

Hoofdstraat 103

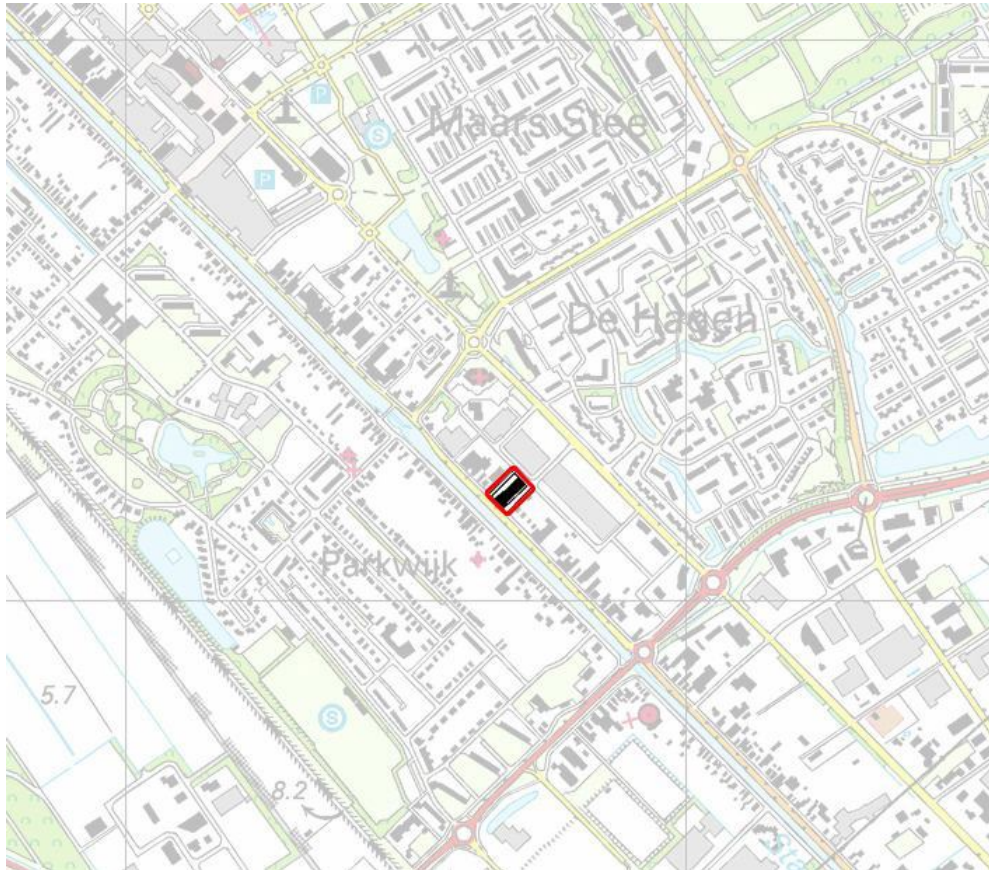
**Ruimtelijke onderbouwing behorende bij
projectbesluit ex artikel 3.10 Wro
nieuwbouw supermarkt Hoofdstraat 103
te Stadskanaal**

maart 2010

NL.IMRO.0037.PB0902-vs01

Projectnummer 244.13.50.00.00

Overzichtkaart



Figuur 1: Gemeente Stadskanaal (bron: Topografische Dienst)

Inhoudsopgave

Toelichting	4
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Projectgebied	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Huidige situatie	9
2.2 Toekomstige situatie	9
Hoofdstuk 3 Beleid	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal Beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	14
3.4 Conclusie	16
Hoofdstuk 4 Milieuaspecten	17
4.1 Geluid	17
4.2 Milieuzonering	17
4.3 Bodem	18
4.4 Water	18
4.5 Externe veiligheid	21
4.6 Luchtkwaliteit	22
4.7 Ecologie	23
4.8 Archeologie	24
4.9 Parkeren	24
Hoofdstuk 5 Overwegingen	25
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	27
Hoofdstuk 7 Juridische aspecten	29
Bijlagen	31
Bijlage 1 advies Welstandscommissie	33
Bijlage 2 Riscicoanalyse Planschade	35

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Lidl Nederland GmbH is voornemens de huidige supermarkt aan de Hoofdstraat 103 te Stadskanaal te vervangen door nieuwbouw. De bruto vloeroppervlakte wordt uitgebreid van circa 1.000 m² naar circa 1.180 m². De nieuwe supermarkt wordt in tegenstelling tot het huidige gebouw aan de zuidoostelijke perceelsgrens gepositioneerd.

Voor de nieuwe supermarkt is een ontwerp opgesteld door Van der Bijl & Wijffels Architecten BV.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied beperkt zich tot het perceel Hoofdstraat 103 te Stadskanaal. De ligging van het projectgebied is aangegeven op de overzichtskaart.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het perceel Hoofdstraat 103 te Stadskanaal zijn twee bestemmingsplannen vigerend:

- bestemmingsplan Stadskanaal-Kern (vastgesteld op 9 mei 2005 en gedeeltelijk goedgekeurd op 17 april 2007);
- bestemmingsplan Correctieve en partiële herziening bestemmingsplan Stadskanaal-Kern (vastgesteld op 13 oktober 2008 en goedgekeurd op 14 april 2009).

Op de plankaart is een bouwvlak (breedte 24 m en lengte 51 m) opgenomen met de bestemming Detailhandelsdoeleinden 1. Op deze gronden zijn gebouwen voor detailhandel toegelaten, met uitzondering van volumineuze detailhandel en detailhandel in motorbrandstoffen.

De maximale goot- en bouwhoogte van de gebouwen voor detailhandel bedragen respectievelijk 4 m en 6 m. Aan de zijde van de Hoofdstraat is een hoogteaccent toegestaan van een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6 m en 9 m.

De parkeerplaats aan de noordwestzijde van de supermarkt is bestemd als Verkeers- en verblijfsdoeleinden. Deze gronden zijn onder andere bestemd voor:

- (woon)straten en pleinen;
- voet- en rijwielpaden;
- terrassen, erven en terreinen;
- bovengrondse parkeervoorzieningen.

