

bestemmingsplan
Herontwikkeling
Kanaalstraat 66 Roden
 Gemeente Noordenveld



Planstatus: vastgesteld

Plan identificatie: NL.IMRO.1699.2021BP095-vg01

Datum: 7 maart 2023

Contactpersoon Buro SRO: Dhr. R. van den Heuvel | Dhr. J. van Nuland

Kenmerk Buro SRO: SR210119

Opdrachtgever: Van Wijnen

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer:	NL8187.16.071.B01
KvK nummer:	30232281
Rabobank rekeningnummer:	NL44.RABO.0142.1540.24
	t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging van het plangebied	6
1.3 Geldend bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer	9
2 Planbeschrijving	10
2.1 Bestaande situatie	10
2.2 Toekomstige situatie	11
3 Beleidskader	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Gemeentelijk beleid	18
4 Uitvoerbaarheid	21
4.1 Milieueffectrapportage	21
4.2 Bodem	22
4.3 Geluid	23
4.4 Luchtkwaliteit	25
4.5 Externe veiligheid	26
4.6 Bedrijven en milieuzonering	28
4.7 Water	31
4.8 Archeologie	31
4.9 Ecologie	32
4.10 Verkeer en parkeren	33
5 Juridische planbeschrijving	35
5.1 Algemeen	35
5.2 Verbeelding	35
5.3 Planregels	35
5.4 Wijze van bestemmen	36
6 Economische uitvoerbaarheid	37
7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
7.1 Algemeen	38
7.2 Verslag zienswijzen	38
7.3 Vooroverleg	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

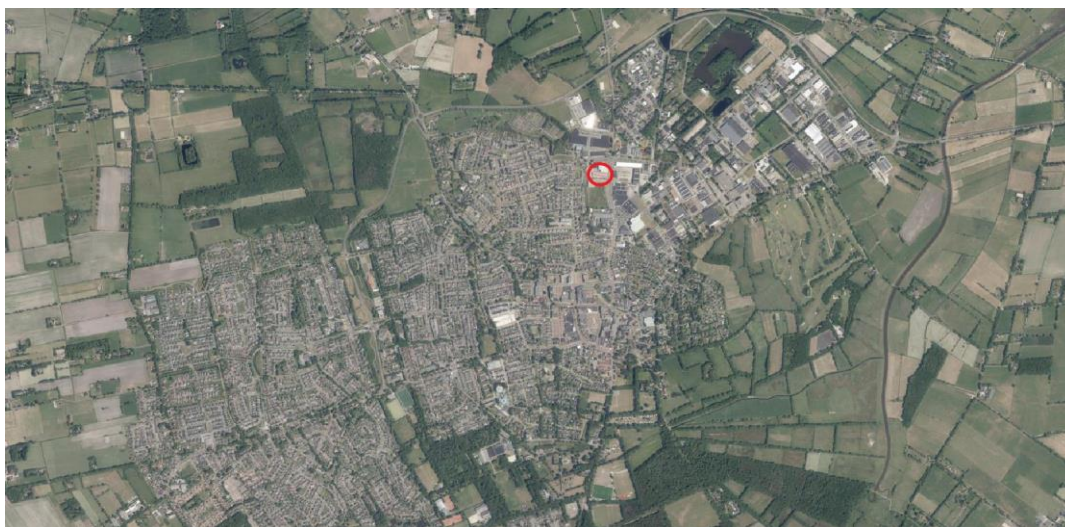
Op het perceel aan de Kanaalstraat 66 in Roden is de initiatiefnemer voornemens om twee woningblokken te realiseren voor in totaal 22 appartementen. Op het perceel stond een loods waar o.a. fietsenwinkel (Bike Life) gevestigd was. Op dit moment is deze loods gesloopt. Het initiatief past niet binnen de mogelijkheden van de geldende beheersverordening 'Vrijetijdsboulevard', vastgesteld op 2 september 2015. Op dit moment is het plangebied voorzien van de bestemming 'Bedrijf'. Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn geen woningen toegestaan waardoor het beoogde plan in strijd is met de geldende beheersverordening. Om het beoogde plan juridisch-planologisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld moeten worden. Dit plan voorziet hierin.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied voor de 22 appartementen is gelegen op een perceel ten westen van de Kanaalstraat in Roden. Het totale plangebied bevindt zich in het noorden van Roden en is gelegen op de vrijetijdsboulevard. Dit deel van de vrijetijdsboulevard, de westzijde van de Kanaalstraat, is in zijn geheel in transformatie van bedrijvigheid naar woningbouw. Het bestemmingsplan Vrijetijdsboulevard, deelgebied B (wat aan de zuidzijde van Kanaalstraat 66 ligt) is daar samen met dit plan een grote stap in. Het plangebied is gelegen nabij de rotonde waar de Kanaalstraat en de Ceintuurbaan Noord elkaar kruisen. Daarnaast bevindt zich veel bestaande bedrijvigheid rondom de planlocatie. Aan de noordoostzijde is het perceel van een automaterialenwinkel en groothandel gelegen. Aan de oostzijde, aan de andere kant van de Kanaalstraat, bevindt zich een autobedrijf/garage. Aan de zuidoostzijde is een grote kampeerhal gevestigd. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een terrein dat herontwikkeld zal worden met woningbouw (bestemmingsplan Vrijetijdsboulevard, deelgebied B) en waar thans een fietscrossbaan aanwezig is. Aan de noordzijde is een dierenartsenpraktijk gevestigd en aan de west- en noordwestzijde een houthandel.

Het plangebied maakt kadastraal onderdeel uit van perceelnummer 5494, sectie I, met een oppervlakte van ca. 1.067 m² en perceelnummer 5495, sectie I welke een oppervlakte heeft van ca. 2.000 m². De totale oppervlakte van het plangebied betreft daarmee ca. 3.067 m². Daarnaast wordt een smalle strook van het perceel 6177, sectie I en het gehele perceel 6068, sectie I bij het plangebied betrokken.

De volgende afbeeldingen tonen de globale ligging en begrenzing van het plangebied.



Globale ligging plangebied, rood omcirkeld (bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2021)

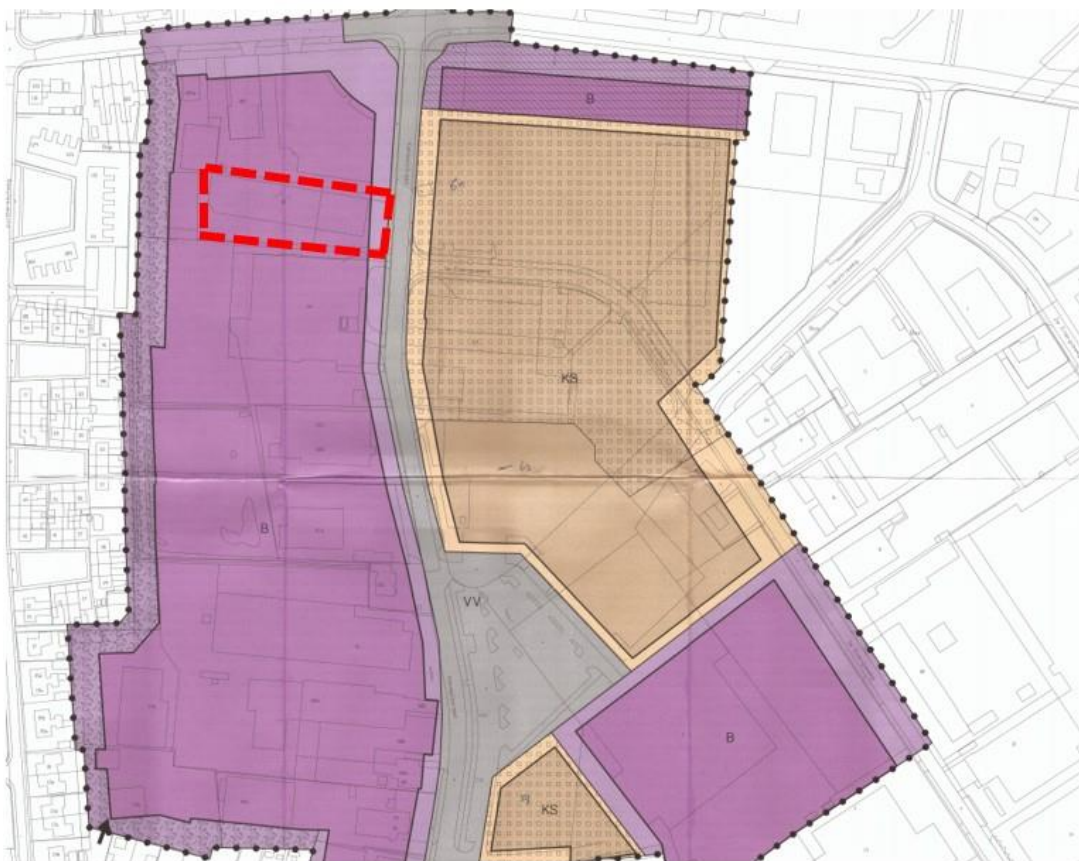


Begrenzing plangebied, rood omkaderd (bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2021)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de plangrenzen van de geldende beheersverordening 'Vrijtijdsboulevard'. De gemeenteraad van de gemeente Noordenveld heeft deze beheersverordening op 2 september 2015 vastgesteld. In het geldende bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Bedrijf'. Tevens geldt ook het bestemmingsplan Parkeren Noordenveld voor het plangebied. Hierin zijn de gemeentelijke parkeernormen opgenomen en wordt bewerkstelligd dat deze doorwerken in de reeds vastgestelde bestemmingsplannen in de gemeente Noordenveld.

