
GEMEENTEWERF EN GRONDSTOFFENCENTRUM RODEN

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



Ruimtelijke onderbouwing

Gemeentewerf en grondstoffencentrum Roden

COLOFON

Opdrachtgever : Bouwgroep Dijkstra Draisma

Auteur

Projectnummer

: 22 – 770

Status

Datum

: Definitief

: 11 november 2022

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Locatie	3
1.3	Planologische regeling	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Uitgangssituatie	5
2.2	De projectdefinitie	5
2.3	Ruimtelijke afweging	6
2.4	Parkeren	7
2.5	Verkeersgeneratie	9
3	Beleid- en omgevingtoets	12
3.1	Beleidsstoets	12
3.2	Omgevingstoets	12
4	Uitvoerbaarheid	16
4.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	16
4.2	Economische uitvoerbaarheid	16
5	Afweging en conclusies	17
5.1	Aanleiding	17
5.2	Afweging	17
5.3	Conclusie	17
6	Bijlage	18
Bijlage 1	Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling	18

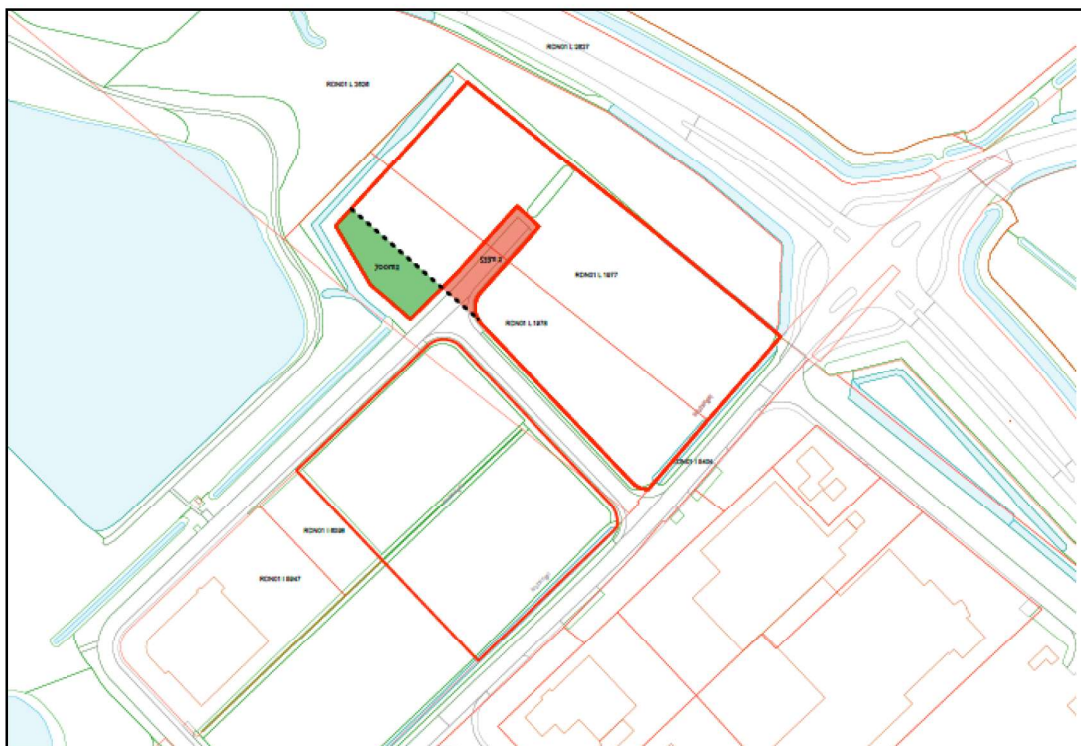


1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de noordzijde van Roden is het bedrijvenpark Haarveld in ontwikkeling. De noordoostelijke hoek van het terrein, gelegen aan de Dwaziewegen en de Ekkelkamp, ligt nog grotendeels braak. De goede bereikbaarheid van deze plek is aanleiding om de gemeentewerf en het grondstoffen-centrum op deze plek te willen realiseren. Het college en de raad van de gemeente Noordenveld hebben namelijk tot nieuwbouw besloten, omwille van de arbotechnische omstandigheden voor medewerkers en de milieutechnische risico's waarin de huidige gemeentewerven en het afval-brengstation verkeren. De benodigde bedrijfskavel beslaat meerdere oorspronkelijke kavels, die gescheiden worden door een doodlopende ontsluiting van één van de oorspronkelijke kavels. Omdat nu de kavels bij elkaar gevoegd wordt tot één terrein, heeft dit doodlopend stukje weg zijn functie verloren. De bedoeling is dit stukje doodlopende weg bij het terrein te laten horen om zodoende de logistiek van het afvalbrengstation logisch te laten verlopen. Ter compensatie zal er een stukje openbare weg aan de westkant van het afvalbrengstation worden toegevoegd als ontsluiting van de ingang van het afvalbrengstation. Omdat het stukje doodlopende weg voor Verkeer – verblijfsgebied is bestemd en niet voor Bedrijventerrein, is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan noodzakelijk en aangevraagd. Deze ruimtelijke onderbouwing vormt een toelichting op de aangevraagde omgevingsvergunning en toetst het bouwplan aan de geldende beleidskaders en de relevante omgevingsaspecten.

Er wordt toestemming gevraagd om van het huidige gebruik af te wijken, waarbij de toename van bedrijfsgronden gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe weg, die in het verlengde van de Ekkelkamp richting de Dwaziewegen ligt. De afwijking en compensatie is gevisualiseerd in figuur 1.



