



Ruimtelijke onderbouwing

Stads kanaal Noord - Poststraat 16

datum: ontwerp juni 2012



Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding.....	6
1.2	Planologische regeling.....	6
1.3	Leeswijzer	7
2.	Planbeschrijving.....	8
2.1	Ruimtelijke structuur.....	8
2.2	Functionele structuur.....	9
3.	Beleid	10
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	10
4.	Omgevingsaspecten	12
4.1	Ecologie	12
4.2	Archeologie.....	13
4.3	Cultuurhistorie.....	13
4.4	Water.....	13
4.5	Milieuzonering.....	13
4.5.1	<i>Bedrijven en milieuzonering</i>	13
4.5.2	<i>Besluit milieueffectrapportage</i>	14
4.6	Geluidhinder	14
4.7	Bodem	15
4.8	Luchtkwaliteit	15
4.9	Externe veiligheid	16
4.10	Verkeer	13
5.	Uitvoerbaarheid	19
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19

5.2	Economische uitvoerbaarheid.....	19
5.3	Conclusie	19

BIJLAGEN

Bijlage 1	Watertoets
Bijlage 2	Bouwakoestisch onderzoek

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



Plangebied (bron: Google Earth)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Poststraat 16 te Stadskanaal staat een pand dat in het verleden werd gebruikt als postkantoor. Dit gebouw staat momenteel leeg. De gemeente Stadskanaal heeft in 2010 het pand gekocht om verpaupering tegen te gaan. Inmiddels is het pand doorverkocht aan een projectontwikkelaar (hierna te noemen initiatiefnemer). Deze initiatiefnemer is voornemens het pand af te breken en hiervoor in de plaats een appartementengebouw voor vier appartementen te realiseren. De originele uitstraling wordt hierbij behouden. Aan de achterkant van het gebouw komen parkeerplaatsen voor de bewoners van de appartementen.



figuur 1: gebouw voormalig postkantoor, Poststraat 16 te Stadskanaal

1.2 Planologische regeling

In het vigerende bestemmingsplan Stadskanaal Noord (vastgesteld 19-3-2009) heeft het voorste gedeelte van het betreffende perceel de bestemming Bedrijfsdoeleinden (inclusief een wijzigingsbevoegdheid naar wonen). Het achterste gedeelte heeft de bestemming Nutsdoeleinden. Een uitsnede van het bestemmingsplan is hieronder opgenomen (figuur 2), met paars de "bedrijfsbestemming" en bruin de "nutsbestemming".



figuur 2: uitsnede vigerend bestemmingsplan Stadskanaal Noord plangebied rood omcirkeld.

Het appartementencomplex wordt gerealiseerd binnen de lijnen van het bestaande bouwblok, op het voorste perceel. Het voornemen past niet binnen deze bedrijfsbestemming.

De gemeente Stadskanaal heeft aangegeven de bouw van de appartementen mogelijk te maken middels een Wabo procedure. Om de realisatie van het appartementencomplex met parkeerruimte mogelijk te maken is een omgevingsvergunning aangevraagd. De gemeente is voornemens deze te verlenen.

Omdat het betreffende perceel binnen de bebouwde kom ligt kan van de regels van het bestemmingsplan worden afgeweken met deze omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1 onder a sub 3°) mits sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van het plan. Hierbij wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een beschrijving gemaakt van het provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het plangebied en/of de ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt op de diverse omgevingsaspecten ingegaan. Tenslotte gaat hoofdstuk 5 in op de uitvoerbaarheid van het plan. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

2. Planbeschrijving

2.1 Ruimtelijke structuur

Het perceel Poststraat 16 ligt aan het Stadskanaal in de plaats Stadskanaal. Het perceel, kadastraal bekend gemeente Onstwedde, sectie N, nummer 3609 is ongeveer 1400 m² groot en voorzien van een gebouw (het voormalige postkantoor) en een nog in gebruik zijnde zendmast. Deze zendmast wordt gehandhaafd. De gemeente Stadskanaal wil het authentieke pand in de lintbebouwing behouden.

Het huidige pand wordt verbouwd waarbij het de oorspronkelijke uiterlijk behoud. In het gebouw komen vier koopappartementen, verdeeld over twee bouwlagen. Op elke bouwlaag komen twee appartementen en voor elk appartement is er een berging en eigen parkeerplaats aan de achterkant van het gebouw.