De volgende afbeelding toont een fragment van de verbeelding van voormalig geldende bestemmingsplan 'Vrijtijdsboulevard Roden' met het plangebied rood omkaderd.



Uitsnede voormalig geldende bestemmingsplan 'Vrijtijdsboulevard Roden', plangebied rood omkaderd (bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2021)

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Dit zijn bedrijven in de lichte industrie, groothandel, reparatie-, verhuur-, bouwnijverheid- en installatiebedrijven. Daarnaast zijn ook bestaande bedrijven voorzover deze niet vallen onder het hiervoor genoemde en garagebedrijven wanneer aangegeven met 'garagebedrijven' mogelijk. Wonen, openbare nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, water, verkeer en verblijf zijn tevens mogelijk. Gebouwen moeten binnen het bouwvlak gebouwd worden en mogen een maximale bouwhoogte van 12 meter bedragen. Ten hoogste 70% van het bouwperceel mag worden bebouwd.

Het voorgenomen plan, de realisatie van 22 appartementen, is niet mogelijk binnen de bestemming 'Bedrijf'.

Het voorliggend bestemmingsplan voorziet in een nieuw en actueel planologisch-juridisch kader die de voorgenomen ontwikkeling planologisch mogelijk maakt.

1.4 Leeswijzer

Elk bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het initiatief beschreven. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden. Hoofdstuk 4 bevat de milieu- en omgevingsaspecten. Tot slot bevat de toelichting hoofdstukken over de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (hoofdstuk 5) en de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan (hoofdstuk 6 en 7).

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen op het perceel aan de Kanaalstraat 66 in Roden. Op deze locatie was in een grote loods onder meer een fietsenwinkel van Bike Life gevestigd. Deze loods is na brand gesloopt waardoor in de huidige situatie geen bebouwing aanwezig is. Wel bevindt zich binnen het plangebied veel verharding. De zuidelijke rand van het plangebied is verhard terrein grenzend aan een groenstrook. In deze groenstrook bevindt zich tevens een transformatorhuisje. Deze groenstrook maakt deel uit van het plangebied. Aan de noordoostzijde is het perceel van een automaterialenwinkel en groothandel gelegen. Aan de oostzijde, aan de andere kant van de Kanaalstraat, bevindt zich een Autobedrijf/garage. Aan de zuidzijde bevindt zich een fietscrossbaan. Aan de noordzijde bevindt zich een dierenartsenpraktijk en aan de west- en noordwestzijde bevindt zich een houthandel. Verder zijn rondom de vrijetijdsboulevard ten noorden en oosten bedrijventerreinen en ten westen woningen gelegen. Zuidelijk is een tankstation zonder lpg gelegen op een afstand van ca. 200 m. en een tankstation met lpg op ca. 550 m. afstand. Oostelijk is een gasontvangststation gelegen op een afstand van ca. 280 m. Tot slot is er nog een tankstation zonder lpg op ca. 500 m. ten oosten van het plangebied gelegen.

Onderstaande figuur toont een impressie van de huidige situatie binnen het plangebied vanaf de Veerwagenweg in noordelijke richting.



Aanzicht vanaf de Kanaalstraat (bron: Team 4 Architecten, 2021)

2.2 Toekomstige situatie

Het voorgenomen plan voorziet in de realisatie van twee woningblokken van drie bouwlagen voor in totaal 22 koopappartementen. Het woonvolume is opgesplitst in twee delen ten behoeve van een prettige dorpse schaal. Hiermee wordt het wooncomplex niet te stedelijk en past het binnen deze dorpse schaal. Met de realisatie van deze appartementen wordt bijgedragen aan de mogelijkheid om in passende woonruimte te voorzien. Naar aanleiding van de brand is de plaatselijke bebouwing al gesloopt. Daarnaast zullen de bestaande verharding en de groenstrook verwijderd worden. Hiertegenover staat dat er nieuw groen gerealiseerd wordt in het plangebied.

De navolgende figuur toont de toekomstige ligging van de beoogde appartementen.



De toekomstige ligging van de appartementen (bron: Team 4 Architecten, 2021)

Indeling plangebied

De appartementen zullen langs de zuidgrens van het plangebied worden gerealiseerd. Hierbij worden de tuinen als groene buffer naar de straat gebruikt en komt er een groenstrook tussen de tuin en de verharding. De woongebouwen vormen de beëindiging tussen het woongebied en het bedrijventerrein. Het in de huidige situatie aanwezige transformatorhuisje zal verwijderd worden. Het oostelijke woongebouw wordt op enige afstand van de Kanaalstraat gerealiseerd. Voor deze afstand wordt aangesloten bij de rooilijn van het ten noorden van de planlocatie gelegen gebouw. De rooilijn ligt nagenoeg gelijk met dit pand waardoor een afstand van circa 10 meter gehanteerd wordt. Hierdoor is er voldoende ruimte voor groen en tuin tussen de Kanaalstraat en de nieuwe woongebouwen. Hiertoe wordt een groenstrook aangrenzend aan de Kanaalstraat gerealiseerd welke een buffer vormt tussen het gebouw en de Kanaalstraat. Tussen de twee appartementengebouwen komt een gezamenlijk toegangsplein. De beoogde appartementengebouwen hebben een bouwhoogte van 10 meter met een grondoppervlakte van ca. 536 m² per woongebouw.

Verkeer en parkeren

In de nieuwe situatie vindt het parkeren op een nieuw parkeerterrein plaats gelegen ten noorden van de gebouwen. De parkeerplaatsen worden op deze locatie uit het zicht gerealiseerd. Met het beoogde aantal parkeerplaatsen van 32 wordt voldaan aan de benodigde parkeerbehoefte. De ontwikkeling brengt slechts de beperkte verkeersbewegingen van 22 huishoudens met zich mee. Derhalve wordt gesteld dat de ontwikkeling vanuit verkeerskundig oogpunt geen belemmering met zich mee brengt. Voor een verdere toelichting van verkeer en parkeren zie [toelichting paragraaf 4.10](#).

Grotere ontwikkeling vrijetijdsboulevard en nieuw woongebied

De voorgenomen ontwikkeling maakt onderdeel uit van de grotere ontwikkeling van de vrijetijdsboulevard. Deze ontwikkeling bestaat uit drie deelgebieden. Op de locatie ten zuiden van het plangebied zal de fietscrossbaan worden herontwikkeld tot een nieuw woongebied, dit is deelgebied B. De voorgenomen ontwikkeling zal zo veel mogelijk aansluiten op de structuren die in dit aangrenzende woongebied aangebracht worden. Hierbij gaat het om het gedeeltelijk oriënteren van de appartementen op de nieuwe woonstraat die aangelegd wordt. Daarnaast wordt aangesloten op de routes voor voetgangers en fietsers. Het plan wordt tevens georiënteerd op de ontwikkelingen met betrekking tot de Kanaalstraat en de oostzijde daarvan. De Kanaalstraat moet een groene hoofdstructuur worden, een groene laan waar het nieuwe woongebied aan komt te liggen. Daarbij horen ook nieuwe groene verblijfsplekken aan de Kanaalstraat in de vorm van een nieuwe brink rond het paviljoen. De voorgenomen ontwikkeling kan hier op aansluiten door, zoals in het ontwerp zichtbaar is, groen aan de oostzijde langs de Kanaalstraat te realiseren.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI schrijft een toekomstperspectief met de ambities van het rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd. Deze nationale belangen komen samen in vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen dienen in de praktijk voortdurend op elkaar in te spelen. Bij de afweging van de belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving centraal voor zowel de boven- als de ondergrond.

Planspecifiek

De schaalgrootte van de NOVI brengt met zich mee dat het NOVI geen specifieke uitspraken doet die concreet van invloed zijn op dit specifieke project. De ambitie die de NOVI uitspreekt voor duurzaamheid, energie en klimaatadaptatie is wel terug te vinden in dit project. In paragraaf 3.3.2 is dit verder terug te lezen.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling in lijn is met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voortaan heeft de wetgever in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur respectievelijk bij of krachtens provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn 14 nationale belangen opgenomen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn herbevestigd. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012, 1 juli 2014 en 1 juli 2016 op onderdelen aangevuld.

