

Bestemmingsplan Haren Zernike College

Gemeente **Haren**



VASTGESTELD



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Haren Zernike College

V A S T G E S T E L D

Inhoud

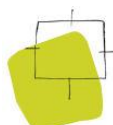
Toelichting en bijlagen

Regels

Verbeelding

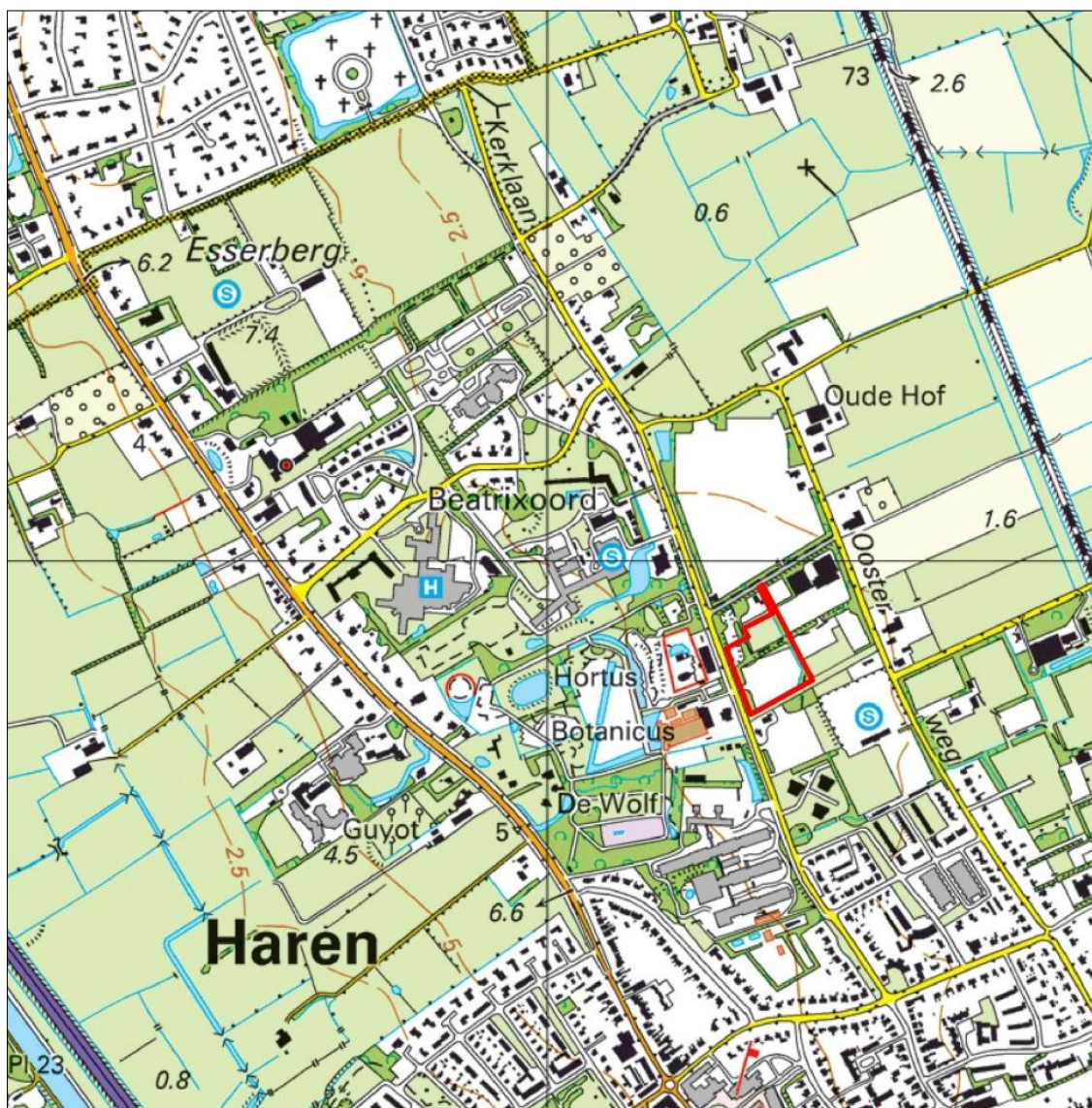
16 december 2013

Projectnummer 103.00.02.35.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Ligging plangebied, gemeente Haren, bron: Topografische Dienst

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
2	Beleid	11
2.1	Rijksbeleid	11
2.2	Regionaal beleid	12
2.3	Provincie	13
2.4	Gemeente	16
3	Planbeschrijving	21
3.1	Huidige situatie	21
3.2	Cultuurhistorie en landschap	24
3.3	Programma van Eisen	25
3.4	Verkeer en bereikbaarheid	27
3.5	Parkeren	36
3.6	Stedenbouwkundig ontwerp	40
3.7	Waterberging	44
3.8	Beeldkwaliteit	45
4	Juridische vormgeving	47
5	Toets aan wet- en regelgeving	49
5.1	Bodem	49
5.2	Archeologie	50
5.3	Water	52
5.4	Ecologie	52
5.5	Wet geluidhinder	54
5.6	Luchtkwaliteit	56
5.7	Milieuzonering	58
5.8	Externe veiligheid	60
	5.8.1 Inrichtingen	61
	5.8.2 Transport van gevaarlijke stoffen	63
	5.8.3 Buisleidingen	65
5.9	M.e.r.-beoordeling	65
6	Economische uitvoerbaarheid	67
7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69

Inleiding



AANLEIDING

De bovenbouw van het Zernike College te Haren is gehuisvest aan de Westerse Drift. Deze locatie is al jaren te klein voor het aantal leerlingen dat de school bezoekt. Dit is tot op heden steeds opgelost door kleinere uitbreidingen en het plaatsen van noodlokalen rondom de oude school. Een school die gebouwd is toen het onderwijs nog op een heel andere manier was georganiseerd. Het gebouw past niet meer bij de huidige wijze van onderwijs. De huisvesting van de school is aan vervanging toe. Tevens verwacht men op de lange termijn een zelfde of groter aantal leerlingen. De gemeenteraad heeft enkele jaren geleden besloten tot nieuwbouw. Deze nieuwbouw kan niet plaats vinden op de huidige locatie. Daarom is een aantal locaties door de gemeente op geschiktheid onderzocht.

De belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden die voor de locatie voor het Zernike College zijn gehanteerd zijn:

- wij willen het Zernike College voor de gemeente Haren behouden;
- de kwaliteit van de onderwijshuisvesting bepaalt mede de kwaliteit van het onderwijs;
- het huidige en verwachte aantal leerlingen legt te veel druk op de buurt in de omgeving van de Westerse Drift. Dit maakt een verhuizing van de bovenbouwlocatie noodzakelijk;
- in de keuze voor de locatie moet rekening worden gehouden met de inpasbaarheid in de buurt voor wat betreft het aantal leerlingen, het gebouw, eventuele gymzaal en parkeervoorzieningen (auto's, fietsen, scooters);
- de locatie moet goed en veilig bereikbaar zijn met eigen en openbaar vervoer;
- om een breed aanbod in de bovenbouw aan te kunnen blijven bieden, moet de gehele bovenbouw op één locatie of in directe nabijheid van elkaar worden gerealiseerd;
- er moet voldoende ruimte zijn om de leerlingen uit Haren toe te kunnen laten. Dit leidt tot een gewenste omvang van nieuwbouw voor 1.440 leerlingen (dit punt is aangevuld naar aanleiding van de raadsvergadering op 28 maart 2011).

In eerste instantie viel de voorkeur op de locatie 'Biologisch Instituut' aan de Kerklaan. Vanwege de hoge kosten voor aankoop grond, renovatie en sloop van de bestaande opstallen viel deze locatie af. Daarna is de locatie Scharlakenhof op geschiktheid onderzocht. Deze locatie bood genoeg ruimte om het gewenste programma te positioneren. De locatie heeft voor de school echter als nadeel dat het buiten de dorpskern ligt. De ligging naast het ecologisch hooggewaardeerde Scharlakenbos maakt dat deze locatie door de natuur- en milieuorganisaties als minder gewenst wordt beschouwd.

Verder geeft het naastgelegen rangeerterrein in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een zeer hoog groepsrisico dat slechts beperkt kan worden weggenomen.

Toen een andere locatie aan de Kerklaan in beeld kwam, door het vervallen van de claim voor woningbouw op het gebied, is door de gemeenteraad op 23 april 2012 besloten om deze locatie als voorlopige voorkeurslocatie aan te wijzen en op geschiktheid te onderzoeken.

Op basis van dit raadsbesluit en de randvoorwaarden is een Stedenbouwkundig plan Zernike College opgesteld en door de gemeenteraad vastgesteld op 1 oktober 2012. Het proces om tot een stedenbouwkundig plan te komen is samen met de gebruikers en de bewoners (vertegenwoordigd in een klankbordgroep) tot stand gekomen. In enkele avonden is samen met omwonenden en vertegenwoordigers van het Comité Regio Groningen-Haren, buurtcomité DHE, de Milieu Adviesraad Haren en het IVN afdeling Haren, gediscussieerd over de vorm, de positie en de organisatie van het programma. Het resultaat is een plan dat past bij de unieke mogelijkheden die de plek heeft. Daar zal in hoofdstuk 3 uitgebreider op worden ingegaan.

Onderhavig bestemmingsplan is op zijn beurt de planologisch-juridische vertaling van het stedenbouwkundig plan. In die zin is dit bestemmingsplan 'niets nieuws'. Het legt de gemaakte afspraken tussen gebruikers, omwonenden en gemeente formeel vast en maakt daarmee de gewenste bouw en terreininrichting mogelijk.

De globale ligging en begrenzing van het plangebied is aangegeven op de overzichtskaart voor in deze toelichting (zie de los bijgevoegde verbeelding voor de exacte begrenzing).

VIGEREND BESTEMMINGS- PLAN

Het plangebied maakt op dit moment deel uit van het vigerende bestemmingsplan Haren Noord d.d. 4 oktober 1966 en is daarin bestemd voor bijzondere doeleinden waaronder een school en parkeren. Er is echter geen bouwvlak op de gronden aanwezig, waardoor een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Op basis van dit vigerende bestemmingsplan kan de beoogde nieuwbouw niet worden gerealiseerd. Vanwege de ouderdom van het bestemmingsplan wordt toch voorzien in een moderne juridische regeling.

LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk is ingegaan op het provinciaal en gemeentelijk beleid. Hoofdstuk 3 laat zien op welke wijze het plangebied wordt ingericht en hoe dat juridisch is vastgelegd. In hoofdstuk 4 wordt verslag gedaan van de toets aan wet- en regelgeving (onder andere op het gebied van natuur en milieu). In de laatste twee hoofdstukken komen achtereenvolgens de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan aan de orde.

2.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) bevat plannen en Ruimte voor ruimte en mobiliteit en vervangt onder andere:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Er zijn drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk schenkt vertrouwen in en biedt ruimte aan lagere overheden, burgers en bedrijven om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van het Nederlandse werelderfgoed.

Ook afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap worden bij de provincies en gemeenten neergelegd. Hiervoor zal de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel SER-ladder) worden gehanteerd. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

De kaart met de nationale ruimtelijke hoofdstructuur bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op deze kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid, zodat een samenhangende ruimtelijke hoofdstructuur zichtbaar wordt.

Het plangebied bevindt zich in de ruimtelijke hoofdstructuur in het gebied dat is aangeduid als 'stedelijke regio met een concentratie van topsectoren'. Dit gebied betreft de stad Groningen, de Eemshaven, Groningen Seaports in Delfzijl en Airport Eelde. De nadruk ligt hierbij op de 'Energyport'. Dit gebied heeft geen invloed op de planontwikkeling in Haren.

In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behouden van natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Daarnaast wordt er tevens ruimte geboden voor nieuw oppervlaktewater.

Nota Belvédère

Het gebied Haren-Noord maakt deel uit van een Belvédère-gebied. De doelstelling voor het Belvédère-beleid (Nota Belvédère, 1999) is de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn binnen de inrichting van de ruimte. Om dit te bereiken wordt een ontwikkelingsgerichte benadering voorgestaan, die bestaande kwaliteiten als vertrekpunt hanteert en deze combineert met een beschrijving van de recente cultuurgeschiedenis, dynamiek en ontwikkelingspotenties van een gebied. Ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit is maatwerk en zal primair plaats moeten vinden op gebiedsniveau, door aansluiting te zoeken bij bestaande ruimtelijke ontwikkelingen, bestaande gebiedsgerichte projecten en initiatieven en in bijzondere gevallen door het entameren van specifieke gebiedsgerichte projecten.

Het Belvédère-beleid vormt onder andere de basis voor het gemeentelijke Integrale Ontwikkelingsplan DHE. Het is van belang dat de historische gelaagdheid wordt benadrukt en dat oude structuren en patronen worden behouden en versterkt. Voor het plangebied geldt dat het nieuwe ontwikkelingsgebied moet passen binnen de dominante noord-zuid lijnen en de oude landschappelijke structuren.

2.2

Regionaal beleid

Regiovisie Groningen - Assen

De regio Groningen-Assen maakt als één van de zes nationale stedelijke netwerken deel uit van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het rijk ziet een nationaal stedelijk netwerk als de motor voor de economische ontwikkeling van een groot gebied en ondersteunt het in die functie. Het rijk wil daarom de positie van Groningen-Assen op de as van Amsterdam naar Oldenburg, Bremen en Hamburg versterken. Het handhaven en versterken van de kwaliteiten van

het gebied betreft de zeven verschillende landschapstypen in de regio Groningen-Assen en de unieke combinatie van stad en platteland. In de Regiovisie Groningen-Assen staat de balans tussen deze economische en landschappelijke ambities centraal. Gestreefd wordt naar een bundeling van verstedelijking, in combinatie met selectieve ontwikkelingen op het platteland, met behoud van landschappelijke kwaliteiten.

2.3

Provincie

Provinciaal omgevingsplan

Het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013 (hierna 'Omgevingsplan') bevat het provinciaal ruimtelijk beleid. Het is strategisch van aard en gaat over de kwaliteit, de inrichting en het beheer van de fysieke leefomgeving. Voor gemeenten en waterschappen is het Omgevingsplan op onderdelen kaderstellend. Een en ander is uitgewerkt in de Provinciale Omgevingsverordening (POV) (aangepaste versie 4 januari 2011).

Het Omgevingsplan heeft als hoofddoelstelling: duurzame ontwikkeling. Daarmee wordt bedoeld: 'voldoende werkgelegenheid én een voor mens en natuur leefbaar Groningen'. Deze doelstelling is uitgewerkt in de volgende uitgangspunten:

- Duurzaamheid en duurzame leefomgeving. De optimale balans tussen leefbaarheid, milieu en economische groei. Aandacht voor (duurzame) energie, het klimaat en water.
- Bescherming van de bijzondere karakteristieken van het Groninger landschap.
- Leefbaarheid in de stad en op het platteland. Concentratie van wonen en werken in de stedelijke gebieden en zorgen voor voldoende voorzieningen in de dorpen.

Een hoge leefkwaliteit heeft volgens de provincie onder meer te maken met de beschikbaarheid en bereikbaarheid van onderwijsvoorzieningen. Ook biedt het onderwijs in de gemeente Haren veel werkgelegenheid. Daaraan levert dit bestemmingsplan een positieve bijdrage. De beoogde herbouw komt ook tegemoet aan het provinciale streven naar zuinig en duurzaam ruimtegebruik.



Functiekaart overzicht met plangebied (bron: Provincie Groningen)

Op de functiekaart is het plangebied aangeduid als 'stedelijk gebied'. Er zijn verder geen specifieke waarden of belemmeringen aan het plangebied toegekend. Er zijn op de overige kaarten van het Omgevingsplan en de Omgevingsverordening geen waarden of belemmeringen voor (de directe omgeving van) het plangebied aangegeven.

De functiekaart Water van het Omgevingsplan heeft het plangebied aangegeven als een gebied waar grondwateronttrekking van drinkwater plaatsvindt. Het Waterbedrijf Groningen heeft echter de drinkwaterwinning van pompstation Haren aan de Oosterweg 107 in Haren per 1 januari 2011 beëindigd. Er is derhalve voor wat betreft dit aspect op dit moment geen strijd meer met het POP.

Tegelijk met het POP is de bijbehorende Provinciale Omgevingsverordening (POV) vastgesteld. Een bestemmingsplan dient een paragraaf over duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit te bevatten en er zijn specifieke regels met betrekking tot bestemmingsplannen, in het buitengebied, ecologische hoofdstructuren, robuuste verbindingzones, Nationale Landschappen, et cetera.

In de kaartbijlagen is te zien dat het plangebied zich bevindt in de nabijheid van de Ecologische Hoofdstructuur, echter, het plangebied valt daar ruim buiten.

In het plangebied bevinden zich wel waardevolle landschapselementen in de vorm van houtsingels en een glaciale rug. In de regels van de POV worden verboden en andere regels opgenomen ter bescherming van de houtsingels en de glaciale rug. In het bestemmingsplan is ten behoeve van de bescherming van de houtsingels een specifieke groenbestemming opgenomen.