Het voormalige postkantoor is gelegen in het "lint" van Stadskanaal. Deze lintbebouwing is kenmerkend voor het veenkoloniale gebied waarin het plangebied is gelegen. Lintbebouwing is een bebouwde omgeving aan één (of twee) zijde(n) van een straat/kanaal met een typisch lineaire structuur. De linten volgen de structuren van de oorspronkelijke veenontginning. Stadskanaal heeft een tweezijdig lint. Het perceel ligt aan de noordoostzijde van het nog in tact zijnde kanaal.



figuur 3: overzicht plangebied, Poststraat 16 is rood omcirkeld (bron: Google-Earth, 2009)

In de lintbebouwing komen verschillende functies voor zoals wonen en detailhandel. Hierbij is de voorzijde zoveel mogelijk gericht op het kanaal. Het te realiseren appartementencomplex sluit aan de zuidzijde aan op een woonomgeving en aan de noordzijde is een supermarkt gevestigd, met daarboven appartementen. Van het te realiseren appartementen complex, worden twee appartementen aan de voorkant (met uitzicht op kanaal) en twee appartementen aan de achterkant gerealiseerd. Een impressie en plattegeterond van het te realiseren complex is weergegeven in figuur 4.



figuur 4: impressie gebouw(bron: www.funda.nl)

2.2 Functionele structuur

Initiatiefnemer is voornemens om in het bestaande pand vier appartementen te realiseren. De huidige functie van het voorste deel van het totale perceel verandert daarmee van bedrijfsdoeleinden (postkantoor) naar wonen. Het achterste deel wordt ingericht als tuin en parkeerplaats, waardoor ook voor dit gedeelte de huidige functie dus ook veranderd.

3. Beleid

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op deze ruimtelijke onderbouwing. Er wordt ingegaan op het Provinciaal en Gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met de genoemde ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Groningen

In het Provinciaal Omgevingsplan (POP) worden de hoofdlijnen van het provinciaal omgevingsbeleid op de lange termijn aangegeven. Daarnaast wordt per thema het beleid voor de periode 2009-2013 meer concreet aangegeven.

Hoofddoelstelling in het POP voor stedelijk gebruik is het behoud, herstel en ontwikkeling van de gewenste kwaliteit van woongebieden en andere functies. Kernwoorden in het POP zijn voorts leefbaarheid en kwaliteit. Bij dat laatste gaat het met name om de kwaliteit van de bebouwing en de inrichting van het bebouwd gebied. Daartoe dient in de plannen rekening te worden gehouden met water, infrastructuur, natuurwaarden, bodem en cultuurhistorie.

Het POP streeft naar zuinig ruimtegebruik. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient optimaal gebruik gemaakt te worden van de beschikbare ruimte. In het voorliggende plan wordt een bestaande leegstand pand herbestemd. De realisatie van 4 appartementen op dezelfde gronden sluit aan op dit thema zuinig ruimtegebruik.

3.3 Gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan

Het vigerend ruimtelijk gemeentelijk beleid van het plangebied is vastgelegd in het bestemmingsplan Stadskanaal Noord (vastgesteld op 19 maart 2009). Zoals in paragraaf 1.2 is weergegeven heeft het plangebied hierin de bestemmingen "Bedrijfsdoeleinden" (voorstel deel) en "Nutsvoorzieningen" (achterste deel). De wijziging van het gebruik van het pand van Postkantoor tot wonen, is mogelijk via een goede ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning. Ook het gebruik van het achterste deel van het perceel als parkeerplaats is hierin meegenomen.

Op het de verbeelding van het bestemmingsplan is tevens zichtbaar dat het plangebied is gelegen binnen een gebied dat is aangeduid (dubbelbestemming) als "straalpad"¹. Voor dit gebied is het noodzakelijk om bepaalde corridors te vrijwaren van belemmeringen cq bebouwing die straalverbindingen ten behoeve van de telecommunicatie met behulp van zenders kan hinderen. Daarom is de hoogte van (op te richten) gebouwen/bouwwerken op gronden met deze dubbelbestemming "Straalpad" aan een bepaald maximum gebonden

¹ ***Straalpaden telecommunicatie (straalverbinding)***

Optisch vrije paden met een breedte van ca. 200 m ten behoeve van de telecommunicatie.