Planspecifiek

De voorgenen ontwikkeling in het plangebied raakt niet aan één van de nationale belangen en is dus ook niet specifiek van toepassing op het plangebied.

Conclusie

Het Barro omvat geen belemmeringen voor de planontwikkeling.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro als volgt omschreven:

2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
3. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
4. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvrage of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Planspecifiek

Conform artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de ondergrens van wat als nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gezien, ligt tussen de 9 en 14 nieuwe woningen afhankelijk van de omgeving waarin de ontwikkeling plaatsvindt. Voorgenomen ontwikkeling voldoet niet aan deze ondergrens en derhalve worden hieronder de 'treden' van de ladder doorlopen.

Behoeft

Voor een ruimtelijk plan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden aangetoond dat er sprake is van een actuele regionale behoefte. In opdracht van onder meer de gemeente Noordenveld is door KAW een woningmarktonderzoek uitgevoerd (Woningmarktonderzoek Noordenveld, KAW, 29 april 2020). In deze woningmarktanalyse wordt een sterke groei voor Noordenveld onderscheiden. Er moet rekening gehouden worden met een extra behoefte variërend van 460 (laag scenario), 775 (middenscenario) en 1075 (hoog scenario) woningen. Een groot deel van deze druk op de woningmarkt wordt veroorzaakt door suburbanisatie vanuit de stad Groningen. De groei in Noordenveld is daarmee afhankelijk van de markt in Groningen. Het is belangrijk om op nieuwe woningbouwlocaties te bouwen zodat zo veel mogelijk huishoudens worden gebonden. Specifiek voor Roden en Nieuw-Roden wordt een groei van 240 tot 615 huishoudens verwacht waarvan ongeveer 100 huishoudens als gevolg van eigen vrage. Van de overloop uit Groningen richt 90% zich op een koopwoning. Hieruit blijkt dat er voldoende behoefte is aan woningbouw in Roden. Daarnaast is er door Van Wijnen een woonwensen-enquête uitgevoerd voor deze betreffende locatie. Hieruit blijkt dat van de geïnteresseerden in een appartement het merendeel 2 slaapkamers wenst, 1 auto parkeert en binnen 2 jaar verhuist. Het grootste

deel van de respondenten wenst een woonoppervlakte van 60 tot 80 m². Hieruit blijkt dat de ontwikkeling aansluit op de behoefte vanuit de geïnteresseerden. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de beoogde woningbouwontwikkeling ter plaatse van de Kanaalstraat 66 aansluit bij de behoefte.

Bestaand stedelijk gebied

Het plangebied is gesitueerd op een bedrijventerrein tussen bebouwing aan het noorden, westen en zuiden (toekomstig) en een weg in het oosten. Het is dus gelegen in het bebouwde gebied van Roden. In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Omdat er op de planlocatie en in de omgeving verschillende van deze functies aanwezig zijn, is het aan te merken als 'bestaand stedelijk gebied'.

Bereikbaarheid

Omdat de nieuwe ontwikkeling plaatsvindt binnen stedelijk gebied hoeft deze trede in principe niet besproken te worden. Wel kan de bereikbaarheid kort toegelicht worden. De ontwikkellocatie is goed ontsloten doordat deze snel bereikbaar is vanaf de uitvalswegen van Roden en nabij OV-voorzieningen gelegen is. Er kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

Gelet op de omvang van de beoogde ontwikkeling van 22 appartementen gaat het om een stedelijke ontwikkeling die de ondergrens, zoals bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, overschrijdt. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief voldoet aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. De ontwikkeling kan derhalve als een passende ontwikkeling binnen de ladder voor duurzame verstedelijking worden beschouwd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Drenthe

Op 3 oktober 2018 is door de Provinciale Staten van Drenthe de Omgevingsvisie Drenthe vastgesteld.

Een belangrijke opgave uit de Omgevingsvisie Drenthe is het waarderen van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe passend bij deze kernkwaliteiten. Deze ambitie vormt de kern van het beleid. De provincie wil 'ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit', mede vanuit de wetenschap dat landschapskwaliteit een belangrijke vestigingsfactor is. In het beleid zijn zes verschillende kernkwaliteiten benoemd die de Drentse ruimtelijke identiteit inhoud geven:

- landschap
- cultuurhistorie
- aardkundige waarden
- archeologie
- rust
- natuur

De provincie streeft naar een robuuste ontwikkeling van de ruimtelijke dragers: de sociaaleconomische structuur, het landbouwsysteem, het watersysteem en het natuursysteem. Een systeem is robuust als het weinig gevoelig is voor verstoringen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Waar geen dominant systeem aanwijsbaar is, wordt gesproken over 'multifunctionele gebieden'.

Combinatiemodel

Het doel vanuit de Omgevingsvisie is om functies, kwaliteiten en strategische opgaven met elkaar te combineren. Daarom is het combinatiemodel ontwikkeld waarin een gelaagde aanpak wordt voorgesteld. De basis wordt gevormd door de kernkwaliteiten. Daarop liggen de robuuste systemen, waarin de strategische opgaven voor 2030 landen. De combinatie van opgaven en robuuste systemen binnen de context van de Drentse identiteit geeft invulling aan de visie van een bruisend Drenthe.

Planspecifiek

Kernkwaliteit landschap

Het plangebied is gelegen in het esdorpenlandschap. Het bevindt zich echter niet in een es of een beekdal. Het provinciaal beleid voor dit landschap is daarom niet van toepassing op het plangebied.

Kernkwaliteit cultuurhistorie

Het plangebied bevindt zich in deelgebied 1, kop van Drenthe, het beleid voor dit gebied is het stellen van eisen. Er dient zorgvuldig en verantwoord te worden omgegaan met de cultuurhistorische samenhang.

Kernkwaliteit archeologie

Voor het plangebied geldt het beschermingsniveau Generiek. Dit beschermingsniveau richt zich op het algemene uitgangspunt dat alle behoudenswaardige archeologische vindplaatsen (waarden) die op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van Drenthe staan en de nieuw ontdekte behoudenswaardige vindplaatsen niet ongezien kunnen verdwijnen. Binnen het plangebied bevinden zich volgens de AMK geen archeologische monumenten.

Kernkwaliteit aardkundige waarde

Voor het plangebied geldt het beschermingsniveau generiek. Dit betekent dat de aardkundige kenmerken voor de toekomst bewaart moeten worden en als inspiratiebron gebruikt kunnen worden. Hier wordt in dit plan aan voldaan.

Robuust sociaal-economisch systeem

Gebiedsgericht grondwaterbeheer: er worden geen functies in de ondergrond beoogd die invloed hebben op het grondwater.

Regio Groningen-Assen: Er worden drie ambities genoemd. Het economisch kerngebied versterken. De interne samenhang versterken. De kwaliteit van stad en land behouden en versterken. Voorliggend plan versterkt de interne samenhang en verhoogt de kwaliteit van wonen. Daarnaast is het een herstructureringsproject. Daarmee wordt er aangesloten bij deze ambities.

Robuust en klimaatbestendig watersysteem

Water in de stad: streven naar duurzaam en veerkrachtig watersysteem. In dit plan wordt hier aan voldaan, er komt namelijk minder verharding en meer groen.

3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening Drenthe

De hiervoor beschreven Provinciale Omgevingsvisie Drenthe is verder vertaald naar een Provinciale omgevingsverordening Drenthe, voor zover het planologisch relevante aspecten betreft. De Omgevingsverordening is op 3 oktober 2018 vastgesteld.

In de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe is opgenomen dat in een ruimtelijk plan beschreven wordt hoe het desbetreffende plan zich verhoudt tot de kernkwaliteiten uit het provinciaal beleid. Het gaat dan specifiek om het behoud en de ontwikkeling van deze kernkwaliteiten. Daarnaast worden ook de strategische opgaven en de sturingsniveaus zoals die zijn verwoord in de omgevingsvisie beschreven in een ruimtelijk plan. Verder maakt het desbetreffende ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten mogelijk die de kernkwaliteiten significant aantasten.

Planspecifiek

Een belangrijk artikel voor dit ruimtelijk plan is artikel 2.17: woningbouw. Hierin wordt gesteld dat: "Een ruimtelijk plan kan voorzien in nieuwe woningbouw mits de behoefte op basis van de gemeentelijke woonvisie kan worden aangetoond en aansluit bij bestaand stedelijk gebied." De voorgenomen ontwikkeling bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied. De behoefte aan nieuwe woningbouw is reeds onderbouwd in [toelichting paragraaf 3.1.3](#).

De relevante kaartlagen van de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe zijn geanalyseerd. Omdat het plangebied in de bestaande situatie geheel bebouwd of verhard is wordt verwacht dat de kernkwaliteiten niet aangetast worden. Voor de kernkwaliteit aardkundige waarden blijkt dat het plangebied slechts generiek beschermd is. Voor de kernkwaliteit cultuurhistorie is het beleid eisen stellen: cultuurhistorische samenhang moet als drager worden gebruikt.