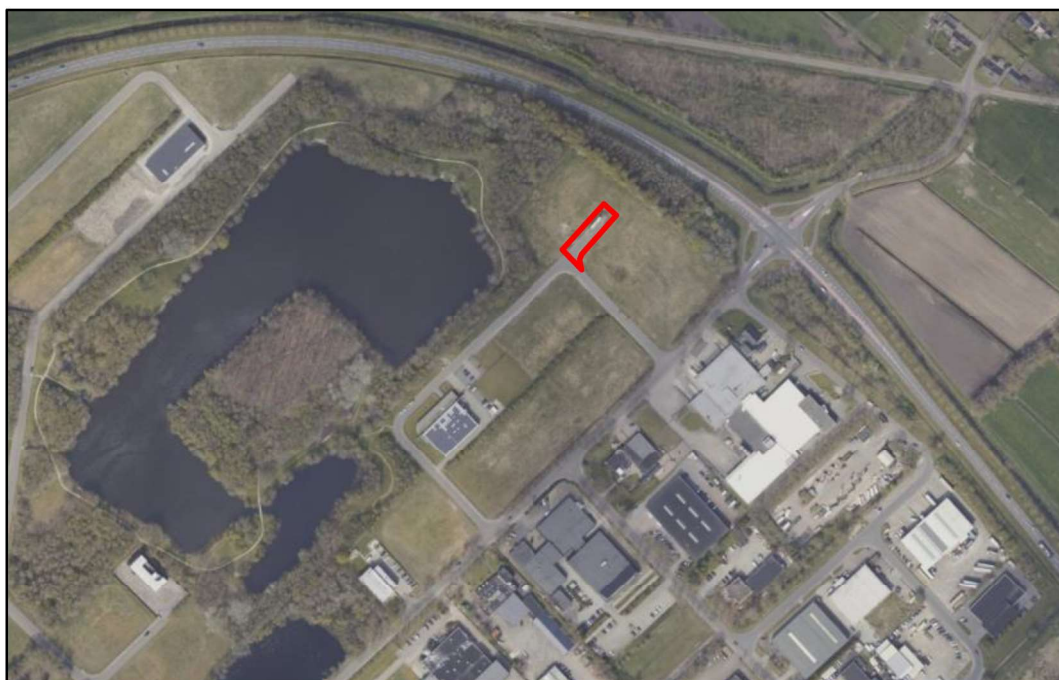
figuur 1. De afwijking

Rood gearceerd: het toe te voegen stuk doodlopende weg (535 m²).

Groen gearceerd: het terug te geven stuk kavel als openbare weg (700 m²).

1.2 Locatie

Het projectgebied ligt aan de noordwestzijde van de Dwazieweg en tussen de Ekkelkamp en de bosrand langs de N372. De ligging van het projectgebied is op een luchtfoto aangegeven in figuur 2.



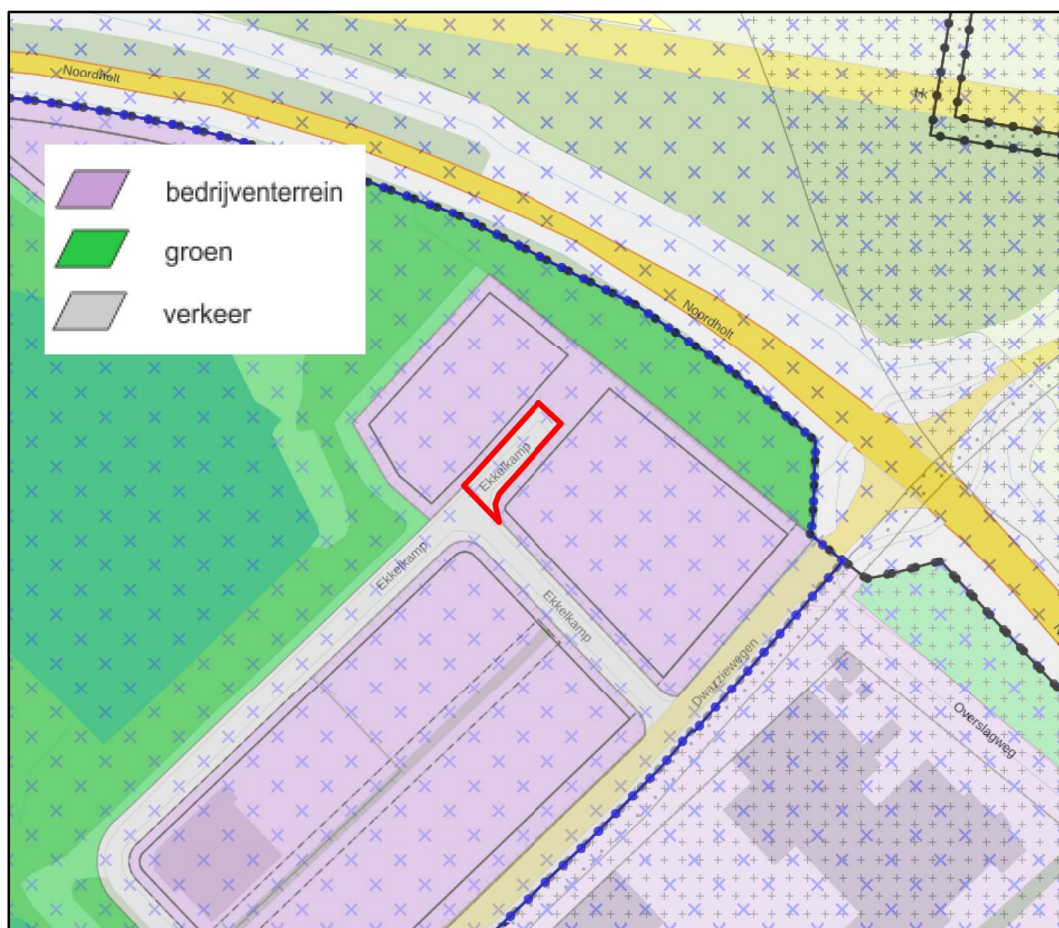
Figuur 2. De ligging van het projectgebied

1.3 Planologische regeling

Het projectgebied is geregeld in het bestemmingsplan *Herziening Haarveld*, dat is vastgesteld op 26 februari 2020. De bedrijfskavels zijn hierin bestemd als Bedrijventerrein, waarbinnen bedrijven tot en met categorie 3.1 zijn toegestaan en bedrijfswoningen zijn uitgesloten. Op de kavels liggen ruime bouwvlakken, waarbinnen tot 11 meter hoog gebouwd mag worden.