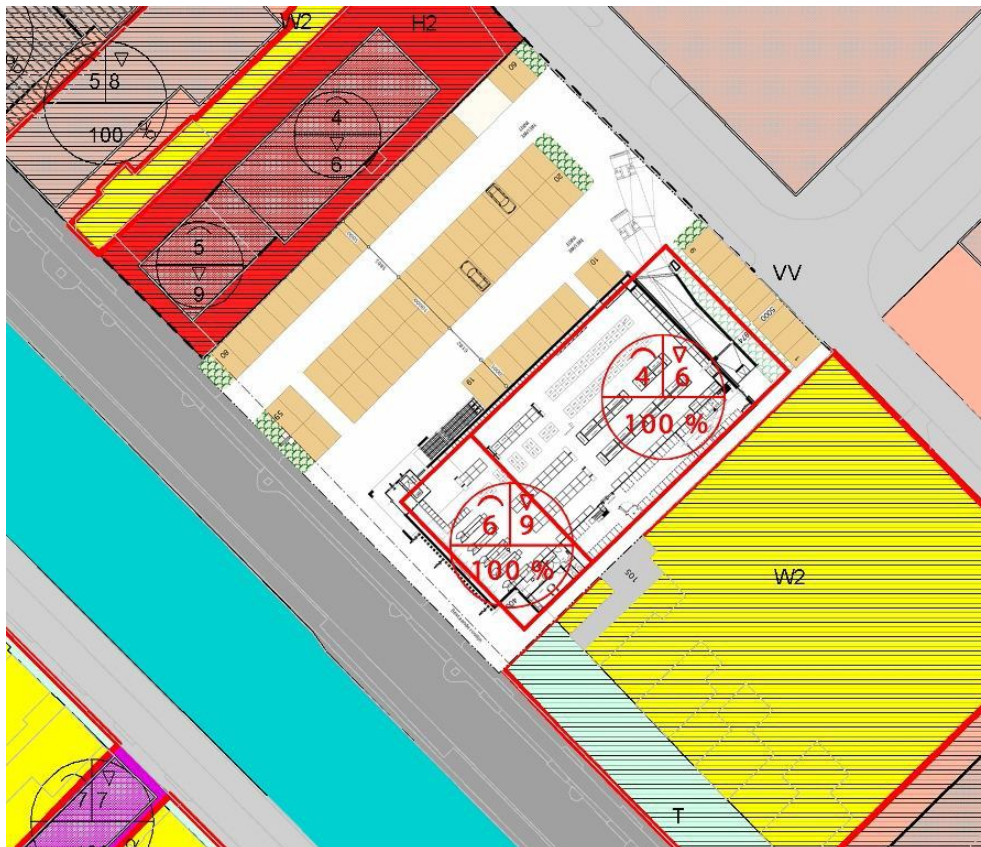
De goothoogte van de nieuwe supermarkt bedraagt 4,6 m met een hoogteaccent aan de zijde van de Hoofdstraat van 6,4 m.

De nieuw te bouwen supermarkt overschrijdt het bouwvlak aan de noordwestzijde en daarmee de bestemmingsgrens tussen Detailhandelsdoeleinden 1 en Verkeers-

en verblijfsdoeleinden met circa 2 m. Ter plaatse van het hoogteaccent bedraagt de overschrijding van het bouwvlak circa 6 m.

Tevens wordt het bouwvlak aan de voorzijde met circa 2 m overschreden.

Op onderstaande illustratie is het project geprojecteerd op de plankaart van het bestemmingsplan. Het bouwvlak is aangegeven met een rode lijn.



Figuur 1.1: Huidige situatie

Het bouwplan is aldus op drie punten in strijd met de vigerende bestemmingsplannen:

- gebruiks- en bouwvoorschriften van de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden;
- bouwvoorschriften van de bestemming Detailhandelsdoeleinden 1;
- overschrijding toegestane goot- en bouwhoogte in de bestemming Detailhandelsdoeleinden 1;

Om toch medewerking te kunnen verlenen aan het bouwplan heeft de gemeente er voor gekozen een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening te nemen. Een projectbesluit dient te worden vergezeld van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hiertoe is voorliggend document opgesteld.

1.4 Leeswijzer

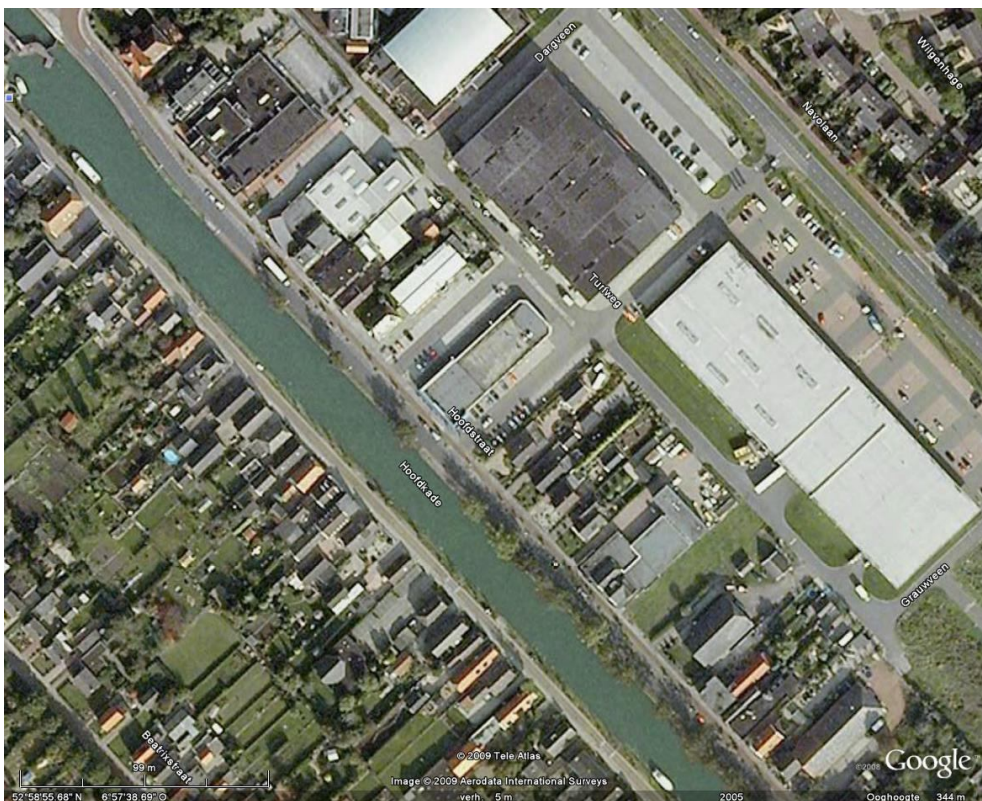
In het volgende hoofdstuk wordt het bouwplan beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op het beleid van provincie en gemeente. De milieuaspecten komen aan bod in hoofdstuk 4. De afwegingen die ten grondslag liggen aan het projectbesluit staan in hoofdstuk 5. De laatste twee hoofdstukken gaan in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie staat op het perceel Hoofdstraat 103 een supermarkt met aan weerszijden parkeergelegenheid. De bestaande supermarkt heeft een bruto vloeroppervlak van circa 1.000 m².