Tot slot geldt er een restrictiegebied bodemenergie zone 2: Oranje gebied: Gesloten bodemenergiesystemen. Dit betekent: In aanvulling op het gestelde in paragraaf 4.111 van het Bal, wordt bij het gebruik van een gesloten bodemenergiesysteem ter plaatse van het werkingsgebied 'oranje gebied' een koelmedium toegepast van minimaal drinkwaterkwaliteit.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Noordenveld 2030

De gemeente Noordenveld heeft op 8 februari 2017 de Omgevingsvisie Noordenveld 2030 vastgesteld. In deze omgevingsvisie worden de factoren die de gemeente Noordenveld in 2030 uniek op sociaal en fysiek domein maken beschreven. De Omgevingsvisie is de basis voor de programma's op de kernwaarden leefbaar, groen, ondernemend, duurzaam en transparant. De kernwaarde duurzaamheid wordt op afstand gefaciliteerd. Nieuwe woningen zijn flexibel en aanpasbaar aan de woonbehoefte en levensfase. Er worden verschillende gebieden onderscheiden zoals zoeklocaties voor inbreiding of herstructurering. De vrijetijdsboulevard is als zoeklocatie voor inbreiding of herstructurering benoemd. Daarnaast wordt voor Roden aangegeven dat er gebouwd moet worden voor de behoefte.

Planspecifiek

Het plangebied ligt binnen een zoeklocatie inbreiding of herstructurering. Omdat het voorgenomen plan een herontwikkeling betreft sluit dit goed aan bij de ambities van de gemeente. De kernwaarde 'leefbaar' komt tot uiting door het creëren van een leefbare omgeving. De kernwaarde 'duurzaamheid' uit de omgevingsvisie is eveneens van toepassing op het voorgenomen plan. Er is op dit moment nog weinig bekend over de concrete duurzaamheidsmaatregelen die genomen zullen worden. Wel kan gesteld worden dat de herontwikkeling van een bedrijfslocatie naar woningen duurzaam ruimtegebruik is. De locatie wordt immers hergebruikt voor een nieuwe functie.

De kernwaarde 'groen' komt eveneens tot uitdrukking in de voorgenomen ontwikkeling. Een deel van de planlocatie dat in de huidige situatie verhard is zal in de toekomstige situatie groen worden. Een voorbeeld hiervan is de groenstrook aan de oostzijde van het perceel. Op deze manier wordt meer ruimte voor groen geboden en wordt aangesloten bij deze kernwaarde.

Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsvisie Noordenveld 2030.

3.3.2 de Noordenveldse Kwaliteitsgids

In 2020 heeft de gemeente Noordenveld de Noordenveldse Kwaliteitsgids vastgesteld. Dit is een structuurvisie voor het 'gebiedseigen doorontwikkelen op basis van ruimtelijke karakteristieken'. In de Kwaliteitsgids zijn het landschap en de dorpen in de gemeente Noordenveld en hun karakteristieken op hoofdlijnen beschreven. Overeenkomstig met de bedoelingen van de Omgevingswet zijn de karakteristieken op hoofdlijnen voor de gemeente als geheel uitgewerkt. De focus ligt hierbij op de structuurbepalende karakteristieken van de gemeente. Deze informatie op structuurniveau is aangevuld met objectgerichte informatie die bij de totstandkoming van de gids beschikbaar was. De karakteristieken in de kwaliteitsgids zijn niet ten opzichte van elkaar gewaardeerd. Ze zijn allemaal even waardevol en dienen in samenhang te worden gezien.

De Kwaliteitsgids is een aanvulling op de omgevingsvisie Noordenveld 2030. Daarnaast is de Kwaliteitsgids ook van betekenis voor andere planologische instrumenten zoals beleid, bestemmingsplannen, omgevingsplannen of concrete initiatieven.

Er kan niet één gemeenschappelijk landschap voor de gemeente Noordenveld benoemd worden. Er zijn meerdere landschappen die elk hun eigen karakteristieken kennen. Deze landschappen vinden hun oorsprong in het ontstaan van dit gebied.

Planspecifiek

Roden is een esdorp dat gelegen is op hogere zandgronden. Het bevindt zich op de overgang tussen het beekdal van het Peizerdiep en de hogere veldgronden. In de Kwaliteitsgids worden meerdere gidsprincipes voor Roden beschreven. Hiervan is er één relevant voor het voorgenomen plan: geef vervangende nieuwbouw een dorpse maat en schaal en sluit aan bij de aanwezige bebouwingsstructuur. Hieraan wordt met de voorgenomen ontwikkeling voldaan. Er wordt aangesloten bij de bestaande bebouwing en de nieuwe ontwikkeling ten zuiden van het plangebied. De 22 appartementen zijn verdeeld over twee gebouwen met een beperkte hoogte. Er wordt daarmee ook aangesloten bij de dorpse maat.



Roden in de Kwaliteitsgids (Bron: de Noordenveldse Kwaliteitsgids, 2020)

3.3.3 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015-2025

Op 12 mei 2015 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025 vastgesteld. In het plan wordt beschreven hoe het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit er in de periode 2015-2025 uitziet. Daarbij wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en ambities van de gemeente. Er wordt geaccepteerd dat de auto een hoofdrol heeft maar de fiets wordt op één gezet en het openbaar vervoer op twee. De fiets en het openbaar vervoer krijgen daarmee prioriteit in het denken, het beleid en de uitvoering. Er zijn een aantal algemene beleidsregels opgesteld die betrekking hebben op de verkeersstructuur, verkeersveiligheid en mobiliteit.

Planspecifiek

Voor de kern Roden zijn geen specifieke aspecten opgenomen welke van invloed zijn op de planlocatie. Wel zijn een aantal van de algemene beleidsregels mogelijk toe te passen op de inrichting van voorliggend plan. De fiets wordt in het verkeers- en vervoersplan op één gezet. De beoogde ontwikkeling vindt plaats op een inbreidingslocatie in bestaand bebouwd gebied. Deze locatie nabij voorzieningen stimuleert het fietsgebruik. Daarnaast wordt voor de parkeernormen aangesloten bij het experiment van de gemeente Noordenveld uit de ontwikkelvisie VTB Roden. De gemiddelde bandbreedte is hierbij het uitgangspunt. Tot slot worden er als de kans zich voordoet oplaadpunten voor elektrisch vervoer gerealiseerd. De maatregelen met betrekking tot verkeer en parkeren zijn verder toegelicht in [toelichting paragraaf 4.10](#). Er kan geconcludeerd worden dat het voornemen past binnen het gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025.

3.3.4 Gids Omgevingskwaliteit - Eigentijdse Noordenveldse Welstandsnota

De Gids Omgevingskwaliteit van de gemeente Noordenveld is op 1 juni 2021 vastgesteld en vervangt de Welstandsnota uit 2008. In de Gids Omgevingskwaliteit staat wat de basisprincipes van de gemeente Noordenveld zijn:

1. Het gebouw heeft een helder ontwerpidee
2. Het gebouw past op de plek
3. Het gebouw is zorgvuldig vormgegeven

De basisprincipes worden aangevuld met gebiedsprincipes, op maat gemaakte principes voor de verschillende gebieden in Noordenveld. Daarnaast zijn er soms gebieden in ontwikkeling, bijvoorbeeld een nieuwbouwwijk. Voor deze ontwikkelingsgebieden is of wordt een apart kwaliteitsplan opgesteld. Als een ontwikkelingsgebied klaar is, vervalt het kwaliteitsplan en wordt het gebied onderdeel van een van de elf gebieden van de Gids Omgevingskwaliteit.

Planspecifiek

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van een nieuw woongebied. Het plangebied is gelegen in gebied 12 en betreft een ontwikkelingsgebied. Daarom wordt aangesloten op de Ontwikkelvisie deelgebied B VTB Roden van de gemeente Noordenveld. Deze ontwikkeling ten zuiden van het plangebied betreft een woningbouwontwikkeling. In de visie wordt de opgave van deze locatie geschetst en worden kaders en kansen benoemd voor de ontwikkeling van het gebied. In het voorgenomen plan wordt zo veel mogelijk aangesloten op de relevante welstandscriteria. De nieuwe gebouwen worden afgestemd op de omgeving. Er wordt een overgang gevormd tussen de woonwijk ten westen en het bedrijventerrein ten oosten van het plangebied. Zo wordt het gehele gebied een nieuw samenhangend geheel.

4 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet ingevolge de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangetoond worden (artikel 3.1 lid 3 van de Wro). Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, ect.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan.

4.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

Sinds 16 mei 2017 geldt er een directe werking van het Europees recht. Daarom is per 7 juli 2017 het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag, waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, moet:

- Door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld;
- Het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden;
- De initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

De artikelen 7.16 tot en met 7.20a Wm zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing.