Omdat voor het berichtenverkeer gebruik wordt gemaakt van straalverbindingen, dient tussen de zend- en ontvangststations een vrije baan aanwezig te zijn, straalpad genoemd. De straling volgt een vrijwel rechte lijn en niet de kromming van het aardoppervlak. Voor een onbelemmerd gebruik mag bebouwing in deze straal-paden een bepaalde hoogte niet overschrijden. (bron: <http://www.encyclopedia.drenthe.nl>)

Aangezien de bestaande maatvoering niet zal wijzigen, zijn er geen belemmeringen voor dit straalpad.

Structuurplan 1998, De gemeente van straks; Stadskanaal in 2010

Het structuurplan "de gemeente van straks; Stadskanaal in 2010" is vastgesteld in maart 1998 en geldt nog steeds. Het plan geeft een beeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot het jaar 2010, met een doorkijk naar latere jaren.

Het structuurplan beoogt een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

woningbouwbeleid

In regionaal verband zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt over de woningbouwprogrammering. In dit kader is afgesproken dat de netto toevoeging van het aantal woningen (nieuwbouw minus sloop) voor de gemeente Stadskanaal maximaal 414 mag bedragen voor de periode 2010-2015. Met de provincie Groningen wordt op basis van CBS-cijfers de nieuwbouw en sloop periodiek gemonitord. Op basis van de huidige plannen en bestemmingsplancapaciteit blijft de gemeente Stadskanaal ruim onder deze 414 woningen.

Naar verwachting blijft het aantal huishoudens in de gemeente Stadskanaal de komende jaren stabiel. Er moet daarom voorzichtig worden omgegaan met het toevoegen van extra woningen aan de woningvoorraad. Echter is er op dit moment weinig aanbod in het verhuren van appartementen op kleinschalig niveau.

Kortom toevoeging van de vier appartementen aan de Poststraat 16 past binnen de bestaande woningvoorraad en er zijn geen belemmering voor de overige plannen.

4. Omgevingsaspecten

Uit de bestaande omgevingssituatie kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden voortkomen voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Het uitgangspunt is dat er goede afwegingen met betrekking tot de omgevingsaspecten worden gemaakt. In de volgende paragrafen wordt hier op ingegaan.

4.1 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebietsbeschermin

Voor wat betreft de gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of om gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied. Binnen een straal van 3 kilometer van het plangebied ligt een EHS gebied. Het perceel Poststraat 16 ligt niet in het EHS gebied, maar op circa 1,5 km. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is het Drouwenerzand op circa 8,5 kilometer. In figuur 5 is de 3km zone zichtbaar gemaakt. Het EHS gebied is groen omlijnd. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied Drouwenerzand ligt (aan de westkant) buiten deze 3 km. zone.



figuur 5: 3 km-zone rondom plangebied (bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000>)

Gezien de afstand en de aard van de ontwikkeling (van postkantoor naar appartementencomplex met vier wooneenheden) is geen effect op het EHS gebied te verwachten. Ten aanzien van gebiedsbescherming zijn er dan ook geen belemmeringen voor het plan.

Soortenbescherming

De soortenbescherming vindt primair plaats via de Flora- en faunawet. Op grond van deze wet mogen er geen beschermde planten en dieren (en hun verblijfplaatsen) die in de wet zijn aangewezen, verstoord worden. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen

mogelijk. Voor soorten die vermeld staan op Bijlage IV van de Habitatrictlijn en een aantal Rode-Lijst-soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

Ten tijde van het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing was men bezig met het gedeelte slopen van het bestaande gebouw. Als gevolg van de werkzaamheden is het gebied daarom ongeschikt als leefgebied voor planten en dieren. Ten aanzien van soortenbescherming zijn er geen belemmeringen.

4.2 Archeologie

Op grond van het Verdrag van Malta en de daaruit voortvloeiende Wet op de archeologische monumentenzorg, dient te worden gekeken naar de archeologische waarden in het plangebied.

Aangezien er niet gebouwd wordt buiten de bestaande bebouwingslijnen is er geen archeologisch onderzoek nodig. Mochten er bij de werkzaamheden eventueel toch vondsten worden gedaan, dan dient hiervan direct melding te worden gedaan bij de provinciaal archeoloog.

4.3 Cultuurhistorie

In 2010 is in het *Besluit ruimtelijke ordening* opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Aangezien de huidige bebouwing in originele staat wordt gerenoveerd, blijft de karakteristieke (lint)bebouwing intact en zijn er op basis van de cultuurhistorie geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Water

Een belangrijke ontwikkeling in het waterbeleid is de Watertoets. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het plangebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Hunze en Aa's. Voor dit plan is de digitale watertoets van het waterschap ingevuld.

De standaardreactie van het waterschap is in bijlage 1 opgenomen. Hieruit blijkt dat het plan geen invloed op het watersysteem heeft.

Geconcludeerd kan worden dat er geen consequenties zijn voor het watersysteem en dat er ten aanzien van water geen belemmeringen zijn voor dit plan.

4.5 Milieuzonering

4.5.1 Bedrijven en milieuzonering

Het milieubeleid en de daarop gebaseerde regelgeving spelen een belangrijke rol bij het ruimtelijke orderingsbeleid. Beide beleidsterreinen richten zich op de bescherming van de kwaliteit van de (leef)omgeving. Primair worden in ruimtelijke plannen de situering van milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) ten opzichte van elkaar (milieuzonering) geregeld. In de toelichting bij een ruimtelijke onderbouwing dient aangegeven te worden op welke wijze aan dat beleid gestalte wordt gegeven.

De VNG-brochure "bedrijven en milieuzonering" (2009) is een belangrijk hulpmiddel. Hierin staan de richtafstanden van bedrijven tot bebouwing aangegeven. Deze richtafstanden hebben betrekking op geur, stof, geluid en gevaar. Wordt aan de richtwaarden van deze brochure voldaan, dus liggen de bedrijven voldoende ver van het plangebied, dan mag worden aangenomen dat de bedrijven niet worden beperkt in hun mogelijkheden door de voorgenomen realisatie van een woning enerzijds en dat de geprojecteerde woning(en) geen ontoelaatbare hinder van de bedrijfsactiviteiten zal

ondervinden. De richtafstanden zijn gebaseerd op een situatie van een bedrijf ten opzichte van een rustige woonwijk.

Het appartementencomplex betreft een milieugevoelige functie en maakt deel uit van een gebied met overwegend een woonfunctie. Naast het pand aan de Poststraat 16 is op circa 5 meter een Jumbo-supermarkt gevestigd. Bij een supermarkt hoort een grootste zoneringafstand (VNG-brochure) van 10 m (voor geluid en gevaar). Een supermarkt is in de staat van bedrijven omschreven als een categorie B activiteit die in gemengd gebied kan worden uitgeoefend (blz. 178 van de brochure)

De supermarkt ligt binnen een straal van 10 meter van het appartementencomplex.

De gemeente Stadskanaal beschikt niet over een gemeentelijke nota industrielawaai, voor het typeren van de omgeving dient daarom aansluiting gezocht te worden bij hoofdstuk 4 van de handreiking industrielawaai en vergunningverlening, VROM oktober 1998.

Er is geen sprake van een rustige woonomgeving, aangezien het perceel in de directe nabijheid van het centrumgebied van Stadskanaal ligt en bovendien aan een drukke weg is gelegen. Hieruit blijkt dat de omgeving van het wooncomplex het beste aansluit bij de definitie woonwijk in stad (blz. 25 van de handreiking. Hierbij mogen de geluidsniveaus 5 dB(A) hoger zijn. Dit sluit aan bij de geluidnormen uit het BARIM (Activiteitenbesluit) waaraan de supermarkt zich dient te houden. Zoals gesteld grenst het perceel direct aan een supermarkt en in de naaste omgeving zijn meerdere winkels en bedrijven gevestigd. Boven de supermarkt zijn eveneens appartementen gevestigd.

Er is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op de gevel van het appartementencomplex. Daarbij is zowel naar het verkeerslawaaï als ook naar de (laad- en los)activiteiten van de supermarkt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er aanvullende bouwkundige maatregelen noodzakelijk zijn om het gewenste binnenniveau te bereiken, Dit lijkt technisch haalbaar waardoor de komst van het geluidsgevoelige object op een korte afstand van de supermarkt de bedrijfsvoering van de supermarkt niet nadelig zal beïnvloeden.

4.5.2 Besluit milieueffectrapportage

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport opgesteld dient te worden.

De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden is opgenomen in de bijlage van het Besluit MER. Overigens wordt onderscheid gemaakt tussen een MER-beoordeling (categorie D), waarbij het bevoegd gezag een beslissing kan nemen of een MER nodig is of een verplicht MER (categorie C).

De realisatie van een appartementencomplex met vier wooneenheden waar dit plan in voorziet, is niet opgenomen op de C-lijst of D-lijst van het Besluit m.e.r.. Een milieueffectrapportage is niet nodig.

Het gaat om een kleinschalige verandering, waarvoor evenmin een milieueffectbeoordeling nodig is.

4.6 Geluidhinder

De wet geluidhinder merkt woningen aan als geluidsgevoelige objecten. In het kader van de Wet Geluidhinder bevinden zich langs wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30km/uur geldt. De Poststraat, ter plaatse van het plangebied, kent een maximum snelheid van 50 km/uur. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen-

of buitenstedelijk). Het pand staat op ongeveer 10 meter van de weg. Indien geluidgevoelige objecten binnen een geluidzone worden geprojecteerd, dient akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

Binnen de bebouwde kom, alwaar het plangebied is gelegen, bedraagt de zonebreedte voor tweestrookswegen die, gerekend vanuit de kant van de weg, aan weerszijden van de weg in acht moet worden genomen 200m. Daarmee ligt het gebouw dat als appartementencomplex zal fungeren binnen de geluidszones van vorengenoemde weg.

Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of Burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor woningen binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 48dB(A) (Wet geluidhinder 2006). Bij het voorbereiden van een plan dat geheel of gedeeltelijke betrekking heeft op grond behorende bij een zone, moet de gevelbelasting worden berekend.

Indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48dB te boven gaat, kunnen bij een planologische procedure, mits gemotiveerd, burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststellen (artikel 83 van de Wet Geluidhinder).

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan “Stadskanaal Noord” in 2007 is geen hogere waarde geluid vastgesteld voor de onderhavige locatie. Er is wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in dit bestemmingsplan op basis van artikel 11 WRO (thans artikel 3.6 Wro) uitgaande van een binnenplanse vrijstelling.

De Wet geluidhinder geeft alleen aan dat bij de vaststelling van een projectbesluit of een bestemmingsplan de voorkeursgrenswaarde dan wel de vastgestelde hogere waarde in acht moet worden genomen. Een binnenplanse ontheffing (artikel 3.6 Wro, eerste lid) is een ontheffing voor die gevallen waarin het bestemmingsplan zelf voorziet. Een binnenplanse ontheffing kan niet zover gaan dat de bestemming wordt gewijzigd.

Bij het besluit tot ontheffing dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening een akoestische beschouwing plaats te vinden. Deze heeft vorm gekregen in het “bouwakoestischonderzoek 4 appartementen aan de Poststraat te Stadskanaal” d.d. 29 maart 2012, rap: 20120532 van Ingenieursbureau Spreen (bijlage 2).

De 48dB(A) contour ligt op 54 meter uit de as van de weg. Aangezien de voorgevel binnen deze 54 meter uit de as van de weg ligt zijn er gevelmaatregelen nodig. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de bouw is aangegeven op welke wijze er geluidisolierende maatregelen zullen worden toegepast om het binnenniveau te waarborgen.

4.7 Bodem

Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem dienen bij ruimtelijke plannen en projecten in het kader van de Wet bodembescherming te wordenesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Ter plaatse is een bodemonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de transactie van de grond. Uit dit onderzoek is gebleken dat de bodemkwaliteit zodanig is dat het de functiewijziging niet in de weg staat.

4.8 Luchtkwaliteit

Een onderdeel van de Wet milieubeheer betreft de luchtkwaliteit. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkelingen, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Wet milieubeheer voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde of;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt of;
- een project “niet in betekenende mate” bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan “niet in betekenende mate” bijdraagt aan luchtverontreiniging. Door het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer in te vullen, wordt een worstcase scenario berekend.

De toename van het aantal motorvoertuigen (mvt) door de realisatie van vier appartementen (woningen) wordt geschat op maximaal 28 voertuigbewegingen per etmaal. In de rekentool zijn daarom achtentwintig voertuigbewegingen ingevuld (zie tabel 1). Uit de rekentool blijkt dat het project “niet in betekenende mate” bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en dat er ten aanzien van luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het plan. Hieronder is nog de rekentool opgenomen.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		28
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,02
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

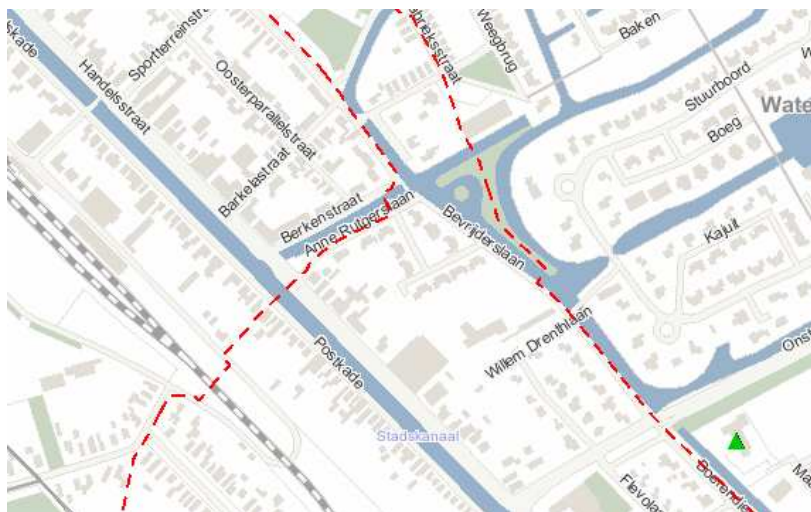
tabel 1: worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

De realisatie van 4 wooneenheden in het voormalig postkantoor zal voor de luchtkwaliteit dan ook geen negatieve gevolgen hebben.

4.9 Externe veiligheid

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het van belang te kijken naar functie die gevaar kunnen opleveren in of in de nabijheid van het plangebied. Op grond van de AMvB Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt daarom gekeken naar zogenaamde risicovolle inrichtingen. Ingevolge het Bevi is sprake van een kwetsbaar object indien het een gebouw betreft “waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.

Op een risicokaart is inzichtelijk gemaakt waar de risicovolle en kwetsbare objecten zich bevinden. Een deel van deze risicokaart, ter hoogte van het plangebied, is weergegeven in figuur 6.



figuur 6: uitsnede risicokaart (bron: <http://nederland.risicokaart.nl>)

Inrichtingen

Binnen een straal van 1 kilometer van het plangebied liggen geen inrichtingen die gevaar op kunnen leveren voor de bewoners. Er zijn dan ook geen belemmeringen voor dit plan.

Transport gevaarlijke stoffen en buisleidingen

Daarnaast wordt gekeken naar vervoer van gevaarlijke stoffen en hoofdgasleidingen. Doel hiervan is om zowel individuele personen als groepen mensen een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen.

wegen

Op circa 1800 meter ligt de Provinciale weg N374 (Borger-Stadskanaal). Deze weg ligt op grote afstand van het plangebied, zodat het buiten de invloedssfeer van de weg valt. Deze weg is geen belemmering voor de realisatie van vier appartementen in het voormalige Postkantoor aan de Poststraat 16 te Stadskanaal.

Bovendien ligt er nog op ongeveer 155 meter een spoorweg (toeristische spoorweg van de STAR) en op circa 20 meter een kanaal (Stadskanaal). Deze worden op de risicokaart niet aangemerkt als transportroute voor gevaarlijke stoffen en vormen dan ook geen belemmering voor het voorgenomen initiatief aan de Spoorstraat 16 te Stadskanaal.

Buisleidingen

Nabij het plangebied zijn 2 buisleidingen voor aardgas. Te weten:

- * N-523-70-KR-030 van de N.V. Nederlandse Gasunie op circa 150 meter
- * N-523-76-KR-002 van de N.V. Nederlandse Gasunie op circa 185 meter