Kernkwaliteiten rond plangebied (bron: Provincie Groningen)

2.4

Gemeente

Integraal Ontwikkelingsplan Dilgt Hemmen en Essen

Binnen het verband van de regio Groningen - Assen 2030 zijn woningbouwafspraken gemaakt voor het realiseren van circa 1.000 tot 1.700 woningen in het gebied tussen Haren en Groningen. Op 27 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Haren, op basis van het door burgemeester en wethouders vastgestelde ontwerp d.d. 17 maart 2005, een besluit genomen over het Integraal Ontwikkelingsplan Dilgt Hemmen en Essen. Dit ontwikkelingsplan biedt de basis voor het stapsgewijs uitwerken van het intentiegebied. Voor elk deelgebied zal een separaat bestemmingsplan worden opgesteld. Op gemeentelijk niveau is met name het Integraal Ontwikkelingsplan DHE van belang, dat de ontwikkeling van de nabijgelegen woongebied Dilgt, Hemmen en Essen richting geeft. Het Ontwikkelingsplan voor het DHE-gebied is ontwikkeld op basis van het Landschapsontwikkelingsplan.

Op 26 maart 2012 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om een deel van het ontwikkelingsgebied Dilgt, Hemmen en Essen, namelijk het zogenaamde deelgebied 4, niet meer voor woningbouw te gaan ontwikkelen, maar het als vestigingslocatie voor het Zernike College aan te wijzen.

Landschapsontwikkelingsplan

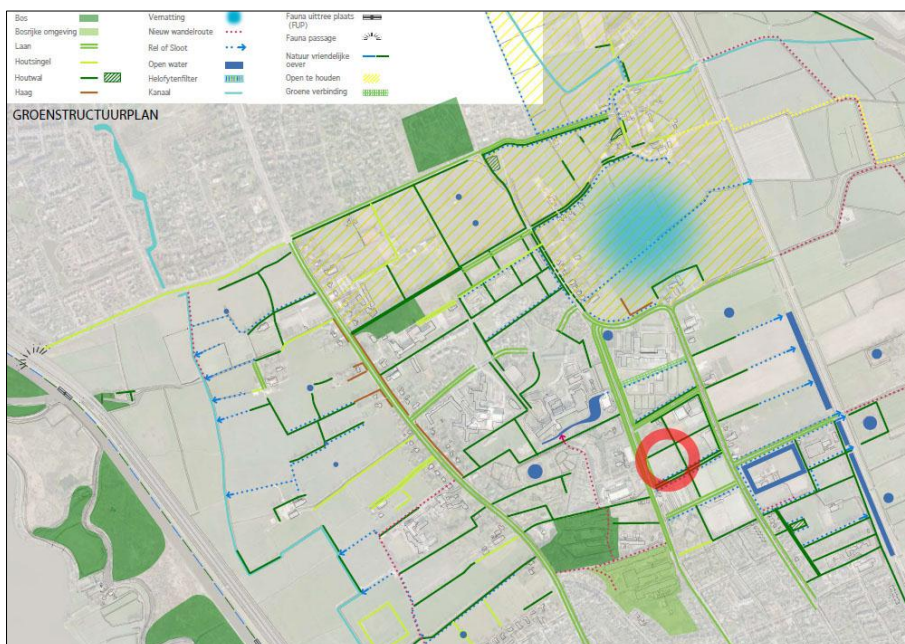
In 2003 is een integrale visie voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente opgesteld in de vorm van een Landschapsontwikkelingsplan (LOP). Ambitie van het LOP is om ontwikkelingen op het gebied van wonen, natuur, recreatie en infrastructuur, te gebruiken om de kwaliteit van het landschap per saldo te verbeteren. Centrale doelstelling daarbij is het versterken van het onderscheid tussen de aanwezige landschapstypen in de gemeente: het stroomdallandschap van de Drentse Aa, de Hondsrug en de Hunzelaagte. De uitvoering van het landschappelijke ontwikkelingsplan is beschreven in het Landschapsuitvoeringsplan (september 2005). Dit plan is verdeeld in elf projecten waaronder "Levend verleden", "Beschermen/ontwikkelen landschapselementen" en "Versterken identiteit escomplexen".

Groenstructuurplan Haren-Noord

In 2008 is er een groenstructuurplan vastgesteld door de gemeenteraad. In het groenstructuurplan is de groene hoofdstructuur voor het plangebied Dilgt, Hemmen en Essen aangegeven. Het plan dient als onderlegger voor de stedenbouwkundige plannen die voor het plangebied worden opgesteld.

Het gebied voor de huisvesting valt binnen het gebied waarvoor een groenstructuurplan is opgesteld. Het Groenstructuurplan geeft aan dat de deels huidige dubbele laanstructuur aan de Kerklaan is door te zetten tot aan het Laarmanhof. De aanwezige houtwallen (zowel in noordzuid en oostwest-richting) zijn dusdanige belangrijke structurerende elementen bij het hanteren van het glas in lood principe (bereiken van een kamerstructuur waarbij de

diversiteit wordt bereikt door de verscheidenheid in de grootte van de verschillende kamers) dat deze behouden dienen te blijven. Hetzelfde geldt voor de aanwezige rellen/sloten langs de bomen in de bronnenstrook. Een bosje tussen de Bolhuissteeg en de bronnenstrook mag verdwijnen. Hieronder is de plankaart van het groenstructuurplan toegevoegd.



Groenstructuurplan Haren Noord met plangebied (bron: gemeente Haren)

Welstandsnota

De welstandsnota van de gemeente Haren is opgesteld om een bijdrage te leveren aan het behouden en, daar waar nodig, het versterken van de schoonheid en aantrekkelijkheid van de gemeente. Door het opstellen van het welstandsbeleid kan de gemeente een effectief, controleerbaar en klantvriendelijk welstandstoezicht inrichten en opdrachtgevers en ontwerpers in een vroeg stadium informeren over de criteria die bij de welstandsbeoordeling een rol spelen.

In de welstandsnota wordt het plangebied gerekend tot het deelgebied 10 Oude wegen in Haren zonder planmatige aanleg. Het beleid is gericht op het handhaven van de ruimtevorm en respecteren van de elementen daarin, alsmede het incidenteel wijzigen van de bebouwingsonderdelen. Qua materiaaltoepassing geldt het respecteren van het bestaande. Voor dit nieuwe plan is in het door de raad vastgestelde stedenbouwkundig plan voorzien in nieuwe beeldkwaliteitsrichtlijnen. Dit stedenbouwkundig plan is opgenomen in de bijlagen.

Plan van aanpak Duurzaam Veilig en het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan

Het beleid ten aanzien van het verkeer en de verkeersveiligheid is verwoord in het Plan van aanpak Duurzaam Veilig en het Gemeentelijke Verkeer- en Ver-

voersplan. Belangrijk onderdeel van het plan is de vaststelling van de wegen-categorisering. Verder geeft het plan een opzet voor oplossingen in gebieden waar zich concrete verkeersknelpunten voordoen.

Voor dit bestemmingsplan zijn met name de consequenties van de wegencategorisering van belang. Dit niet vanwege de inrichtingsaspecten die hiermee samenhangen (deze passen namelijk binnen de regeling in het bestemmingsplan), maar vanwege de relatie met het ontwerp van het plangebied en het wegverkeerslawaaï. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in verblijfs- en verkeersgebieden. De wegen binnen en rondom het plangebied worden aangewezen als 30 km/u-wegen, welke daarom geen zone plichtige wegen vormen. Op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van woningen in deelgebied 3. Ook de ontwikkeling van de deelgebieden 5 en 6 is in voorbereiding. Het realiseren van een verbinding van de Oosterweg naar de Kerklaan en verder naar de Rijksstraatweg is op dit moment nog niet nodig. Bij de verdere ontwikkeling van Haren Noord en bij de ontwikkeling van het Raadhuisplein - Haderaplein wordt wel aanbevolen deze verbinding te realiseren.

FIETSRROUTE GRONINGEN -
HAREN

Door de ontwikkelingen van woningbouw en scholen in Haren Noord neemt de functie van de Kerklaan als hoofdfietsroute verder toe. Hoewel de Kerklaan als erftoegangsweg is aangeduid wordt voorgesteld het fietspad te handhaven en op te waarderen.

In de huidige situatie ligt het fietspad langs de Kerklaan eenzijdig. Voor de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van het fietspad is van belang dat het fietspad door zo weinig mogelijk uitritten en zijwegen wordt gekruist. Vanuit die optiek dient de eenzijdige ligging langs de Kerklaan tussen de Oosterweg en de Esserweg te worden gehandhaafd. De kruising met de Oosterweg is een oversteeklocatie voor fietsers die belangrijker gaat worden. Als onderdeel van de ontwikkeling van deelgebieden 5 en 6 en de herhuisvesting van het Zernike College aan de Kerklaan wordt de aanleg van een fietspad tussen de Oosterweg en Kerklaan aanbevolen. Daar waar dit fietspad aansluit op de Kerklaan ontstaat een oversteeklocatie.

Duurzaam ontwikkelen

De gemeente heeft specifiek vigerend beleid op het gebied van duurzaamheid. Er is de Nota Klimaatbeleid. Deze geactualiseerde nota is in januari 2012 door de Raad vastgesteld. In het rapport 'Evaluatie & actualisatie klimaatbeleid gemeente Haren' worden enerzijds de resultaten van de evaluatie van het in de afgelopen jaren uitgevoerd klimaatbeleid op een rij gezet. Anderzijds worden in het rapport een aantal concrete voorstellen gedaan om het klimaatbeleid op een iets andere voet voort te zetten.

De gemeente Haren heeft in het gemeentelijk klimaatbeleid als voornemen staan om hier een duurzame energievoorziening te realiseren op basis van warmte- en koude opslag. Een warmte- en koude opslag systeem is een duurzame energiebron waarbij warmte en koude worden opgeslagen in een waterlaag diep in de grond. 's Zomers wordt de warmte opgeslagen, dat in de winter wordt gebruikt voor verwarming. 's Winters gaat het afgekoelde water in de bodem, dat in de zomer als koeling functioneert.

In het kader van het gemeentelijk klimaatbeleid is een inventarisatie van de kansen voor duurzame energie gemaakt. Het plangebied ligt in het voormalige grondwaterwinningsgebied van het Waterbedrijf Groningen. Het Waterbedrijf heeft dit gebied als waterwingebied inmiddels verlaten. Het bestaande bronnenet kan dan worden benut voor de opslag en benutting van warmte- en koude uit de ondergrond.

In december 2011 heeft de Raad de beleidsnota “Duurzame Scholen, een goede prestatie” vastgesteld. Hierin is aangegeven dat de gemeente wil investeren in duurzame schoolgebouwen.

De architect en de bouwer krijgen de opdracht om een integraal ontwerp te maken. Hierin moet een optimale balans worden gevonden om de warmte- en koellast zoveel mogelijk te beperken. Met name het samenspel tussen een optimaal binnenmilieu, een laag energiegebruik en lage exploitatiekosten gedurende de levensduur is van belang. Er moet zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van alternatieve energiebronnen zoals warmtekoudeopslag, zonne-energie en windenergie, energieopwekking door bijvoorbeeld biomassa (voor zover structureel inpasbaar).

In het ontwerpproces wordt uitgegaan van vier stappen:

1. De hoogste prioriteit gaat uit naar maatregelen die de energiebehoefte terugdringen (voorbeeld: compact gebouw en verbeteren van de gebouwschil).
2. De tweede stap is de benutting van overtollige warmte of restwarmte (voorbeeld: warmteterugwinning uit ventilatielucht).
3. De energievraag die nu nog overblijft, moet zoveel mogelijk duurzaam worden ingevuld (voorbeelden: zonnewarmte en warmte-/koudeopslag in de bodem).
4. Voor zover de energiebehoefte niet duurzaam ingevuld wordt, voorzien de traditionele fossiele brandstoffen (gas, olie en kolen) in de (piek)vraag. Deze fossiele bronnen dienen zo efficiënt mogelijk benut te worden (voorbeelden: hoogrendementsketels en energiezuinige apparatuur).

Zernike College Kerklaan en project herhuisvesting Zernike College

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Het stedenbouwkundig plan (Stedenbouwkundig plan Zernike College Kerklaan en project herhuisvesting Zernike College) is op 1 oktober 2012 vastgesteld door de gemeenteraad.

Voor dit plan is uitgebreid en intensief overleg gevoerd met de toekomstige gebruikers, de omwonenden en enkele belangenorganisaties. Dit heeft geleid tot randvoorwaarden op het gebied van groenstructuren, visuele relaties, infrastructuur, bouwvolumes, routing, parkeren, welstand en dergelijke.

Het stedenbouwkundig plan, dat verder wordt toegelicht in het volgende hoofdstuk, is de ruimtelijke vertaling van deze randvoorwaarden. Van het stedenbouwkundig plan maakt ook een beeldkwaliteitparagraaf deel uit. Deze is integraal overgenomen in hoofdstuk 3 Planbeschrijving.

Planbeschrijving 3

3.1

Huidige situatie

Binnen het verband van de regio Groningen - Assen 2030 zijn woningbouwafspraken gemaakt voor het realiseren van circa 1.000 tot 1.700 woningen in het gebied tussen Haren en Groningen. Op 27 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Haren, op basis van het door burgemeester en wethouders vastgestelde ontwerp d.d. 17 maart 2005, een besluit genomen over het Integraal Ontwikkelingsplan Dilgt Hemmen en Essen (hierna DHE). Dit ontwikkelingsplan biedt de basis voor het stapsgewijs uitwerken van het intentiegebied. Voor elk deelgebied is bestemmingsplan opgesteld.

Direct ten noorden van het plangebied ligt deelgebied 3, een woongebied in ontwikkeling (Dilgt, Hemmen en Essen, deelgebied 3). In dit gebied worden maximaal 155 nieuwe woningen gebouwd. Ten oosten van het plangebied liggen enkele sportvelden en ligt het plangebied van de volgende fasen van het woongebied Dilgt, Hemmen en Essen, deelgebieden 5 en 6.



Ligging plangebied in omgeving

Ten westen van het plangebied ligt de Hortus als laatst overgebleven in gebruik zijnde onderdeel van de terreinen van de RUG. Direct ten zuiden van het plangebied ligt een kavel van het Waterbedrijf. Tot voor kort waren er in deze strook de putten van het waterbedrijf in werking. De gemeente Haren is in onderhandeling met het waterbedrijf over de aankoop van onder andere deze kavel. Ten zuiden van deze strook ligt een terrein met parkeerplaatsen voor de Hortus (en tevens in gebruik door GHHC), een tankstation met bovengrondse lpg-tank en een bijbehorende dienstwoning. Aan de Bolhuissteeg is in het noordelijke deel van het plangebied een particuliere woning aanwezig. Het plangebied zelf is door de RUG nooit intensief gebruikt. Het is gedeeltelijk in gebruik genomen als gronddepot en men heeft het door de jaren heen laten verwilderen.

De locatie wordt op dit moment door veel buurtbewoners gebruikt voor hun dagelijkse ommetje. Daarnaast is de locatie omgeven door belangrijke groene dragers.



Halfverharding binnen plangebied Kavel waterbedrijf met voormalige putten



Kerklaan met benzinestation Kerklaan met groenzone langs plangebied

Ten behoeve van een zorgvuldige omgang met het groen is een inventarisatie gemaakt van alle aanwezige grote bomen. De eerste kaart geeft een overzicht van alle bomen die zijn ingemeten en geïnventariseerd. De tweede kaart laat de selectie zien van eik, els, beuk en esdoorn. Dit gecombineerd met de luchtfoto en de plangrens.



Inventarisatie bomen, (bron: Stedenbouwkundig Plan 2012)



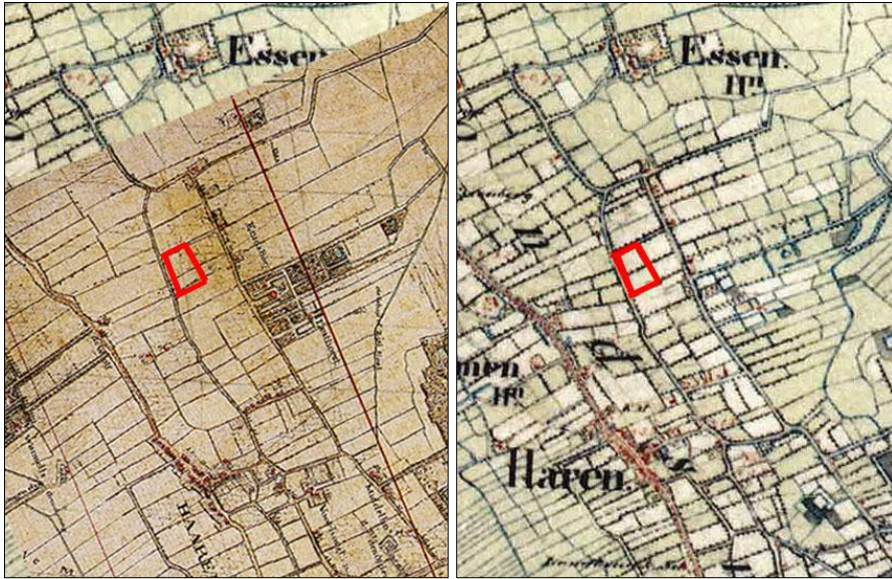
Inventarisatie bomen, waardevolle bomen met plangrens (bron: Stedenbouwkundig Plan 2012)

3.2

Cultuurhistorie en landschap

Het plangebied is gelegen in een gebied waarop een hoge ruimtelijk druk ligt. Het gebied ligt ingeklemd tussen Groningen en Haren en heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde.