Planspecifiek

Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van voorliggende ruimtelijke onderbouwing valt onder mogelijkheid c. Het besluit bevat namelijk wel een activiteit uit kolom 1 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen), maar er wordt niet voldaan aan de gegeven drempelwaarde van 2000 of meer woningen. De voorgenomen ontwikkeling bevat namelijk 22 woningen. Tevens voldoet de

grotere transformatie naar woongebied waar deze ontwikkeling deel van uitmaakt met circa 100 woningen ook niet aan de drempelwaarde. Er kan daarmee worden afgezien van een m.e.r.-beoordeling en volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- a. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- b. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet toch een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn de belangrijkste milieuaspecten waaronder bodem, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, stikstof en ecologie in beeld gebracht in hoofdstuk 4. Tezamen met de overige hoofdstukken vormen deze paragrafen de zogenaamde aanmeldingsnotitie in het kader van het Besluit m.e.r. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een ontwikkeling die een forse invloed heeft op het milieu. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De aard van de voorgenomen activiteit is niet van die omvang dat er, ook in samenhang met de herontwikkeling van deelgebieden B en C, onevenredig nadelige, dan wel cumulatieve effecten op de omgeving plaatsvinden. Daarnaast vindt de ingreep niet plaats in een gevoelig gebied. Er wordt verwezen naar paragraaf 4.9 van de toelichting van het bestemmingsplan Herontwikkeling Vrijtijdsboulevard, deelgebied B. De huidige onderzoeken geven voldoende inzicht in de milieugevolgen om een gewogen besluit omtrent dit ruimtelijke plan te nemen. Het opstellen van een milieueffectrapportage zal geen verder inzicht verschaffen op de relevante milieuaspecten. De kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zijn niet van dien aard dat er aanleiding bestaat tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

Het bevoegd gezag kan op basis van deze plantoelichting een besluit nemen over de uitkomst van de m.e.r.-beoordeling, of er al dan niet een m.e.r. nodig is en publiceert dit in een m.e.r.-beoordelingsbesluit. Het besluit dat geen m.e.r. uitgevoerd hoeft te worden, hoeft niet gepubliceerd te worden in de Staatscourant. Er is geen sprake van een aparte bezwaar- en beroepsprocedure bij de beslissing over de m.e.r.-plicht. Bezwaar en beroep is alleen mogelijk tegelijkertijd met de procedure voor het bestemmingsplan.

Op basis van deze plantoelichting, welke gezien kan worden als aanmeldingsnotitie, kan geconcludeerd worden dat een m.e.r.-beoordeling niet vereist is. Volstaan wordt met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Conclusie

Voor het voorliggende bestemmingsplan is het Besluit milieueffectrapportage niet van toepassing, derhalve wordt er geconcludeerd dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

4.2 Bodem

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Planspecifiek

De voorgenen ontwikkeling betreft een wijziging naar een strenger bodemgebruik. Er is ook een milieukundig vooronderzoek uitgevoerd voor een aantal deelgebieden binnen de Vrijtijdsboulevard (Sigma Bouw & Milieu, milieukundig vooronderzoek, dd. 9 april 2020, zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 1). Het plangebied maakt deel uit van één van die deelgebieden. In dit milieukundig vooronderzoek wordt aanbevolen om een verkennend bodemonderzoek uit te laten voeren. In dit kader heeft er een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden (Enviso ingenieursbureau, verkennend bodemonderzoek Kanaalstraat 66 te Roden, d.d. 15 januari 2021, zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 2).

Het doel van het verkennend bodemonderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. De multifunctionaliteit van de bodem kan bij overschrijding van normen van verontreinigende stoffen worden aangetast. Hierdoor kunnen beperkingen ten aanzien van het gebruik van de bodem worden gesteld.

Onderzoeksresultaten

Tijdens het veldwerk zijn geen zintuiglijke waarnemingen gedaan welke duiden op eventuele bodemverontreiniging. Daarnaast zijn er zowel in de grond als op het maaiveld visueel geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Uit de toetsingsresultaten blijkt dat er geen verhoogde gehalten aan onderzochte parameters zijn vastgesteld ten opzichte van de achtergrondwaarden. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat in het grondwater ter plaatse van peilbuis 08 enkel licht verhoogde concentraties aan barium en nikkel zijn vastgesteld ten opzichte van de streefwaarden. De lichte concentraties zijn echter van dien aard dat deze geen verdere aandacht behoeven.

Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat enkel in het grondwater ten hoogste lichte verontreinigingen zijn vastgesteld. De lichte verontreinigingen in het grondwater geven echter geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

Uit milieuhygiënisch oogpunt bestaan er geen belemmeringen voor de voorgenen herinrichting van de locatie. Indien grond van de locatie wordt afgevoerd voor toepassing elders, volstaan de resultaten van het onderliggende bodemonderzoek mogelijk niet. Om definitief vast te stellen of de grond buiten de locatie kan worden hergebruikt, kan het bevoegd gezag (gemeente waar de grond zal worden toegepast) verzoeken om een partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit.

4.3 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen terrein dat vanwege de bestemming of het gebruik daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft);
- andere geluidsgevoelige gebouwen (bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw dat vanwege de bestemming of het gebruik daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft, niet zijnde een woning).

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Planspecifiek

Volgens de Wet Geluidhinder is bij wegen (met uitzondering van woonerven en 30 km/uur gebieden) met één of twee rijstroken een onderzoek naar wegverkeerslawaaï noodzakelijk als deze binnen een afstand van 250 meter van een geluidgevoelig object gelegen zijn. Zowel de Kanaalstraat als de Ceintuurbaan Noord zijn wegen waar 50 km/uur gereden mag worden en die binnen 250 meter van het plangebied gelegen zijn. De rijsnelheid op de Kanaalstraat wordt verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Na deze snelheidsverlaging is de Kanaalstraat niet gezoneerd. Voor een weg met drie of vier rijstroken is een onderzoek naar wegverkeerslawaaï noodzakelijk als deze binnen een afstand van 400 meter gelegen zijn. Er zijn geen wegen met drie of vier rijstroken binnen deze afstand van het plangebied gelegen. Voor een weg met vijf of meer rijstroken is een onderzoek naar wegverkeerslawaaï noodzakelijk als deze binnen een afstand van 600 meter gelegen zijn. Er zijn geen wegen met vijf of meer rijstroken binnen deze afstand van het plangebied gelegen. Voor de Ceintuurbaan Noord is een akoestisch onderzoek dus noodzakelijk. Voor de Kanaalstraat is deze niet noodzakelijk omdat de verkeerssnelheid naar 30 km/uur wordt verlaagd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ten gevolge van de Kanaalstraat eveneens belangrijk.

Hiertoe is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Noorman Bouw- en milieu-advies, kenmerk: 22110119.R01a, 16 september 2021, zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 2). In dit onderzoek is allereerst het wegverkeer onderzocht.

De gehanteerde wegverkeersgegevens zijn gebaseerd op het door BügelHajema uitgevoerde akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan Vrijtijdsboulevard Deelgebied A, B en C te Roden, projectnummer 160.00.04.56.20 d.d. 18 december 2019 als verstrekt door de gemeente Noordenveld. Uit het onderzoek blijkt dat de appartementen een geluidbelasting ondervinden vanwege het wegverkeer op de Kanaalstraat, waarvoor een 30 km/uur regime gaat gelden. De toetsingswaarde (met 5 dB aftrek volgens 110g van de Wgh) van de Lden-geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Kanaalstraat bedraagt ten hoogste 55 dB invallend op de oostgevel langs de Kanaalstraat. De toetsingswaarde van de berekende geluidbelasting vanwege het verkeer op de Kanaalstraat is 7 dB hoger dan de voor gezoneerde wegen geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde betreft een deel van de appartementen in de nieuwbouw gelegen langs de Kanaalstraat. Het verlagen van de rijsnelheid op de Kanaalstraat van 50 km/uur naar 30 km/uur betekent dat de deze weg volgens de Wet geluidhinder geen zone kent, waardoor een toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het eventueel doorlopen van een Hogere Waarde procedure niet meer nodig is.

De toetsingswaarde van de Lden-geluidbelasting (met 5 dB aftrek volgens 110g van de Wgh) vanwege het verkeer op de geluidgezoneerde Ceintuurbaan Noord bedraagt ten hoogste 39 dB invallend op de noordgevel langs de Ceintuurbaan Noord. De toetsingswaarde van de berekende geluidbelasting is lager dan de voor gezoneerde wegen geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tevens is de geluidhinder vanwege bedrijven onderzocht. Dit aspect zal worden toegelicht in [toelichting paragraaf 4.6](#) bedrijven en milieuzonering.