De wegenstructuur is bestemd als 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Deze bestemming steekt tot in de gewenste bedrijfskavel. Omdat het ontwikkelen van bedrijvigheid binnen deze bestemming niet is toegestaan, is het project in strijd met het geldende bestemmingsplan. Ondanks dat het bouwvlak op de kavel ook is opgesplitst, worden er geen gebouwen buiten het bouwvlak gebouwd. Het terrein in het verlengde van de Ekkelkamp richting de Dwaziewegen blijft vrij van bebouwing, waarmee de ruimtelijke impact van de afwijking minimaal is.

Een fragment van de verbeelding van het bestemmingsplan is weergegeven in figuur 3. Hierin is de afwijking met een rode lijn aangeduid.



Figuur 3. Fragment geldend bestemmingsplan

2 Projectbeschrijving

2.1 Uitgangssituatie

Het bedrijvenpark Haarveld wordt sinds de jaren '90 ontwikkeld rondom een recreatiegebied en was oorspronkelijk bedoeld voor hoogwaardige en kennisintensieve bedrijven. In 2020 is met de herziening van het bestemmingsplan gekozen om een breder pallet van bedrijven toe te staan. Wel is de hoofdstructuur van het gebied, zoals bepaald in de jaren '90, ongewijzigd gebleven. De kavel waarop de gemeente de gemeentewerf wil realiseren, was in deze hoofdstructuur opgesplitst en gescheiden door een doodlopende weg en in het verlengde daarvan een (beschermde) houtsingel. Deze houtsingel is omstreeks 2010 verdwenen, toen de locatie werd gebruikt als gronddepot.

Het projectgebied betreft een deel van het terrein, waarop een doodlopend stuk weg is gelegen. Het terrein is begroeid met ruigte (gras), dat periodiek wordt gemaaid.

2.2 De projectdefinitie

De aanvraag heeft betrekking op het deel van de realisatie van de gemeentewerf en het grondstoffencentrum, waarop de afwijking betrekking heeft. Het gaat alleen om het in gebruik nemen van de 535 m² voor Verkeer – Verblijfsgebied bestemde gronden als bedrijfskavel. Het doortrekken van de vervangende weg is binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' mogelijk. De voorgestelde situatie is weergegeven in figuur 4.



Figuur 4. Voorgestelde situatie

2.3 Ruimtelijke afweging

De onderlinge relaties tussen de verschillende functiegroepen ten gunste van de functionaliteit, exploitatie technische overwegingen (energie en ruimtebesparing, werkbaarheid en verkeer) en arbotechnische overwegingen, zoals beschreven in het programma van eisen, verlangen een groot perceel waarop de gemeentewerf en het grondstoffencentrum naast elkaar een plek kunnen krijgen. Om te voldoen aan de criteria van welstand met betrekking tot de geldende verhoogde en reguliere welstand regimes, en het vasthouden van de groene uitstraling van het gebied door behoud van de bestaande houtwallen en overig groen, bleek het grote perceel aan de kant van de provinciale weg (N372) de beste optie voor de inpassing. Het huidige stuk doodlopende weg vormt op dit perceel een barrière die een goede ruimtelijke inpassing in de weg staat.

Het programma van de gemeentewerf en het grondstoffencentrum is ingepast op beschikbare percelen. Gedeeld ruimtegebruik en aansluiting met de gemeentewerf stonden als uitgangspunt centraal bij de inpassing van het grondstoffencentrum. Het veranderen van het stukje openbare weg is nodig om het programma zo efficiënt mogelijk op het grondstoffencentrum te krijgen. Er is namelijk een kavel van voldoende omvang nodig, die niet in de bestemde kavelindeling past. Het behoud van de weg zou de inrichting als het ware in tweeën delen, hetgeen de bedrijfsvoering hindert. Bovendien biedt de nu voorgestelde inrichting de mogelijkheid om bij grote drukte de wachtrij op de Ekkelkamp te houden en knelpunten op de Dwaziewegen te voorkomen.

Ook zouden de zichtlijnen en de aanblik op het terrein, niet de kwaliteit kunnen krijgen die met de aanpassing wel gerealiseerd kan worden, met de compactheid en de wijze van 'omkleden' van het grondstoffencentrum. Er kan namelijk een logische rechthoekige kavel worden gecreëerd een zoveel mogelijk doorlopende groene rand langs de weg.

De nu bestemde wegen- en kavelstructuur komt voort uit een visie die in 1998 in het bestemmingsplan Bedrijvenpark Haarveld is vastgelegd. Het betreft een logische invulling, gegeven door de destijds aanwezige landschappelijke inrichting. In het verlengde van het doodlopende stukje weg lag een houtsingel, die in het bestemmingsplan Bedrijvenpark Haarveld uit 1998 was beschermd. Deze houtsingel is inmiddels verdwenen en met de vaststelling van de herziening van het bestemmingsplan is de bescherming ook geschrapt. Het stukje weg dient geen functie meer voor de ruimtelijke structuur van het bedrijvenpark en kan, met de voorgestelde herverkaveling, zonder meer worden aangepast om aan te sluiten bij de nieuwe ruimtelijk- functionele structuur.

Doordat het park als geheel is ingepast in een brede bossingel, is de landschappelijke impact van de, feitelijk ondergeschikte aanpassing, verwaarloosbaar. Uit de toets aan de ruimtelijk relevante omgevingsaspecten, die is opgenomen in hoofdstuk 3, blijkt ook dat er geen andere ruimtelijke impact te verwachten is. Het project stelt in de praktijk geen toename van de netto oppervlakte van het bedrijventerrein voor. In planologische zin is de toevoeging van ondergeschikte omvang.

2.4 Parkeren

Berekening volgens normen

Voor de aanvraag is van belang dat de invulling van de kavels niet leiden tot parkeerknelpunten. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte past de gemeente Noordenveld de meest actuele richtlijnen van het CROW toe. Dit betreft publicatie 381. Deze gaat uit van een standaardindeling van bedrijven. Er wordt uitgegaan van een matig stedelijk gebied, rest bebouwde kom. Er wordt uitgegaan van de gemiddelde norm.