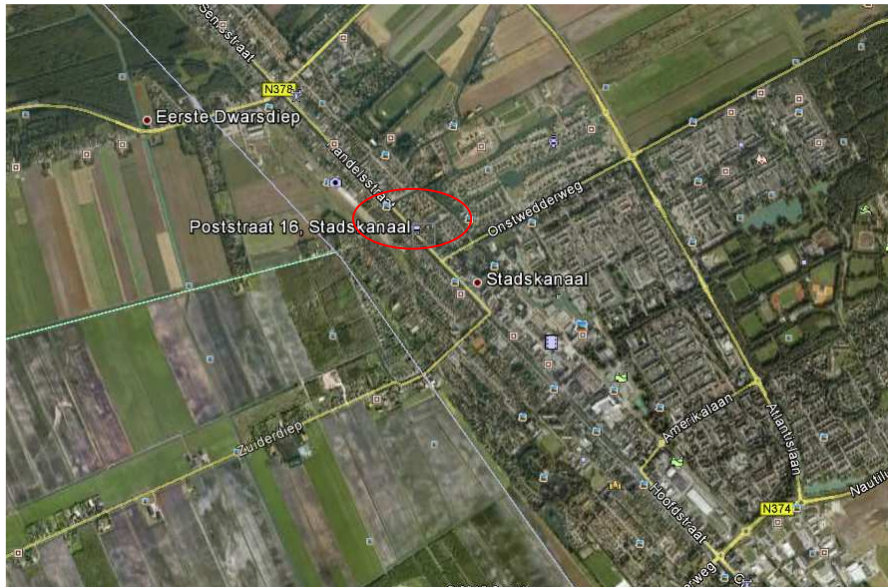
Vanwege deze grote afstand van de buisleiding tot het plangebied en de kleinschaligheid en aard van het plan (Vier wooneenheden in plaats van een postkantoor), zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen verbouw.

4.10 Verkeer

Zoals gesteld in paragraaf 4.8 worden er maximaal 28 voertuigen per etmaal verwacht als het appartementencomplex gerealiseerd is. Doordat er voor een postkantoor meer voertuigen kwamen, wordt er van uitgegaan dat het aantal verkeersbewegingen voor dit perceel afneemt. Er is voldoende ruimte om op het perceel te parkeren.

Het appartementencomplex is goed bereikbaar vanaf de Poststraat, een doorgaande weg - evenredig aan het kanaal - van noordoost naar zuidwest Stadskanaal.

Aangezien het plangebied goed bereikbaar is en een toename van het aantal voertuigen te verwaarlozen is, worden er geen problemen verwacht door de bedrijfsfunctie te veranderen in een woonfunctie.



figuur 7: Wegenstructuur nabij plangebied (bron: Google-Earth)

5. Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een planologische ontwikkeling. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van vier appartementen in het voormalige postkantoor aan de Poststraat 16 is een omgevingsvergunning vereist. Deze is aangevraagd bij de gemeente Stadskanaal. Op grond van de Wabo wordt het ontwerpbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan door een ieder een zienswijze bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend. Aangezien het om een bestaand gebouw gaat, is vooroverleg met de provincie Groningen niet nodig. Wel wordt er vooroverleg gevoerd met de Regeling Brandweerorganisatie Zuid Groningen (RBZG), waterschap Hunze en Aa's en de diverse nutsbedrijven. De resultaten van de terinzagelegging en het vooroverleg zullen in deze paragraaf worden verwerkt.

KPN en Ziggo hebben aangegeven uitgenodigd te willen worden voor een nutsoverleg. Het bouwplan is vervolgens op 13 juni 2012 in een door de gemeente Stadskanaal georganiseerd algemeen nutsoverleg besproken. Bij dit overleg was een vertegenwoordiger van KPN aanwezig. Tijdens dit overleg heeft KPN aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de verandering van het gebruik. Voorafgaande aan de start van de bouw wordt ook nog met Ziggo het bouwplan besproken. Eurofiber, Enexis en het Waterbedrijf Groningen hebben aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van aanmerking. Wel dient tijdens de verdere ontwikkeling van het plan rekening gehouden te worden met de bestaande als de toekomstige kabel- en leidinginfrastructuur.

De RBZG en het Waterschap Hunze en Aa's hebben aangegeven dat de aanvraag geen aanleiding geeft om een reactie te geven.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Het gaat in casu om een particulier initiatief. Er zijn, anders dan het toepassen van de procedure, voor de gemeente geen kosten aan het plan verbonden.

De wijziging van het planologische regime zou planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening tot gevolg kunnen komen. Echter is de mogelijkheid om de huidige bedrijfsbestemming te wijzigen in een woonbestemming al opgenomen in het geldende bestemmingsplan. In het daarvoor geldende bestemmingsplan was bij recht opgenomen dat het pand als woning gebruikt mag worden. Verder is in het akoestisch onderzoek aangetoond dat de bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet beperkt wordt.

5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief zowel uit maatschappelijk en economisch oogpunt uitvoerbaar is. Daarnaast is niet gebleken van milieubelemmeringen en van beletselen uit ruimtelijk-planologisch oogpunt. Er zijn dan ook op basis van het bestemmingsplan geen belemmeringen om tot het verlenen van de vergunning over te kunnen gaan.