In de gevels van de appartementen zijn geluidwerende voorzieningen nodig waarmee de geluidbelasting vanwege het wegverkeer en bedrijvigheid in het verblijfsgebied van de appartementen wordt teruggebracht naar 33 dB. Dit vereist bij natuurlijke ventilatie geluidgedempte ventilatievoorzieningen en zwaarder glas.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling, mits de benodigde geluidwerende voorzieningen worden getroffen.

4.4 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 % bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) ($1,2 \mu g/m^3$) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 % bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 woningen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Planspecifiek

De ontwikkeling van de 22 appartementen kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een NIBM-project. Toetsing van het aspect luchtkwaliteit is daardoor, op grond van artikel 4 van de Regeling NIBM, niet noodzakelijk. Het project heeft 'niet in betekenende mate' invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

Wel is, met behulp van de Atlas Leefomgeving, gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. Hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse ruim voldoet aan de gestelde grenswaarde van $40 \mu g/m^3$ voor zowel fijnstof als stikstofdioxide. De specifieke concentraties over 2019 van fijnstof (PM_{10}), fijnstof ($PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) in het plangebied bedragen respectievelijk $14 \mu g/m^3$ PM_{10} , $7 \mu g/m^3$ $PM_{2,5}$ en $10 \mu g/m^3$ NO_2 . Daarmee worden de wettelijke grenswaarden niet overschreden. De advieswaarden van de GGD en WHO ($20 \mu g/m^3$ PM_{10} en $10 \mu g/m^3$ $PM_{2,5}$) worden ook gehaald. Daarnaast is de verwachting dat door verbetering van de autotechniek er in de toekomst nog beter voldaan wordt aan deze waarden. Daaruit volgt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Conclusie

Derhalve kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het voorgenomen plan.

4.5 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen ($>1.500 \text{ m}^2$). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels en horeca. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10^{-6} als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10^{-6} -contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10^{-5} -contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groeps grootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit milieubeheer veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zijn er de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen geweest. Zo is er een nieuw Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en een Structuurvisie buisleidingen. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een ruimtelijk plan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

Planspecifiek

De beoogde ontwikkeling voorziet in het realiseren van twee gebouwen met in totaal 22 appartementen en betreft daarmee het toevoegen van een kwetsbaar object. Aan de hand van de risicokaart kan voor het plangebied worden vastgesteld of er in de directe omgeving inrichtingen, transportroutes en/of belangrijke buisleidingen aanwezig zijn die in het kader van de externe veiligheid van belang zijn.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Het plangebied is niet gelegen in de nabijheid van transportroutes voor gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het plangebied buiten invloedsgebieden van deze transportroutes is gelegen.

Buisleidingen

Het plangebied bevindt zich niet in de buurt van buisleidingen. De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie.

Inrichtingen

Ten zuidoosten van het plangebied ligt een tankstation. Hier vindt verkoop van LPG plaats met een maximale jaarlijkse doorzet van minder dan 500 m³. De risicoafstand PR 10⁻⁶ ligt op 50 m vanaf het vulpunt. Voor het groepsrisico geldt een afstand tot de grens van het invloedsgebied van 150 meter. De afstand vanaf het vulpunt gerekend tot aan de grens van het plangebied bedraagt ca. 460 m, waarmee het plangebied buiten het invloedsgebied van het vulpunt is gelegen. Ten oosten van het plangebied bevindt zich een gasontvangststation. Deze inrichting heeft een plaatsgebonden risicocontour van 50 m. De afstand van het gasontvangststation gerekend tot aan de grens van het plangebied is ca. 280 m,

Binnen de PR-contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn. Het voorgenomen plan voorziet niet in de oprichting van kwetsbare objecten binnen deze contour. Daarom leidt het plaatsgebonden risico van het LPG-tankstation niet tot een belemmering. De grootte van het groepsrisico wordt bepaald door de bebouwing binnen het aangegeven invloedsgebied. Het voorgenomen plan voorziet niet in de oprichting van objecten binnen het aangegeven invloedsgebied.

Geconcludeerd wordt dat de planlocatie niet is gelegen in de nabijheid van transportroutes of buisleidingen. Daarnaast is er voldoende afstand tot het tankstation en het gasontvangststation. Het aspect externe veiligheid vormt zodoende geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieuocontour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986

de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

Planspecifiek

De twee appartementengebouwen worden gezien als een gevoelige bestemming. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat ter plaatse van gevoelige bestemmingen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De planlocatie bevindt zich in een gebied waar zich zowel woningen als bedrijven vinden. Tevens liggen de woningen direct langs hoofdinfrastructuur omdat de Kanaalstraat en Ceintuurbaan Noord de belangrijkste ontsluitingsroute vormen voor het gebied. Daarmee kan gesteld worden dat het plangebied in een gebied ligt met het omgevingstype 'gemengd gebied'. De richtafstanden worden hierdoor verlaagd met één afstandstap, behalve voor het aspect gevaar. De werkelijke afstand is gemeten tot aan de gevel van de beoogde woningen. De volgende bedrijven zijn gevestigd rond het plangebied.

Adres	Bedrijf/activiteit	SBI-code	Milieucategorie	Richtafstand (gemengd gebied)	Werkelijke afstand tot de woningen
Kanaalstraat 72, Roden	Handel in Automaterialen	453	1	10 m	10 m
Ceintuurbaan Noord 111, Roden	Bouwmarkt	4752	1	10 m	26 m
Ceintuurbaan Noord 105, Roden	Bedrijfsverzamelgebouw*	Niet bekend*	Niet bekend*	0 m	35 m
Ceintuurbaan Noord 103A, Roden	Groothandel in hout en bouwmaterialen b.o. > 2000 m²	4673	2	30 m	11 m
Kanaalstraat 65, Roden	Handel in auto's en reparatie/service	451, 452, 454	1	10 m	34 m
Kanaalstraat 63A, Roden	Fiets winkel Velodroom*	47*	1*	0 m*	60 m
Kanaalstraat 63, Roden	Kampeeral Roden	47	1	0 m	45 m
1e energieweg 17, Roden	Benzineservicestation met LPG <1000m³/jr	473	2	30 m	500 m

*zie toelichting

*toelichting: Er is in de VNG-brochure geen categorie bedrijfsverzamelgebouw of fietswinkel opgenomen. Wel is er een categorie overige zakelijke dienstverlening, kantoren, met milieucategorie 1. Deze locatie is ook aan te merken als bedrijf met milieucategorie 1 en een indicatieve afstand van 10 meter (0 meter in gemengd gebied). De werkelijke afstand bedraagt 35 meter en daarmee wordt aan de richtafstand voldaan. Het bedrijfsverzamelgebouw vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan. Voor de fietswinkel is gekozen om de categorie 'detailhandel voor zover niet expliciet genoemd' te gebruiken.

Groothandel in hout en bouwmaterialen Ceintuurbaan Noord 103A

Met name de groothandel in hout en bouwmaterialen aan de Ceintuurbaan Noord 103A vergt aandacht. Voor de houthandel is het maatgevende aspect geluid en geldt een richtafstand van 30 meter omdat het bedrijfsoppervlak met 2200 m² groter is dan 2000 m². In de praktijk ligt het zuidoostelijke deel van dit bedrijf op 10 meter afstand van de woningen. Ook in de toekomstige situatie zullen de woningen zich dus op minder dan 30 meter afstand bevinden. Om aan te tonen of in de toekomstige situatie aan de eisen uit de VNG-brochure kan worden voldaan is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd, (Noorman Bouw- en milieuadvies, kenmerk: 22110119.R01a, 16 september 2021) zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 2. Hiermee kan zowel een goed woon- en leefklimaat als voldoende akoestische ruimte resteert voor de bedrijven worden gewaarborgd. Het Houtcentrum Roden, Rijpma automaterialen en Autoservice Roden zijn onderzocht.

De grenswaarden geldend voor de geluidniveaus invallend op de gevels komen in belangrijke mate overeen met de richtwaarden voor een gemengde woonomgeving als vastgelegd in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'.