Gezien de aard van het werfgebouw en het brengstation en de flexibiliteit van de medewerkers gedurende de dag maakt het lastig om dit bouwwerk te koppelen aan een norm binnen de standaard kengetalcijfers van het CROW. Daarom zijn de verschillende functies opgesplitst en is per functie een berekening gemaakt.

Voor een kantoor zonder baliefunctie geldt een parkeernorm van 1,8-2,3 (gemiddeld 2,05) parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Binnen het project is het aandeel kantoren relatief gering. In de berekening is uitgegaan van 462 m² op de begane vloer en 462 m² op de eerste verdieping. Dit komt uit op een totaal van 924 m² bvo. Dit vermenigvuldigt met de norm van 2,05 parkeerplaatsen per 100 m² komt uit op een behoefte van 19 parkeerplaatsen.

Voor werkplaatsen geldt een norm van 2,35 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Binnen het project zijn een tweetal werkplaatsen opgenomen met een totaal van 710 m² bvo. Dit vermenigvuldigt met de norm van 2,35 per 100 m² komt uit een totale behoefte van 17 parkeerplaatsen.

De stallingsruimte, opslag van het werfgebouw en het voorsorteergebouw van het grondstoffen centrum wordt beschouwd bedrijfsverzamelgebouw. Hiervoor geldt op basis van het bestemmingsplan *Parkeren* een parkeernorm van 1,95 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De totale oppervlakte voor deze gebouwen is 1.116 m². Dit vermenigvuldigt met de norm van 1,95 per 100 m² komt uit op een totale behoefte van 22,0 parkeerplaatsen.

Bovenstaande berekeningen leveren een totale parkeerbehoefte op van 19+17+22= 58 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein biedt plaats aan minimaal 75 parkeerplaatsen en voldoet daarmee ruim aan de bekende CROW normen.

Ervaringscijfers huidige werf en brengstation

Het voorgaande is ook getoetst aan de ervaringscijfers van andere locaties. In de huidige situatie zijn de werkzaamheden ondergebracht op 3 locaties.

- Op de huidige gemeentewerf in Roden blijkt uit tellingen dat hier een maximum van 32 medewerkers met de auto op hun werkplek komen.
- Voor het huidige brengstation in Roden blijkt dat hier 2 medewerkers met de auto op hun werkplek komen.
- Voor het huidige werfterrein in Peize blijkt dat hier 10 medewerkers met de auto op hun werkplek komen

In totaal komen dus in de huidige situatie 44 medewerkers met de auto naar hun werkplek. Aangezien de toekomstige locatie relatief dicht bij de huidige locaties in Roden liggen, worden geen stijgingen of dalingen in de aantallen verwacht. Dit geldt ook voor de locatie Peize, aangezien de meeste medewerkers nu ook al met de auto naar het werk gaan.

Voor de toekomst worden geen grote veranderingen in deze aantallen verwacht. De functies blijven in de basis hetzelfde. Er zijn op de eerste verdieping 6 flex-kantoorplekken en een vergaderruimte ingericht. Mogelijk dat deze plekken extra parkeerbehoefte opleveren. Bij een volle bezetting zal het daarbij dan gaan om 12 extra parkeerplaatsen in verhouding tot de huidige situatie. Hiermee komt de verwachte behoefte op basis van ervaringscijfers op 56 parkeerplaatsen.

Op het parkeerterrein is ruimte voor minimaal 75 parkeerplaatsen, dit betekent dat er 19 parkeerplaatsen nog beschikbaar zijn voor overige bezoekers van de werf.

Vergelijk overige gemeentewerven en brengstations

Tot slot is getracht om parkeernormen die bij overige gemeentewerven of brengstations zijn gebruikt te achterhalen. Dit is helaas niet gelukt. Waarschijnlijk omdat iedere werf een eigen invulling heeft waarbij kantoorfuncties en de grootte van een werf en brengstation nogal verschillen. Dergelijk projecten zijn altijd maatwerk en passen daardoor minder goed in normen. Een inventarisatie leverde de volgende cijfers op:

- Brengstation en werf Lemmer: 35 parkeerplaatsen
- Werfterrein afdeling Stadsbeheer Groningen, Duinkerkenstraat: 75 parkeerplaatsen
- Wijkpost Electronstraat Groningen: 22 parkeerplaatsen

Een goede vergelijking met andere gemeentewerven of brengstations is hierdoor niet te maken.

Beschouwing en conclusie

Het grondstoffencentrum en de gemeentewerf zijn niet in strijd met het bestemmingsplan *Herziening Haarveld*. Het in gebruik nemen van de 535 m² voor Verkeer – Verblijfsgebied bestemde gronden als bedrijfskavel heeft normtechnisch geen invloed op de parkeerbehoefte of de verkeersgeneratie van het terrein. Deze aspecten zijn namelijk gerelateerd aan de gebouwoppervlakte en daar wordt niet aan toegevoegd. De afwijking heeft daarom geen invloed op deze aspecten.

Gelet op de specifieke aard van de bedrijven is in deze paragraaf op verschillende wijzen beoordeeld of de ontwikkeling mogelijk leidt tot parkeerknelpunten. De conclusie is er meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan naar verwachting nodig zijn. Het project leidt dus niet tot een parkeerknelpunt.

Op basis van deze conclusie kan nog worden overwogen een deel van de parkeerplaatsen later aan te leggen, in het geval de behoefte hiervoor in de praktijk blijkt.

2.5 Verkeersgeneratie

De vestiging van het grondstoffencentrum en de gemeentewerf leiden tot een verkeerstoename, ten opzichte van de huidige situatie waarin de uit te geven bedrijfskavels niet in gebruik zijn. Ook hiervoor geldt dat er ten opzichte van de mogelijkheden van het bestemmingsplan geen veranderingen wordt voorgesteld die per saldo leiden tot meer verkeer. Desondanks is voor deze specifieke functie beoordeeld of het project mogelijk leidt tot verkeersknelpunten.

Voor de gemeentewerf is de volgende verwachte verkeersgeneratie per etmaal opgesteld:

- Aankomst en vertrek eigen medewerkers: 2 x 56 parkeerplaatsen is 112 mvt/etmaal licht verkeer;
- Vertrek en aankomst dienstwagens: 4 x 45 dienstwagens is 180 mvt/etmaal middel-zwaar verkeer;
- Vertrek en aankomst vrachtwagens: 12 mvt/etmaal zwaar verkeer.

Hierbij wordt ervanuit gegaan dat alle medewerkers die in de ochtend vertrekken vanaf de werf ook in de middag lunchen op de werf. Het aantal verwachte verkeersbewegingen voor de werf komt daarmee op 305 verkeersbewegingen per etmaal. Omdat medewerkers mogelijk vaker terugkomen op de werf voor ophalen materieel of voor bezoek aan de werkplaats, wordt dit aantal veiligheidshalve vermenigvuldigd met een factor 1,3. Hiermee de verkeersgeneratie in totaal op 400 verkeersbewegingen per dag.

Ter vergelijking: op basis van de CROW kentallen voor de onder 'parkeren' genoemde functies komt uit op 229 mvt/etmaal, zoals hieronder opgesomd:

- 924 m² bvo kantoor, max. 6,5 mvt/etmaal/100m² = 60 mvt/etmaal;
- 710 m² bvo werkplaatsen; 10,9 mvt/etmaal/100 m² = 77 mvt/etmaal;
- 1.116 m² bvo verzamelgebouw; 8,2 mvt/etmaal/100 m² = 92 mvt/etmaal.

Voor het brengstation geldt dat op basis van informatie van de gemeente (bij de aanbesteding), in de huidige situatie gemiddeld om 600 tot 700 afvalbrengers per week bij het afvalbrengstation komen. Op een drukke zaterdag is dan 250 afvalbrengers per dag. Het gaat gemiddeld om 100 per dag die komen en gaan, dus 200 mvt/etmaal licht verkeer.

Door de ligging van het project moeten deze verkeersstromen afgehandeld worden via de Dwaziewegen. In de huidige situatie wordt het verkeer van het huidige brengstation nagenoeg op dezelfde locatie ook afgehandeld via de Dwaziewegen. Omdat het bereik van het brengstation niet wijzigt, alle inwoners van de gemeente, verwachten wij hier geen wijzigingen met de huidige situatie. De uitgevoerde analyse in het bestemmingsplan Herziening Haarveld, geeft aan dat voor de Dwaziewegen een stijging van maximaal 600 verkeersbewegingen per dag geen problemen moet opleveren. Gekeken naar de oorspronkelijke opzet van het bedrijventerrein, waarbij uitgegaan was een verkaveling met ongeveer 16 bedrijven op deze locatie, mag aangenomen worden dat het wegenet hierop is berekend.

Maximale wachtrij voor brengstation

In de huidige situatie, bij het huidige brengstation, is er op de openbare weg een maximale wachtrij van 155 meter mogelijk. Dit is gerekend vanaf de kruising met de Dwaziewegen. In deze situatie moeten alle bezoekers zich melden bij het loket en wordt de auto gewogen. In de toekomstige situatie is er op de openbare weg een maximale wachtrij van 162 meter mogelijk. Ook dit is gerekend vanaf de kruising met de Dwaziewegen. In de toekomstige situatie zijn er twee oprijlanen waarbij bezoekers zich melden bij de slagboom. Hierbij hoeven zij de auto niet te verlaten. Het wegen van de auto zal op het terrein plaatsvinden voor een deel van de auto's.

De huidige situatie heeft in de afgelopen jaren geen noemenswaardige problemen opgeleverd, met uitzondering van de bijzondere periode in het begin van de corona uitbraak. Omdat het toekomstige brengstation beter is ingericht en meer ruimte op het terrein biedt voor de bezoekers verwachten wij op basis van ervaring geen problemen of gevaar voor het overige verkeer.

Er is 1 bedrijf aan de Ekkelkamp dat mogelijk overlast kan ondervinden van de wachtrij. Dit bedrijf is echter ook aan de andere zijden van de Ekkelkamp bereikbaar en zal via die zijde altijd bereikbaar zijn.

Er zijn nog verschillende scenario's voor extreem drukke dagen.

- Scenario 1: Voor het wegdeel van de Ekkelkamp ter hoogte van de gemeentewerf en parkeerplaats kan tijdelijk een eenrichtingsverkeer worden ingesteld. Het is dan alleen mogelijk om via dit deel de Dwazieweg op te rijden, niet andersom. De toegang naar het brengstation gaat dan via de ander aansluiting van de Ekkelkamp op de Dwaziewegen. Dit kan tijdelijk relatief simpel worden uitgevoerd door middel van een schrikhek en goede bewegwijzering. De lengte van de wachtrij voor het brengstation wordt hiermee dan verlengd naar 350 meter. Ook in deze situatie is het andere bedrijf aan de Ekkelkamp bereikbaar.
- Scenario 2: Er kan een tijdsslot worden gegeven aan de bezoekers waarmee het aantal bezoekers verspreid wordt over de dag. Wij verwachten dat dit niet nodig zal zijn maar geeft een mogelijkheid voor de toekomst.

Risico voor stilstand op de provinciale weg

In vergelijking met de huidige situatie wordt de kans op een lange wachtrij vermindert. In de huidige situatie is bij ons geen geval bekend van een wachtrij op de provinciale weg. Wij verwachten dan ook niet dat dit in de toekomstige situatie zal plaatsvinden. Bovengenoemde scenario's voor extreem drukke dagen geeft de garantie dat er voldoende ruimte is voor wachtende bezoekers zonder het verkeer op de provinciale weg te hinderen.

Beschouwing en conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de verkeersgeneratie van de gemeentewerf en grondstoffencentrum maximaal 600 mvt/etmaal bedraagt. Aangezien de ontwikkeling plaatsvindt in een gebied dat is bestemd voor bedrijven, kan ervan worden uitgegaan dat de ontsluitende wegen voldoende capaciteit hebben. Voor het afvalbrengstation geldt dat er geen aanleiding is om knelpunten te verwachten. In de toekomst wordt in een verificatieplan aangegeven hoe om te gaan met verwachte drukte bij het afvalbrengstation. Er kan bij toekomstige knelpunten nog gekozen worden online

tijdvakken. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat dit naar alle waarschijnlijk niet nodig is.

In het voortraject van dit project is veelvuldig overleg geweest met de omwonenden. Uit dit overleg bleek dat niet zozeer het aantal voertuigen, maar vooral de snelheid van de voertuigen als problematisch werd gezien. Dit onderbouwt ook het beeld dat het aantal verkeersbewegingen niet problematisch zal worden.

3 Beleid- en omgevingtoets

3.1 Beleidstoets

De aanvraag betreft ondergeschikte aanpassing van de ruimtelijke structuur van het bedrijvenpark Haarveld in Roden, dat nog in ontwikkeling is. In 2020 is het bestemmingsplan *Herziening Haarveld* vastgesteld, waarin met name een verbreding van de mogelijke functies op het terrein mogelijk wordt gemaakt. In dit bestemmingsplan is een uitgebreide toets opgenomen, waarin de ontwikkeling van het bedrijventerrein is getoetst aan actuele beleidsuitgangspunten, waaronder de ladder voor duurzame verstedelijking, de provinciale ambities en beleidsregels en de afspraken in de regio Groningen-Assen.

In de Omgevingsvisie Noordenveld 2030 wordt aangegeven dat de gemeente zich richt op het behoud en waar mogelijk versterking van de werkgelegenheid op de verschillende bedrijventerreinen in Noordenveld. De bedrijventerreinen van Roden, waar Haarveld onder valt, worden binnen deze visie gezien als het economisch hart van Noordenveld en vervullen hierdoor een belangrijke rol in de regio.

De beleidskaders hebben een hoog abstractieniveau en doen geen uitspraken over de exacte inrichting van een bedrijvenpark. Wel wordt het bedrijvenpark Haarveld als specifiek aandachtspunt genoemd als het gaat om de groenstructuur en landschappelijke inpassing. Op het bedrijventerrein Haarveld zijn veel landschappelijke structuren aanwezig en deze dienen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen behouden te blijven. Met dit project worden geen aanpassingen van de landschappelijke structuren beoogd.

Geconcludeerd wordt dat het ontwikkelen van bedrijvigheid binnen het projectgebied past bij de ambities en binnen de beleidsregels die zijn neergelegd in de verschillende beleidsdocumenten.

3.2 Omgevingstoets

Het project is als geheel kort getoetst aan de actuele sectorale wet- en regelgeving.

M.e.r.-beoordeling	In het besluit m.e.r. is een aantal activiteiten opgenomen die mogelijk zodanige effecten hebben dat hiervoor een uitgebreide milieuafweging in de vorm van een Milieueffectenrapportage (MER) moet plaatsvinden. De aanleg of wijziging van een stedelijke ontwikkelingsproject of een industrieterrein is hierin genoemd als project waarvoor moet worden beoordeeld of een dergelijke MER nodig is. Hiervoor zijn drempelwaarden opgenomen, waar het gehele bedrijvenpark Haarveld onder blijft. In het kader van het gel-
---------------------------	---

	dende bestemmingsplan is daarom een vormvrije beoordeling gedaan, waaruit blijkt dat er geen belangrijke milieugevolgen aan de orde zijn. Voor dit project geldt dat er per saldo geen milieurelevante wijzigingen worden voorgesteld. Er worden geen bedrijfsfuncties mogelijk gemaakt die nu nog niet mogelijk zijn en er wordt per saldo geen toename van de oppervlakte van bedrijvigheid voorgesteld. Ook worden er geen nieuwe of aanvullende bouwactiviteiten mogelijk gemaakt. In bijlage 1 is een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen, waaruit blijkt dat er geen noodzaak is om een MER-procedure te doorlopen.
Milieuzonering	Voor een goede afstemming tussen bedrijven en woningen worden de richtafstanden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' gehanteerd. Een gemeentewerf valt onder milieucategorie 3.1, waarbij een richtafstand van 50 meter hoort. Binnen deze afstand tot het projectgebied zijn geen woningen aanwezig en/of planologisch mogelijk. Bovendien passen de bedrijfsactiviteiten functioneel binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan <i>Herziening Haarveld</i> op de kavels biedt. Vanuit de milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor het project.
Geluid <i>Wet geluidhinder</i>	Het bedrijventerrein Haarveld is niet aangewezen als een geluidsgezoneerd industrieterrein. Er worden ook geen geluidsgevoelige functies voorgesteld. Het is daarom niet nodig om het project te toetsen aan de Wet geluidhinder.
Water	Een onderdeel van de ruimtelijke procedure is de watertoets, waarin de belangen van het waterschap worden afgewogen. Het project ligt in het beheersgebied van het Waterschap Noorderzijlvest. Het waterschap is op de hoogte gebracht via de digitale watertoets. Met de voorgestelde afwijking wordt niet afgeweken van de uitgangspunten uit de watertoets die is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan <i>Herziening Haarveld</i>. Er wordt op dezelfde wijze met hemel- en afvalwater omgegaan en de verharding neemt ten opzichte van de uitgangspunten van het geldende bestemmingsplan niet toe. Voor dit project is een inhoudelijke toetsing daarom niet noodzakelijk.