Ten zuidoosten van de supermarkt zijn enkele vrijstaande woningen gelegen. Aan de noordwestzijde bevindt zich een restaurant. Aan de achterzijde van de supermarkt bevindt zich een locatie met grootschalige detailhandel.



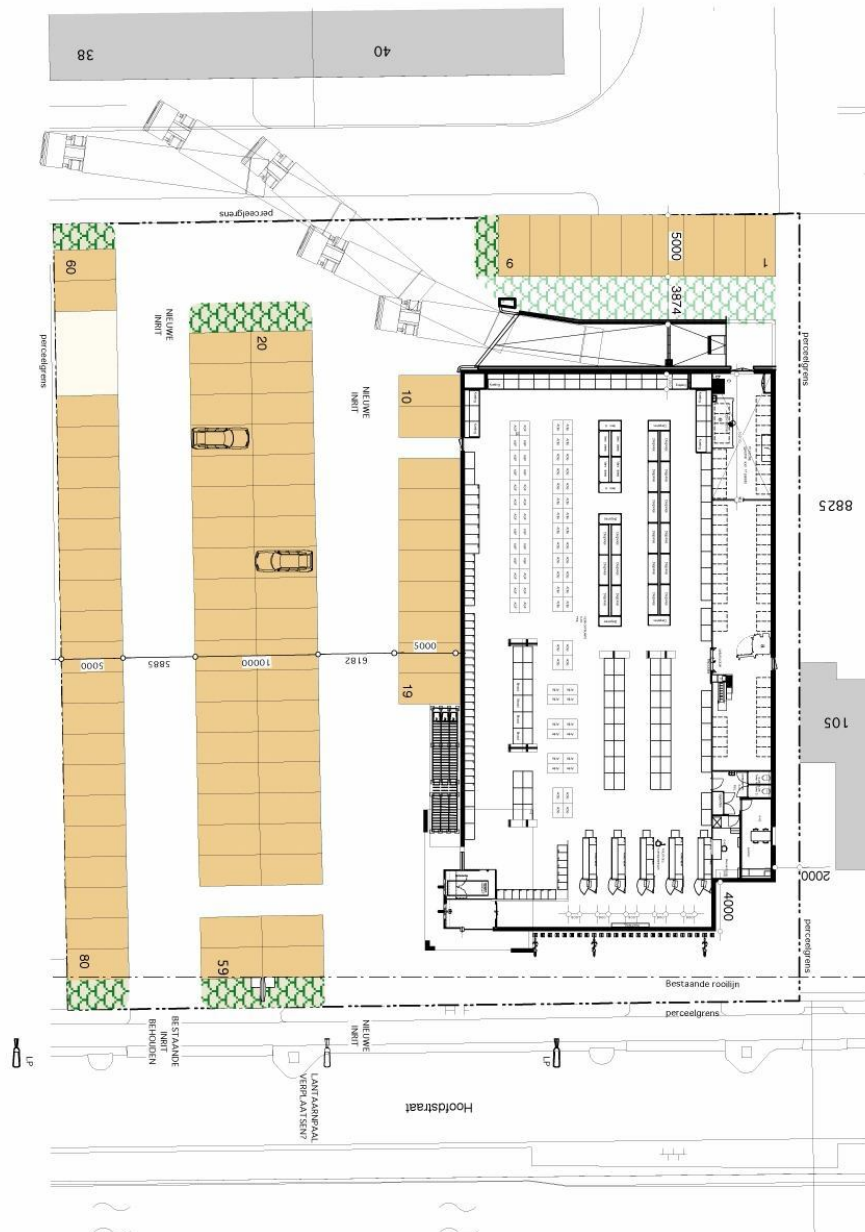
Figuur 2.1: Luchtfotoperceel Hoofdstraat 103 en omgeving (bron: Google Earth)

2.2 Toekomstige situatie

De bestaande supermarkt wordt vervangen door een nieuw gebouw met een bruto vloeroppervlakte van circa 1.180 m². Voor de nieuwe supermarkt is een ontwerp opgesteld door Van der Bijl & Wijffels Architecten BV. Het huidige gebouw is in het midden van het perceel gelegen, de nieuwe supermarkt is aan de zuidoostelijke perceelsgrens gepositioneerd. Zodoende is het parkeren geconcentreerd aan de noordwestzijde van het gebouw (zie navolgende situatieschets).

Gelijk aan het huidige gebouw is de nieuwe supermarkt georiënteerd op het kanaal. De entree is gesitueerd op de westelijke hoek aan de Hoofdstraat. Ter plaatse is tevens een hoogteaccent.

De goothoogte van de nieuwe supermarkt bedraagt 4,6 m met een hoogteaccent aan de zijde van de Hoofdstraat van 6,4 m.



Figuur 2.2: Situering



Figuur 2.3: Gevels nieuwe supermarkt

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 23 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld. Het ruimtelijk rijksbeleid is zoveel mogelijk ondergebracht in deze strategische nota op hoofdlijnen. De nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en de daarbij behorende analyses.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het Rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. De infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut.

Het Rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit; dat is een taak van decentrale overheden. Wel speelt het Rijk een stimulerende rol.

Een bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten.

De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is er op gericht dat 40% van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen daar tot stand komt.

3.2 Provinciaal Beleid

Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013

Op 17 juni 2009 zijn het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 en de Omgevingsverordening provincie Groningen 2009 vastgesteld door Provinciale Staten. Het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 is een integrale herziening van Het Provinciaal Omgevingsplan (5 juli 2006).

De provincie kiest er nadrukkelijk voor om door bundeling van wonen en werken de positie van de stedelijke centra te versterken. Stadskanaal behoort tot de stedelijke centra.

De voorzieningen in deze centra zijn van groot belang voor de eigen bewoners en voor de bewoners van de omliggende gebieden. Door te bouwen in de steden wordt het landschap gespaard en de mobiliteit zoveel mogelijk beperkt.

De provincie streeft naar behoud en versterking van de winkelconcentraties in de binnensteden en in de overige bestaande winkelcentra. Uitgangspunt daarbij is een goed bereikbaar, aantrekkelijk en gevarieerd winkelbestand.

Detailhandel moet binnen bestaande en geplande winkelgebieden worden gevestigd of daarbij aansluiten. Onder bepaalde voorwaarden zijn uitzonderingen hierop mogelijk, zoals voor perifere en grootschalige detailhandel en voor detailhandel in het buitengebied.

Regels over vestiging van perifere en grootschalige detailhandel en detailhandel in het buitengebied zijn in de Omgevingsverordening opgenomen.

Uiteraard worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de bebouwing. De provincie streeft naar het samengaan van functionele, architectonische, stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische benaderingen.

Ook het duurzaam bouwen speelt een belangrijke rol. Hierbij dient te worden gestreefd naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen, het duurzaam gebruik van energie en water en het duurzaam inrichten van het bebouwd gebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan, Stadskanaal in 2010

Het structuurplan De gemeente van straks: Stadskanaal in 2010 is vastgesteld in maart 1998 en geeft een beeld van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot het jaar 2010, met een doorkijk naar latere jaren. Het plan bouwt voort op het structuurplan van 1977 en op hoofdlijnen wordt een samenhangend beeld voor de toekomst geschetst.

Met het structuurplan wordt een verbetering van de ruimtelijke kwaliteiten van het woon- en leefmilieu voorgestaan.

Aan het centrum van Stadskanaal wordt in het structuurplan een grote regioverzorgende functie toebedeeld. Kenmerkend daarbij is de grote verscheidenheid in een relatief klein gebied. Doel is de functie van het centrum voor eigen bevolking en de regio verder uit te bouwen en dan vooral de recreatieve functie ervan. Hierbij wordt niet gedacht aan een grootschalige uitbreiding van het inkelvloeroppervlak, maar eerder aan een verdere stedenbouwkundige opwaardering van het centrum. Deze opwaardering zou moeten plaatsvinden door herstructurering van diverse centrumlocaties. Hierdoor zal tevens een beperkte toename van het vloeroppervlak plaatsvinden.

Masterplan centrum Stadskanaal/Volumestudie Stadskanaal

Zoals hiervoor al is verwoord, heeft Stadskanaal een belangrijke verzorgende functie in de regio Noordoost-Nederland. De gemeente heeft besloten deze functie te willen uitbouwen. Voor de uitvoering van dit beleid is een masterplan (1999) voor het centrum opgesteld.

Dit masterplan heeft als vertrekpunt gediend voor de kwalitatieve versterking van de openbare ruimte binnen het centrum, alsmede de bereikbaarheid ervan en ondersteunt daarmee de groei van het kernwinkelapparaat met circa 8.000 m² winkelvloeroppervlak.

De Volumestudie Stadskanaal (2002) is een vervolg op het masterplan. Waar het masterplan ingaat op de openbare ruimte, gaat de volumestudie in op de stedenbouwkundige ontwikkeling van het centrumgebied. De studie richt zich op een zo optimaal mogelijke benutting van de ruimtelijke kwaliteiten van Stadskanaal en geeft aan waar mogelijkheden liggen voor een bepaalde mate van verstedelijking en waar verstedelijking beslist niet is gewenst. Diverse ruimtelijk-functionele ontwikkelingen worden daarbij niet in de weg gestaan. Uit de ruimtelijke analyse van het centrum kan volgens de volumestudie worden opgemaakt dat de historie van Stadskanaal als veenkoloniaal dorp nog sterk afleesbaar is. Aan de andere kant wijkt met name de Navolaan in identiteit erg af van het profiel en de schaal van de Hoofdkade en de Hoofdstraat. De ruimtelijke analyse heeft geresulteerd in de volgende hoofduitgangspunten:

- gebruikmaken en versterken van de aanwezige kwaliteiten van de Hoofdstraat, Hoofdkade en Europalaan;
- creëren van een eenduidige sfeer en identiteit voor de Navolaan;
- conserveren en versterken van de structurerende en sfeervolle eikenlaan langs de Europalaan.

Aan de hand van deze uitgangspunten zijn zeven deelgebieden onderscheiden op basis van een eigen karakteristiek. Van hieruit zijn verschillende stedenbouwkundige randvoorwaarden en oplossingen opgesteld. Veel van de stedenbouwkundige detailvoorstellen zijn overgenomen in de gemeentelijke welstandsnota.

Detailhandelsstructuurvisie

De Detailhandelsstructuurvisie (2004) geeft een ruimtelijk-economische visie op de detailhandelsstructuur in de gemeente. Daarnaast geeft de visie een nadere uitwerking voor het centrum van de kern Stadskanaal. Het detailhandelsaanbod (80.000 m² vvo) in de gemeente is vooral geconcentreerd in de kernen Stadskanaal en Musselkanaal. Het centrum van Stadskanaal vervult een regiofunctie, hetgeen terug is te zien in het ruime aanbod. De klantenherkomst (55% bezoekers van buiten Stadskanaal) onderschrijft deze functie.

Van oudsher is langs het kanaal een winkellint ontstaan. In een zeer langgerekte strook (Van Gele Klap tot einde Hoofdstraat) zijn winkels toegestaan. Het gebied tussen de Navolaan, Beneluxlaan, Hoofdstraat en Esperantolaan vormt het echte centrum. Het bestaat uit diverse winkelblokken. De winkelstraten zijn via smalle passages en doorsteekjes met elkaar verbonden. De supermarkten liggen aan de randen van en goed verspreid over het centrum.

Het projectgebied ligt buiten het gebied tussen de Navolaan, Beneluxlaan, Hoofdstraat en Esperantolaan. In de detailhandelsvisie is de Lidl-supermarkt wel aangewezen als trekker.

In de dagelijkse sector heeft de kern Stadskanaal primair een functie voor de eigen inwoners, alhoewel het brede supermarktaanbod ook klanten van buiten de kern aantrekt. Voor de niet-dagelijkse boodschappen (recreatief winkelen) is in het centrum een breed aanbod aanwezig wat ertoe heeft geleid dat het centrum voor deze branche wel een regionale functie vervult.

Om een divers recreatief aanbod in stand te houden en te versterken, acht de gemeente het belangrijk de regioconsument voor Stadskanaal te blijven interesseren. Marktruimte voor het toevoegen van detailhandel is niet aanwezig. Wel kan een kwaliteitsslag worden gemaakt door te komen tot een meer compact

en overzichtelijk centrum, met een aantrekkelijk verblijfsklimaat.

Welstandsnota

Per 28 juni 2004 beschikt de gemeente Stadskanaal over een welstandsnota. In deze nota staan de welstandseisen omschreven die aan een bouwwerk worden gesteld. Het gaat om welstandscriteria die betrekking kunnen hebben op onder andere de hoofdvorm, het materiaalgebruik, de kleurkeuze en de detaillering van een concreet bouwwerk. Het doel van de welstandsnota is het streven naar behoud en zo nodig versterking van de beeldkwaliteit in het algemeen en die van beschermde dorpsgezichten in het bijzonder.

Op basis van de ruimtelijke structuur en de daarmee samenhangende overeenkomsten in functionele, stedenbouwkundige en/of architectonische kenmerken vanuit welstandsoptiek is de gemeente in vijf deelgebieden onderverdeeld. Per deelgebied is een samenhangend beoordelingskader opgesteld. Het gebiedsgerichte toetsingskader dat voor het voorliggende bouwplan geldt, is het welstandsgebied Kanaalzone met lintbebouwing.

Het welstandsgebied Kanaalzone met lintbebouwing kent een bijzonder welstandsniveau vanwege de relatie van de beeldkwaliteit met de historie en identiteit van het gebied.

Op 17 december 2008 heeft de Welstandscommissie geoordeeld dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Het advies van Libau is als bijlagen toegevoegd

3.4 Conclusie

Het Rijk streeft naar optimale verdichting van stedelijk gebied. Nieuwe bebouwing voor economische functies dient grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Het plan voorziet in vervangende nieuwbouw in bestaand bebouwd gebied en voldoet hiermee aan het rijksbeleid.

De provincie streeft naar behoud en versterking van de winkelconcentraties in de binnensteden en in de overige bestaande winkelcentra. Uitgangspunt daarbij is een goed bereikbaar, aantrekkelijk en gevarieerd winkelbestand. Het plan voorziet in vervanging van een bestaande supermarkt door een ruimere supermarkt met een eigentijdse en hoogwaardige uitstraling en assortiment. Hiermee voldoet het plan aan het provinciaal beleid.

In de gemeentelijke detailhandelsvisie is de supermarkt wel aangewezen als trekker. De opwaardering resulteert in een beperkte toename van het bruto vloeroppervlak. Versterking van het aanbod dient te worden gezocht in kwaliteitsverbetering. Het plan voorziet hierin. Het bouwplan voldoet voorts aan de welstandscriteria. Hiermee voldoet het plan ook aan het gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Geluid

Het bouwplan heeft geen betrekking op de realisatie van geluidsgevoelige functies. Derhalve hoeft geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd voor het bouwplan zelf.

Zoals in de volgende paragraaf is geconcludeerd, is de expeditieruimte van de nieuwe supermarkt zodanig gesitueerd dat deze geen onevenredige hinder veroorzaakt voor omliggende bebouwing. Akoestisch onderzoek vanwege het bouwplan kan daarom achterwege blijven.

4.2 Milieuzonering

Bedrijven worden ingedeeld in categorieën met behulp van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. Deze publicatie biedt een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau en geeft informatie over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. Op basis van de milieukeurmerken van de verschillende typen bedrijven en inrichtingen wordt een indicatie van de afstanden gegeven, die als gevolg van deze kenmerken moeten worden aangehouden tussen de diverse typen bedrijven en een rustige woonwijk. Deze afstanden hebben uitdrukkelijk niet het karakter van een norm of een richtlijn.

De informatie heeft geen betrekking op individuele bedrijven, maar op bedrijfstypen. Dit betekent dat een concrete situatie altijd in de context moet worden bekeken:

- binnen bepaalde bedrijfstypen kunnen zich grote verschillen voordoen;
- concrete milieu-informatie over een specifiek bedrijf heeft meer waarde dan algemene informatie;
- de afstanden hebben betrekking op de afstand tot een rustige woonwijk, bij andere gebiedsfuncties kunnen dus andere afstanden mogelijk zijn;
- afdoende milieuhygiënische maatregelen bij de bron, bij de overdracht of bij de ontvanger, kunnen een kortere afstand eventueel mogelijk maken.

De afstand van de nieuwe supermarkt tot de woning Hoofdstraat 105 bedraagt 2 m. De bevoorrading van de supermarkt geschiedt vanaf de noordzijde. Ter hoogte van de Turfweg kan een vrachtauto achterwaarts de expeditieruimte bereiken. Op deze wijze is de expeditieruimte goed en veilig bereikbaar, zonder onevenredige hinder te veroorzaken voor omwonenden.

Voor een supermarkt geldt op grond van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering een afstand van 10 m tot een rustige woonwijk. Het projectgebied en omgeving zijn vanwege de menging van diverse functies aan te merken als een gemengd gebied. Derhalve kan, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, de richtafstand met een afstandsstap worden verlaagd naar 0 m.

Het bouwplan stuit niet op milieutechnische belemmeringen.

4.3 Bodem

De bodem van het projectgebied is deels sterk verontreinigd met arseen, lood en asbest. De verontreiniging bevindt zich onder de bestrating van de huidige parkeerplaatsen.

De herkomst van de verontreinigde bodemlaag is niet bekend. Aannemelijk is dat de verontreinigingen samenhangen met terreinophogingen of de sloop van voormalige bebouwing (voor 1975). Onder de huidige bebouwing is de grond hoogstens licht verontreinigd met zware metalen. Asbest is onder de bestaande bebouwing niet in de grond aangetroffen. In het grondwater is een lichte overschrijding van de streefwaarde met arseen en chroom aangetoond¹.

EnviroPlan BV heeft namens Lidl Nederland GmbH, ingevolgde artikel 40 van de Wet bodembescherming een saneringsplan ingediend bij Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten hebben op 10 mei 2007 (besluitnummer 2007-10.896) met het saneringsplan ingestemd.

4.4 Water

Op grond van een afspraak uit de Startovereenkomst 'Waterbeleid 21^e eeuw', dienen decentrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf dient te worden uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: "het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten".

4.4.1 Beleidskader

Het kader voor de watertoets is het vigerend beleid (Vierde Nota Waterhuishouding, Waterbeleid 21^e eeuw, Europese Kaderrichtlijn water en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier). De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water, op basis van het commitment van de betrokken partijen blijvend uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw. Een aantal relevante beleidsdocumenten wordt hierna kort besproken. Het beleid van gemeente en waterschap ten aanzien van het aspect water is opgenomen in het hoofdstuk Beleidskader.

Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding van december 1998 verwoordt de regeringsbeslissing. Een van de speerpunten is een duurzaam stedelijk waterbeheer, met als belangrijke elementen:

- waterbesparende maatregelen in de woning;
- het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering;
- het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem;
- herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) woongebieden.

Waterbeleid 21^e eeuw

Met het Waterbeleid 21^e eeuw wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen

die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelrijzing. Het Waterbeleid 21e eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd,

te weten de tritsen:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

De trits 'vasthouden, bergen en afvoeren' houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren, wordt het water afgevoerd.

Bij 'schoonhouden, scheiden en zuiveren' gaat het erom dat het water zoveel mogelijk wordt schoongehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste, wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk zijn, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Het Regionaal Bestuursakkoord Water is een product van de Stuurgroep Water 2000+. Dit is een samenwerkingsverband tussen de provincies Groningen en Drenthe, de Waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's, de verenigingen van Groninger en Drentse gemeenten, Rijkswaterstaat Regio Noord en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, regio Noord. Ook de gemeente Stadskanaal heeft zich geconformeerd aan dit akkoord.

In dit akkoord zijn afspraken vastgelegd om te komen tot een betaalbaar en robuust waterbeheer waarbij de nadruk ligt op het voorkomen van wateroverlast. Concreet is afgesproken dat rekening zal worden gehouden met de klimaatveranderingen voor de komende 50 jaar en dat waterproblemen niet zonder overeenstemming mogen worden afgewenteld naar andere gebieden of gebruikers.

Bij nieuwe bouwlocaties acht de provincie duurzaam waterbeheer vanzelfsprekend. Op bestaande locaties dienen mogelijkheden voor verbetering te worden benut bij herstructurering en groot onderhoud. Aandachtspunten bij duurzaam waterbeheer zijn onder andere:

- voldoende ruimte voor waterberging in waterpartijen met natuurvriendelijke oevers;
- beperken van verdroging door schone, verharde oppervlakken van de riolering af te koppelen en regenwater in de bodem te laten infiltreren;
- opvangen van verontreinigd water dat over verhardingen afstroomt;
- gebruiken van duurzame bouwmaterialen volgens het Convenant Duurzaam Bouwen.

4.4.2 Watertoets

Huidige situatie

Stadskanaal is gelegen in een overgangsgebied tussen de (Drentse) zandgronden ten westen en het veenkoloniale gebied ten oosten van Stadskanaal. Dit overgangsgebied kenmerkt zich door enerzijds het open karakter van het veenkoloniale gebied en anderzijds het beekdalsysteem Westerwolde in het zandgebied. Via het Kanaal Veendam-Musselkanaal wordt water ingelaten en vindt ook de afvoer van overtollig water plaats.

Het centrumgebied van Stadskanaal, waarbinnen het projectgebied is gelegen, is voor een groot deel opnieuw ingericht door onder andere de aanleg van een parkeerroute. Hierbij is er van uitgegaan dat het regenwater van daken van bedrijven en woningen zoveel mogelijk wordt afgekoppeld van de vuilwaterriolering. De afvoer van dit regenwater vindt plaats naar de bergende waterstructuren in het centrum. Het regenwater van wegen en parkeerplaatsen wordt vervuild geacht. Bij de uitvoering van het centrumplan is voor de oplossing van dit probleem gekozen voor een 'smart drainsysteem'. Hierbij wordt de vervuilde eerste regenwaterstroom afgevoerd naar het gemengde rioolstelsel. Het dan nog af te voeren regenwater, dat schoon mag worden geacht, wordt afgevoerd naar de bergende waterstructuren. Voor parkeerterreinen en wegen waar praktische uitvoering van een 'smart drainsysteem' niet mogelijk was, is gebruikgemaakt van een bemalen regenwatersysteem waarbij de vuile eersteregenwaterstroom naar het gemengde riool wordt gepompt. Het overige water stort over naar de bergende waterstructuren.

Het centrum van Stadskanaal ten zuiden van de Navolaan (onder het projectgebied) is wat betreft de riolering voorzien van een gemengd stelsel. Een beperkt deel is voorzien van een verbeterd gemengd stelsel. Bij dit systeem wordt alleen het regenwater van de parkeerplaatsen overgestort naar de waterloop aan de Navolaan.

Voor toekomstige nieuwbouw op deze plek wordt uitgegaan van gescheiden aanleveren van riool- en regenwater. Hierbij wordt het regenwater zoveel mogelijk afgevoerd naar bergende waterstructuren. Het gebied biedt daarnaast nog mogelijkheden voor verdere afkoppeling. Dit kan worden gezien als kans.

Bouwplan

Conform vorengenoemde uitgangspunten wordt in het projectgebied riool- en regenwater gescheiden aangeleverd. Voor het bouwplan worden nietuitlopende materialen gebruikt.

Water dat van de parkeerplaats afstroomt, wordt beschouwd als vervuild. Waar mogelijk wordt in de toekomst een 'smart drainsysteem' toegepast.

In het projectgebied zijn geen mogelijkheden voor de realisatie van waterberging. Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie is het gehele terrein verhard.

Overleg en advies waterschap

In het kader van de watertoets is het plan middels watertoets online voorgelegd aan het waterschap.

4.5 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid van het Rijk heeft vaste vormen aangenomen. Op dit moment wordt het beleid vertaald in harde risiconormen waarmee overheden zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening hebben te houden.

Op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen is met ingang van 27 oktober 2004 het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Dit besluit geeft grenswaarden voor nieuwe en bestaande situaties ten aanzien van het plaatsgebonden risico van inrichtingen waarin bepaalde gevaarlijke stoffen worden gebruikt, opgeslagen of geproduceerd. Deze grenswaarde wordt uitgedrukt in de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Onder kwetsbare objecten worden bijvoorbeeld woningen verstaan, terwijl met beperkt kwetsbare objecten wordt bedoeld op bijvoorbeeld kantoren en hotels.

Naast de waarden voor het persoonsgebonden risico geeft het besluit een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico. Hoewel de normen voor deze vorm van risico geen wettelijke normen zijn, zijn in het besluit zogenaamde oriëntatiewaarden gegeven aan de hand waarvan ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden afgewogen. Het gaat hierbij niet om een risicocontour, maar om een dichtheid van personen per hectare.

4.5.1 Gevolgen Besluit externe veiligheid inrichtingen voor het projectgebied

Het projectgebied valt niet binnen het invloedsgebied van (niet-)categoriale inrichtingen waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is. Ook zijn binnen het projectgebied geen van dergelijke inrichtingen aanwezig.

4.5.2 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bestaat nog geen wettelijke normering zoals die voor inrichtingen. Wel is in 1996 de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen opgesteld waarin het veiligheidsbeleid ten aanzien van vervoer is neergelegd. Als praktisch vervolg hierop is de handreiking Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen verschenen waarin het beleid uit de nota naar de praktijk wordt vertaald.

De systematiek van de normering is voor een groot deel vergelijkbaar met die uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Ook in dit geval moet een afweging worden gemaakt ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ten opzichte van risicogevoelige objecten.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor

Het projectgebied bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van een weg die zal worden opgenomen in het Provinciale Basisnet Groningen. Voorzover bekend, vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over water- en spoorwegen in de omgeving van het projectgebied.

4.5.3 Buisleidingen

Langs de Navolaan, op circa 105 m van het projectgebied, ligt een ondergrondse gasleiding (N-523-70-KR-024) met een diameter van 4 inch. Voor deze leiding gelden volgens de circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (1984) een bebouwingsafstand van 5 m en een toetsingsafstand van 5 m.

De aanwezigheid van de leiding vormt geen belemmering voor het bouwplan.

4.6 Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden.

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

Eenzijds is de wet in werking getreden, anderzijds is er nog geen sprake van een definitief vastgesteld NSL. Deze interim-periode zal naar verwachting tot en met medio 2009 gelden. Tijdens deze periode geldt dat nieuwe projecten moeten voldoen aan de grenswaarden.

Het kabinet heeft gedurende de interim-periode een grens van 1% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 0,4 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' vastgesteld en deze vastgelegd in de AMvB-nibm.

Een verslechtering van de luchtkwaliteit van 1% of minder sluit goed aan bij de uitspraken van de Raad van State. Voor de komende jaren wordt door het Milieu- en Natuurplanbureau een daling van de relevante achtergrondconcentraties van zowel PM₁₀ als NO₂ met circa 0,4-0,6 µg/m³ per jaar verwacht als gevolg van (internationaal) bronbeleid. Uitgaande van het criterium van de Raad van State, dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot het overschrijden of niet bereiken van de grenswaarden, acht het kabinet projecten die 1% aan de bestaande concentraties toevoegen aanvaardbaar. De reden hiervoor is dat deze 1% binnen een jaar zal worden gecompenseerd door de trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit, zodat per saldo geen verslechtering optreedt.

Het plan biedt de mogelijkheid tot het uitbreiden van een supermarkt met 180 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo). Op grond van de CROW-publicatie nummer 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen' (december 2008) mag worden uitgegaan van 106,5 ritten van motorvoertuigen per 100 m² bvo per etmaal. Dit betekent een toename op de aanliggende weg van maximaal 192 mvt/etmaal. Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in samenwerking met InfoMil de rekentool 2009 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeers als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit	
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)	192
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µm ³	0,27
PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	0,4
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig.	

Uit de berekeningen blijkt dat het plan de grens van 1% (een toename van 0,4 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

4.7 Ecologie

Voor het bestemmingsplan is het noodzakelijk te kijken naar het al dan niet voorkomen van eventuele effecten op de Ecologische Hoofdstructuur en gebieden die zijn beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Tevens dient er een inschatting te worden gemaakt van het voorkomen van door de Flora- en faunawet beschermde soorten, de eventuele overtreding van de verbodsbepalingen en de mogelijkheid daar ontheffing voor te verkrijgen.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied valt niet binnen de begrenzing van een Natura 2000-gebied en de Ecologische Hoofdstructuur. Het ligt op respectievelijk 8 km en 9 km van de Natura 2000-gebieden Lieftingsbroek en Drouwenerzand. Deze liggen derhalve op een zo grote afstand dat de ontwikkelingen in het projectgebied geen invloed hebben op deze gebieden. Toetsing van de activiteit aan de Natuurbeschermingswet is dus niet noodzakelijk.

Soortenbescherming

Voor de Flora- en faunawet zijn met name vaste voortplantings- en verblijfplaatsen van belang. Voor vogels geldt de noodzaak de broedtijd te ontzien.

Gelet op het feit dat het gehele projectgebied verhard is en geen oude gebouwen en oude bomen bevat, zal het bouwplan niet leiden tot het verdwijnen van leefgebied en verblijfplaatsen van beschermde soorten. Mochten er soorten voorkomen in het projectgebied, dan betreft het naar verwachting allemaal algemene diersoorten waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Daarom geldt voor deze soorten een vrijstelling; er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

4.8 Archeologie

Archeologische (verwachtings)waarden dienen op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, 1 september 2007) te worden mee gewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Doel van de Wet op de archeologische monumentenzorg is namelijk 'bescherming van aanwezige en te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemverstorende activiteiten'. Bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen wordt rekening gehouden met zowel de bekende archeologische waarden als de te verwachten archeologische waarden.

In het projectgebied bevinden zich op basis van de Archeologische Monumentenkaart geen bestaande archeologische monumenten. Het projectgebied is voorts niet gekarteerd op basis van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

Verwacht wordt dat de bodem ter plaatse is verstoord, zodat een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

4.9 Parkeren

Er dient voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn op eigen terrein om parkeerproblemen in het openbaar gebied te voorkomen.

Het parkeren ten behoeve van de supermarkt zal in hoofdzaak aan de noordwestzijde van het gebouw geschieden. Het plan voorziet in de aanleg van 80 parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel. Uitgaande van 1.180 m² bruto vloeroppervlak dienen ten behoeve van de supermarkt op grond van de publicatie Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (2004, CROW) 48 parkeerplaatsen (vier parkeerplaatsen per 100 m² bvo) te worden gerealiseerd. Er wordt aldus in voldoende parkeergelegenheid voorzien.

Hoofdstuk 5 Overwegingen

Het plan voorziet in een ruimere supermarkt met een eigentijdse en hoogwaardige uitstraling en assortiment.

Het bouwplan wijkt op drie onderdelen in geringe mate af van de vigerende bestemmingsplannen, te weten:

- overschrijding toegestane goot- en bouwhoogte;
- overschrijding bouwvlak (voorzijde);
- overschrijding bestemmingsgrens (noordwestzijde).

De cultuurhistorische waarden van Stadskanaal bestaan in het bijzonder uit kleinschalige historische veenkoloniale bebouwing gesitueerd langs het Stadskanaal op langgerekte kavels en met een logische gerichtheid op een rooilijn die parallel ligt aan het kanaal, een en ander in combinatie met sluisen en bruggen in of over het kanaal uit de bloeiperiode van de Veenkoloniën. Langs de Hoofdstraat, gelegen tussen de Amerikalaan en de Nautilusweg, is deze kleinschaligheid verloren gegaan door diverse ingrepen in het lint. Ter plaatse van het projectgebied is de historische bebouwing grotendeels verdwenen. Daarvoor in de plaats is een meer eigentijdse bebouwing en verkaveling teruggekomen, waarbinnen het bouwplan stedenbouwkundig past. Geconcludeerd kan worden dat de geringe afwijkingen van de bouwregels geen afbreuk doen aan de cultuurhistorische waarden van Stadskanaal in het algemeen.

Het plan is in overeenstemming met rijksbeleid, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het plan voldoet tevens aan wet- en regelgeving van diverse milieuaspecten.

Voorts bewerkstelligt het plan een verbetering van de architectonische kwaliteit ter plaatse. Het projectgebied is gelegen in het welstandsgebied Kanaalzone met lintbebouwing, welke een bijzonder welstandsniveau kent vanwege de relatie van de beeldkwaliteit met de historie en identiteit van het gebied. Op 17 december 2008 heeft de Welstandscommissie geoordeeld dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Gelet op bovenstaande conclusies en gezien het feit dat de inwoners van Stadskanaal gebaat zijn bij een goed en eigentijds voorzieningsniveau wat betreft de dagelijkse boodschappen, bestaan er geen zwaarwegende redenen om medewerking aan het bouwplan te weigeren.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Aan de uitvoering van de maatregelen voortkomend uit dit projectbesluit zijn kosten verbonden. Deze kosten dienen te worden opgebracht door de initiatiefnemer.

In beginsel zijn aan dit plan geen kosten voor de gemeente verbonden, afgezien van kosten van het ambtelijk apparaat voor de begeleiding en toetsing van het plan. Deze laatste kosten worden door middel van leges gedekt.

De enige kosten die verder uit dit plan kunnen voortvloeien, zijn planschadekosten. Lidl Nederland GmbH heeft door SAOZ een planschaderisicoanalyse laten opstellen. Uit deze analyse blijkt dat de kans op planschade nihil is. Hetrapport is als bijlage toegevoegd.

Gezien het bovenstaande is een exploitatieplan voor dit projectbesluit niet nodig.

Hoofdstuk 7 Juridische aspecten

Op 8 september 2009 heeft het college het voorontwerp projectbesluit vrijgegeven voor inspraak. Het voorontwerp projectbesluit heeft van 23 september voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze inspraakperiode is één inspraakreactie ingediend. De inspraakreactie heeft niet geleid tot een aanpassing van het projectbesluit.

Bijlagen

Bijlage 1 advies Welstandscommissie

Bijlage 2 Riscicoanalyse Planschade

Eindnoten

**1. 1 Verkennend bodemonderzoek Hoofdstraat 103 te Stads kanaal,
EnviroPlan, 16 augustus
2006;
Aanvullend laboratoriumonderzoek Hoofdstraat 103 te Stads kanaal,
EnviroPlan, 12 september
2006;
Saneringsplan bodemverontreiniging Hoofdstraat 103 te Stads kanaal,
EnviroPlan, 13 februari
2007.**