De bedrijven rondom het plangebied zijn niet gelegen binnen een gezoneerd bedrijventerrein en hebben dus ook geen vergunde geluidruimte. De inrichtingen vallen allen onder het Activiteitenbesluit dus zijn de standaard waarden voor het beschermingsniveau tegen geluidhinder van toepassing. Zoals beschreven in [toelichting paragraaf 4.3](#) zijn enkele geluidwerende voorzieningen nodig. Wanneer deze voorzieningen worden getroffen dient geconcludeerd te worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Kampeeral Roden Kanaalstraat 63

De Kampeeral Roden is met betrekking tot milieuzonering niet beperkend voor het plan. Gezien de omvang van dit bedrijf en de hoge bezoekersaantallen is er sprake van een sterke verkeersaantrekkende werking. Gezien de afstand tot de kampeeral en de bijbehorende parkeervoorzieningen vinden de parkeeractiviteiten op ruim voldoende afstand van de beoogde woningen plaats. Deze vormen daarmee geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Nader onderzoek naar aanleiding van zienswijzen

In reactie op het bestemmingsplan zijn enkele zienswijzen ontvangen waarin de zorg omtrent geluid en de omliggende bedrijfsvoeringen is geuit. In opdracht van de initiatiefnemer is aanvullend onderzocht of de omliggende bedrijven gehinderd worden in hun bedrijfsvoering als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Dit onderzoek is uitgevoerd door Noorman Bouw- en Milieuadvies (Rapport 22110119.R06, 7 oktober 2022). In dit onderzoek is specifiek ingezoomd op de omliggende bedrijven en zijn op locatie ook metingen verricht. Uit het onderzoek blijkt dat met maatregelen en nader vast te stellen maatwerkvoorschriften het bestemmingsplan uitvoerbaar is. De te treffen maatregelen en te nemen maatwerkvoorschriften zijn besproken met de omliggende bedrijven. Hieruit is gebleken dat een alternatieve rijroute als oplossing niet wenselijk en uitvoerbaar is. Naar aanleiding hiervan is nader onderzocht of het bouwplan zo, akoestisch, aangepast kan worden dan ook met een hogere gevelbelasting voldaan kan worden aan het wettelijk binnenniveau. Uit het onderzoek van Noorman Bouw- en Milieuadvies van 2 januari 2023 (Rapport 22110119.R07) blijkt dat dit kan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat niet aan alle richtafstanden voldaan wordt. Uit nader onderzoek is gebleken dat het plan wel uitvoerbaar is zonder dat de omliggende bedrijven in hun bedrijfsvoering worden geschaad. Hiervoor dienen enkele maatwerkvoorschriften te worden opgesteld en vastgesteld waarin de huidige milieuruimte wordt geborgd. Het nemen van deze voorschriften wordt in de planregels geborgd middels een voorwaardelijke verplichting. Voor het opstellen van de maatwerkvoorschriften is door Noorman een overzicht opgesteld van geluidsniveaus. Dit overzicht is als bijlage bij de regels opgenomen. Deze oplossingsrichting heeft wel tot gevolg van het woon- en leefklimaat op locatie niet optimaal is. Dit wordt aanvaardbaar geacht omdat het plangebied gelegen is binnen een aangewezen transformatie gebied. Aanvullend is hiervoor Noorman ook een motivatie opgesteld waarin de aanvaardbaarheid nader onderbouwd is (Noorman Bouw- en milieuadvies, 22110119.M01, 2 januari 2023). Op termijn verkleurd het omliggende gebied verder naar wonen en zal de omliggende bedrijvigheid afnemen. Daarmee is er voor de toekomst een beter woon- en leefklimaat te verwachten.

4.7 Water

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden. Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet bij ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin wordt toegelicht wat de consequenties het plan heeft voor de waterhuishouding en hoe er hiermee omgegaan wordt.

Planspecifiek

Voor de planlocatie is de digitale watertoets uitgevoerd, waaruit volgt dat er geen advies van toepassing is. Het plan is niet relevant voor de waterhuishouding omdat er geen extra verharding maar juist een afname aan verharding op zal treden ten opzichte van de huidige situatie. Een deel van de verharding zal mogelijk vervangen worden door groen of waterdoorlatende verharding. Er kan geconcludeerd worden dat er een beperkte invloed op de waterhuishouding is. Het afvalwater van de appartementen wordt afgevoerd via het bestaande riool. Het hemelwater wordt gedeeltelijk gescheiden afgevoerd via het regenwaterriool en daarna het gemengd riool. Mogelijk wordt overtollig regenwater opgevangen in de ten zuidwesten van het plangebied gelegen sloot.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

4.8 Archeologie

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: 'Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister'.

Planspecifiek

Uit de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart blijkt dat voor het plangebied de archeologische verwachting onbekend is. Er wordt bij ingrepen van meer dan 1000 m² geadviseerd te extrapoleren vanuit de omringende verwachtingswaarden. Bij lage verwachting is dan geen onderzoek vereist, maar wel een meldingsplicht. Voor het aan de zuidkant van het plangebied grenzende gebied is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat dat gebied een lage verwachtingswaarde kent. Hieruit kan geconcludeerd worden dat ook voor het plangebied van een lage verwachtingswaarde uitgegaan mag worden. Daarnaast is het plangebied volledig bebouwd en verhard geweest. Hierdoor is de bodem dusdanig geroerd dat redelijkerwijs valt uit te sluiten dat er in de ondergrond nog sprake is van een gaaf en ongeschonden bodemarchief. De archeologische waarden zijn daarmee niet in het geding en een archeologisch onderzoek heeft geen ruimtelijke relevantie.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

4.9 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is per 1 januari 2017 de Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Onder de Wet natuurbescherming vervallen de tabellen 1, 2 en 3 waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kunnen voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' vrijstellingbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

Planspecifiek

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd, (Modderman Flora & Fauna, Quickscan flora en fauna Kanaalstraat 66 te Roden, mei 2021), zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 3.

Soortenbescherming

Voor alle relevante soortgroepen (vaatplanten, zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en overige ongewervelden) geldt, dat er geen beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn.

Rondom het plangebied zijn mogelijk wel soorten aanwezig zoals vleermuizen. Vleermuissoorten die rondom het plangebied jagen, zullen niet verstoord worden. De te verwachten soorten laatvlieger en gewone en ruige dwergvleermuis kunnen in de toekomst het omliggende gebied blijven gebruiken als jachtgebied en zich zelfs in de nieuwbouw vestigen, als die mogelijkheden voor verblijfplaatsen biedt. Bij eventuele kap van de boomsingel kunnen vleermuizen uitwijken naar geschikter foerageergebied in de omgeving, zoals de ten zuiden gelegen crossbaan die vooral aan de zuidzijde begrensd wordt door een hogere en dichtere boomsingel.

In het plangebied zelf zijn broedvogels afwezig. Vogels die in de nabijheid van het plangebied broeden, mogen tijdens de bouwwerkzaamheden niet verstoord worden. Dit kan gerealiseerd worden door aan de zuidrand van het plangebied de verstoring tijdens het broedseizoen te minimaliseren. Indien voor het broedseizoen, dus voor maart, aangevangen wordt met de werkzaamheden en de verstoring tijdens het broedseizoen (t/m juli) gelijkmatig voortduurt, wordt verstoring van broedende vogels tegengegaan. Eventuele kap van de boomsingel moet buiten het broedseizoen plaatsvinden.

Er komen mogelijk enkele algemene, licht beschermde zoogdier- en amfibieënsoorten rond het plangebied voor. Hiervoor geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling.

Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura-2000 gebied of het Natuurnetwerk Nederland. Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden mogelijk sprake. Daarom wordt een vervolgonderzoek in de vorm van een AERIUS-berekening noodzakelijk geacht. Voor de Natuurnetwerk Nederland gebieden geldt dat geen rekening gehouden dient te worden met externe effecten bij ligging buiten het Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied ligt niet nabij gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Er vinden geen werkzaamheden plaats binnen het NNN, waardoor geen sprake is van aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken van dit NNN. Bij het NNN is externe werking geen toetsingskader. Er is dus geen vervolgonderzoek noodzakelijk voor de Natuurnetwerk Nederland gebieden.

Stikstofdepositie

Omdat de beoogde ontwikkeling gepaard gaat met de uitstoot van stikstof in de bouw- en de gebruiksfase moet er in beeld worden gebracht wat de mogelijke effecten van de ontwikkeling zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebied 'Leekstermeergebied', dat zich op een afstand van 2,0 km bevindt, is het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. In de bouwfase zorgen werktuigen en vervoer van personeel voor de uitstoot van stikstof. In de gebruiksfase zorgen verkeersbewegingen van bewoners en bezoekers voor uitstoot van stikstof. De nieuwe appartementengebouwen veroorzaken tijdens de gebruiksfase geen stikstofuitstoot. Uit de berekening (Buro SRO, 7 & 18 mei 2021, zie [bijlagen bij toelichting](#) bijlage 4) blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Daarmee is er geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Met het oog op de Wet natuurbescherming is het plan uitvoerbaar.

Houtopstanden

Aan de zuidgrens van het plangebied is een boomsingel aanwezig. Er zijn in het plangebied geen beschermde soorten gevonden. Die worden in dit plangebied niet verwacht vanwege het voormalig gebruik als bedrijfspand.

Te treffen maatregelen

Er worden geen te treffen maatregelen voorgedragen in de quickscan flora en fauna.

Conclusie

Het aspect ecologie vormt zowel voor soortenbescherming als gebiedsbescherming geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.10 Verkeer en parkeren

Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur en het parkeren in en rondom het plangebied.