Bodem	In het kader van de ontwikkeling van bedrijventerrein Haarveld zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Op basis hiervan wordt verondersteld dat de bodemkwaliteit toereikend is voor het beoogde gebruik. Dit aspect vormt geen belemmering voor de aanpassing van de weg.
Archeologie	Op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Noordenveld heeft de locatie een lage archeologische verwachtingswaarde. Voor het gebied met een lage verwachtingswaarde is geen onderzoek vereist. Wel geldt een meldingsplicht bij de gemeente Noordenveld, wanneer onverhoopt toch archeologische resten worden aangetroffen. Dit aspect vormt geen belemmering.
Cultuurhistorie	Het projectgebied ligt in een gebied dat in de loop der tijd is ontwikkeld tot een bedrijventerrein met een parkachtig middengebied. De bedrijfskavels liggen rondom, waarbij de structuur en opzet van de verkaveling voortbouwen op de van oudsher dominante verkavelingsstructuur. Dat blijkt onder andere uit de richting en oriëntatie van de wegen en de schaal van de bedrijfskavels. In de omgeving zijn, met uitzondering van de cultuurhistorisch waardevolle houtsingels, grondwallen en laanbeplantingen, geen significante cultuurhistorische waarden aanwezig. Het project doet geen afbreuk aan de hiervoor genoemde landschapselementen. Hierdoor treden er geen belemmeringen op ten aanzien van het aspect cultuurhistorie.
Ecologie	<i>Beschermde gebieden</i> Voor ecologie wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde gebieden en beschermde soorten. De locatie ligt op 1,5 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied het Leekstermeergebied. Gezien de locatie en de beperkte omvang van het project zijn effecten op dit gebied uitgesloten. Het project leidt per saldo niet tot een grotere oppervlakte bedrijfskavels of bedrijfsgebouwen, waarmee ook geen sprake is van een verkeerstoename, die kan leiden tot een toename van de stikstofemissie ten opzichte van hetgeen is onderzocht in het bestemmingsplan. <i>Beschermde soorten</i> In het kader van het bestemmingsplan <i>Herziening Haarveld</i> is in 2019 onderzocht welke potenties er zijn voor beschermde soorten. Hieruit blijkt dat in de bosstroken rondom de bedrijfskavels mogelijk beschermde soorten voorkomen. Het inrichten van de bedrijfskavels wordt uitvoerbaar geacht naast deze soorten, maar

	bij grootschalige ingrepen is mogelijk nadere toetsing nodig. De aangevraagde situatie heeft ten opzichte van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt geen extra effecten op soorten. Doordat de strook in het verlengde van de Ekkelkamp niet wordt bebouwd, blijft een eventuele vliegroute over deze weg bruikbaar. In algemene zin moet rekening worden gehouden met het beperken van lichthinder naar de bosstroken. Dit aspect vormt geen belemmering.
Externe veiligheid	In de omgeving van het projectgebied is een transportroute voor vervoer van gevaarlijke stoffen, een buisleiding en een inrichting met gevaarlijke stoffen aanwezig. De plaatsgebonden risicocontour reikt niet tot het projectgebied. De aanvraag heeft geen invloed op de externe veiligheidsfactoren. Er worden geen extra functies voorgesteld en ook geen risicobronnen. Er kan worden aangesloten bij de verantwoording die in het bestemmingsplan <i>Herziening Haarveld</i> is opgenomen. Deze is opgenomen in paragraaf 4.4 van de toelichting van dat bestemmingsplan.
Luchtkwaliteit	De aanpassing heeft geen invloed op de luchtkwaliteit, omdat het uitsluitend gaat om het herschikken van functies die al mogelijk zijn. Er worden geen extra meters bedrijventerrein mogelijk gemaakt en ook geen extra bouwmogelijkheden geboden.
Planologische zones	Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met kabels en leidingen. Er zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig.

4 Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een project. Wat dat betreft wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

De aanpassing van de lokale wegenstructuur heeft geen grote maatschappelijke gevolgen. Direct belanghebbenden zijn op de hoogte gesteld. Hieruit blijken geen bezwaren die de uitvoering van de planning in de weg staan.

Wettelijke procedure

Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze tegen de aanvraag in te dienen. Daarvoor wordt de ontwerpbeschikking van de vergunning, met bijbehorende stukken gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd.

De ingekomen zienswijzen en overlegreacties worden door de gemeente beantwoord en meegewogen in de besluitvorming omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het project is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt enerzijds bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en anderzijds door de wijze van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

Financiële haalbaarheid

Het kosten voor de uitvoering van het project worden gedragen door de aanvrager. De initiatiefnemer heeft een kosten/batenanalyse gedaan. Hieruit wordt geconcludeerd dat het project financieel haalbaar is.

Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten, bijvoorbeeld voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor de ruimtelijke procedure. De grondexploitatie is in dit geval niet van toepassing, omdat er ten opzichte van de mogelijkheden in het bestemmingsplan *Herziening Haarveld*, geen nieuwe hoofdgebouwen worden gerealiseerd.

5 Afweging en conclusies

5.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wabo. Hiermee wordt het verplaatsen van een weg, en daarmee de invulling van voor Verkeer - Verblijf bestemde gronden als bedrijfskavel, in afwijking van het bestemmingsplan vergund.

5.2 Afweging

Het project hangt samen met de invulling van een bedrijfskavel op een bedrijventerrein in ontwikkeling. In feite wijkt de voorgestelde invulling in ondergeschikte mate af van de oorspronkelijk bedachte verkaveling. Die verkaveling was ingegeven door de oorspronkelijke landschappelijke patronen en een beschermde houtsingel. Door de tijd heen zijn de houtsingels verdwenen en ook niet meer beschermd in het bestemmingsplan. De nieuwe invulling is een logische en efficiënte invulling van de bedrijfskavels en heeft een verwaarloosbaar ruimtelijk effect.

Uit deze beoordeling blijkt dat er in de nieuwe situatie sprake is van een goede omgevingsituatie. Verder is het project in overeenstemming met de relevante beleidsregels.

5.3 Conclusie

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het project is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

6 Bijlage

Bijlage 1 Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inleiding

Voor de aanpassing van een stuk doodlopende weg, waarmee 535 m² als Verkeer - Verblijf bestemde grond ingericht wordt als bedrijfskavels en 700 m² grond openbare weg wordt, moet rekening worden gehouden met mogelijke verplichtingen op grond van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Daarin is vastgelegd wanneer een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld of een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. In onderdeel C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het uitwerkingsplan planMER-plichtig (onderdeel C en D), projectMER-plichtig (onderdeel C) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (onderdeel D) zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen.

Daarbij wordt beoordeeld op de volgende activiteiten uit bijlage D van het Besluit m.e.r.:

Nr.	Activiteit	Drempelwaarde
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	n gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.
D 11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Dit project is in strikt formele zin een wijziging van een bedrijvenpark, waarmee per saldo geen extra ontwikkelingsruimte wordt geboden. Het project blijft ruim onder de drempelwaarden voor een mer-beoordeling. Het project is dus niet rechtstreeks planMER, projectMER of m.e.r.-beoordelingsplichtig.

In het Besluit m.e.r. is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in bijlage D, maar beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een MER nodig is. In dat kader wordt afgewogen of het plan - ondanks dat het ruim onder de drempelwaarde blijft - mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft. Dit is een "vormvrije" m.e.r.-beoordeling.

Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

De aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling wordt gelijktijdig met de aanvraag ingediend. Besluitvorming vindt parallel aan de vergunningverlening plaats. In geval van deze aanvraag is de gemeente Noordenveld bevoegd gezag.

De plaats van het project

Bij de plaats van het project gaat het met name om de mate van kwetsbaarheid van het gebied waarin het project plaatsvindt. Hierbij wordt conform de EU richtlijn in overweging genomen wat het bestaande grondgebruik is en hoe het is gesteld met het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied en het opnamevermogen van het natuurlijke milieu.

Bestaand grondgebruik

Het projectgebied maakt deel uit van een bedrijventerrein in ontwikkeling. Het is ingevuld als doodlopende weg en deels als uit te geven bedrijfskavel. De gronden worden nu niet actief gebruikt, maar zijn wel gebruikt als gronddepot voor de aanleg van het bedrijventerrein Haarveld.

Regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen

De locatie heeft op zichzelf geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

Opnamevermogen natuurlijk milieu

De ontwikkeling vindt niet plaats in een gevoelig gebied. In de nabijheid liggen geen gevoelige gebieden zoals genoemd in de EU richtlijn (wetlands, kustgebieden, bosgebieden, natuurparken, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingdichtheid, landschappelijk van historisch cultureel of archeologische gebieden van belang).

De kenmerken van het project

Bij de kenmerken van een project wordt conform Bijlage III van de EU richtlijn in overweging genomen wat de omvang van het project is, in welke mate er sprake kan zijn van cumulatie met andere projecten.

Omvang

De omvang van de wijziging is zeer beperkt (535 + 700 m²).

Cumulatie

In de directe omgeving wordt een bedrijventerrein ontwikkeld. Theoretisch kan dit leiden tot cumulatie, maar omdat aangevraagde wijziging uitsluitend de uitruil van bedrijfskavels en openbare ruimte betreft, zal dit niet leiden tot een cumulatie van milieueffecten.

Gebruik natuurlijk hulpstoffen

Voor de uitvoering hoeft geen gebruik te worden gemaakt van bijzondere en/of schaarse hulpstoffen.

Productie afvalstoffen

Bij de uitvoering komen mogelijk afvalstoffen vrij. Het gaat dan om de verwijderde bestrating. Dit wordt afgevoerd en waar mogelijk gerecycled.

Verontreiniging en hinder

Het project leidt niet tot een risico op verontreiniging. Verder is er geen sprake van een onaantoonbare mate van hinder.

Risico op ongevallen

De uitvoering van het project en het gebruik van de gronden brengen geen verhoogd risico op ongevallen met zich mee. Er is geen sprake van het gebruik van gevaarlijke stoffen en technologieën.

Kenmerken van de milieueffecten

Het is gebruikelijk de milieueffecten van de nieuw aangevraagde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de effecten van ontwikkelingen in de omgeving waarvan de realisatie zeker is (autonome ontwikkelingen). In de directe omgeving is de verdere ontwikkeling van een bedrijventerrein voorzien. De effecten hiervan zijn in een vormvrije m.e.r.-beoordeling, die in het kader van het bestemmingsplan *Herziening Haarveld* is gemaakt, beoordeeld. Geconcludeerd is dat er geen belangrijke milieueffecten te verwachten zijn. Daarom wordt in deze beoordeling uitsluitend gekeken naar de wijziging.

Aard van de effecten

Het deel van het bedrijventerrein Haarveld waar de ontwikkeling plaatsvindt is nog niet ingevuld met bedrijvigheid. Ook worden er geen programma aan gebouwen of areaal bedrijventerrein extra mogelijk gemaakt. Potentiële effecten zijn daarom beperkt tot de verkeersstructuur en de landschappelijke/cultuurhistorische uitgangspunten.

Omdat het een stuk doodlopende weg is, bedoeld voor de ontsluiting voor een kavel die niet in de huidige vorm wordt ingevuld, is er geen negatief effect voor verkeer. De voorgestelde invulling wijkt in ondergeschikte mate af van de oorspronkelijk bedachte verkaveling. Die verkaveling was ingegeven door de oorspronkelijke landschappelijke patronen en een beschermde houtsingel. Door de tijd heen is de houtsingels verdwenen en ook niet meer beschermd in het bestemmingsplan. De nieuwe invulling is een logische en efficiënte invulling van de bedrijfskavels en heeft een verwaarloosbaar effect.

Bereik van het effect

De uitvoering is plaatselijk en de effecten van de aanleg beperken zich tot het vervoer van materieel en materiaal.

Waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

Er zijn geen belangrijke milieueffecten als gevolg van dit project. De effecten van de aanleg zijn eenmalig en tijdelijk. Effecten op lange termijn zijn niet aan de orde. Het project is in principe omkeerbaar.

Conclusie

Het project is zeer kleinschalig en heeft geen kenmerken die potentieel risico op grote milieueffecten in zich hebben. Verder wordt geconcludeerd dat het project plaatsvindt op een bedrijventerrein in ontwikkeling, op een locatie zonder bijzondere en/of kwetsbare waarden. Er is geen sprake van belangrijke negatieve effecten als gevolg van het project.

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat gelet op de kenmerken van het plan, de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een MER-procedure.