Het plangebied bevindt zich op de flanken van de Hondsrug. Deze stuwwal uit de voorlaatste ijstijd strekt zich (globaal gezien) uit van Groningen tot Emmen en wordt begrensd door het Hoornse Diep (Noord-Willemskanaal) in het westen en de Hunze in het oosten. De rug is duidelijk herkenbaar in het landschap van Haren. De rug behaalt een maximum van 7,5 m boven N.A.P. De Rijksstraatweg (voorheen Hereweg) ligt op de as van de Hondsrug. Het gebied op de oostflank van de Hondsrug is vroeger opgedeeld in polders die door dijken werden begrensd. Delen van de Hondsrug kennen een lange bewoningsgeschiedenis.



Topografische situatie circa 1800 (Hottinger 1773-1794) en 1908 (Topografische Dienst)

Daar waar een overgang was tussen de hoge zandgronden naar de lagere natte gebieden ontstonden woonmilieus. In de middeleeuwen waren er reeds drie nederzettingvormen. Dit betreft de stad Groningen met haar vestingwerken, het dorp Haren en daar tussenin de drie buurtschappen Dilgt, Hemmen en Essen. Door het opbrengen van meststoffen op de gemeenschappelijke bouwgronden van deze buurtschappen zijn escomplexen met een dik eerddek gevormd. Deze zijn nog steeds zichtbaar in het landschap. Het landschap kent een interessante historische gelaagdheid. De oude zandwegen, houtwallen en boerderijen herinneren hieraan.

Tot de jaren zestig van de twintigste eeuw was het een traditioneel landbouwgebied. Vervolgens zijn er grote instituten tot ontwikkeling gekomen. Het gebied wordt gekenmerkt door een aantal belangrijke zichtlijnen. De Rijksstraatweg en de Kerklaan vormen belangrijke hoofdaders. Naast een "institutiellandschap" wordt het gebied gekenmerkt door een ruime korrel en een woonomgeving voor de "welgestelden".

3.3

Programma van Eisen

Ten behoeve van de nieuwbouw van de school is een programma van eisen opgesteld. Hierin komen alle zaken aan de orde die relevant zijn voor de bouw van de nieuwe school. Veel zaken gaan over het onderwijs en de gebouwindeling en inrichting. Slechts enkele zaken zijn van belang voor de stedenbouwkundige setting. Deze zaken zijn hieronder kort en bondig samengevat.

Ruimtelijke, functionele en kwalitatieve uitgangspunten

- efficiënte en compacte gebouwworm;
- flexibel gebouw, ruimte voor toekomstige onderwijsvormen;
- maximaal 3 bouwlagen hoog;
- voldoende hoogte per bouwlaag;
- Lucht, licht, ruimte en akoestiek zijn belangrijk bij situering van het gebouw;
- vanuit één hoofdingang zijn meerdere domeinen te bereiken;
- ruime entree met zicht naar binnen;
- goede formele veiligheid;
- harmonie tussen gebouw en omgeving;
- installaties weggewerkt in het gebouw;
- buitenruimte op de verdieping; balkons, dakterrassen en daktuinen.

Kerngetallen voor de nieuwbouw

- aantal leerlingen 1.440, aantal medewerkers 155;
- bebouwingsvlak 4.000 m² BVO;
- functionele ruimte 7.400 m² BVO; laag 1, 3.000 m², laag 2, 3.000 m², laag 3, 2.500 m² BVO;
- begane grond 4 m hoogte, verdiepingen 3,5 m;
- gymzaal 500 m² BVO (dubbele verdiepingshoogte);
- daarnaast terreinoppervlak 7.500 m² inclusief plein en fietsenstallingen.

Sfeer en beeld verwachting omgeving

- functionaliteit schoolgebouw is belangrijker dan vorm en architectuur;
- harmonie gebouw en omgeving;
- groen ervaren in en om school;
- buiten verbinden met binnen .

Locatie en Omgeving

- gescheiden toegangsroutes langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en zwaar verkeer;
- voldoende parkeergelegenheid auto's, scooters en fietsen;
- gescheiden stalling voor medewerkers;
- toezicht stalling vanuit meldkamer;
- goede toegankelijkheid omgeving;
- gelegenheid om te zitten en loungen;
- terreininrichting; prullenbakken, vlaggenmasten;
- ruimte voor sport en spel;
- terrein geschikt voor het organiseren van buitenactiviteiten;
- goede verlichting ontsluiting en rond gebouw .

Duurzaamheid

- duurzame onderhoudsarme materialen;
- beperken energievraag;
- multifunctioneel gebruik van ruimte, flexibiliteit;
- toekomstwaarde van het gebouw;
- waar mogelijk gebruik maken van de omgeving;
- positie ten opzichte van de zon.

Schema ruimtegebruik

- parkeer- en stallingsvoorziening inclusief paden;
- auto parkeren is voorzien op het bestaande parkeerterrein nabij de sportclubs.

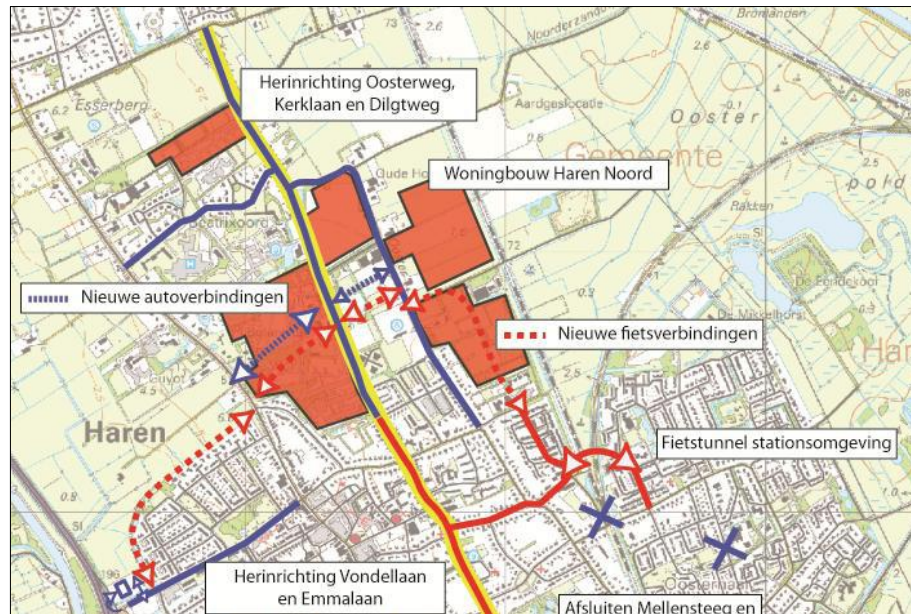
Voertuig	Aantal	Opp per voertuig	Totaal ruimtegebruik
Auto's	60	20 m ²	1200 m ²
Scooters	60	3 m ²	180 m ²
Fietsen	1100	1,5 m ²	1650 m ²

3.4

Verkeer en bereikbaarheid

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan Haren 2012 - 2017 (GVVP) is het verkeerskundig kader voor de gemeente Haren neergezet. Een van de belangrijke ontwikkelingen die genoemd worden in het GVVP, is de nieuwbouw van het Zernike College aan de Kerklaan. Daarnaast biedt het GVVP inzicht in de effecten van andere ontwikkelingen aan de noordkant van Haren (waaronder de woningbouw in Haren Noord en de ontwikkelingen op het Raadhuisplein - Haderaplein). In het GVVP is een verkeersstructuurvisie opgenomen die anticipeert op de ontwikkelingen. Het bevat maatregelen die nodig zijn voor het waarborgen van een goede verkeerssituatie in Haren.

Het GVVP geeft aan dat de Kerklaan wordt beschouwd als een erftoegangsweg waarvoor op termijn een snelheidsregime van 30 km/h zal gaan gelden. Een en ander is weergegeven in onderstaande kaart.



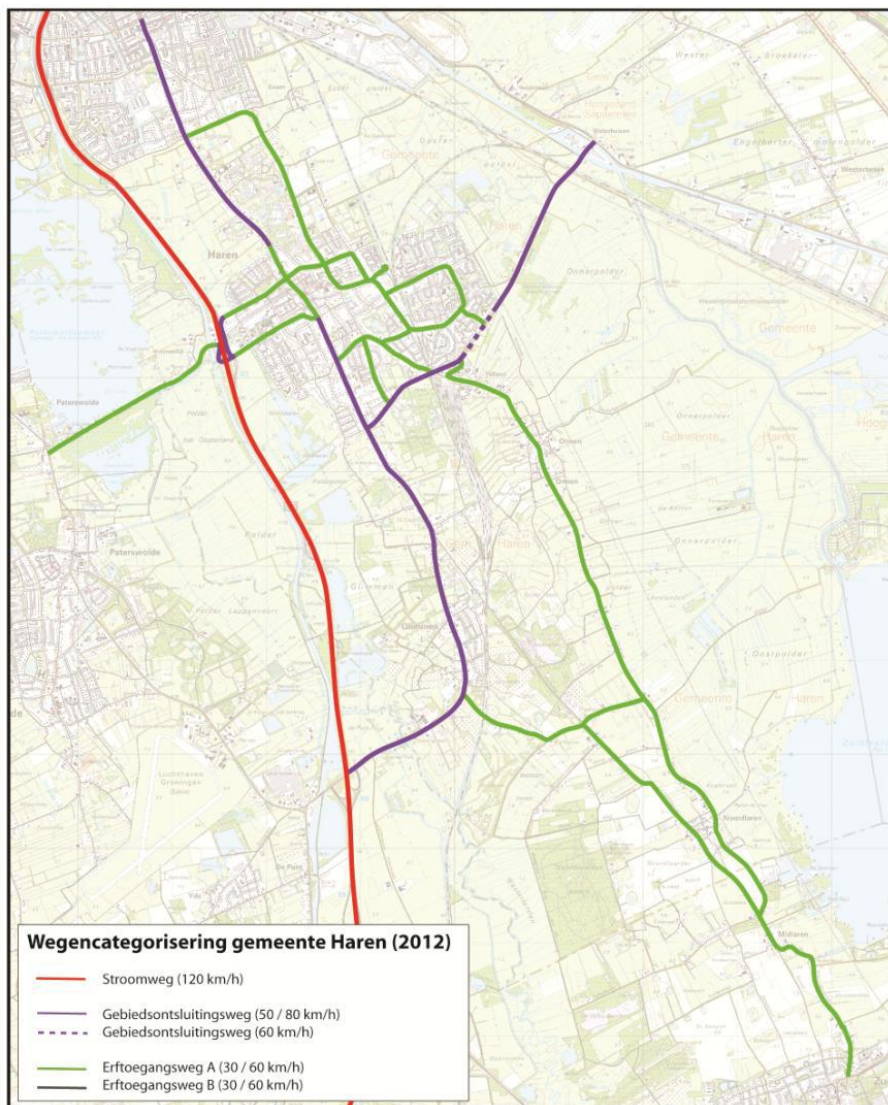
Meerdere elementen uit de verkeersstructuurvisie zijn relevant bij het opstellen van het herinrichtingsplan voor de Kerklaan. Hierbij worden onder-meer genoemd:

- fietsroute Plus Nieuwlandsweg - Jachtlaan - Kromme Elleboog - Kerklaan;
- fietsstraat Nieuwlandsweg - Kromme Elleboog - Kerklaan;
- nieuwe fietsroute tussen Oosterweg en Kerklaan en vervolgens door naar de Rijksstraatweg;
- nieuwe fietsroute tussen Rijksstraatweg en Kerklaan;
- nieuwe fietsroute vanaf Meerweg/Vondellaan via Nesciopark/transferium en Potgieterlaan naar Rijksstraatweg;
- potentiële autoverbindingen tussen Oosterweg en Kerklaan en tussen Kerklaan en Rijksstraatweg.

Bovengenoemde elementen zijn betrokken bij het opstellen van het herinrichtingsplan voor de Kerklaan. Meer gedetailleerd worden de volgende aandachtspunten en uitgangspunten genoemd bij het op te stellen ontwerp:

- Kerklaan 30 km/h, mogelijk toepassing Shared Space principes;
- behoud fietspad langs Kerklaan (onderzoeksvraag eenzijdig of tweezijdig);
- aansluiting en voorplein Hortus;
- aansluiting tankstation;
- aansluiting parkeerterrein;
- aansluiting op terreininrichting Zernike College;
- aansluiting van het nieuwe fietspad tussen de Oosterweg en de Kerklaan op de Kerklaan, hierbij tevens rekening houden met een potentiële autoverbinding, die tevens gebruikt kan worden als 'bevoorradingsroute' voor Zernike College;
- herprofilering Kerklaan, afgestemd op 30 km/h.

Ten aanzien van het laatste punt wordt opgemerkt dat het wenselijk is om de inrichting van de Kerklaan ter hoogte van het Zernike College te verbijzonderen door het te kiezen voor een Shared Space inrichting.



Voor het in beeld brengen van de verkeersgeneratie van een middelbare school zijn landelijke kencijfers beschikbaar met daarin de verkeersgeneratie op basis van de omvang van de school, de stedelijkheidsgraad en de situering van de locatie. Haren valt in de categorie weinig stedelijk. De locatie aan de Kerklaan valt in de kolom rest bebouwde kom.

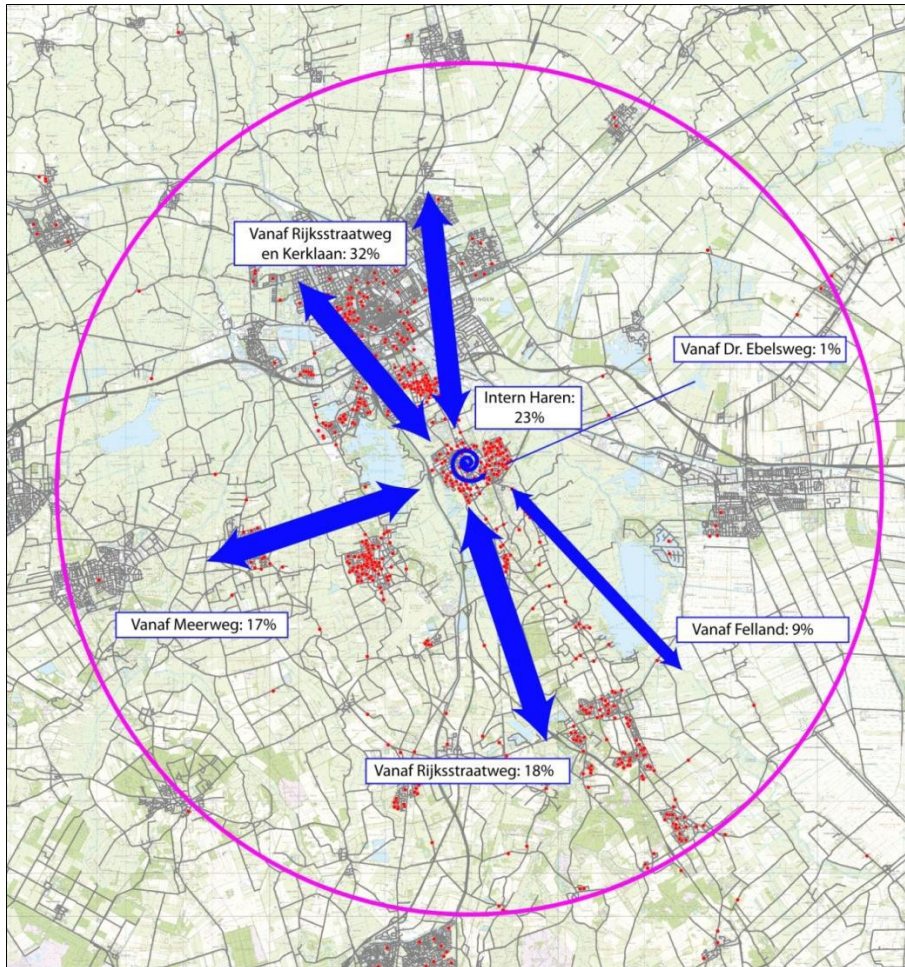
Voor het Zernike College (met 1.440 leerlingen) komt de verkeersgeneratie volgens de kencijfers neer op $(1.440/100) \cdot 16 =$ circa 200 verkeersbewegingen per etmaal (autoverkeer) per dag. Het is altijd wenselijk de landelijke kencijfers te staven aan de praktijksituatie. Navraag door de gemeente bij het Zernike College leert dat op basis van de huidige vervoerwijzekeuze er 60 mensen met de auto komen. Op basis hiervan zijn de verwachte verkeersbewegingen

per auto niet hoger dan de kencijfers weergeven. Per saldo wordt de verkeersgeneratie (autoverkeer) beperkt geacht.

middelbare school									
Parkeerkencijfers (per 100 leerlingen)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	2,0	4,0	2,6	4,6	2,9	4,9	3,9	5,9	11%
sterk stedelijk	2,3	4,3	3,0	5,0	3,3	5,3	3,9	5,9	
matig stedelijk	2,7	4,7	3,5	5,5	3,9	5,9	3,9	5,9	
weinig stedelijk	2,7	4,7	3,6	5,6	3,9	5,9	3,9	5,9	
niet stedelijk	2,7	4,7	3,6	5,6	3,9	5,9	3,9	5,9	
<i>Opmerking</i> Bezoekers zijn leerlingen									
Verkeersgeneratie (per 100 leerlingen)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	6,9	13,9	8,8	15,4	9,6	16,3	13,0	19,7	42%
sterk stedelijk	8,0	15,0	10,0	16,7	11,0	17,6	13,0	19,7	
matig stedelijk	9,4	16,4	11,7	18,3	12,8	19,4	13,0	19,7	
weinig stedelijk	9,5	16,5	11,9	18,5	13,0	19,6	13,0	19,7	
niet stedelijk	9,6	16,6	11,9	18,6	13,0	19,7	13,0	19,7	
<i>Opmerking</i> Bezoekers zijn leerlingen									

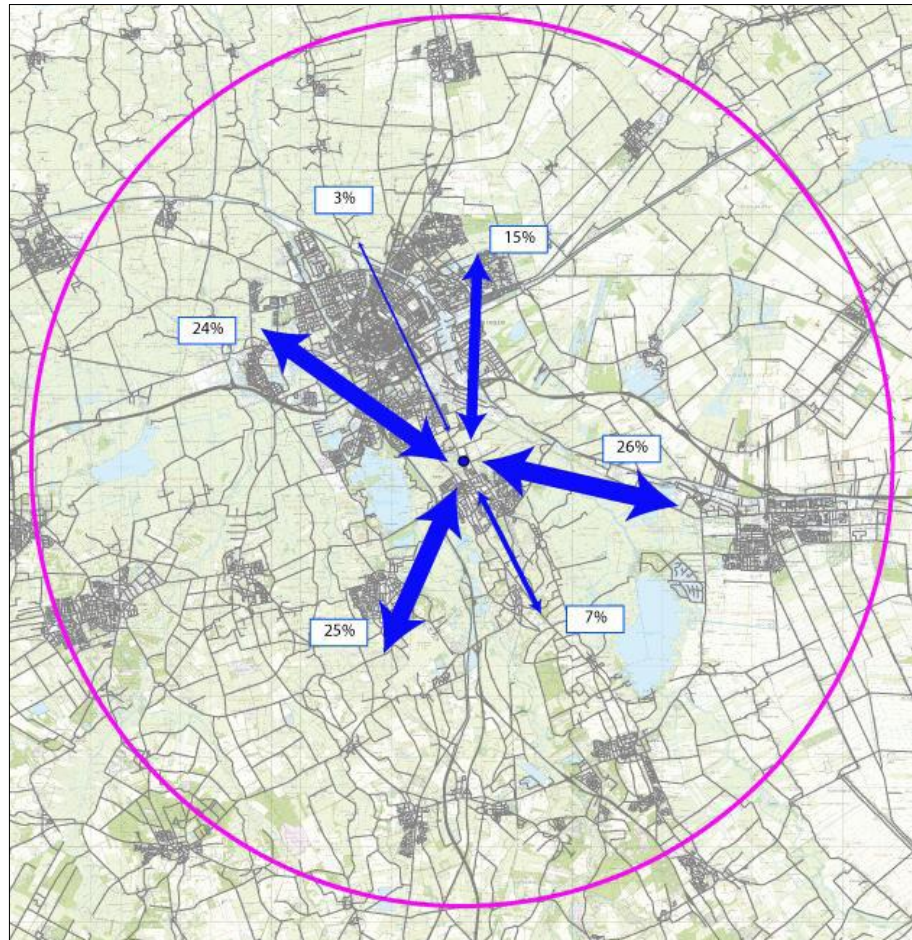
De huidige busverbinding aan de Rijksweg is vrij ver gelegen van deze locatie, maar mogelijk kan er in de spits een andere route worden gereden.

Van de circa 1.440 scholieren van het Zernike College komt ongeveer 75% op de (brom)fiets naar school. In onderstaande afbeelding zijn de globale herkomsten van de leerlingen weergegeven met de omvang van de verschillende stromen.



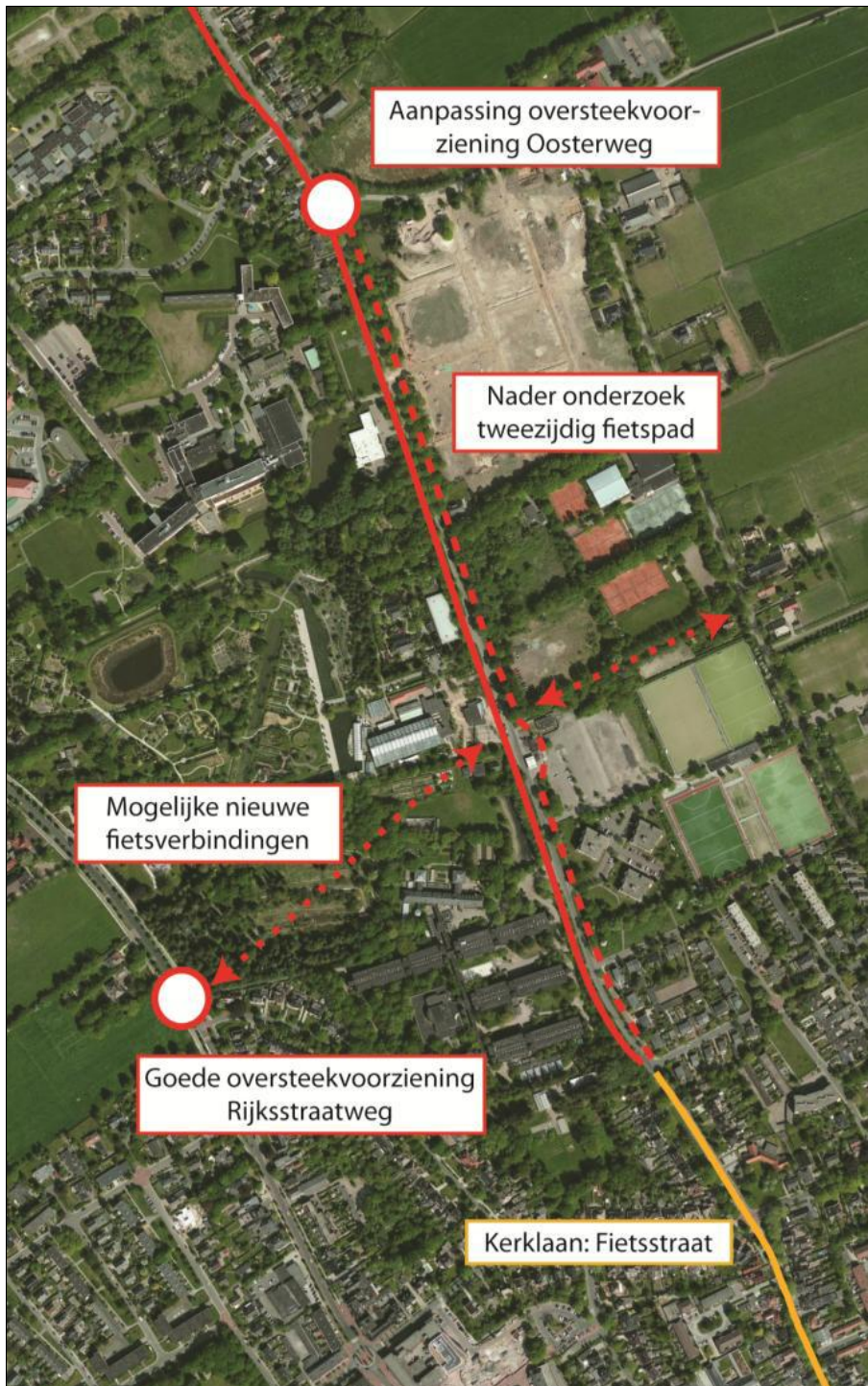
Ook relevant voor de fietsbewegingen op de Kerklaan is het Maartenscollege. Het Maartenscollege is gevestigd aan de Rijksstraatweg. De circa 1.500 leerlingen komen voor een groot deel op de (brom)fiets naar school. In onderstaande afbeelding zijn de globale herkomsten van de leerlingen weergegeven met de omvang van de verschillende stromen.

In de huidige situatie worden knelpunten in de bereikbaarheid ervaren door de combinatie van het autoverkeer en de vele fietsers via de Hemmenlaan. In overleg met de school zijn maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de situatie. De school zal voor het fietsverkeer zoveel mogelijk ontsloten worden via de Kerklaan. Dit betekent dat de fietsintensiteit deels verschuift van de Rijksstraatweg naar de Kerklaan, waardoor de intensiteit op de Kerklaan zal toenemen.



De scholen in Haren-Noord zullen extra fietsers op de Kerklaan en toevoerrou-tes teweeg brengen. De fietsintensiteit op de Emmalaan zal wat af gaan nemen en verschuiven naar de Vondellaan.

De noord-zuidas Groningen (Helperzoom) - Kerklaan - Glimmen (Rijksstraatweg) zal voor fietsers een nog belangrijkere as gaan worden dan in de huidige situatie. Voor het verbeteren van de huidige situatie en voor het faciliteren van de nieuwe fietsstromen is het gewenst mogelijke maatregelen in de fietsstructuur te onderzoeken. Het gaat hierbij concreet om een verbinding noordelijk van de Potgieterlaan tussen de Vondellaan en de Rijksstraatweg. Daarnaast wordt door de gemeente in het kader van de woningbouwontwikkeling in Haren-Noord en de mogelijke huisvesting van het Zernike College aan de Kerklaan gekeken naar het aanleggen van een fietsverbinding tussen de Oosterweg en de Kerklaan, globaal tussen de Grootslaan en de Hortus Haren. Deze kortsluitende fietsverbinding zou een verbetering van de bereikbaarheid van de scholen in Haren Noord betekenen en een wenselijke aanvulling in de fietsstructuur, aangezien het zorgt voor een verbinding tussen de fietsroutes Kerklaan en Oosterweg.



Bereikbaarheid Zernike College

Hiervoor is een beeld gegeven van de herkomsten van de leerlingen van het Zernike College en het Maartenscollege. In de huidige situatie kan de locatie waar de nieuwbouw van het Zernike College plaatsvindt, worden bereikt via de Kerklaan. In de bovenstaande afbeelding (bron: GVVP Haren) zijn mogelijke nieuwe fietsverbindingen getekend tussen de Rijksstraatweg en Kerklaan en tussen de Oosterweg en Kerklaan.

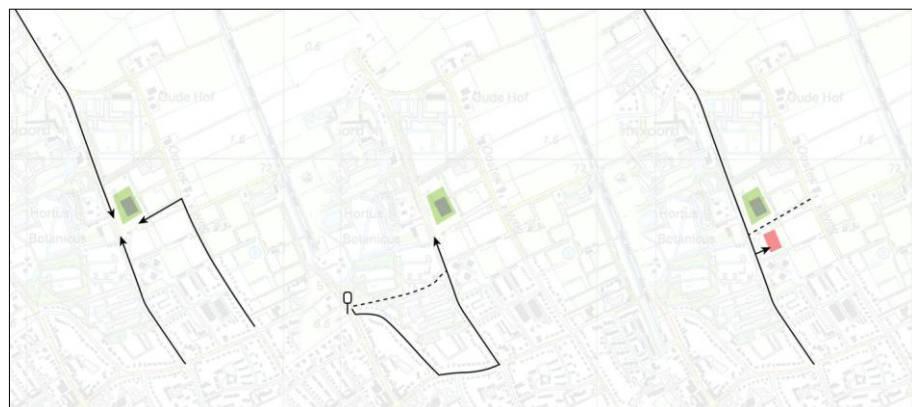
Verwacht wordt dat deze nieuwe verbindingen voor de opening van het Zernike College gerealiseerd zullen zijn. Door deze nieuwe fietsverbindingen hebben fietsers vanuit alle richtingen goede bereikbaarheid tot het Zernike College.

Fietsers vanuit de richting Meerweg en fietsers vanuit zuidelijke richting op de Rijksstraatweg kunnen de nieuwe fietsverbinding tussen de Rijksstraatweg en de Kerklaan gebruiken richting het Zernike College. Fietsers vanuit noordelijke richting (Groningen) zullen via de Rijksstraatweg (en vervolgens de nieuwe verbinding naar de Kerklaan) of via de Kerklaan naar het Zernike gaan. Fietsers vanuit Haren zullen of via de Kerklaan of via de Oosterweg en de nieuwe mogelijke nieuwe fietsverbinding tussen de Oosterweg en de Kerklaan naar het Zernike College gaan.

In de Beleidsnota Fiets van de provincie Groningen zijn verschillende trajecten benoemd als potentiële Fietsroute Plus. Eén traject is de verbinding tussen Groningen en Zuidlaren. Twee van de vier mogelijke tracés lopen via de Kerklaan. De noord-zuidas Groningen (Helperzoom) - Kerklaan - Glimmen (Rijksstraatweg) zal voor fietsers nog belangrijker gaan worden dan in de huidige situatie. Door de ontwikkelingen van woningbouw en scholen in Haren Noord neemt de functie van de Kerklaan als hoofdfietsroute verder toe.

Hoewel de Kerklaan als erftoegangsweg is aangeduid, wordt voorgesteld het fietspad te handhaven en op te waarden. In de huidige situatie ligt het fietspad eenzijdig langs de Kerklaan. Voor de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van het fietspad is van belang dat het fietspad door zo weinig mogelijk uitritten en zijwegen wordt gekruist. Vanuit die optiek dient de eenzijdige ligging langs de Kerklaan tussen de Oosterweg en de Esserweg te worden gehandhaafd.

Bereikbaarheid locatie



Bereikbaarheid locatie voor fietsers, voetgangers (bushalte) en auto's (bron: Stedenbouwkundig Plan 2012)

Voetgangers

Een aanzienlijk deel van de scholieren zal met de bus komen. De dichtstbijzijnde halte is die aan Rijksweg ter hoogte van Botanicuslaan. Ten behoeve van een goede toegankelijkheid is het wenselijk de oude doorkoppeling naar de Kerklaan via het voormalig Botanisch centrum weer open te stellen. Tevens zal de gemeente in overleg met het OV-bureau gaan onderzoeken of tijdens de spits de bus via de Kerklaan kan rijden.

Voor voetgangers zal een veilige oversteek van de Kerklaan moeten worden gemaakt.

Fietsers

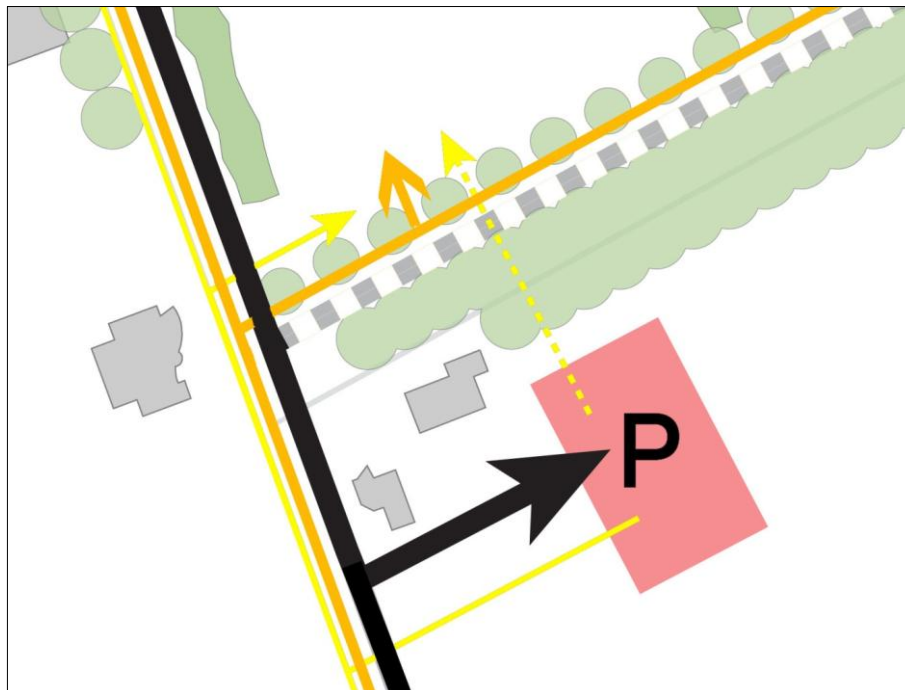
Scholieren op de fiets komen in ongeveer gelijke delen uit alle windrichtingen. Fietsers komend via de Kerklaan zullen moeten oversteken ter hoogte van de school. Voorkomen moet worden dat fietsers vanuit het zuiden in plaats van via het fietspad over de rijbaan gaan fietsen. Dit levert conflicten met het benzinestation op. Fietsers zullen het schoolterrein opgaan via het nieuwe vrijliggende fietspad ten noorden van de bronnenstrook. Van groot belang is dan wel een veilige aansluiting van dit fietspad op zowel de Oosterweg als de Kerklaan. Bij de Kerklaan komt deze oversteek samen met de uitrit van de benzinepomp en de toegang van de Hortus.



Schetsvoorstel fietsoversteek en entreesituatie (bron: gemeente Haren)

Auto's

Slechts weinig scholieren komen met de auto. Het autogebruik beperkt zich voornamelijk tot de docenten. Ten zuiden van de locatie ligt een groot parkeerterrein dat wordt gebruikt door bezoekers van de Hortus en de sportclubs. Dit gebruik vindt plaats op andere tijden dan de school actief is. Dubbelgebruik van de parkeerplaats is daardoor prima mogelijk (zie paragraaf 3.5). Wanneer de auto's op het perceel ten zuiden van de bronnenstrook worden geparkeerd is het van belang een goede voetgangersverbinding te maken. Idealiter loopt deze loodrecht van het parkeren naar de school en kruist de bronnenstrook. Indien dit niet mogelijk is zal een oplossing gevonden dienen te worden waarbij de veiligheid bij de benzinepomp wordt gegarandeerd, alsmede de privacy van de bewoners van de dienstwoning achter de pomp.



Ontsluiting locatie (bron: Stedenbouwkundig plan 2012)

3.5

Parkeren

In artikel 15 en 7 van het vigerende bestemmingsplan Haren Noord (1966) staat dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor de onder artikel 7 genoemde bijzondere doeleinden als een school. Een parkeeronderzoek moet dat aantonen.

In verband met het realiseren van het Zernikecollege aan de Kerklaan is het daarom noodzakelijk geworden om onderzoek te doen naar de te verwachten parkeerdruk en de daarmee samenhangende parkeerbehoefte op het parkeerterrein even ten zuiden gelegen van de beoogde nieuwbouwlocatie van dit college.

Op basis van een inventarisatie van de parkeergelegenheid en een inventarisatie van de in het gebied aanwezige functies is een parkeerbalans gemaakt voor dit gebied voor de toekomstige situatie.

Daarbij is uitgegaan van het volgende.

- . De bewoners van de Laarmanhof maken gebruik van de parkeergelegenheid aan deze straat.
- . De gebruikers van de tennisvelden maken gebruik van de eigen parkeergelegenheid welke ontsloten wordt via de Oosterweg.

- De huidige invulling van het voormalig Biologisch Centrum heeft geen invloed op de bezetting van het parkeerterrein. Er is voldoende ruimte aanwezig op het terrein zelf. Een nadere invulling van dit terrein speelt pas na 2019.

Daarnaast is er behoefte aan inzicht in de mogelijkheden om een eventuele overcapaciteit te benutten als alternatief voor het langparkeren in het centrum van Haren.

Berekening parkeerbehoefte huidige situatie

Opzet parkeerbalans

Het in het plangebied benodigde aantal parkeerplaatsen kan via de opstelling van een parkeerbalans op een objectieve wijze worden vastgesteld. De parkeerbalans is een door het CROW ontwikkeld rekenmodel, waarin rekening wordt gehouden met:

- de in het betreffende gebied aanwezige parkeerplaatsen;
- de in het betreffende gebied aanwezige bestemmingen;
- de per bestemming benodigde maximale parkeerbehoefte, afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de locatie van het te onderzoeken gebied (centrum, schil rond het centrum en rest bebouwde kom);
- het aanwezigheidspercentage per bestemming op verschillende tijdstippen.

Gemeente Haren behoort volgens het CBS tot de categorie weinig stedelijke gemeenten. Voor stedelijke zones worden verschillende normen gehanteerd voor het centrum; de schil/overloopgebied en de rest bebouwde kom. Het plangebied valt onder de noemer 'rest bebouwde kom'.

In het navolgende wordt het een en ander voor het plangebied uitgewerkt.

Inventarisatie

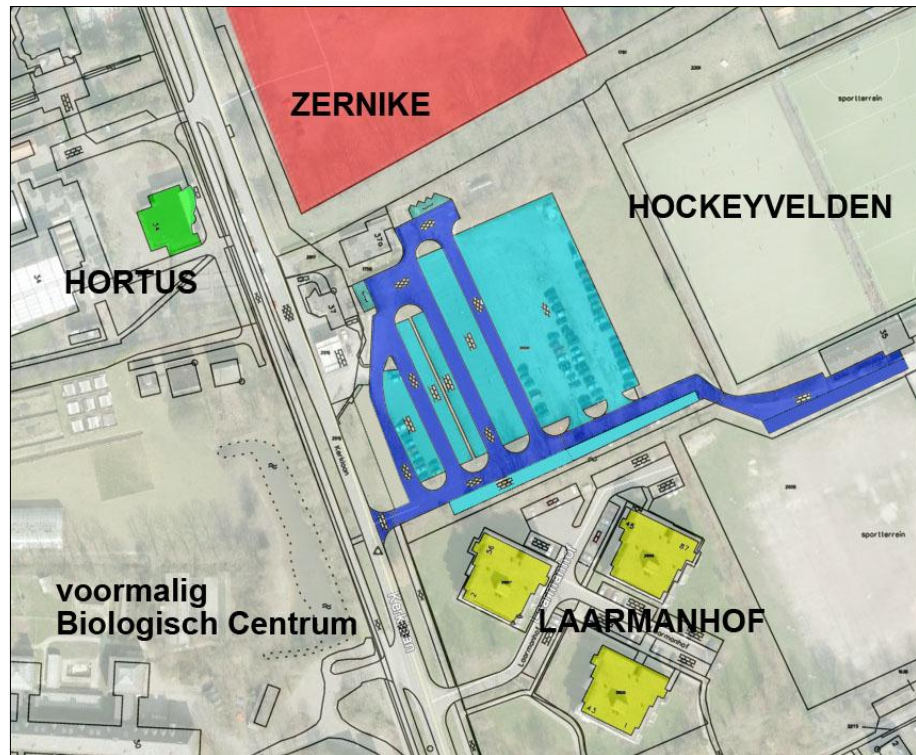
Gestart is met een inventarisatie van de in het plangebied aanwezige parkeerplaatsen. In totaal zijn er 307 openbare parkeerplaatsen in het plangebied voorhanden. Hiervan is een deel halfverhard (circa 100 plaatsen).

Daarbij moet worden opgemerkt dat langs de oostgrens van het terrein nog een strook braak ligt waarop nog circa 50 parkeerplaatsen zouden kunnen worden gerealiseerd.

Vervolgens zijn de in het plangebied aanwezige functies geïnventariseerd. Uit deze inventarisatie blijkt dat in het beschouwde gebied de volgende functies aanwezig zijn.

Tabel 2.2 inventarisatie huidige situatie

Functie	Aantal/grootte
Hortus Haren	-
Hockeyvereniging GHHC	4 velden



Parkeerkencijfers

Aan de hand van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012 zijn de parkeerkencijfers vastgesteld voor de hockeyvereniging. De parkeernorm voor sportvelden bedraagt 13 tot 27 parkeerplaatsen per hectare netto sportveld. Uitgaande van vier sportvelden met een gezamenlijke netto oppervlakte van 2,44 ha bedraagt de parkeerbehoefte 32 tot 66 parkeerplaatsen. Door de week worden de velden alleen voor trainingen gebruikt waarbij de senioren (autogebruikers) pas na 19.30 uur trainen. De verwachting is daarom dat in de avonduren er een parkeerbehoefte is van 22 tot 44 parkeerplaatsen. Overdag wordt de parkeergelegenheid nauwelijks door de hockeyvereniging gebruikt (4 tot 8 parkeerplaatsen).

Van de Hortus Haren zijn slechts summiere bezoekersaantallen bekend (5.000 bezoekers per maand in de periode 1 april tot en met 31 december). De organisatie is verder in handen van vrijwilligers. De openingstijden gedurende deze periode zijn dagelijks van 9.30 - 17.00 uur. Buiten de openingstijden wordt rekening gehouden met een parkeerbehoefte van vier parkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte van deze functie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- . autobezoekers: 90% (4500 personen);
- . autobezetting: 2,5 personen (1.800 auto's per maand, 420 per week);
- . verdeling bezoekers: 50% weekend (110 auto's per dag), 50% werkdagen (42 auto's per dag);
- . parkeerduur 4 uur;

- gebruik parkeergelegenheid 1,5 keer/dag waardoor een parkeerbehoefte ontstaat van 28 parkeerplaatsen op werkdagen en 73 parkeerplaatsen in de weekenden.

De huidige parkeerbehoefte is samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 2.3 parkeerbehoefte huidige situatie

functie	parkeerkcijfer			werkdag overdag		werkdag avond		zaterdag		zondag		aandeel bez./leerl.
	min	max	eenheid	min	max	min	max	min	max	min	max	
GHHC sportvelden 24.400 m ²	13	27	netto ha	4	8	22	44	32	66	32	66	95%
Hortus 420 autobezoeken/week				28	28	4	4	73	73	73	73	
totale parkeerbehoefte				32	36	26	48	105	139	105	139	

Uit deze tabel blijkt dat in het weekend de parkeergelegenheid het meest intensief wordt gebruikt (105 tot 139 bezette parkeerplaatsen). Dit houdt in dat de capaciteit van de parkeergelegenheid (307 parkeerplaatsen) niet wordt benaderd.

Voorgenomen plannen en nieuwe parkeerbehoefte

Het plan voorziet in de realisatie van een middelbare school (Zernike college) met een capaciteit van 1.440 leerlingen.

Aan de hand van de eerder genoemde CROW-publicatie 317 is de totale parkeerbehoefte van zowel de bestaande als de huidige functies vastgesteld. De parkeernorm voor middelbare scholen bedraagt 3,9 tot 5,9 parkeerplaatsen per 100 leerlingen. Uitgaande van 1.440 leerlingen bedraagt de parkeer-behoefte 56 tot 85 parkeerplaatsen.

Tabel 3.1 parkeerbehoefte toekomstige situatie

functie	parkeerkcijfer			werkdag overdag		werkdag avond		zaterdag		zondag		aandeel bez./leerl.
	min	max	eenheid	min	max	min	max	min	max	min	max	
Zernike 1440 leerl.	3.9	5.9	100 leerl.	56	85	5	5	0	0	0	0	11%
GHHC sportvelden 24.400 m ²	13	27	ha	4	8	22	44	32	66	32	66	95%
Hortus 420 autobezoeken/week				28	28	4	4	73	73	73	73	
totale parkeerbehoefte				88	121	31	53	105	139	105	139	

Uit de berekening blijkt dat door de komst van de school de parkeerdruk op het terrein toeneemt op werkdagen tot maximaal 121 geparkeerde auto's. Dit houdt in dat de capaciteit van de parkeergelegenheid (307 parkeerplaatsen) ook na het realiseren van de school niet wordt benaderd.

Overig gebruik parkeerterrein

Op het drukste moment kent het parkeerterrein een maximum bezetting van 139 geparkeerde auto's. Dit houdt in dat er een restcapaciteit is van ruim 160 parkeerplaatsen.

De gemeente Haren heeft in september 2012 een parkeeronderzoek laten verrichten om inzicht te krijgen in de actuele parkeersituatie in het centrum van Haren. Dit parkeeronderzoek biedt inzicht in de parkeerdruk op de parkeerplaatsen in het centrum: waar is sprake van hoge parkeerdruk en waar van lage

parkeerdruk. Ook maakt het parkeeronderzoek inzichtelijk welke gebruikers van de verschillende parkeerplaatsen gebruik maken: waar staan de bewoners (met ontheffing), waar het personeel en waar de bezoekers. Dit inzicht in de parkeerdruk en het parkeergedrag in het centrum bood de gemeente de mogelijkheid om te sturen in het parkeren.

Deze rapportage concludeert onder andere het volgende.

In de huidige situatie is er in het centrum van Haren voldoende parkeerruimte voor bezoekers, bewoners en personeel. Binnen de ontwikkeling Raadhuisplein - Haderaplein bestaat (op basis van het voorkeursmodel) het voornemen om de parkeerplaatsen die op maaiveld komen te vervallen niet binnen het fiscale gebied te compenseren. Om voor bezoekers van het centrum voldoende parkeercapaciteit te waarborgen, zal bij uitvoering van dit voornemen het lang parkeren (door personeel) in het centrum moeten worden beperkt. Berekend is dat het aantal benodigde parkeerplaatsen die zijn gelegen buiten het fiscaal gebied ten behoeve van het personeel op de vrijdag- en zaterdagmiddag respectievelijk 114 en 61 parkeerplaatsen bedraagt.

Wat de overcapaciteit van het parkeerterrein nabij de Hortus betreft mag worden geconcludeerd dat deze voldoende groot is om deze aantallen op te vangen.

Conclusie

Na realisatie van het Zernike College is er voor alle functies ruim voldoende parkeergelegenheid. Daarnaast mag worden geconcludeerd dat wat betreft de overcapaciteit dit terrein goed gebruikt kan worden voor het opvangen van de werknemers van de omgeving Raadhuisplein - Haderaplein.

3.6

Stedenbouwkundig ontwerp

In het gebied zijn ruimtelijke "kamers" te onderscheiden (zie ook het integraal ontwikkelingsplan Dilgt Hemmen Essen). Deze structuur biedt plek aan bebouwing met een zeer gevarieerde korrelgrootte. Het nieuwe gebouw past hier prima tussen.

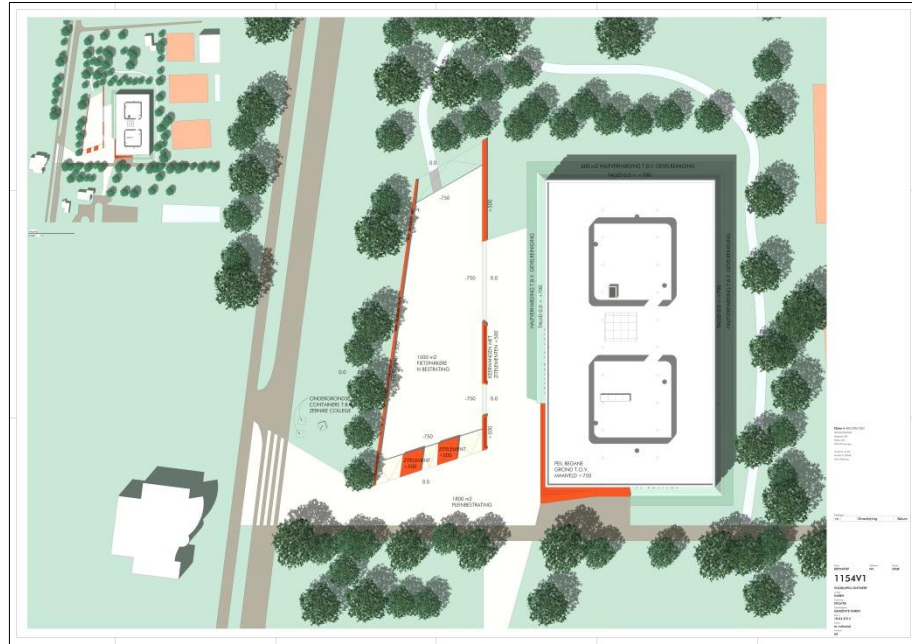
Het stedenbouwkundig ontwerp kent een logische opbouw. Vanuit een eenvoudig en eenduidig concept zijn de wensen van de school en die van de buurt verenigd. De school wenst een omsloten ruimte met de mogelijkheid om zich aan de Kerklaan subtiel te presenteren. Vanuit natuur en milieu is het gewenst om zoveel mogelijk van het waardevolle zware hout te behouden en nieuw waardevol groen aan te brengen. Vanuit de omwonenden wordt een wandeling door het gebied gewenst. De directe omwonenden willen de overlast zoveel mogelijk vermijden en wensen een heldere scheiding tussen school en de eigen kavel.

De school krijgt een eigen 'kamer'. De kamer heeft aan drie zijden dichte wanden; bomen met onderbegroeiing en is aan de zuidzijde open. Aan deze zijde ligt de ruimtereservering voor de doorsteek van het fietspad van de Oos-

terweg naar Kerklaan. In het plan is voorzien dat deze doorsteek voor fietsers tegelijkertijd met de school wordt aangelegd. De school presenteert zich hier aan de openbaarheid. Het gebouw is zodanig in de "kamer" gepositioneerd dat er een grote voorruimte ontstaat. Het is een ruimte die plaats biedt aan een schoolplein en parkeren voor 1.100 fietsen en 60 scooters. Rondom het gebouw is een groene strook van opgaande beplanting. Aan de oost- en noordzijde ligt het volume in het groen.