4.10.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan wegrijdt.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' deze kencijfers voor verkeersgeneratie. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiemarkers. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

Planspecifiek

Het voorgenomen plan voorziet in de realisatie van twee gebouwen met in totaal 22 appartementen. Daarnaast maakt het plan deel uit van de totale woningbouwontwikkeling van circa 100 woningen. In de toekomstige situatie zullen de appartementen gebruik maken van een nieuwe inrit, welke aansluit op de nog te ontwikkelen woonstraat ten zuiden van het plangebied. Deze weg sluit vervolgens weer aan op de Kanaalstraat. Tussen de twee gebouwen in wordt een toegangsplein gerealiseerd waar de entree van de gebouwen aan ligt. Hier bevindt zich ook de toegang tot de (fietsen)berging. Hierdoor worden de voetgangers en fietsers gescheiden van het autoverkeer. Het aantal verkeersbewegingen zal als gevolg van de realisatie van 22 woningen toenemen. Om de verkeersgeneratie te bepalen is gebruik gemaakt van publicatie 381 van het CROW. Voor de verkeersberekening is er uitgegaan van koopappartementen in het prijssegment midden. De ligging van het plangebied is bepaald op schil centrum en de stedelijkheidsgraad op weinig stedelijk. Uit de tabel volgt een verkeersgeneratie van 5,5-6,3 verkeersbewegingen per woning. Voor 22 appartementen komt dat neer op minimaal 121 en maximaal

138,6 verkeersbewegingen. Gezien de omvang van dit project ten opzichte van de omliggende bedrijven wordt verwacht dat de toename aan verkeersbewegingen niet tot problemen zal leiden. Dit geldt ook wanneer de totale woningbouwontwikkeling van circa 100 woningen wordt beschouwd.

Conclusie

In de toekomstige situatie wordt in het aantal verkeersbewegingen een kleine toename ten opzichte van de huidige situatie voorzien. De verwachting is dat de Kanaalstraat over voldoende capaciteit beschikt om deze toevoeging aan verkeersgeneratie op te vangen.

4.10.2 Parkeren

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming. Op basis van deze parkeernormen wordt parkeerbeleid veelal vormgegeven.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' richtlijnen voor parkeernormen. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiemarkers. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen of voorzien wordt in voldoende (auto)parkeerplaatsen. Voorts voorziet de publicatie in minimale voorwaarden voor parkeervoorzieningen.

De gemeenteraad van Noordenveld heeft een Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015-2025 opgesteld. Hierin wordt voor de parkeernormen verwezen naar de publicatie van het CROW.

Planspecifiek

In het plangebied zijn in de huidige situatie geen parkeerplaatsen meer aanwezig. In de toekomstige situatie zal het parkeren uit het zicht aan de noordzijde van het plangebied opgelost worden. De gemeente Noordenveld hanteert in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan de parkeernormen van het CROW. Echter wordt er middels een experiment, zoals in de ontwikkelvisie VTB Roden, afgeweken van deze parkeernormen. Het plangebied ligt dicht bij het centrum en de HUB bij het busstation. Tevens is de ligging gunstig voor fietsroutes naar Groningen en wordt verwacht dat er meer thuis gewerkt zal worden als gevolg van de coronapandemie.

In dit gebied wordt er daarom ruimte gegeven om te experimenteren met het parkeren. Voor elk van de woningen wordt één parkeerplaats in openbaar gebied aangelegd en wordt van de resterende parkeernorm 60% gerealiseerd. De parkeernorm van de CROW bedraagt een kengetal van 1,3-2,1 of gemiddeld 1,7 voor de verwachte parkeerbehoefte. Dit komt in totaal neer op 32 parkeerplaatsen. Mocht nu blijken dat de parkeerdruk toch te hoog wordt, dan zal een deel van het openbaar gebied alsnog geschikt gemaakt worden om te parkeren. Zo kan dan worden voldaan aan de parkeernorm van het CROW. Dat betekent dat er in dat geval in totaal 38 parkeerplaatsen nodig zijn. Bij het ontwerp en de inrichting van het openbaar gebied wordt op voorhand voldoende ruimte gereserveerd waar deze eventuele omzetting naar parkeren mogelijk is.

Conclusie

In de toekomstige situatie bestaat de parkeerbehoefte naar verwachting uit 32 parkeerplaatsen ten behoeve van de 22 appartementen. Het voorgenomen plan voorziet in de realisatie van 32 parkeerplaatsen, en wordt ruimte gereserveerd voor de overige 6 parkeerplaatsen. Hiermee worden er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om te voorzien in de parkeerbehoefte. Aanvullend wordt verwezen naar de memo parkeren zoals deze aan de toelichting is toegevoegd.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012).

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten weer die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. Tot slot maakt een eventuele bijlage onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

5.2 Verbeelding

Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij andere bepalingen als gebiedsaanduidingen, bouwaanduidingen, bouwvlakken, etc. Voor de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Grootchalige Basiskaart en/of kadastrale kaart).

5.3 Planregels

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II geeft de bestemmingsregels. Hoofdstuk III geeft vervolgens de algemene regels waaronder (mogelijke) flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden. In dit derde hoofdstuk kunnen belangrijke algemene bepalingen zijn opgenomen die van invloed zijn op het bepaalde in hoofdstuk II. Ten slotte regelt hoofdstuk IV de overgangs- en slotbepalingen.

Voor de planregels is de gestandaardiseerde opbouw uit de SVBP 2012 gebruikt. In de planregels is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met 'Inleidende regels' (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de 'Bestemmingsregels', de 'Algemene regels' (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de 'Overgangs- en slotregels'. In het tweede hoofdstuk, de Bestemmingsregels, staan de verschillende bestemming op alfabetische volgorde. Ook dit hoofdstuk kent een standaardopbouw:

- Bestemmingsomschrijving (in elk bestemmingsplan);
- Bouwregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Nadere eisen (bestemmingsplanafhankelijk);
- Afwijken van de bouwregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Specifieke gebruiksregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Afwijken van de gebruiksregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (bestemmingsplanafhankelijk).

5.4 Wijze van bestemmen

Bij het opstellen van de regels is aangesloten op de methodiek van het naastgelegen bestemmingsplan 'Woonwijken Roden'. Voorliggend bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen:

Wonen - Woongebouw

De appartementencomplexen zijn als 'Wonen - Woongebouw' bestemd. Binnen het bouwvlak zijn woningen in de vorm van woongebouwen toegestaan. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor de daarbij behorende tuinen, erven en terreinen; gebouwen; bouwwerken, geen gebouwen zijnde; werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden. Het maximum aantal woningen is aangegeven in de verbeelding met een maatvoering. In de regels is een maximale bouwhoogte van 11 m aangegeven. Hiermee wordt spelingsruimte gegeven op de beoogde bouwhoogte van 10 m maar is een vierde bouwlaag niet mogelijk.

Groen

De (openbare) groenvoorzieningen en de tuinen behorende bij de woongebouwen zijn bestemd als 'Groen'. Gebouwen zijn hier niet toegestaan. Wel zijn erf- en terreinafscheidingen met een maximale van 1 m en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot een hoogte van 3 m toegestaan.

Verkeer - Verblijfsgebied

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen zonder doorstroombaanfunctie. De parkeerplaatsen en verharding ten behoeve van de entree behoren ook tot deze bestemming. Er zijn geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van nutsgebouwen voor nutsvoorzieningen. Voor voorliggend plan gaat het hier o.a. om voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, een wijzigingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro of naar aanleiding van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, 3° van de Wabo wordt afgeweken van het bestemmingsplan of de beheersverordening, dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan.

In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek

Het uitvoeren van het project heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De financiële verantwoordelijkheid voor het project en het daarbij horende risico wordt volledig gedragen door de initiatiefnemer. De gemeente zal ten behoeve van het project met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst afsluiten, als bedoeld in artikel 6.4a Wet ruimtelijke ordening.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Voor wat kleinere plannen kan, in overleg, afgezien worden van dit overleg.

Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het plan. Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens de dag na afloop van de tervisielegging in werking. Indien er beroep wordt ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Participatie

In het kader van het bestemmingsplan zal nog lopende de wettelijke procedure gelegenheid zijn voor omwonenden om kennis te nemen van de plannen. Tevens is een woonwensen onderzoek gehouden waarmee de wensen van geïnteresseerden in kaart zijn gebracht.

7.2 Verslag zienswijzen

Vanaf 26 april 2022 heeft het bestemmingsplan Herontwikkeling Kanaalstraat 66 Roden voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 3 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een inhoudelijke beantwoording in de 'Nota van zienswijzen'. Deze nota is als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan.

7.3 Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het bestemmingsplan verstuurd naar verschillende vooroverlegpartners. Alleen van het waterschap Noorderzijlvest is een reactie ontvangen.

Waterschap Noorderzijlvest (reactie d.d. 25 februari 2022)

Het waterschap Noorderzijlvest geeft aan in te kunnen stemmen met de conclusie dat het aspect water geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Deze opmerking geeft geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan.