovergang Kerkstraat Hoogezand' formeel aangeboden aan ProRail. In de brief wordt de gemeentelijke visie op de risicoanalyse gegeven en ProRail verzocht om de risicoanalyse samen met de brief verder in procedure te brengen.

De gemeente onderschrijft het uitgangspunt dat de overwegveiligheid niet mag verslechteren als direct gevolg van de plannen. De in de risicoanalyse genoemde risico's worden herkend. De gemeente heeft daarom een deel van de voorgestelde risico-compenserende maatregelen al uitgevoerd. Zo is op het meest westelijk deel van de Parallelweg eenrichtingsverkeer ingesteld en is op het westelijk trottoir een overwegboom toegevoegd.

Omdat de plandelen ten noorden van het spoor op dit moment nog niet in ontwikkeling zijn en als het ware 'nog op de tekentafel' liggen, zal de realisatie van de fietsoversteek bij de verdere planontwikkeling daarvan worden betrokken en afgestemd met ProRail.

De toename van de risico's voor wat betreft de overwegveiligheid als gevolg van de ontwikkelingen zoals in deze toelichting beschreven, zijn naar de mening van de overwegdeskundige van ProRail door het realiseren van de in de risicoanalyse voorgestelde beheersmaatregelen in voldoende mate gemitigeerd.

De gemeente heeft ProRail verzocht de risicoanalyse samen met de gemeentelijke brief aan te bieden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

#### **4.9.3 Conclusie**

De ontwikkeling van het Stadshart Noord heeft invloed op het gebruik van de nabijgelegen spoorwegovergang Kerkstraat in Hoogezand. De risico's zijn echter niet zodanig dat zij een belemmering voor de planontwikkeling vormen. Er zijn verschillende risico-compenserende maatregelen mogelijk. Alles overwegende wordt geconcludeerd dat vanuit oogpunt van railveiligheid het verantwoord is om het bestemmingsplan ten behoeve van de ontwikkeling van het Stadshart Noord te wijzigen.

## 4.10 Ecologie

### 4.10.1 Inleiding

Ter bescherming van ecologische waarden moet bij ruimtelijke ingrepen een afweging worden gemaakt in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en betreft zowel soortenbescherming als bescherming van (Europese) natuurgebieden (Natura 2000).

### 4.10.2 Toetsing

Ten behoeve van de realisatie van een appartementencomplex in het plangebied en de uitvoerbaarheid van deze plannen is een ecologische quick scan in het kader van de Wet natuurbescherming uitgevoerd.

Onderstaand worden de conclusies uit de quick scan weergegeven. Voor een volledige beschrijving van de onderzoeksresultaten en het wettelijk kader wordt verwezen naar Bijlage 12.

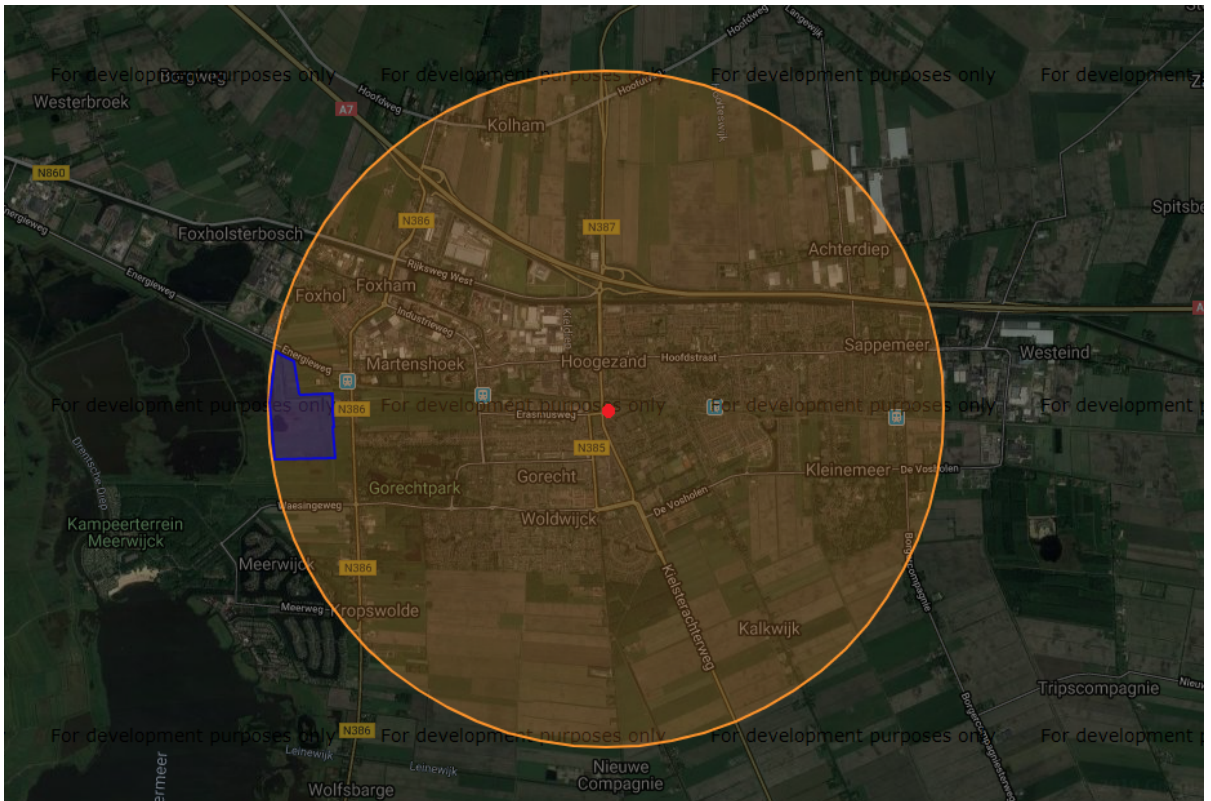
#### **Onderzoeksgebied**

Het plangebied omvat een intensief beheerd grasveldje met een bosschage.

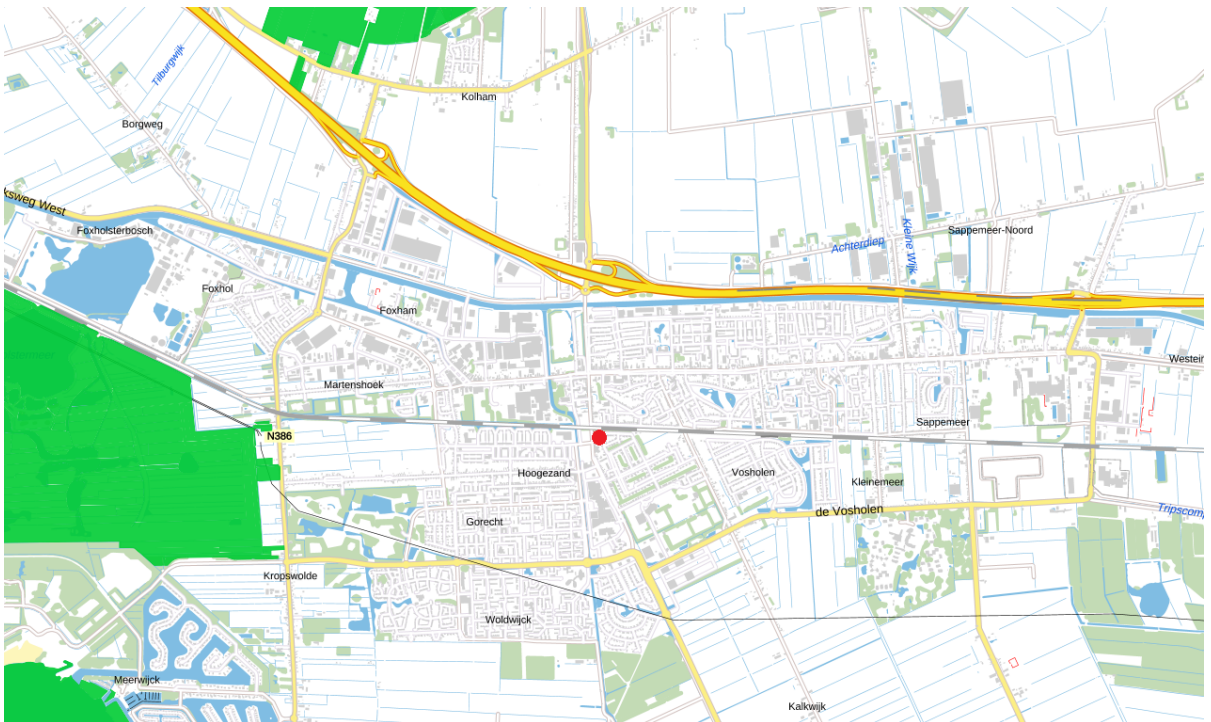
#### **Gebiedsbescherming**

Bij gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur) en/of om gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of een ander gebied beschermd middels de Natuurbeschermingswet, noch van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Zuidlaardermeergebied en ligt op circa 2,5 kilometer. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelige habitat is het Drentsche Aa-gebied en dat ligt op circa 9 kilometer van het plangebied (zie ook paragraaf 4.2 ). Het dichtstbijzijnde NNN-natuurgebied ligt meer dan 2 kilometer (zie afbeeldingen 10.1 en 10.2). Er is geen sprake van externe werking.



Afbeelding 10.1 - Ligging plangebied (rode stip) ten opzichte van Natura 2000-gebied (blauw) (bron: Alterra)



Afbeelding 10.2 - Ligging plangebied (rode stip) ten opzichte van NNN (groene vlak) (bron: Provinciale Omgevingsverordening)

### Soortenbescherming

Voor soortenbescherming geldt dat deze gericht is op het bereiken of herstellen van een gunstige staat van instandhouding van soorten. De quickscan geeft de volgende resultaten:

- In het plangebied bevinden zich geen strikt beschermde dier- of plantensoorten die door de voorgenumen werkzaamheden wezenlijk kunnen worden beïnvloed;
- In het plangebied komen mogelijk wel enkele algemene kleine zoogdieren en

amfibieënsoorten voor, die weliswaar beschermd zijn, maar zo algemeen, dat hun voortbestaan niet wordt bedreigd. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd voor het overtreden van verbodsbepalingen;

- Door de voorgenomen werkzaamheden zullen voor vleermuizen geen verblijfplaatsen, vliegroutes en geen significant oppervlak aan foerageergebied worden aangetast. Er treden geen negatieve effecten op en er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd;
- In het plangebied noch in de directe omgeving daarvan zijn jaarronde vaste rust- of verblijfplaatsen (van strenger beschermde soorten) aangetroffen.

#### 4.10.3 Conclusie

De realisatie van een appartementencomplex in het plangebied is wat betreft het aspect ecologie uitvoerbaar.

## 4.11 Water

### 4.11.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, moeten ruimtelijke plannen worden afgestemd met onder andere het waterschap. Hiervoor moet het proces van de digitale watertoets worden doorlopen. Het waterschap beoordeelt op basis van de watertoets wat de invloed van het plan op de waterhuishouding is en geeft een wateradvies. Dit wateradvies wordt in het bestemmingsplan verwerkt in de waterparagraaf. In deze paragraaf worden de keuzes in het plan ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschreven. De volgende thema's kunnen in de waterparagraaf worden meegenomen: veiligheid, wateroverlast, afvalwater & riolering, grondwater & ontwatering, peilen & drooglegging, waterkwaliteit & volksgezondheid, inrichting watersysteem, natuur & ecologie en bodemdaling.

Waterhuishoudkundige consequenties van een plan mogen niet op de omgeving afgewenteld worden. Het waterschap streeft er naar om de ingrepen binnen een peilgebied waterneutraal te houden.

### 4.11.2 Toetsing

#### **Kader**

De ontwikkeling van het Stadshart in Hoogezand bestaat uit verschillende deelprojecten, zie Hoofdstuk 1. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de locatie 'De Componist' mogelijk. Voor de watertoets is de ontwikkeling van het Stadshart Noord in zijn totaliteit bekeken, omdat het een aaneengesloten gebied is met samenhangende deelprojecten. Door de ontwikkeling van het Stadshart Noord neemt het verhard oppervlak in het gebied met circa 13.900 m<sup>2</sup> toe.

#### **Wateradvies**

Op basis van de watertoets heeft het waterschap Hunze en Aa's een (maatwerk) wateradvies opgesteld voor de ontwikkeling van het Stadshart Noord (zie Bijlage 13). Onderstaand zijn de adviezen van het waterschap samengevat, voor zover deze specifiek betrekking hebben op het Stadshart Noord. Voor de algemene adviezen wordt verwezen naar de bijlage.

#### Thema veiligheid

Aan de westkant van het Stadshart Noord ligt het Kieldiep. Dit water is onderdeel van het boezemsysteem van het waterschap. Hier zijn de regels m.b.t waterkeringen (kaden) van toepassing. Aan weerszijden van de boezemkaden ligt een beschermingszone van 5 meter, die dient ter bescherming van deze kering. Binnen deze zone is voor het uitvoeren van werkzaamheden een watervergunning nodig. In de keur van het waterschap is aangegeven voor welke werkzaamheden een watervergunning noodzakelijk is. In de verdere planontwikkeling van het Stadshart Noord wordt rekening gehouden met het Kieldiep en de hiervoor genoemde regels.

#### Thema wateroverlast

Door de ontwikkeling van het Stadshart Noord neemt het verharde oppervlak van bebouwing en

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

bestrating toe met meer dan 150 m<sup>2</sup>. Dit houdt in dat de toename van het verhard oppervlak boven de verhardingstoename norm van de Keur ligt. Hierdoor zijn compenserende maatregelen verplicht.

Door de ontwikkeling van het Stadshart Noord neemt het verhard oppervlak in het gebied met circa 13.900 m<sup>2</sup> toe. Voor deze toename dient een compensatie in het watersysteem te worden gerealiseerd voor circa 1.112 m<sup>3</sup>. Mogelijkheden die daarbij kunnen worden uitgewerkt zijn bijvoorbeeld opvang in nieuw open water, maar ook infiltratie en opvang in de openbare ruimte op of onder het maaiveld.

#### Thema afvalwater & riolering

In het Stadshart Noord wordt hemelwater afgekoppeld. Dit houdt in dat het water waar nu het hemelwater op wordt geloosd extra wordt belast. Om te voorkomen dat hierdoor problemen ontstaan, moet onderzocht worden of het ontvangende water voldoende bergingscapaciteit bevat en of de hydraulische capaciteit van het afvoersysteem deze extra belasting aan kan.

Verder wordt het afvalwater op een ander of nieuw overnamepunt aangeboden. Dit houdt in dat volumes van afvalwaterstromen wijzigen. Dit kan gevolgen hebben voor de capaciteit van pompen en transportleidingen naar de RWZI. Voordat overgegaan kan worden tot het wijzigen van het overnamepunt zal in overleg met het waterschap bepaald moeten worden of dit al dan niet gaat resulteren in capaciteitsproblemen.

#### Thema grondwater & ontwatering

In het Stadshart Noord wordt de grondwaterstand lokaal beïnvloed door een neerwaartse grondwaterstroming (> 0.75 mm). Deze gebieden zijn meestal voldoende diep ontwaterd en bieden mogelijkheden om hemelwater in de bodem te infiltreren, mits er geen sprake is van ondiepe slecht doorlatende lagen.

#### Thema inrichting watersysteem

In het Stadshart Noord worden wijzigingen aangebracht aan het watersysteem. Het gaat hierbij om het aanbrengen van beschoeiing of damwand, het aanbrengen van vlonders/ steigers, beplanting langs een watergang en het inrichten van natuurvriendelijke oevers. De geplande wijzigingen in het watersysteem moeten overlegd worden met het waterschap. Omdat het waterschap verantwoordelijk is voor het stedelijk water, moet de inrichting van het systeem aan bepaalde normen en voorwaarden voldoen.

Binnen het Stadshart Noord liggen hoofdwatgangen. Aan weerszijden van alle hoofdwatgangen ligt een beschermingszone van 5 meter breed (gerekend vanaf de insteek). Deze zone is ter bescherming van de hoofdwatgang en moet vrij blijven van obstakels. Obstakels kunnen bijvoorbeeld zijn: heggen, afrastering, bomen, schuttingen, schuurtjes, verharde paden. Binnen deze beschermingszone is voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden een watervergunning nodig.

Binnen het Stadshart Noord liggen verder lange duikers. Bij de nadere uitwerking van de plannen en de inrichting dient rekening gehouden te worden met de ligging van deze duikers en de zonering rond deze duikers (5 meter breed). Binnen een zonering rond de lange duikers is het niet toegestaan zonder toestemming van het waterschap werkzaamheden uit te voeren in de bodem of bestemmingen te wijzigen.

#### **Waterhuishoudkundig plan**

De wateraspecten zijn verder uitgewerkt in het 'Waterhuishoudkundig plan Stadshart Hoogezand – zuidelijk deel' (projectnummer: 364137, datum 20-12-2018). In dit plan is de benodigde waterhuishoudkundige en rioleringsstructuur uitgewerkt voor de locatie 'Tussenhof'. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan moet dit nog verder worden uitgewerkt. Ten aanzien van het bepalen van de totale bergingsopgave en het mogelijk oplossen van deze opgave, is de ontwikkeling van het Stadshart Noord in zijn totaliteit bekeken.

In het 'Waterhuishoudkundig plan Stadshart Hoogezand – zuidelijk deel' is het waterhuishoudkundig ontwerp in detail uitgewerkt in twee varianten. Dit ontwerp is voornamelijk gericht op het realiseren van de bergingsopgave. Hierbij zijn oplossingen uitgewerkt die passen

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

binnen de in het stedenbouwkundig ontwerp opgenomen groenstroken en parkeerplaatsen.

Het concept 'Waterhuishoudkundig plan Stadshart Hoogezand – zuidelijk deel' is besproken met het waterschap. Hierna is het definitief rapport opgesteld en toegezonden aan het waterschap. Tevens wordt het waterschap betrokken bij het vervolg proces.

#### 4.11.3 Conclusie

De ontwikkeling van het Stadshart Noord is wat betreft het aspect water uitvoerbaar. De wateraspecten zijn verder uitgewerkt in het 'Waterhuishoudkundig plan Stadshart Hoogezand – zuidelijk deel'. Het waterschap is hierbij betrokken en het wateradvies is hierin meegenomen.

## 4.12 Bodem

### 4.12.1 Inleiding

Voor het aspect bodem is onder meer de Wet bodembeheer van belang. Bij nieuwe ontwikkelingen/nieuwbouw moet aangetoond worden dat de bodem van voldoende kwaliteit is voor de beoogde functies. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door menselijk handelen (zorgplicht).

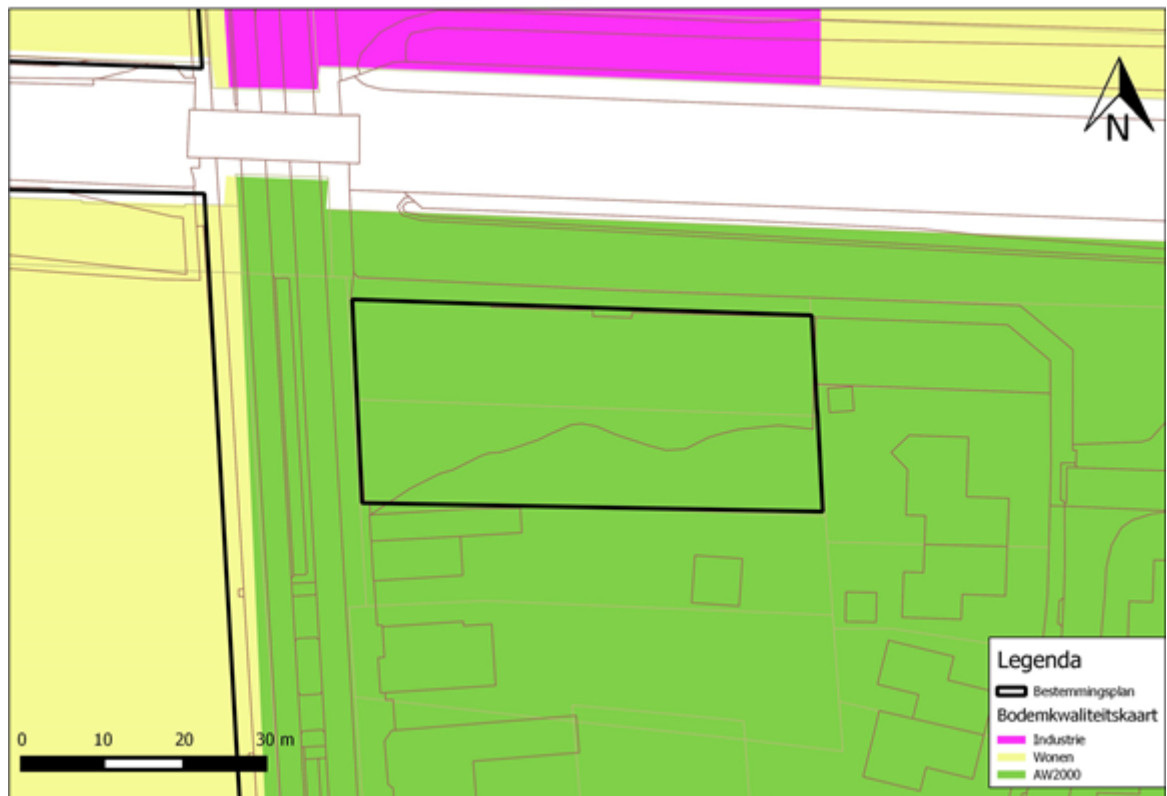
De voormalige gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft in 2013 de gemeentelijke bodemkwaliteit opnieuw vastgelegd in bodemkwaliteitskaarten. De gemeente is ingedeeld in zogenaamde homogene deelgebieden: gebieden waarbij op basis van historisch gebruik eenzelfde bodemkwaliteit wordt verwacht. Van deze gebieden is de bodemkwaliteit (mate van verontreiniging) bepaald.

Daarnaast is het gemeentelijk bodembeleid vastgelegd in het gemeentelijk bodembeleidsplan en bijbehorend bijlagenrapport.

### 4.12.2 Toetsing

Voor de ontwikkeling van de locatie 'De Componist' is een bodemkwaliteitsverklaring opgesteld (zie Bijlage 14). Het plangebied valt, volgens de bodemkwaliteitskaarten 2013, onder het volgende deelgebied (zie afbeelding 12).

Code	Omschrijving	Kwaliteitsklasse
W4	wonen na 1970	AW2000 (achtergrondwaarde)



Afbeelding 12 - Uitsnede bodemkwaliteitskaart 2013

In 2018 is in het plangebied een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd. Het betreft hier het Actualisatieonderzoek Kerkstraat 225-227 d.d. 30 mei 2018 (rapp.nr. T&PBF3158R001F02) uitgevoerd door RoyalHaskoningDHV Nederland BV.

Hierbij is een sterke asbestverontreiniging aangetroffen in de sterk puinhoudende grond. Voor het verwijderen van de asbestverontreiniging gaat de gemeente Midden-Groningen een sanering uitvoeren. De bodem in het plangebied is dan ook geschikt, of geschikt te maken voor de beoogde functies (wonen).

#### 4.12.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is wat betreft het aspect bodem uitvoerbaar.

### 4.13 Archeologie

#### 4.13.1 Inleiding

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta (Malta). Daarmee heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde 'veroorzakerprincipe'. Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt, financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden.

In 2007 heeft het verdrag zijn neerslag gekregen in de Nederlandse wetgeving. Op 1 september van dat jaar trad de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) in werking. In samenhang daarmee werden ook de Monumentenwet 1988 en drie andere wetten aangepast.

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet, zie ook paragraaf 4.14. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar

verwachting in 2021 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Gemeenten moeten eigen beleid voor de archeologische monumentenzorg voeren en bescherming bieden aan archeologische waarden in de bodem. De voormalige gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft dit beleid vastgelegd in de Nota Archeologiebeleid met bijbehorende archeologische beleidskaart. De Nota Archeologiebeleid is op 13 december 2010 door de gemeenteraad vastgesteld, en is sinds 23 december 2010 in werking. Uitgangspunt van het beleid is het behoud van waardevolle archeologische waarden en van cultuurhistorische en cultuurlandschappelijke relictten.

Inmiddels heeft Libau (onafhankelijke adviesorganisatie voor ruimtelijke kwaliteit en cultureel erfgoed in Groningen en Drenthe) in opdracht van de gemeente een geactualiseerde beleidsnota archeologie en cultuurhistorie opgesteld (mei 2016). Op verzoek van de gemeenteraad zijn daarin ook cultuurhistorisch waardevolle terreinen opgenomen. Het betreft veenborgen en hofsteden, kerken, pastorieën, kerkhoven en begraafplaatsen, historische boerderijplaatsen, historische dijken en wegen, historische waterlopen, verdedigingswerken, sluizen en bruggen, scheepswerven van voor 1750 en historische kernen/bebouwingszones. Deze terreinen en andere relictten herbergen (naar verwachting) waardevolle archeologische en cultuurhistorische gegevens en worden gebruikt voor de onderbouwing van ruimtelijke plannen.

Daarnaast hanteert de gemeente de Actuele Archeologische Verwachtingskaart, die is gebaseerd op de Beleidskaart Archeologie. Op deze kaart staan de archeologisch te beschermen gebieden aangegeven. Op de Actuele Archeologische Verwachtingskaart wordt ook alle nieuwe informatie verwerkt, bijvoorbeeld uit archeologische onderzoeken.

#### 4.13.2 *Toetsing*

Uit de archeologische beleidskaart blijkt dat het plangebied ligt in een gebied met een lage archeologische verwachting. Dit heeft onder andere te maken met de bodem verstorende activiteiten in het verleden (sloop van het oude woonhuis in 2001 en sloop van het oude horeca/bedrijfspan in 2004). Grondwerk kan hier worden uitgevoerd zonder voorafgaand archeologisch (bureau-)onderzoek. Indien bij graafwerkzaamheden onverwacht toch archeologische grondsporen worden aangetroffen en/of archeologische vondsten worden gedaan, dient hiervan direct melding te worden gedaan bij het bevoegd gezag.

In de directe omgeving van het plangebied komen wel gebieden voor die in meer of mindere mate cultuurhistorische en/of archeologische bescherming verdienen. Het gaat hierbij onder andere om de Kerkstraat (historische weg). Deze weg maakt echter geen onderdeel uit van het plangebied.

#### 4.13.3 *Conclusie*

Het plangebied heeft een lage archeologische verwachting. Het bestemmingsplan is wat betreft het aspect archeologie uitvoerbaar.



## 4.14 Cultuurhistorie

### 4.14.1 Inleiding

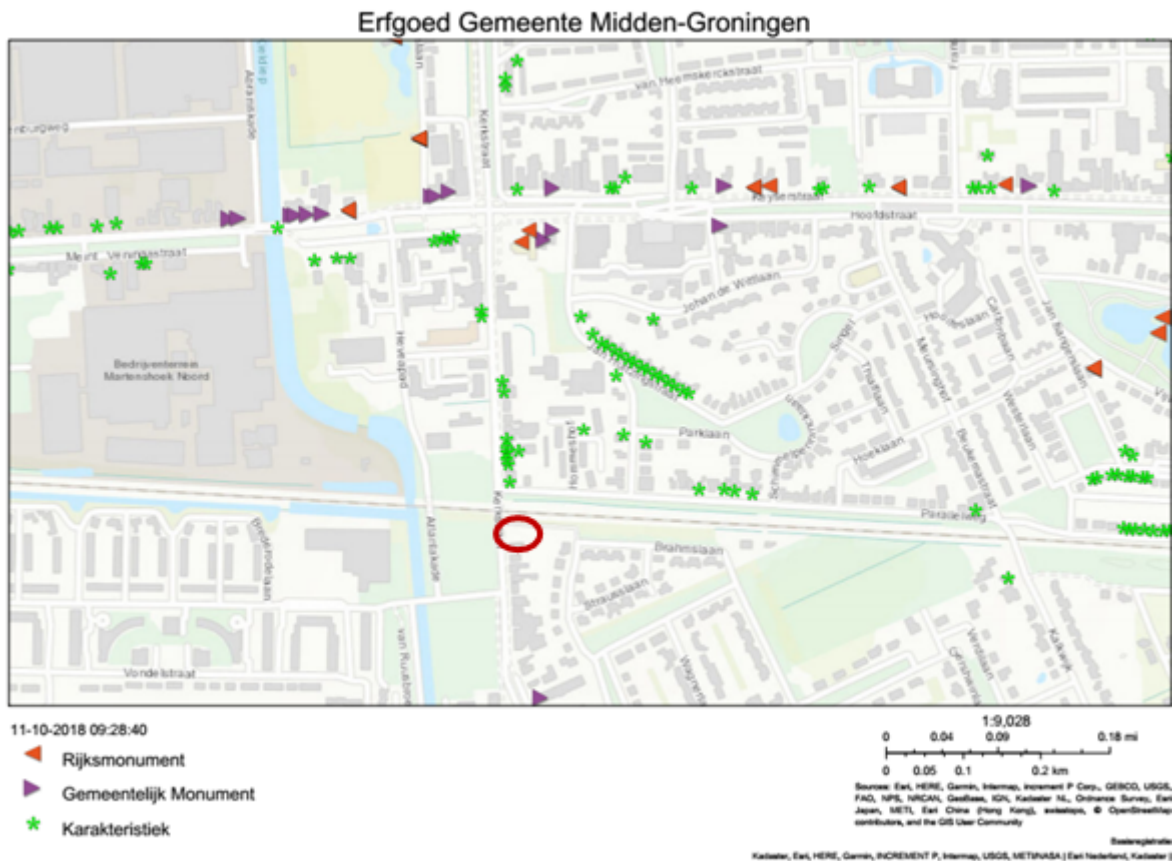
Sinds 1 januari 2012 is het verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen over de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. Dit is geregeld in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet regelt vooral bescherming van rijksmonumenten, archeologie, musea en collecties. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, moet op grond van voorgaande dan ook worden aangegeven op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden rekening wordt gehouden. Op deze manier is een meer gebiedsgerichte benadering mogelijk. Deze benadering is gericht op het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van een bestemmingsplangebied, door te anticiperen op de voorkomende archeologische, historisch-geografische en historisch-(steden)bouwkundige waarden.

De gemeenteraad van de Midden-Groningen heeft op 19 april 2018 de Erfgoedverordening 2018 gemeente Midden-Groningen vastgesteld. De Erfgoedverordening regelt, onder andere, het aanwijzen van gemeentelijke monumenten, de instandhouding ervan, de bescherming van rijks- en gemeentelijke monumenten en de instandhouding van archeologische gebieden.

### 4.14.2 Toetsing

In hoofdstuk 2 Planbeschrijving is ingegaan op de oorsprong en ontwikkeling van het plangebied en zijn omgeving. In dit hoofdstuk is onder andere beschreven dat in 2001 en 2004 alle bebouwing in het plangebied is gesloopt. Er zijn dan ook geen monumenten of karakteristieke panden aanwezig (zie afbeelding 13).

In de directe nabijheid van het plangebied bevindt aan de noordzijde van de spoorlijn zich een behoorlijk aantal karakteristieke objecten aan de Kerkstraat (zie afbeelding 12). Alle karakteristieke objecten in de gemeente hebben een sloopbescherming, omdat ze een hoge cultuurhistorische waarde hebben. Her- en nieuwbouw rond deze objecten moet qua maatvoering en kwalitatieve ruimtelijke uitstraling passend zijn. Gezien de voorgestelde bouwmassa en bouwhoogte van maximaal tien meter is de gewenste invulling wat betreft het aspect cultuurhistorie uitvoerbaar.



Abbeelding 13 - Fragment erfgoedkaart Midden-Groningen

Verder heeft de provincie Groningen in de Omgevingsvisie en -verordening aangegeven welke landschappen en kernkarakteristieken beschermd moeten worden. Het plangebied ligt echter in het 'bebouwd gebied'. In en nabij het plangebied liggen geen landschappen en/of kernkarakteristieken die beschermd moeten worden. Het dichtstbijzijnde te beschermen landschapstype is het 'Grootschalig open landschap' aan de zuidzijde van Hoogezand. Dit landschapstype ligt op meer dan een kilometer afstand. De ontwikkeling van het Stadshart Noord is niet van invloed op de landschappelijke openheid ter plaatse.

#### 4.14.3 Conclusie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Het plan is wat betreft het aspect cultuurhistorie uitvoerbaar.

### 4.15 Kabels en leidingen

Op circa 300 meter afstand van het plangebied ligt een risicovolle aardgastransportleiding (N508-48) met een maximale werkdruk van 40 bar van de Gasunie. Deze aardgastransportleiding is voor de ontwikkeling van het plangebied niet relevant. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 4.8 Externe Veiligheid. Verder liggen in of nabij het plangebied geen kabels en/of leidingen die een belemmering vormen voor de uitvoering van de plannen.

Bij de realisering van nieuwe bebouwing wordt wel geadviseerd een Klic-melding te doen, voor de ligging van eventuele kabels en/of leidingen (aansluitleidingen). Dit is de verantwoordelijkheid van de betrokken initiatiefnemer.

## 4.16 Duurzaamheid

### 4.16.1 Inleiding

Aardgasvrije wijken staan prominent op de politieke agenda's van zowel het Rijk, de Provincies, Gemeenten alsook de Woningbouwcorporaties. De noodzaak om gasloos te bouwen wordt in Groningen extra gevoeld. Zowel het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Midden-Groningen als de woningbouwcorporaties in de gemeente staan achter gasloze nieuwbouw. De problemen die de gaswinning in de regio met zich meebrengt zijn een extra stimulans om de energietransitie voortvarend in praktijk te brengen.

Om bovenstaande in praktijk te brengen is op 8 mei 2018 een wetswijziging van de gaswet doorgevoerd en gepubliceerd in het Staatsblad. De strekking van deze gaswetwijziging is dat alle nieuwbouwwoningen gasloos gebouwd moeten worden. Deze wetswijziging treedt twee maanden na publicatie in werking. Dit betekent dat met ingang van 8 juli 2018 alle nieuwbouwwoningen gasloos aangelegd moeten worden. Hiermee geeft de (Rijks-) overheid aan dat er vaart gemaakt moet worden met het terugdringen van het gasverbruik en dat er stappen gezet moeten worden om deze fossiele bronnen te vervangen door hernieuwbare-/duurzame bronnen. Ook voor bestaande woningen zal dit op (korte) termijn gaan gebeuren.

Alternatieve bronnen voor gas zijn warmte uit lucht, water of bodem met gebruikmaking van een individuele of collectieve warmtepomp. Warmtepompen worden meestal gecombineerd met zonnepanelen om op deze wijze ook op een duurzame wijze de extra benodigde elektriciteit voor de warmtepomp op te wekken. Andere opties zijn collectieve voorzieningen met als bron biomassa, geothermie of restwarmte.

### 4.16.2 Toetsing

In de planvorming is aandacht besteed aan diverse duurzame maatregelen.

Ten eerste moet het appartementencomplex voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG).

Ten tweede krijgen de appartementen geen gasaansluiting. Dit betekent dat de appartementen met lucht- of waterwarmtepompen verwarmd worden en dat er elektrisch gekookt wordt.

Ten derde is aandacht voor installatie- en materiaalkeuzes. Installatiekeuzes worden gebaseerd op een hoog rendement en vraaggestuurde ventilatie. Op deze wijze worden appartementen gerealiseerd met lage transmissieverliezen en een hoog rendement op de gebruikte energie. De keuze voor duurzame materialen wordt onder andere bepaald door onderhoud, levensduur en herbruikbaarheid van de materialen.

Regenwater wordt vertraagd afgegeven aan het schoonwaterriool. Waar mogelijk via terreinbuffer (sloot) en daarnaast via de ondergrond, doordat er halfdoorlatende verharding gebruikt wordt. De terreininrichting bestaat daarnaast uit groen, hagen en bomen.

### 4.16.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid is in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming en wordt in de verdere planontwikkeling verder uitgewerkt.

## 4.17 Aardbevingsbestendig bouwen

### 4.17.1 Inleiding

Vanuit het Bouwbesluit bestaat er geen wettelijke verplichting tot aardbevingsbestendig bouwen. Wel geeft de 'Nederlandse Praktijkrichtlijn voor aardbevingsbestendig bouwen' (NPR 9998) richtlijnen om te bepalen hoe een gebouw aardbevingsbestendig moet worden gemaakt (nieuw of bestaand). De NPR is echter geen verplicht wettelijk kader.

Ter ondersteuning van nieuwbouwprojecten is de herijkte nieuwbouwregeling tot stand gekomen. Deze regeling voorziet in technische en financiële ondersteuning om nieuwbouw aardbevingsbestendig te bouwen op basis van de NPR 9998. De regeling is er voor zowel particuliere als zakelijke ontwikkelaars. De regeling is een privaatrechtelijke regeling waarbij NAM de regeling uitvoert. Deze nieuwbouwregeling vloeit voort uit afspraken die in het Meerjarenprogramma (MJP) van de NCG staan beschreven. Dit MJP is door alle betrokken overheden (gemeenten, provincie, rijk) vastgesteld, maar staat door de recente besluiten omtrent winning en versterking ter discussie.

#### 4.17.2 Toetsing

Omdat (een groot deel van) de gemeente Midden-Groningen onderhevig is aan bodembeweging als gevolg van de gaswinning, adviseert de gemeente om de NPR toe te passen bij nieuwbouw projecten. Voor het Stadshart Noord moet dit nog verder uitgewerkt worden.

#### 4.17.3 Conclusie

Het aspect aardbevingsbestendig bouwen wordt in de verdere planontwikkeling uitgewerkt.

## Hoofdstuk5 Juridischetoelichting

In dit hoofdstuk wordt als eerste uitgelegd wat een bestemmingsplan is. Hierna wordt een toelichting gegeven op de regels en de bestemmingen die zijn opgenomen in het plan. Hierbij moet altijd worden bedacht dat de regels en de verbeelding in samenhang moeten worden gelezen. Op de verbeelding zijn namelijk de bestemmingen, de aanduidingen en de verklaringen aangegeven die voor een locatie gelden.

### 5.1 Wat is een bestemmingsplan

In een bestemmingsplan is geregeld hoe gronden en de bouwwerken daarop gebruikt mogen worden, en wat en hoe er gebouwd mag worden.

Een bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de verbeelding, de regels en de toelichting. Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming een perceel heeft. Het kan bijvoorbeeld gaan om een woon-, bedrijfs- of verkeersbestemming. In de regels is vervolgens bepaald wat er wel en niet is toegestaan binnen deze bestemming. Hier staat onder andere hoe de grond gebruikt mag worden en of er gebouwd mag worden. Als er gebouwd mag worden, dan staan in de regels (in combinatie met de verbeelding) onder andere de goot- en bouwhoogte die maximaal zijn toegestaan op het perceel. In de toelichting zijn onder andere de aanleiding, de achtergronden en uitgevoerde onderzoeken beschreven. Een bestemmingsplan gaat uitdrukkelijk niet over allerlei uitvoeringsgerichte zaken, zoals bijvoorbeeld de inrichting van wegen en het openbaar gebied of de aanleg of het functioneren van rioleringsystemen.

Als een persoon of bedrijf wil gaan bouwen of verbouwen, is hier vaak een omgevingsvergunning voor nodig. Een aanvraag om een omgevingsvergunning wordt onder andere getoetst aan het bestemmingsplan. Als een aanvraag past binnen de regels van het bestemmingsplan wordt in de meeste gevallen een omgevingsvergunning verleend.

De manier waarop een bestemmingsplan juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de Wet ruimtelijke ordening en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening.

### 5.2 Toelichting basisbestemmingen

In het bestemmingsplan is de volgende basisbestemming opgenomen:

### 5.2.1 *Wonen*

Binnen de bestemming Wonen is wonen de hoofdfunctie. Daaraan ondergeschikt zijn onder andere beroepen en bedrijven aan huis toegestaan (zie paragraaf 5.2.1.3). Ook tuinen, parkeren, groen, water, speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen zijn als ondergeschikte functies toegestaan.

Op de verbeelding is het maximum aantal woningen aangegeven. Daarnaast zijn regels opgenomen over de positionering van gebouwen. Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen een bouwvlak, met uitzondering van bijgebouwen en overkappingen (zie paragraaf 5.2.1.1) en balkons en galerijen (zie paragraaf 5.3.2). Daarnaast is bepaald dat op de plaatsen waar op de verbeelding de aanduiding gevellijn is aangegeven, de voorgevel van een hoofdgebouw volledig in de voorgevelrooilijn moet worden gebouwd. Tevens is op de verbeelding een maximum bouwhoogte aangegeven. Hier zijn hoofdgebouwen toegelaten tot een bouwhoogte niet hoger dan is aangegeven. Hoofdgebouwen worden verder voorzien van een platte afdekking op plaatsen waar op de verbeelding een aanduiding 'plat dak' is opgenomen. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' zijn tevens parkeerplaatsen toegestaan.

De woonbestemming kent geen uitgebreide bijgebouwenregeling. Veel is tegenwoordig geregeld dan wel vrijgelaten in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Zie voor een toelichting hierop paragraaf 5.2.1.1.

Licht- en vlaggenmasten zijn toegestaan tot een bouwhoogte van maximaal 5 meter. Overige bouwwerken (zoals speel- en sportvoorzieningen en kunstwerken) zijn toegelaten tot 3 meter bouwhoogte.

#### 5.2.1.1 *Bijgebouwen, erfafscheidingen en bijbehorende bouwwerken*

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het bijbehorende Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. De Wabo biedt ruime mogelijkheden tot het vergunningsvrij plaatsen van bijvoorbeeld bijgebouwen en erfafscheidingen. Op basis hiervan is het niet nodig hierover in dit bestemmingsplan uitgebreide aanvullende regels te stellen. Deze systematiek sluit aan bij de andere bestemmingsplannen die gelden in Hoogezand.

Voor terreinafscheidingen is bepaald dat voor de voorgevelrooilijn een bouwhoogte van maximaal 1 meter geldt en achter de voorgevelrooilijn een bouwhoogte van maximaal 2 meter. Overige andere bouwwerken (zoals speel- en sportvoorzieningen en kunstwerken) zijn toegelaten tot 3 meter hoogte.

#### 5.2.1.2 *Afwijken van de bouwregels*

Binnen de regels van de woonbestemming zijn een aantal flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Hierdoor kan ingespeeld worden op gewijzigde plannen en (markt) omstandigheden. Met een omgevingsvergunning kan onder andere worden afgeweken van de bouwregels ten behoeve van het bouwen achter de voorgevelrooilijn en een afwijkend dakhelling.

Afwijken van de bouwregels is alleen mogelijk indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- geen sprake is van verslechtering van de samenhang van het straat- en bebouwingsbeeld, en
- sprake is van een goede woonsituatie (lichttoetreding, uitzicht en privacy), en
- sprake is van een verkeersveilige invulling, en
- geen sprake is van verslechtering van de milieusituatie, en
- geen sprake is van een onevenredige beperking van de gebruiksmogelijkheden van de omliggende percelen

Uit een ruimtelijke afweging, die wordt opgenomen in de omgevingsvergunning, moet blijken dat aan de genoemde voorwaarden wordt voldaan.

### 5.2.1.3 Beroep of bedrijf aan huis

Wonen mag gecombineerd worden met een vrij beroep of een overige aan-huis-verbonden beroep of bedrijf. Het geeft mensen de kans thuis of bij huis te werken. Bijvoorbeeld om een startend bedrijf de kans te geven tot volwaardige onderneming te groeien, waarna vestiging in een daarvoor bestemde bedrijfsruimte (financieel) mogelijk wordt. Het wonen moet echter wel de hoofdfunctie blijven.

De gemeente Midden-Groningen heeft daarbij in haar beleidsnota 'Aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven 2019' (vastgesteld 23 juli 2019) gekozen voor een ja-mits benadering. De inwoners moeten op een eenvoudige manier de mogelijkheid krijgen om een beroep of bedrijf aan huis te beginnen, mits voldaan wordt aan de vooraf gestelde voorwaarden. Omdat niet elk beroep of bedrijf aan huis zich goed mengt met de woonfunctie is een aantal voorwaarden opgenomen. Zodra aan de volgende voorwaarden wordt voldaan is het beroep of bedrijf bij recht toegestaan:

- a. de woonfunctie van het betreffende pand blijft in overwegende mate behouden;
- b. in totaal mag maximaal 40% van het grondgebonden oppervlak van de woning, maar nooit meer dan 70 m<sup>2</sup> daarvan, worden gebruikt voor de activiteit;
- c. het beroep wordt uitgeoefend door één van de bewoners van de woning, waarbij één andere arbeidskracht ter plekke werkzaam mag zijn;
- d. er mag geen detailhandel plaatsvinden, uitgezonderd een beperkte verkoop als ondergeschikte activiteit en direct in verband met het bedrijf;
- e. de woning en/of een bijbehorende aanbouw of bijgebouw blijven voldoen aan de bepalingen ingevolge of krachtens de Woningwet;
- f. er mag geen onevenredige hinder worden toegebracht aan het woon- en leefmilieu en gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- g. buitenopslag ten behoeve van het bedrijf op het perceel is niet toegestaan, stalling van maximaal twee bedrijfsvoertuigen daarvan uitgezonderd. Er mogen geen bedrijfsvoertuigen in de openbare ruimte worden gestald, met uitzondering van één personenauto welke door de bewoner ook privé wordt gereden;
- h. het betreffen niet zodanige verkeersaantrekkende activiteiten dat de verkeersoverlast wordt veroorzaakt dan wel dat daardoor het treffen van verkeersmaatregelen, waaronder extra parkeervoorzieningen, noodzakelijk wordt. Onevenredige hinder door klanten bezoek en leveranciers moet worden voorkomen;
- i. reclame-uitingen overeenkomstig het reclamebeleid zijn toegestaan;
- j. in beginsel is geen werkplaats toegestaan.

Op deze manier worden de gebruiksmogelijkheden van de woning vergroot en kan de bedrijvigheid aan huis toenemen, terwijl er toch een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft.

Onderscheid kan gemaakt worden tussen vrije beroepen en overige-aan-huis-verbonden beroepen of bedrijven. Uit jurisprudentie blijkt dat vrije beroepen worden geacht binnen de woonbestemming te passen.

#### **Vrije beroepen**

Onder vrije beroepen worden in ieder geval begrepen:

- advocaat - accountant-administratieconsulent - acupuncturist - alternatieve genezer - bouwkundig architect - belastingconsulent - dierenarts (kleine huisdieren) - fysiotherapeut - gerechtsdeurwaarder - grafisch ontwerper/webdesigner - huidtherapeut - huisarts	- interieurarchitect - juridisch adviseur - kunstschilder/kunstenaar - logopedist - makelaar - medisch specialist - notaris - oefentherapeut Cesar/Mensendieck - organisatieadviseur - orthopedagoog - psycholoog	- raadgevend adviseur - redacteur - registeraccountant - stedenbouwkundige - tandarts - tandartsspecialist - tolk-vertaler (al dan niet beëdigd) - tuin- en landschapsarchitect - verloskundigenpraktijk
--	--	--

### Overige aan-huis-verbonden beroepen of bedrijven

Of een bedrijfsactiviteit kan worden geschaard onder een overig aan-huis-verbonden beroep of bedrijf kan niet worden afgeleid uit jurisprudentie. Slechts de gemeentelijke afweging welke activiteiten hier wel en niet toelaatbaar zijn, is hier maatgevend. Uit zorgvuldigheid kunnen vanzelfsprekend niet alle bedrijfsactiviteiten hieronder worden geschaard. Uitgangspunt is dat het uitsluitend gaat om bedrijfsactiviteiten met een consumentverzorgend karakter.

Onder overig aan-huis-verbonden beroepen of bedrijven worden in ieder geval begrepen:

- autorijschool (geen theorie) - bloemschikker - computerservice (o.a. systeembouw/-analyse) - decorateur - fietsenreparateur (verkoop niet inbegrepen) - fotograaf - goud- en zilversmid - glazenwasser - hoedenmaker - hondentrimmer - instrumentenmaker - kaarsenmaker - kapper - klompenmaker - klussenbedrijf (geen be- en verwerkende activiteiten op het perceel)	- koeriersdienst (eigen rijder: ten hoogste 1 auto) - lijstenmaker - loodgieter - meubelmaker - muziekinstrumentenmaker - nagelstudio/pedure/manicure - pottenbakker - prothesemaker - reisorganisatie (geen reisbureau met etalagefunctie) - reparatie van kleine consumentenartikelen (antiek/radio's-tv's/horloges etc.) - schoonheidsspecialist - schilder - traiteur	- taxibedrijf (eigen rijder: ten hoogste 1 auto) - tussenpersoon/ commissionair - zadelmaker - hobbymatige activiteiten die qua aard en omvang vergelijkbaar zijn met bovengenoemde activiteiten (uitgezonderd agrarische activiteiten) - hobbymatige exposities en musea - bedrijfsmatige activiteiten welke naar aard en omvang vergelijkbaar zijn met de hierboven genoemde bedrijfsmatige activiteiten
--	---	---

## 5.3 Toelichting algemene regels

### 5.3.1 Inleidende regels

De inleidende regels bestaan uit de Begrippen en de Wijze van meten.

### 5.3.1.1 *Begrippen*

In het eerste artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard, zoals die in de regels worden gebruikt en die misschien niet geheel voor zichzelf spreken. Het bevat definities om misverstanden te voorkomen. De begrippenlijst is niet uitputtend. Voor niet verklaarde begrippen moet aansluiting gezocht worden bij de uitleg die er in recente andere bestemmingsplannen van de gemeente, de jurisprudentie, de Van Dale of het dagelijks spraakgebruik aan gegeven wordt.

### 5.3.1.2 *Wijze van meten*

In het tweede artikel staat de wijze van meten in het bestemmingsplan verklaard. Het gaat dan bijvoorbeeld om de juiste manier van meten van de goot- en bouwhoogte. Hier wordt ook uitgelegd wat wordt bedoeld met 'ondergeschikte bouwdelen' en wanneer deze bij de toetsing aan de bestemmingsplan regels buiten beschouwing mogen worden gelaten.

### 5.3.2 *Algemene regels*

Deze regels hebben een algemeen karakter en gelden voor het hele plan. De algemene regels bestaan uit de Anti-dubbeltelregel, de Algemene bouwregels, de Algemene gebruiksregels, de Algemene aanduidingsregels, de Algemene afwijkingsregels en de Overige regels.

#### 5.3.2.1 *Anti-dubbeltelregel*

De anti-dubbeltelregel is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening. Deze standaardbepaling is opgenomen om te voorkomen dat van de ruimte die in een bestemmingsplan mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, nogmaals gebruik kan worden gemaakt. Door de anti-dubbeltelregel wordt onder andere ongewenste verdichting van de bebouwing voorkomen. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als een deel van een bouwperceel dat al bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage was betrokken opnieuw bij een dergelijke berekening, maar nu voor een ander bouwperceel wordt betrokken.

#### 5.3.2.2 *Algemene bouwregels*

In de algemene bouwregels is ten eerste een bepaling opgenomen over afstemming met de welstandstoets.

Ten tweede is een regeling opgenomen voor de overschrijding van de bouwgrenzen. De bouwgrenzen mogen worden overschreden door balkons, mits de overschrijding niet meer dan 2,5 meter bedraagt. Ook mogen de bouwgrenzen worden overschreden door galerijen, mits de overschrijding niet meer dan 1,5 meter bedraagt. Overschrijding van de bouwgrens is niet mogelijk als de bouwgrens gelijk valt met de bestemmingsgrens. Overschrijding van de bestemmingsgrenzen is niet toegestaan.

Ten derde is een bepaling opgenomen ten behoeve van plaatselijke verhogingen. Plaatselijke verhogingen (zoals een liftopbouw, trappenhuis of technische ruimte) zijn uitgezonderd van de bouwhoogte. Plaatselijke verhogingen zijn toegelaten tot ten hoogste een kwart van de maximale hoogte van het betreffende gebouw en met een maximum van 3 meter. Hierbij geldt tevens dat maximaal 10% van de oppervlakte van het betreffende gebouw gebruikt mag worden voor plaatselijke verhogingen.

#### 5.3.2.3 *Algemene gebruiksregels*

In dit artikel is het verboden gebruik opgenomen dat voor alle bestemmingen geldt. Daarnaast is bepaald dat het bestemmingsplan zich niet verzet tegen evenementen waarvoor op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een evenementenvergunning is verleend.



#### 5.3.2.4 Algemene aanduidingsregels

In het bestemmingsplan zijn een aantal gebiedsaanduidingen opgenomen. Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied, waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden. Gebiedsaanduidingen overlappen meestal meerdere bestemmingen. Bij gebiedsaanduidingen gaat het vaak om zones en (deel)gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

Op de verbeelding is de geluidzones van de spoorlijn (als een aanduiding) opgenomen. In de algemene aanduidingsregels zijn aanvullende regels opgenomen voor deze zone. Hierin is geregeld dat geluidsgevoelige gebouwen (zoals woningen) alleen mogen worden gebouwd als de geluidbelasting niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde. Bouw is ook mogelijk als het bevoegd gezag een hogere grenswaarde heeft verleend of maximaal toegestane geluidbelasting heeft vastgesteld.

Daarnaast zijn in de algemene aanduidingsregels aanvullende regels opgenomen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Over de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Als gevolg daarvan bevindt zich langs de spoorlijn een veiligheidszone. Binnen de voor 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' aangeduide gronden mogen geen gebouwen voor langdurig verblijf van verminderd zelfredzame personen gebouwd worden. Het is tevens verboden gebouwen en/of terreinen te gebruiken als een object voor langdurig verblijf van verminderd zelfredzame personen.

#### 5.3.2.5 Algemene afwijkingsregels

Via een afwijkingsmogelijkheid kan ten eerste medewerking worden verleend aan de bouw van kleinschalige windturbines. In de bijlagen bij de regels is het toetsingskader voor de plaatsing van kleinschalige windturbines opgenomen. Dit toetsingskader is opgesteld voor de gehele gemeente Midden-Groningen en is toepasbaar in zowel de dorpen als in het buitengebied. Hierbij is bepaald dat geen wickturbines (HAT type) zijn toegestaan binnen het bestaand stedelijk gebied. Het Stadshart Noord valt hier onder. Dit betekent dat in het plangebied alleen verticale as turbines (VAT type) zijn toegestaan.

Ten tweede zijn een aantal overige afwijkingsregels opgenomen. Deze geven onder andere mogelijkheden voor aanpassing van wegen, afwijkingen van de maatvoering in het bestemmingsplan en mogelijkheden voor de bouw van bijvoorbeeld openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes en telefooncellen. Ook kan medewerking verleend worden aan infrastructurele of openbare voorzieningen (zoals bijvoorbeeld een fietsbrug).

#### 5.3.2.6 Overige regels

In de overige regels is een bepaling opgenomen over parkeren en los- en laadmogelijkheden. Voorheen was dit geregeld in de Woningwet. Hierin was bepaald dat de regels van de bouwverordening van toepassing blijven, als het bestemmingsplan geen regels bevat die hetzelfde onderwerp regelen. De bouwverordening bevatte onder andere regels voor parkeren. Dit is nu geregeld in de overige regels. Hierin is bepaald dat als de omvang of de bestemming van een gebouw daar aanleiding voor geeft er voldoende ruimte moet zijn voor parkeren. Hierbij moet worden voldaan aan de parkeerkencijfers van de meest actuele versie van de CROW-publicatie. Verder is geregeld dat als er behoefte is aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, deze ruimte in voldoende mate aanwezig moet zijn.

##### **Toepassing parkeerkencijfers CROW**

Binnen de parkeerkencijfers van de CROW wordt onderscheid gemaakt tussen vier woonmilieutypes en een stedelijkheidsgraad. Voor het Stadshart in Hoogezand gelden de categorieën 'schil centrum' en 'matig stedelijk'. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in een minimale en een maximale parkeerbehoefte. Hierbij is het uitgangspunt dat het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend nabij het midden van de opgenomen bandbreedte.

De hiervoor genoemde uitgangspunten zijn onder andere gebaseerd op de bereikbaarheids- en mobiliteitskenmerken van het plangebied en omgeving en het gemeentelijk parkeerbeleid. Voor

het Stadshart geldt:

- Er is geen sprake van een groot aanbod van (hoogwaardig) openbaar vervoer of andere alternatieve vervoerwijzen. De dichtstbijzijnde treinstations, Hoogezand-Sappemeer en Martenshoek, liggen op aanzienlijke afstand. Verder is er één regionale buslijn met buiten de spits slechts een uursfrequentie.
- Algemene trend is dat het autobezit en daarmee ook de parkeerbehoefte nog steeds toeneemt. Ook ouderen behouden hun (tweede) auto steeds langer nadat ze met pensioen gaan. Een toekomstbestendige invulling van de parkeerbehoefte vraagt om meer dan het minimaal aantal parkeerplaatsen.
- Er is geen overloop mogelijkheid in de omgeving van het Stadshart. De parkeerdruk in het centrum van Hoogezand is aanzienlijk, en dient voor het functioneren van het gebied (in de toekomst) gewaarborgd te blijven.
- In Hoogezand is geen sprake van een sturend parkeerbeleid.

Bij het toepassen van de parkeerkencijfers van de CROW geldt als algemeen uitgangspunt dat de parkeervraag op het eigen terrein wordt opgelost. Specifiek voor het Stadshart geldt dat het bezoekersparkeren deels in de openbare ruimte mag plaatsvinden, indien hier voldoende opnamecapaciteit is.

### 5.3.3 Overgangs- en slotregels

Deze regels bestaan uit het Overgangsrecht en de Slotregel.

#### 5.3.3.1 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening. Bebouwing die niet voldoet aan de bepalingen van dit bestemmingsplan is onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing wordt mogelijk gemaakt. Het gebruik van gronden en opstallen dat in strijd is met dit bestemmingsplan op het tijdstip van inwerkingtreding, mag in beginsel worden voortgezet. Wijziging van dit strijdige gebruik is verboden, indien de afwijking van het plan wordt vergroot. Als het strijdige gebruik, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

Het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik is niet van toepassing als het bouwwerk of gebruik in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan.

#### 5.3.3.2 Slotregel

De slotregel is geheel voorgeschreven door de Ministeriële regeling Standaard Vergelijkbare Bestemmings Plannen (SVBP). Deze regel geeft aan hoe de regels van dit plan kunnen worden aangehaald. Hiermee wordt de naam van het bestemmingsplan vastgelegd. Voor de digitale uitwisseling van plannen krijgt elk plan ook een unieke code van letters en cijfers.

## Hoofdstuk6 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarin een bouwplan mogelijk wordt gemaakt, ook een exploitatieplan vastgesteld moet worden. De wet geeft de mogelijkheid om in een aantal specifieke gevallen geen exploitatieplan vast te stellen. In dat geval moet de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van het betreffende bestemmingsplan expliciet en gemotiveerd besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

Voor het bestemmingsplan 'Hoogezand, Stadshart de Componist' wordt geen apart exploitatieplan vastgesteld. De gemeente heeft in een samenwerkingsovereenkomst met Geveke Bouw BV het kostenverhaal anderszins verzekerd. De samenwerkingsovereenkomst is op 20 december 2017 door beide partijen ondertekend. In deze overeenkomst zijn onder andere afspraken gemaakt over inbreng van gronden, de planontwikkeling, de fasering, de grondexploitatie en risico's. Aan de samenwerkingsovereenkomst ligt een grondexploitatie ten

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

grondslag. Beide partijen zijn hierin voor de helft risicodragers. De gemeente voert de grondexploitatie.

De ontwikkeling van het Stadshart Noord is onderverdeeld in een aantal deelprojecten, zie Hoofdstuk 1. Voorliggend bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van de locatie 'De Componist' mogelijk. De gronden binnen dit deelgebied zijn in eigendom van de gemeente. Verder heeft de voormalige gemeente Hoogezand-Sappemeer samen met marktpartijen en woningcorporaties de behoefte onderzocht, zie paragraaf 4.1.2.3. Het project Stadshart Noord is een passende en kwalitatief hoogwaardige aanvulling op de woningmarkt Midden-Groningen. De gemeente acht de ontwikkeling van de locatie 'De Componist' onder normale marktomstandigheden rendabel.

Op grond van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur, worden de economische verkenningen die aan de basis staan van de conclusie dat het project economisch uitvoerbaar is, niet aan het bestemmingsplan toegevoegd en niet ter inzage gelegd.

## Hoofdstuk7 Maatschappelijkuitvoerbaarheid

### 7.1 Vooroverleg

Het voorontwerp bestemmingsplan is op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan de volgende instanties:

- Provincie Groningen;
- Waterschap Hunze en Aa's;
- Veiligheidsregio Groningen;
- Steunpunt Externe Veiligheid;
- Omgevingsdienst Groningen;
- TenneT;
- Gasunie;
- NAM;
- ProRail.

Het voorontwerp bestemmingsplan is niet toegezonden aan de Rijksdiensten. Per brief van 23 december 2011 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aangegeven dat zij heeft besloten het overleg te beperken tot die zaken waarbij directe belangen van de rijksdiensten aan de orde zijn. Het betreft hier de rijksdiensten: Rijkswaterstaat, Ministerie van Defensie en Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Gezien de locatie, de omvang en de inhoud van het plan zijn geen nationale belangen in het geding. Er is dan ook geen overleg gevoerd met de genoemde rijksdiensten.

Ingekomen overlegreacties kunnen leiden tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan. De ingekomen reacties en eventuele inhoudelijke aanpassingen zijn benoemd in de 'Nota van inspraak- en overlegreacties'. Deze nota is als Bijlage 15 aan deze toelichting toegevoegd.

### 7.2 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht niet om een voorontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen voor inspraak. Om betrokkenen in een vroeg stadium bij de planvorming te betrekken wordt het voorontwerp van dit plan wel ter inzage gelegd.

Het voorontwerp bestemmingsplan is vanaf 16 mei 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kon iedereen het plan bekijken, vragen stellen en een inspraakreactie indienen. Ingekomen inspraakreacties kunnen leiden tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan. Ingekomen inspraakreacties en eventuele inhoudelijke

Hoogezand, Stadshart de Componist (vastgesteld)

aanpassingen zijn benoemd in de 'Nota van inspraak- en overlegreacties'. Deze nota is als Bijlage 15 aan deze toelichting toegevoegd.

### **7.3 Zienswijzen**

Het huidige ontwerp bestemmingsplan is op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) vanaf 28 december 2023 zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kon iedereen het plan bekijken, vragen stellen en een zienswijze indienen. De ingekomen zienswijzen en eventuele inhoudelijke aanpassingen worden benoemd in de 'Nota van beantwoording zienswijzen'. Deze nota is als Bijlage 16 aan deze toelichting toegevoegd.

### **7.4 Vaststelling**

Nadat het ontwerp bestemmingsplan zes weken ter inzage heeft gelegen, besluit de gemeenteraad over de vaststelling van het plan. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden die op tijd een zienswijze hebben ingediend beroep instellen tegen het vastgestelde bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan treedt in werking nadat het plan zes weken ter inzage heeft gelegen. Het instellen van beroep schorst de inwerkingtreding van het bestemmingsplan niet, tenzij hier een specifiek verzoek voor wordt ingediend.

### **7.5 Crisis- en herstelwet**

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Deze wet is in het leven geroepen om de versnelling van ruimtelijke projecten mogelijk te maken. Het gaat hierbij onder andere om infrastructurele projecten, projecten gericht op duurzaamheid, innovatie en energie en woningbouwplannen. In de Crisis- en herstelwet is opgenomen voor welke concrete projecten de versnellingen gelden. Daarnaast zijn algemene categorieën plannen/projecten benoemd. Voor woningbouwplannen geldt dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is bij de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied.

Om de versnelling van ruimtelijke projecten mogelijk te maken, heeft de Crisis- en herstelwet gezorgd voor wijzigingen in de rechtsbescherming van burgers en van overheden. Er is onder andere bepaald dat er geen mogelijkheid is om een pro forma beroep in te stellen. Dit betekent dat binnen de beroepstermijn alle beroepsgronden moeten worden aangegeven. Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Verder behandelt de Raad van State een beroepsschrift versneld.

In de publicatie van het ontwerp- en vastgestelde bestemmingsplan wordt vermeld dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.