Vlekkenplan (bron: Stedenbouwkundig plan 2012)



Schetsontwerp (bron: gemeente Haren, versie 18 april 2013)

Inpassing in de omgeving

- RANDEN** De huidige kamer wordt vergroot door de bestaande houtwal in het midden van de kavel voor een groot deel te verwijderen en een nieuwe houtwal aan te leggen aan de noordzijde. De nieuwe houtwal zal bestaan uit kleinere bomen om schaduwwerking op het perceel van de bewoners aan de Bolhuissteeg tot een minimum te beperken. Aan de zuidzijde wordt laanbeplanting tussen het fietspad en de reserveringsruimte aangelegd. Aan de zijde van de Kerklaan wordt de bestaande halftransparante beplanting gehandhaafd. De voormalige toegang naar het terrein wordt ingeplant.
- KAVEL, BOUWVLAK EN FOOTPRINT** De vorm van de kavel is zo gekozen dat er aan de noordzijde zoveel mogelijk groen kan worden gespaard en de woning zo ver mogelijk van de kavel ligt. Binnen de kavel van de school ligt wel een deel van de te handhaven grondwal. Het bouwvlak is iets groter aangehouden dan de ontworpen footprint waardoor er enige mogelijkheid is om het gebouw te modificeren naar de omgeving en het programma.
- BOUWHOOGTE** Het bouwvolume is maximaal drie verblijfslagen. Binnen de bouwveloppe kan elke laag enigszins terug liggen om plasticiteit in de gevel te krijgen. Dit gegeven wordt gebruikt om aan de voorzijde het gebouw terug te kunnen leggen zodat enerzijds het volume zich kan verbijzonderen aan meest zichtbare zijde en anderzijds de mogelijkheid tot een zongericht dakterras ontstaat. Op het dak worden installaties gerealiseerd.
- BUITENRUIMTE** De relatie van binnen en buiten is erg belangrijk. Het schoolplein is daarom aan de voorzijde van het gebouw gelegd, zodat daar ook een functionele en visuele relatie met inplanting en entreegebied kan worden gemaakt. Het parkeren voor de fietsers is direct achter de dichte bosrand langs de Kerklaan gepositie-

neerd. Het ligt iets verdiept ten opzichte van de omgeving zodat het zowel vanuit de Kerklaan als vanuit het aan te leggen fietspad zo veel mogelijk uit het zicht is. De bestaande bomen in de noordwesthoek blijven staan. De onderbegroeiing kan worden verwijderd zodat een lig- en wandelweide ontstaat. De overige zijden rondom het gebouw worden groen ingericht waarbij gebruik gemaakt wordt van het bestaande groen langs de randen van het plangebied.

De hoofdoriëntatie van het gebouw is aan de zuidwestzijde. De entree van de gymzaal is gekoppeld aan de hoofdentree. De gymzaal is gepositioneerd aan de zuid-oost kant.

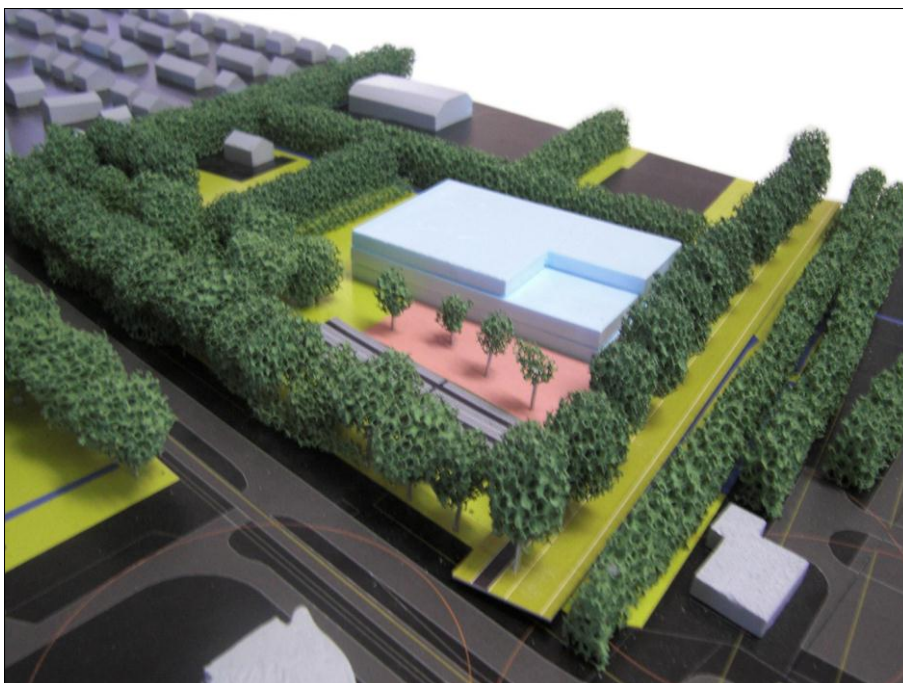
ORIËNTATIE

Er is sprake van één duidelijke hoofdentree. Daarnaast is er mogelijkheid tot enkele nevenentree 's. Ten behoeve van de gymzaal zal voor het medegebruik een eigen entree noodzakelijk zijn die na schooltijd los van de hoofdentree kan worden gebruikt. Naast de entree(s) voor gebruikers is er nog de entree ten behoeve van de bevoorrading. Deze wordt zo gepositioneerd ten opzichte van het schoolplein en het fietsparkeren dat conflictsituaties met het bevoorradingsverkeer worden voorkomen.

ENTREES

In aansluiting op het reeds bestaande wandelpad in de oostelijke houtwal (langs de tennisvelden) wordt een nieuwe wandelroute gemaakt die aansluit op het pad dat naar de Bolhuissteeg loopt. Dit pad loopt ten zuiden van de nieuwe houtwal en wordt met een greppel gescheiden van het schoolterrein.

RONDWANDELING



Maquette (bron: Stedenbouwkundig Plan 2012)

3.7

Waterberging

De fietsenstalling wordt zo mogelijk voorzien van grasbetonkeien en is daarmee halfdoorlatend. Door onder deze bestrating een infiltratielaag aan te leggen hoeft minder waterbergend vermogen in de omgeving te worden gemaakt. Dit waterbergend vermogen kan worden gevonden in de realisatie van een sloot langs de nieuwe houtwal en door gebruik te maken van bestaande watergangen. Ook kunnen bestaande watergangen wellicht wat worden opgeschaald en wadi's worden aangelegd. Voor de eventueel resterende hoeveelheid benodigde berging is naar het zich laat aanzien voldoende overmaat in de omgeving. Dit vanwege de extra berging die wordt gemaakt ten behoeve van de woningbouw in de omgeving.



Mogelijke waterbergingen (watergangen, wadi's, infiltratiestroken)

De watertoets is online ingevuld. De resultaten van het overleg met het waterschap zijn als bijlage toegevoegd.

3.8

Beeldkwaliteit

Richtlijnen voor de beeldkwaliteit

Licht blok in gesloten kamer. De ruimte wordt bepaald door de groene randen van de kamer. Het gebouw is in zijn ruimtelijke impact ondergeschikt door een lichte materialisatie. Het gebouw heeft een zekere lichtheid waardoor het loskomt van de ruimte en het maaiveld.

Vorm

- eenduidig volume;
- subtiele variatie door terugleggen en vooruitleggen verdiepingen (herkenbare horizontaliteit);
- openheid in gevel.

Entree en randen

- hoofdentree is gekoppeld aan pleinruimte (relatie ontmoeting binnen-buiten);
- entreeruimte overhoeks in zuid- en westgevel;
- entree in westgevel (zijde Kerklaan);
- entreeruimte duidelijk onderscheidbaar in gevel;
- entree als blikvanger;
- subtiel verhoogde voorruimte met trap direct voor entree om overgangsbied tussen binnen en buiten te creëren, eventueel in combinatie met luifel of overstek;
- ontmoetingsruimte binnen grenst voor een groot deel direct aan de buitenruimte;
- met uitzondering van de pleinruimte staat het gebouw direct in de groene kamer.

Materiaal en kleur

- materiaal absorbeert het groen (Transparant / Lucent);
- grijs, wit of pastelkleur (bij toepassing hout of beton kan ook naturel);
- naast grijze, witte of houtkleurige basis maximaal drie steunkleuren;
- samenhangende uitstraling voor gehele blok kansen ;
- dakterras op bovenste verdieping legt verbinding met pleinruimte;
- ecologisch groendak legt verbinding met groene omgeving;
- voorzieningen voor ecologie worden in gebouw verwerkt zonder dat hier de nadruk op gelegd wordt;
- split-level biedt kansen voor interne organisatie en over alle verdiepingen doorlopende ontmoetingsruimte;
- creëren van een luifel, al dan niet in combinatie met een overstekende verdieping.

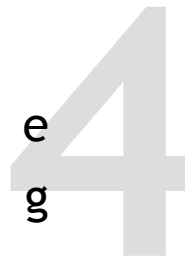


Schetsontwerp (bron: gemeente Haren, versie 18 april 2013)



Schetsontwerp (bron: gemeente Haren, versie 18 april 2013)

Juridische vormgeving



Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en regels. De opbouw van het bestemmingsplan is conform IMRO 2012, dus de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP) 2012. In het voorliggende bestemmingsplan zijn tevens de begrippen uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), die sinds 1 oktober 2010 in werking is getreden, gehanteerd. De regels van dit bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

Bestemmingen

Een eerste afweging met betrekking tot de toelaatbaarheid van functies en de omvang en de plaats is gemaakt bij de voorbereiding van het plan. Dit heeft geresulteerd in de volgende bestemmingen:

- groen;
- maatschappelijk.

De opbouw van de bestemmingsregels kent een vaste opbouw en volgorde, conform de SVBP 2012, te weten:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van
- werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van gebouwen;
- wijzigingsbevoegdheid.

Een bestemmingsregel behoeft overigens niet elk element te bevatten.

Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor groenvoorzieningen en bermen en beplanting. Binnen de bestemming zijn naast de genoemde functies ook voetpaden en watergangen toegestaan. Tevens dient het behoud en de bescherming van de waardevolle boomwallen te worden nagestreefd. Er is daarom een verbod opgenomen waarin is geregeld dat het niet is toegestaan om zonder omgevingsvergunning het kappen of rooien van bomen, hagen en houtsingels uit te voeren. Als voorwaarde is gesteld dat de werkzaamheden geen onevenredige afbreuk aan de landschappelijke waarden van de gronden mogen doen. Het oprichten van gebouwen is binnen de bestemming Groen niet toegestaan, bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen binnen de bestemming tot maximaal 2 m worden gebouwd.

Maatschappelijk

Binnen de bestemming Maatschappelijk zijn educatieve voorzieningen met bijbehorende sportvoorzieningen opgenomen, ten behoeve van de bouw van de bovenbouw van het Zernike College. Binnen de bestemming zijn naast de genoemde educatieve functies ook inritten en erfontsluitingen, (speel)plein, groenvoorzieningen, water, verkeers- en verblijfvoorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan. Het schoolgebouw dient binnen het bouwvlak te worden opgericht, met een maximum van drie (verblijfs)bouwlagen plus installaties. Bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn tevens binnen de bestemming toegestaan, waaronder prullenbakken en vlaggenmasten. Hiervoor zijn in de regels maximale (bouw)maten opgenomen.

Binnen de bestemming zijn tevens parkeervoorzieningen toegestaan, uitsluitend in de vorm van een plaats ten behoeve van het parkeren van fietsen, welke middels een aanduiding specifiek in de verbeelding is opgenomen. Voeten- en fietspaden zijn tevens in de bestemming begrepen, waaronder tevens een dienstontsluiting en een fietsroute, welke laatste ook specifiek in de verbeelding zijn aangeduid.

Toets aan wet - en regelgeving

5

5.1

Bodem

Er is verkennend bodem- en asfaltonderzoek uitgevoerd (Verkennend bodem- en asfaltonderzoek, Grontmij, september 2012). Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

In de grondmonsters zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen die de achtergrondwaarde overschrijden. In het grondwater zijn ter hoogte van peilbuizen 6 en 20 licht verhoogde concentraties aan barium aangetroffen. Tevens is in peilbuis 20 een licht verhoogde concentratie aan nikkel aangetroffen. Verder zijn geen van de geanalyseerde parameters in verhoogde concentraties aangetroffen.

In het asfaltgranulaat is een verhoogd PAK gehalte aangetroffen. Conform de 'richtlijn omgaan met vrijkomend asfalt' (CROW 210) wordt het asfaltgranulaat als niet teerhoudend beoordeeld. De grens voor wel of niet teerhoudend ligt bij 75 mg/kg d.s. Dit gehalte wordt niet gehaald, echter in de praktijk blijkt dat asfaltcentrales asfalt met het aangetroffen verhoogde PAK (54 mg/kg d.s.) gehalte toch niet accepteren.

Door middel van het uitgevoerde bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie. Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese "niet verdachte locatie", formeel gezien onjuist is. Er zijn immers op de onderzoekslocatie enkele gehalten aangetroffen die worden beschouwd als verontreiniging. Echter geen van de aangetroffen gehalten overschrijdt de tussenwaarde. Derhalve is nader onderzoek niet noodzakelijk. Gezien de relatief lage gehalten en de vermoedelijk natuurlijke oorzaak, is er tevens geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese. In het onderzoeksgebied zijn geen aanwijzingen verkregen tot het vermoeden van verdachte locaties of verontreinigde locaties. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de voorgenomen aankoop. Omdat de aankoop gericht is op het voorgenomen gebruik als bouwlocatie voor een school, is deze conclusie ook te trekken voor de beoogde functie van het plangebied. Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.2

Archeologie

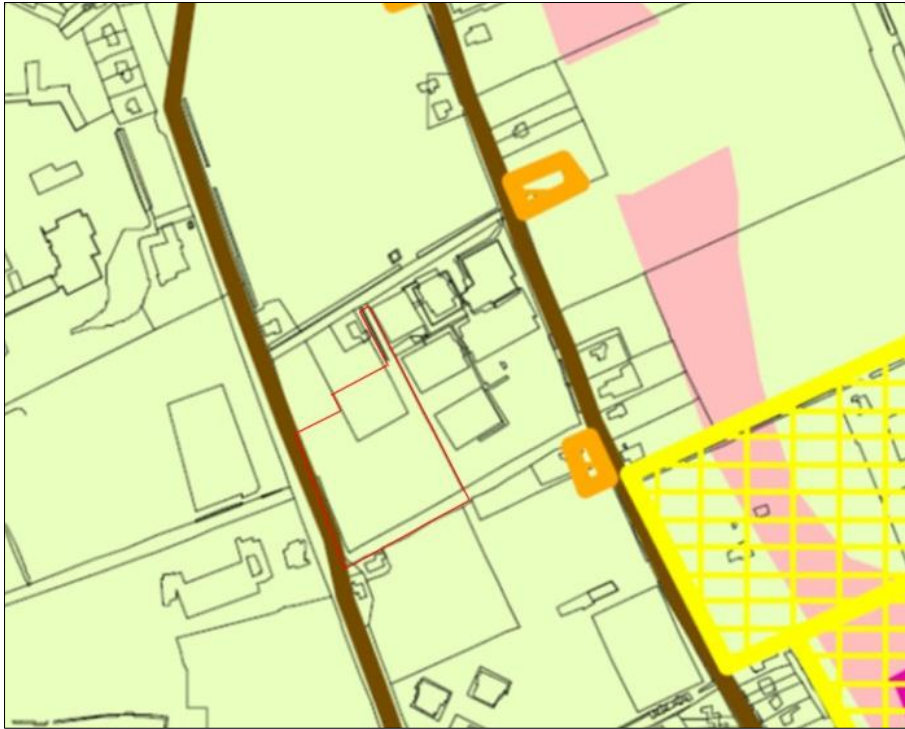
Bij ingrepen die een verstoring van het bodemprofiel met zich mee (kunnen) brengen is een adequate bescherming van het archeologische erfgoed van belang. Dit belang is in internationaal verband erkend in het 'Verdrag van Valetta'. In Nederland zijn de uitgangspunten van dit verdrag per 1 september 2007 opgenomen in de daartoe gewijzigde Monumentenwet 1988: de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Bescherming volgens de Wamz vindt plaats door regulering van bodemversturende activiteiten in een zo vroeg mogelijk stadium. Dit wordt gerealiseerd door archeologie te betrekken in het proces van ruimtelijke planontwikkeling. Al tijdens de planvoorbereiding moet worden onderzocht wat er over archeologie bekend is, zodat daar tijdens de planvorming rekening mee gehouden kan worden. Het behoud van archeologische waarden in situ is daarbij primair het streven.

Op 25 juni 2012 heeft de raad het archeologiebeleid zoals verwoord in de Nota Archeologiebeleid met een beleidskaart vastgesteld. Ten aanzien van het beleid is bepaald dat er geen bureauonderzoek noodzakelijk is in de volgende gebieden:

- gebieden met een lage archeologische verwachting op basis van de bodemsoort;
- afgegraven percelen;
- bebouwde delen van naoorlogse woonwijken, industrieterreinen;
- bebouwde erven;
- al op aanwezigheid van archeologische waarden onderzochte gebieden.

Deze gebieden zijn op de beleidskaart in één kaartlaag gevat (lage archeologische verwachting) en zijn niet afzonderlijk benoemd.

Op de Beleidskaart is het plangebied aangeduid als een 'Gebied met een lage archeologische verwachting'. Ten aanzien van het plangebied kan dus worden gesteld dat geen bureauonderzoek noodzakelijk is. Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.



Legenda

- ▲ Versterking, exacte ligging onbekend (aandachtspunt)
- Rijksbeschermd archeologische terreinen (WR-a1: vergunning nodig van minister OCW)
- Archeologische terreinen (AMK-terreinen) (WR-a2)
- Uitbreiding AMK-terreinen (WR-a2)
- Steenhuizen, borgen, buitenplaatsen en versterkingen (WR-a2)
- Boerderijplaatsen (WR-a2)
- Essen (WR-a2)
- Historische kernen en bebouwing (WR-a3)
- Cultuurlandschappelijk waardevolle lijnelementen (WR-a3)
- Cultuurlandschappelijk waardevolle waterlopen (WR-a3)
- Cultuurlandschappelijk waardevolle elementen (WR-a3)
- Beekdalen (grotendeels met waardevolle verkaveling) (WR-a5)
- Hoge verwachting (WR-a4)
- Lage verwachting

Uitsnede archeologische waardenkaart met plangebied (bron: gemeente Haren)

5.3

Water

Het Besluit ruimtelijke ordening schrijft voor dat in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf moet worden opgenomen. Daarin dient verslag te worden gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de waterhuishoudkundige situatie.

UITWERKING

De gemeente stelt als eis dat bij nieuwbouw minimaal 90% van het nieuwe dak oppervlak afgekoppeld dient te worden en bij reconstructies minimaal 50% van het bestaande oppervlak wordt afgekoppeld. In het plangebied zal in principe infiltratie moeten worden toegepast. Inzicht in de bodemkundige situatie moet uitwijzen of dat haalbaar is.

De gevolgen van de nieuwe ontwikkelingen dienen ingepast te kunnen worden in het gemeentelijke waterplan. Momenteel wordt een nieuw Waterplan opgesteld.

In april 2013 is de Digitale Watertoetsprocedure doorlopen. Het Waterschap Hunze en Aa's heeft in het wateradvies aangegeven dat het plan geen belangen van het waterschap raakt en dat het geen nieuwe invloeden heeft op het watersysteem. Het plan geeft daarmee geen aanleiding tot aanvullende wateradviezen. De reactie van Waterschap Hunze en Aa's (watertoetsdocument) is in de bijlagen opgenomen. Bij de uitwerking van dit bestemmingsplan zal rekening worden gehouden met de daarin genoemde eisen ten aanzien van riolering en wateroverlast. De 'standaard waterparagraaf' maakt deel uit van het watertoetsdocument.

5.4

Ecologie

Ter bescherming van ecologische waarden dient bij ruimtelijke ingrepen een afweging te worden gemaakt in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Hiertoe dient een advies natuurwaarden te worden opgesteld. In 2012 is daarom een ecologisch onderzoek binnen het plangebied uitgevoerd. De rapportage daarvan is als bijlage toegevoegd.

Het Advies Natuurwaarden behandelt de ecologische beoordeling van de beoogde activiteit. De effecten op natuurwaarden worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is vastgelegd in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de provinciale structuurvisies en provinciale verordeningen. Waar nodig, wordt aandacht besteed aan het Besluit Rode lijsten flora en fauna. Nadere informatie over deze wet- en regelgeving is opgenomen in bijlage 1. Overigens zullen naar verwachting zowel de

soortenbescherming als de gebiedsbescherming per 2013 worden ondergebracht in de nieuwe Wet natuurbescherming, waarbij de natuurmonumenten uit de huidige Natuurbeschermingswet 1998 onder de planologische bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur zullen gaan vallen.

Het volgende wordt in dit Advies Natuurwaarden geconcludeerd.

Beschermde gebieden

Beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur liggen op ruime afstand van het plangebied en zijn hiervan gescheiden door enige bebouwing en infrastructuur, maar betreffen natte gebieden terwijl het plangebied hoog op de flank van een stuwwal ligt. Gezien de aard van de ingrepen zijn geen negatieve effecten op deze gebieden te verwachten. Voor deze activiteit is daarom geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. De activiteit is op het punt van natuur niet in strijd met het Provinciaal Omgevingsplan (POP) 2009-2013 en de Omgevingsverordening 2009.

Beschermde soorten

Uit het onderzoek komt naar voren dat het plangebied een zeer beperkte natuurwaarde kent. Wanneer bij het uitvoeren van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels (zie voorwaarden paragraaf 4.4) worden geen verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet overtreden. Voor de aanwezige licht beschermde soorten geldt een vrijstelling van de verboden in het geval van ruimtelijke ontwikkelingen. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Wel blijft de zorgplicht van toepassing.

Vleermuizen

Op basis van het veldbezoek en de geraadpleegde bronnen is een voldoende beeld van de voorkomende soorten ontstaan. Alle vleermuissoorten, alsmede hun vaste verblijfplaatsen zijn streng beschermd. Als gevolg van lichtuitstraling vanuit het schoolgebouw of van aan te brengen verlichting langs het fietspad kan een paarverblijfplaats van rosse vleermuis worden verstoord (artikel 11). Voor het verstoren van een verblijfplaats van vleermuizen, kan bij ruimtelijke ontwikkelingen, geen ontheffing van de Flora- en fauna wet worden verkregen.

Een verbodsovertreding van de Flora- en faunawet kan worden voorkomen door ervoor te zorgen dat er geen licht uitstraalt op de paarverblijfplaats van rosse vleermuis. Dit houdt in dat er nabij de verblijfplaats geen verlichting wordt geplaatst langs het fietspad en dat ervoor dient te worden gezorgd dat er geen licht vanuit het schoolgebouw op de verblijfplaats schijnt gedurende de schemer- en avondperiode.

Vaatplanten

In het plangebied komen de middelzwaar beschermde soorten gevlekte rietorchis en wilde marjolein voor. Wanneer wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode als bijvoorbeeld de gedragscode van bouwland Nederland (zie ook paragraaf 4.1), treden geen verbodsovertredingen ten aanzien van vaatplanten op.

Uitvoerbaarheid

Uit het onderzoek naar effecten op beschermde natuurwaarden blijkt dat, mits gewerkt wordt volgens voorgestelde maatregelen, de aanwezige natuurwaarden geen belemmeringen vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Deze conclusie geldt voor de beschermde soorten en de noodzaak van ontheffingen. Het is aan het bevoegd gezag om de visie dat er geen sprake zal zijn van negatieve effecten op beschermde gebieden en een noodzaak tot vergunningen te bevestigen.

Gezien de aangetroffen soorten en de in dit rapport opgenomen voorziene plannen en activiteiten behoudt dit onderzoek drie jaar zijn geldigheid voor een wettelijke of juridische procedure. Dit betreft een ontheffingsaanvraag voor de Flora- en faunawet of een besluit waarop de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is (onder andere een besluit voor de Wro). Bij aanpassingen van het oorspronkelijke plan en veranderingen in de terreinomstandigheden van het plangebied, die kunnen leiden tot andere inzichten met betrekking tot natuurwaarden, zal een actualisatie van het onderzoek moeten plaatsvinden. Dit geldt ook wanneer het beleid voor beschermde gebieden in de omgeving verandert.

Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

5.5

Wet geluidhinder

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een school. De Wet geluidhinder beschouwt een dergelijk gebouw als een zogenaamd geluidsgevoelig gebouw. Onderzocht dient daarom te worden of toetsing aan de Wet geluidhinder nodig is.

Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Binnen de bebouwde kom bedraagt de zonebreedte voor tweestrooks wegen die aan weerszijden van de weg gerekend vanuit de weg, in acht moet worden genomen 200 m. Buiten de bebouwde kom bedraagt deze 250 m. Ingeval van het realiseren van geluidsgevoelige bebouwing binnen deze zone dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden.

De Kerklaan langs het plangebied is momenteel een 50 km/uur gebied. In het GVVP is de Kerklaan door de gemeente aangewezen als 30 km/uur gebied. Dit houdt in dat akoestisch onderzoek in principe niet noodzakelijk is wat betreft het wegverkeer. Volledigheidshalve is echter uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening akoestisch onderzoek verricht. Daarbij is voornamelijk uitgegaan van een maximum snelheid van 50 km/uur op de Kerklaan.

Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige objecten binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 48 dB. Bij het voorbereiden van een plan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op grond behorende bij een zone, dienen burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek in te stellen. Indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te boven gaat, kunnen burgemeester en wethouders, mits gemotiveerd, een hogere waarde vaststellen tot maximaal 63 dB (artikel 83 van de Wet geluidhinder).

VOORKEURSGRENSWAARDE

Bij de berekeningen is gebruikgemaakt van de verkeersprognoses van de gemeente Haren voor 2020. Daarnaast is uitgegaan van een groei van het verkeer met 6% in de periode 2020 tot 2023. In de berekeningen is verder uitgegaan van een wegdek van dicht asfaltbeton. In onderstaande tabel zijn de gebruikte gegevens weergegeven.

UITGANGSPUNTEN VERKEER

weg	Wegdektype	Etm. int. 2023	verdeling				
			periode	uur %	% samenstelling		
					lv	mv	zv
Kerklaan	DAB	3074	dag	7,20	94	6	0
			avond	2,67	98	2	0
			nacht	0,36	95	5	0

Met behulp van Standaard Rekenmethode I zijn de 48 dB geluidscontouren van de Kerklaan berekend onder zogenaamde vrije-veldcondities. Dat wil zeggen dat geen rekening is gehouden met eventuele afschermende bebouwing tussen het te realiseren College en de betreffende weg. Bij de berekeningen is verder rekening gehouden met een aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder. De 48 dB-geluidscontour ligt ongeveer op 25 m uit de as van de Kerklaan. Het te realiseren College ligt op grotere afstand van deze weg. In de zin van de Wet geluidhinder is er derhalve geen sprake van geluidhinder wat betreft het wegverkeerslawaai. Het rekenblad is opgenomen in de bijlagen.

BEREKENINGEN EN CONCLUSIE

Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

Spoorweglawaai

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van geluidsgevoelige gebouwen. In dat verband is ook hoofdstuk 7 (Zones langs spoorwegen) van de Wet geluidhinder is van belang. De spoorlijn Assen - Groningen (traject 86) kent een zone van 500 m ter weerszijden van het spoor. De afstand tot de oostelijke grens van het perceel langs de Kerklaan bedraagt 550 m. De locatie valt derhalve buiten deze zone. Akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai is derhalve niet aan de orde. Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

5.6

Luchtkwaliteit

REGELGEVING NEDERLAND

Nederland heeft de regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing) en locaties die gewoonlijk niet publiek toegankelijk zijn.

Op 15 november 2007 is dit deel van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekende 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 er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ of PM_{10}) als nibm wordt beschouwd.

BESTEMMINGSPLAN

Dit bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot realisatie van een school. Op basis van de CROW-publicatie nr. 317 -Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012) en het programma van eisen uit het stedenbouwkundig ontwerp van juli 2012, is de verkeersgeneratie van het Zernike College berekend. Wat betreft de verkeersgeneratie van een middelbare school moet in de situatie van Haren rekening worden gehouden met een verkeersgeneratie van 13 tot 20 ritten per 100 leerlingen. Uitgaande van 1.440 leerlingen moet derhalve met een verkeersgeneratie van ongeveer 290 ritten per etmaal.

NIBM-TOOL

Voor kleinere ruimtelijke plannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het voormalige Ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil de nibm-tool 08-06-11 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle

manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		290
Aandeel vrachtverkeer		2.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0.26
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1.2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig;		
<i>nibm-tool 08-06-11</i>		

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Hoewel geconstateerd is dat het project een zogenaamd nibm-project betreft, dient ook te worden gezien of de luchtkwaliteit in het plangebied niet zodanig is dat de normen voor een goed woonklimaat worden overschreden. Daartoe is gebruik gemaakt van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland 2012. Het RIVM produceert deze kaarten jaarlijks. De kaarten geven een beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren. Per kilometervak worden de concentraties voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen weergegeven waarvoor Europese regelgeving bestaat. De kaarten op deze website hebben een juridisch-formele status.

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) uit de wet zijn opgenomen in de navolgende tabel.

□ Grenswaarden luchtconcentraties NO₂ en PM₁₀

Luchtconcentratie	Norm
NO₂	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
PM₁₀	
jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³

Getoetst dient te worden aan de norm voor NO₂ per 1 januari 2015. Vanaf die datum moet blijvend aan de norm van NO₂ worden voldaan. Per 21 juni 2011 moet aan de grenswaarden voor fijn stof worden voldaan.

Uit de Grootschalige Concentratiekaarten blijkt dat in het plangebied de volgende achtergrondniveaus zijn gemeten en worden verwacht voor NO₂ en PM₁₀.

Achtergrondniveaus luchtkwaliteit

Stof	2011	2015	2020
PM ₁₀	21,5 µg/m ³	17,8 µg/m ³	17,3 µg/m ³
NO ₂	14,7 µg/m ³	12,7 µg/m ³	10,4 µg/m ³

Uit de gemeten en berekende achtergrondniveaus blijkt dat deze ruim onder de wettelijke normen blijven. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven. Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

5.7

Milieuozonering

Een belangrijke factor voor het behouden en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving is een juiste afstemming tussen bedrijvigheid, wonen, recreëren en natuur. In de ruimtelijke ordening wordt daarom rekening gehouden met milieuhinder van bedrijven ten opzichte van milieugevoelige functies aan de hand van de VNG-handreiking. Dit wordt milieuozonering genoemd.

De functie school wordt beoordeeld als een kwetsbare functie in het kader van de milieuwetgeving. Daarom moet nagegaan worden of functies in de omgeving beperkend kunnen zijn, gewijzigd zijn en of de regelgeving anders is geworden. Anderzijds kent ook de school normen voor de aan te houden afstand tot gevoelige objecten, zoals woningen.

Agrarische bedrijven (veehouderij)

De situering van de school dient in verband met de aanwezigheid van agrarische bedrijven te worden getoetst aan het Besluit landbouw milieubeheer en/of de Wet geurhinder en veehouderij. In de nabijheid van het plangebied bevinden zich enkele agrarische bedrijven. Qua omgevingstype doet het plangebied in de huidige situatie aan als een bebouwde kom gebied, zeker als ook de verschillende fasen van Dilgt, Hemmen en Essen zijn voltooid. Het plangebied kan naar de typering uit het Besluit landbouw daarom worden aangemerkt als omgevingscategorie II: "bebouwde kom". Hiervoor geldt een afstand van 100 m tot de agrarische bedrijven. De meest relevante bedrijven liggen aan de Oosterweg.

Agrarische bedrijven

De afstand van de voorzijde van het perceel van het bedrijf Oosterweg 117 tot de grens van het plangebied bedraagt 150 m, de afstand van de achterzijde van de stal tot de grens van het plangebied is circa 200 m. Rondom dit bedrijf liggen meerdere woningen op korte afstand (vanaf 15 m).

Ook het bedrijf Oosterweg 123 ligt op ruime afstand van de grens van het plangebied.

De afstand van de voorzijde van het perceel van het bedrijf Oosterweg 125 tot de grens van het plangebied bedraagt 300 m, de afstand van de achterzijde van de stal tot de grens van het plangebied circa 360 m.

Omdat voor al deze bedrijven een geurcirkel van 50 m geldt, liggen deze bedrijven daarmee op voldoende afstand van het plangebied.

Hortus Haren

De huidige Hortus kan worden gelijkgesteld met een tuincentrum. Deze wordt gerekend tot de bedrijfsmilieucategorie II met een afstand tot gevoelige objecten, zoals de school, van 30 m. In het Stedenbouwkundig Plan is in deze maat voorzien en ligt daarmee op voldoende afstand van het plangebied.

Benzinestation

Ten zuiden grenzend aan het plangebied is een benzinestation gelegen met bedrijfswoning, een autowasstraat en een lpg-vulpunt. Rond de pompen van het tankstation ligt een cirkel van 50 m (bij minder dan 1.000 m³ lpg). Dit is een VNG richtnorm voor de aan te houden afstand tot gevoelige objecten, zoals de school. In het Stedenbouwkundig Plan is in deze maat voorzien en het benzinestation ligt daarmee op voldoende afstand van het plangebied.

Bedrijfswoning benzinestation

Aan de noordzijde van het benzinestation is een bedrijfswoning gelegen. Conform de VNG norm is de aan te houden afstand tot de school 30 m. In het Stedenbouwkundig Plan is in deze maat voorzien en de bedrijfswoning ligt daarmee op voldoende afstand van het plangebied.

Woning Bolhuissteeg

Aan de Bolhuissteeg ligt ten noordoosten grenzend aan het plangebied een woning. Conform de VNG norm is de aan te houden afstand tot de school 30 m. In het Stedenbouwkundig Plan is in deze maat voorzien en deze woning ligt daarmee op voldoende afstand van het plangebied.

Straling

Tegenover het plangebied is op een van de gebouwen van Beatrixoord een zendmast voor de omroepen gelegen. Deze mast staat op een afstand van 300 m gerekend vanaf de grens van het plangebied.



Uitsnede risicokaart: zendmasten (bron: Provincie Groningen)

Voor zover is na te gaan liggen geen straalpaden over het plangebied. Om de goede werking van de straalverbindingen te waarborgen worden door houders van de vergunningen de bestemmingsplannen die ter inzage worden gelegd actief beoordeeld. Wanneer in een bestemmingsplan (bouw)mogelijkheden zijn voorzien waardoor de goede werking van een straalverbinding mogelijk niet (meer) is gewaarborgd zullen de houders van de vergunningen een inspraakreactie en/of zienswijze indienen. Op basis van deze inspraakreactie en/of zienswijze kan dan het bestemmingsplan worden aangepast. Dit betekent dat gemeenten in beginsel passief kunnen zijn wat betreft het opnemen van een aanduiding als Straalpad (SVBP2008). Gezien de hogere bebouwing in de directe omgeving (o.a. Beatrixoord) wordt aangenomen dat er geen beperkingen zullen zijn.

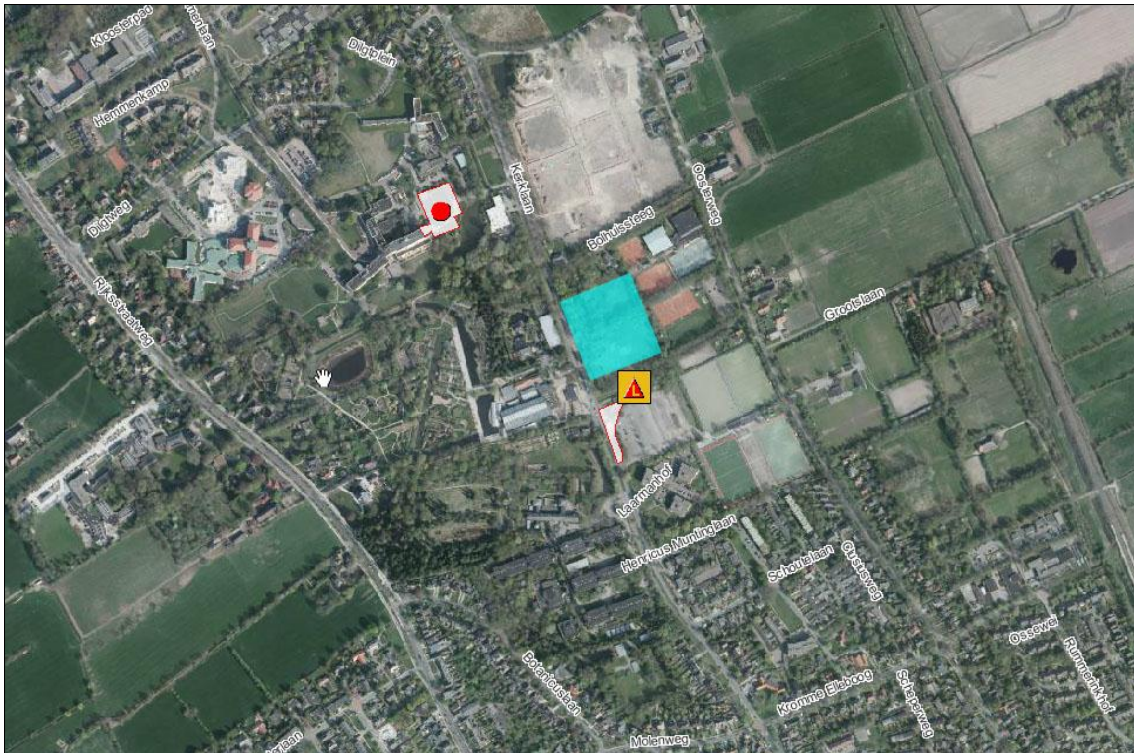
Hoogspanningsleiding

De dichtstbijzijnde hoogspanningsleiding ligt op ruime afstand ten oosten van de spoorlijn. Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

5.8

Externe veiligheid

Om te bepalen of in de nabijheid van het plangebied inrichtingen aanwezig zijn met gevaarlijke stoffen, transportroutes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is de risicokaart geraadpleegd. De navolgende figuur betreft een uitsnede van deze kaart met de situatie in en rond het plangebied.



Risicokaart met plangebied (blauw) (bron: provincie Groningen)

5.8.1

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden en op 13 februari 2009 een gewijzigde versie van dit besluit. Het Bevi richt zich primair op inrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor de in de omgeving gelegen risicogevoelige objecten. Het besluit onderscheidt twee categorieën risicogevoelige objecten, namelijk kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (Bevi artikel 1, lid 1, sub b en l). Dit onderscheid is gebaseerd op maatschappelijke opvattingen over de groepen mensen die in het bijzonder moeten worden beschermd en op gegevens als het aantal personen en de verblijfstijd van groepen mensen. Het besluit geeft waarden voor het risico dat toelaatbaar wordt geacht voor deze objecten. Hierbij worden twee vormen van risico onderscheiden.

Allereerst het plaatsgebonden risico. Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats waarbij het niet van belang is of op die plaats daadwerkelijk een persoon aanwezig is. In het besluit is het plaatsgebonden risico gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval met een gevaarlijke stof.

Ten tweede kent het besluit het zogenaamde groepsrisico. Hierbij gaat het om de kans per jaar dat een groep mensen in minimaal een bepaalde omvang slachtoffer wordt van een ongeval. In het besluit wordt dit gedefinieerd als de

INLEIDING

(cumulatieve) kansen dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als direct gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van de inrichting en van één ongeval in die inrichting, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico moet worden bepaald binnen het invloedsgebied van de inrichting. Voor het groepsrisico gelden, anders dan voor het plaatsgebonden risico, geen grenswaarden, maar geldt een oriënterende waarde. Het gaat om een maatschappelijke verantwoordingsplicht aan de hand van het risico, beschreven in het Bevi (artikel 12 en 13) en in de 'Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico' (2007).

ONDERZOEK	Uit de risicokaart blijkt dat in de nabijheid van het plangebied twee inrichtingen liggen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.
OPSLAG CHLOORBLEEK- LOOG	Op circa 175 m ten noordwesten van het plangebied ligt een instelling (Beatrixoord) met zwembad (chloorbleekloog opslag). Deze inrichting valt onder het Activiteitenbesluit en legt geen planologische beperkingen op het plangebied.
LPG-TANKSTATION	<p>Daarnaast ligt direct ten zuiden van de beoogde schoollocatie een benzine- en lpg-tankstation (Bevi-inrichting). De plaatsgebonden risicocontouren (10^{-6}) en het invloedsgebied reiken tot over het plangebied.</p> <p>Op dit moment beschikt dit tankstation over een bovengronds reservoir met een inhoud van 18.000 liter. Conform het Revi heeft dit bedrijfsonderdeel een pr-contour van 120 m. Deze valt binnen het plangebied (zie navolgende figuur). De risicocontouren van het vulpunt en de afleverzuil liggen buiten het plangebied. Ook ligt het plangebied in het invloedsgebied van de inrichting. Deze is gesteld op 150 m (gemeten vanuit het vulpunt en het reservoir). Bij nieuwe ontwikkelingen die plaatsvinden in het invloedsgebied dient het groepsrisico te worden verantwoord.</p> <p>Omdat binnen de plaatsgebonden risicocontour namelijk geen kwetsbare objecten mogen worden opgericht (een school wordt als zodanig aangemerkt) is, gelet op het bovenstaande het planvoornemen niet uitvoerbaar.</p>
OPLOSSING	De eigenaar van de grond waar de bovengrondse lpg-tank op gevestigd is (de Rijksuniversiteit Groningen), heeft met de eigenaar van de lpg-tank afgesproken dat de bovengrondse lpg-tank en bijbehorende voorzieningen uiterlijk per december 2014 worden gesaneerd. Hiermee wordt een oplossing geboden voor de hierboven beschreven problematiek. Het benzinestation blijft met de verkoop van benzine en diesel gehandhaafd op de locatie.



Plaatsgebonden risicocontouren lpg-tankstation

5.8.2

Transport van gevaarlijke stoffen

Zoals bij inrichtingen het Bevi voorwaarden stelt aan de omgang met externe veiligheid, zo zijn bij vervoer van gevaarlijke stoffen deze voorwaarden opgenomen in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRNVGS). De cRNVGS is een uitwerking van de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en bepaalt dat ruimtelijke plannen getoetst moeten worden aan de norm voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Deze circulaire wordt vervangen door het in voorbereiding zijnde Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het Provinciaal Basisnet Groningen (Gedeputeerde Staten, 20 april 2010) die van toepassing is op alle provinciale wegen. Per 1 april 2011 is het Provinciaal Basisnet opgenomen in de Omgevingsverordening van de provincie Groningen (artikel 4.54). Bij nieuwe ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de veiligheidszone (PR-max). Deze zone wordt gemeten vanaf het midden van de weg. Binnen de veiligheidszone is oprichting van nieuwe kwetsbare objecten niet

INLEIDING

toegestaan en nieuwe beperkt kwetsbare objecten mogen alleen in uitzonderingsgevallen worden opgericht.

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is een zone van 30 m bij een weg en een spoorlijn en 25-40 m bij een waterweg (gemeten vanaf de rand van de spoorrails/weg/vaarweg). Conform het Provinciaal Basisnet Groningen worden geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zeldzame personen binnen deze zone toegestaan. Het GR-aandachtsgebied is een gebied tot 200 m van de weg. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen dit gebied geldt een onderzoeksplicht ten aanzien van het groepsrisico. Bij spoorwegen geldt op grond van het provinciaal Basisnet een onderzoeksplicht bij ontwikkelingen binnen 200 m of 1.500 m van de spoorlijn.

Het hiernavolgende onderzoek is toegespitst op de Crnvgs en het Provinciaal Basisnet Groningen.

ONDERZOEK

Wegen

Nabij het plangebied liggen geen wegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Wat betreft de aanvoer van brandstoffen naar het benzinstation is aan de orde dat er geen route vervoer gevaarlijke stoffen in Haren is. Dit is ook niet nodig omdat het VLG al bepaalt dat indien een vrachtauto met gevaarlijke stoffen de/een aangewezen route vervoer gevaarlijke stoffen moet verlaten vanwege het kunnen bereiken van bijvoorbeeld een tankstation, dan moet dat op de kortste manier/weg, die redelijkerwijs te berijden is. De chauffeur dient zelf de afweging te maken of hij door een woonwijk gaat rijden of 'even' een stukje om. (dit staat ook in het VLG). Voor de Kerklaan is dat dus via de Molenweg.

Spoorwegen

Op circa 550 m ten oosten van het plangebied ligt het spoortraject Assen - Groningen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Met het oog op het provinciaal Basisnet dient bij nieuwe ontwikkelingen binnen 1.500 m van deze spoorlijn het groepsrisico te worden verantwoord.

In 2008 is een risicoberekening uitgevoerd in het kader van het naastgelegen ontwikkelingsplan 'Dilgt, Hemmen en Essen, deelgebied 3' (Steunpunt externe veiligheid Groningen; 12 november 2008). Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde ligt (minder dan 0,1 x de oriënterende waarde). Eveneens komt uit het onderzoek naar voren dat de 10^{-8} contour, waarbinnen de personendichtheid nog significant bijdraagt aan de hoogte van het groepsrisico, op 146 m ligt (gemeten vanuit het hart van de spoorlijn). Het plangebied ligt ruimschoots buiten deze afstand, dus de invloed op de hoogte van het groepsrisico zal dan ook minimaal zijn.

Vaarwegen

In de nabijheid van het plangebied liggen geen vaarwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

5.8.3

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Dit besluit omvat de nieuwe regelgeving op het gebied van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In plaats van de bebouwings- en toetsingsafstanden waar in de oude circulaires van werd uitgegaan, dienen nu de belemmeringsstrook (5 m en 4 m bij leidingen tussen 16 en 40 Bar), de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden gehouden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

INLEIDING

Uit de risicokaart blijkt dat in de nabijheid van het plangebied geen buisleidingen liggen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

ONDERZOEK

Uit het vorenstaande onderzoek blijkt dat het planvoornemen niet binnen de invloedssfeer van wegen, vaarwegen en risicovolle buisleidingen ligt. Wel ligt het plangebied binnen de invloedssfeer van een lpg-tankstation en de spoorlijn Assen-Groningen.

CONCLUSIE

Ten aanzien van het lpg-tankstation wordt opgemerkt dat vooralsnog het planvoornemen niet uitvoerbaar is met het oog op de ligging van de school binnen de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}). Door de voorgenomen sanering van het lpg-bedrijfsonderdeel (lpg-vulpunt en lpg-reservoir en lpg-afneemzuil) wordt dit knelpunt opgelost.

Ten aanzien van de spoorlijn wordt opgemerkt dat het plangebied binnen het invloedsgebied van deze transportroute ligt en daarmee het groepsrisico dient te worden verantwoord. Vanwege de (grote) afstand van het plangebied tot de spoorlijn zal de ontwikkeling geen significante bijdrage zal leveren aan de hoogte van het groepsrisico. In het kader van de verantwoordingsplicht dienen tevens de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te worden beschouwd. Hiertoe wordt advies gevraagd aan de regionale brandweer.

Het plan is daarmee voor wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

5.9

M.e.r.-beoordeling

Het nieuwe Besluit milieueffectrapportage is per 1 april 2011 van kracht geworden. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd, is verminderd. Er zijn echter wel meer situaties waarvoor een, al dan niet vormvrije, beoordeling moet plaatsvinden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Hierdoor moet voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen in de D-lijst, maar beneden de daar genoemde

drempelwaarde vallen, bepaald worden of een m.e.r. (beoordelings)plicht aan de orde kan zijn.

In categorie 11.2 in de D-lijst wordt gesproken over een stedelijk ontwikkelingsproject, waarbij het gaat om meer dan 2.000 woningen, een oppervlak van meer dan 100 ha of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer. Het project ligt beneden deze drempelwaarden. Er kan daarom worden volstaan met een vormvrije m.e.r.beoordeling.

CONCLUSIES

Het project nieuwbouw Zernike College omvat de bouw van een school met bijhorende voorzieningen zoals een parkeervoorziening voor fietsers. Van bestaande parkeervoorzieningen wordt opnieuw gebruik gemaakt.

Het plangebied bevindt zich in een stedelijke omgeving. Het gebied is niet als kwetsbaar gebied aangemerkt. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op minimaal 1.300 m afstand van het plangebied. Dit is het Zuidlaardermeergebied. Door de grote afstand van het plangebied tot dit Natura 2000-gebied worden geen negatieve effecten verwacht op het functioneren van het Natura 2000-gebied. Op dit moment worden geen negatieve effecten verwacht op beschermde flora en fauna. De landschappelijke kwaliteiten van het plangebied, onder andere de houtopstanden, zijn in het ontwerp in acht genomen. Het project draagt niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, de archeologische waarden worden niet geschaad en de bodemkwaliteit levert geen beperkingen op. Het project omvat alleen een school, waardoor er geen grote lawaaimakers in het plangebied komen. Tenslotte wordt er meer water in het gebied vastgehouden door het realiseren van greppels en overige waterbergingsgebieden. Een m.e.r.-beoordeling wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

E c o n o m i s c h e u i t v o e r b a a r h e i d



De kosten voor uitvoering van dit bestemmingsplan komen voor rekening van de gemeente. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Haren op 26 november 2012 besloten om een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van de nieuwbouw van het Zernike College en daarbij behorende voorzieningen en aanpassingen.

M a a t s c h a p p e l i j k e u i t v o e r b a a r h e i d

7

Het college van burgemeester en wethouders heeft op basis van het bepaalde in artikel 4, lid 1 van de Inspraakverordening een andere inspraakprocedure vastgesteld. Deze inspraakprocedure hield in dat in het voortraject van de planontwikkeling voor deze locatie intensief overleg is gevoerd met omwonenden en belanghebbenden. Deze waren georganiseerd in een Klankbordgroep. In drie overleggen is het stedenbouwkundig plan opgesteld en uitgewerkt. De verslagen van deze overleggronden zijn als bijlage toegevoegd.

Vervolgens is op 2 juli een inloopbijeenkomst georganiseerd voor de leden van de Klankbordgroep en belanghebbenden in de nabije omgeving. Tijdens deze informatieavond is het voorontwerpbestemmingsplan gepresenteerd. Een verslag van de inspraakavond is als bijlage toegevoegd.

Van de mogelijkheid om een schriftelijke inspraakreactie in te dienen, is geen gebruikgemaakt.

Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het overleg artikel 3.1.1 Bro ter beoordeling aan betrokken instanties voorgelegd.

Er is één overlegreactie binnengekomen van de provincie Groningen. De provincie had geen inhoudelijk opmerking en ten aanzien van het plan. De opmerking ten aanzien van de houtwal berustte op een misverstand aan provinciale zijde. De reactie van de provincie is als bijlage toegevoegd.