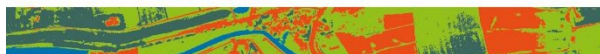


Ruimtelijke onderbouwing Provincialeweg 12a te Heiligerlee

Opsteller: R.O. Advies, Hunzedal 43, 9531 GB BORGER
Status: ontwerp
Plantype: ruimtelijke onderbouwing
Datum: januari 2023



adviesbureau voor ruimtelijke ontwikkeling

Hunzedal 43
9531 GB BORGER

06 - 205 86 302
info@roadvies.nl

www.roadvies.nl

KVK 574 12 820
BTW NL001 4619 80 B12

Gemeente Oldambt
Ruimtelijke onderbouwing Provincialeweg 12a te Heiligerlee

Inhoud

1	ALGEMEEN	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Ligging en begrenzing van het perceel	4
1.3	Huidige en gewenste Situatie	5
1.4	Huidige planologische regelingen	5
1.5	Leeswijzer	6
2	BELEIDSKADER	7
2.1	Rijk	7
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	7
3	OMGEVINGSASPECTEN EN OVERIGE ASPECTEN	8
3.1	Cultuurhistorie, Archeologie en Landschap	8
3.2	Geluid	8
3.3	Bodem	8
3.4	Milieuzonering	9
3.5	Ecologie	9
3.6	Luchtkwaliteit	10
3.7	Externe veiligheid	10
3.8	Water	11
3.9	Besluit milieueffectrapportage	11
3.10	Verkeer en parkeren	12
4	Maatschappelijke en Economische uitvoerbaarheid	13
4.1	Economische uitvoerbaarheid	13
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	13



Overzichtskaart (bron: Google Earth)

1 ALGEMEEN

1.1 Inleiding

Op het perceel aan de Provincialeweg 12a te Heiligerlee staat een woonhuis (hoekhuis). De bewoner is voornemens een schutting en garage te realiseren op het perceel. Hiervoor is voldoende ruimte aan de zijkant. Deze zijn echter deels gesitueerd op een stuk grond met verkeersbestemming. Een bouwwerk realiseren in deze bestemming is in strijd met de regels van het geldend bestemmingsplan.

De gemeente heeft aangegeven dat indien de garage met groen wordt afgeschermd (met bijvoorbeeld hedra) hier wel medewerking aan zou kunnen verleend, onder voorwaarde dat er maximaal 3 tot 3,5 meter vanaf de voorgevel van de woning mag worden gebouwd (richting de straatzijde).

Deze ruimtelijke onderbouwing geeft aan dat er geen bezwaren zijn tegen de bouw van de garage.



Figuur 1: vooraanzichten op perceel Provincialeweg 12a te Heiligerlee

1.2 Ligging en begrenzing van het perceel

Het perceel Provincialeweg 12a (kadastraal bekend gemeente Scheemda, Sectie G, nummers 4793 en 4816), is een perceel met een nieuwbouwwoning (2 aan 1) van 112 m² en heeft een totaal oppervlak van 194 m². Het perceel is gelegen in de bebouwde kom van Heiligerlee in de gemeente Oldambt en wordt begrensd door wegen/straten en een woning aan de oostzijde. Het betreft een hoekperceel.



Figuur 2: ligging perceel Provincialeweg 12a te Heiligerlee (www.perceelloep.nl)

Het perceel heeft een ontsluiting op de Provincialeweg ter hoogte van het kruispunt van de Provincialeweg met de Dillenburglaan.

1.3 Huidige en gewenste Situatie

Op het perceel aan de Provincialeweg 12a staat een nieuwbouw-hoekwoning zonder bijgebouwen. Bewoner/initiatiefnemer, is voornemens een garage naast de woning te bouwen, waarbij voor de oprit gebruik kan worden gemaakt van het bestaande verlaagd gedeelte in de trottoirbanden. Het stuk perceel was voorheen parkeerterrein, daarna grasveld en nu onbebouwd en braakliggend en onderdeel van het woonperceel.

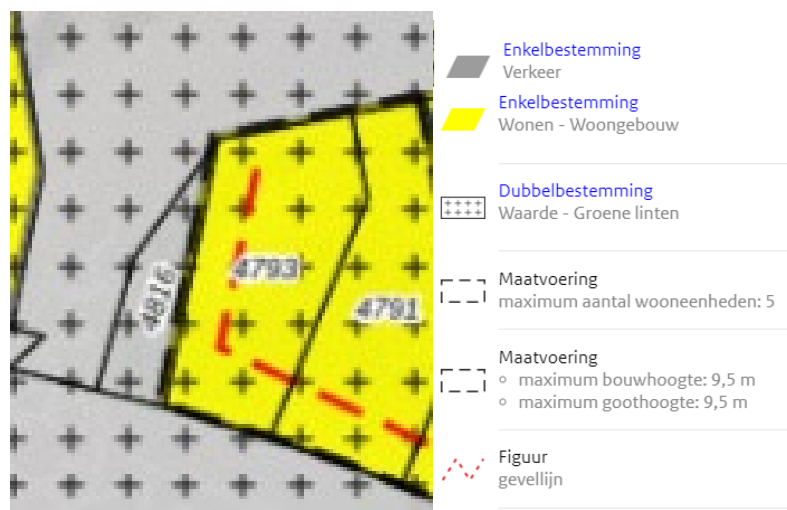
De garage heeft een oppervlak van circa 18 m². Daarnaast is het terrein voor de garage verhard en zal er een omheining worden geplaatst. Deze omheining zal voor de voorgevel bestaan uit een heg van 0,5 m hoog en achter de voorgevel een heg van maximaal 1 meter hoog. Aan de achterkant is het wenselijk om een schutting van 2 meter te plaatsen. Deze omheining is helemaal gelegen aan de straatzijde van de Dillenburglaan.



1.4 Huidige planologische regelingen

In het vigerende bestemmingsplan "Beerta, Finsterwolde, Drieborg, Nieuw Beerta, Ganzedijk, Hongerige Wolf, Heiligerlee en Westerlee" van de gemeente Oldambt (vastgesteld 25 oktober 2021) heeft de locatie de woonbestemming en deels een verkeersbestemming. Voor dit perceel geldt tevens een dubbelbestemming "Waarde-Groene linten". Bebouwing dient binnen het bouwvlak gebouwd te worden. "Bouwwerken, geen gebouwen zijnde" mogen wel buiten het bouwvlak gerealiseerd worden

en mogen 6 meter hoog zijn. Het bouwen van gebouwen buiten het bouwvlak van de woonbestemming en binnen de verkeersbestemming is op basis van dit geldende bestemmingsplan niet mogelijk.



Figuur 3: uitsnede bestemmingsplan "Beerta, Finsterwolde, Drieborg, Nieuw Beerta, Ganzedijk, Hongerige Wolf, Heiligerlee en Westerlee" ter hoogte van het perceel Provincialeweg 12a (www.ruimtelijkeplannen.nl)

Op basis van dit geldende bestemmingsplan zijn er binnenplannen en buitenplannen (kleine afwijking) geen mogelijkheden om de schuur te bouwen, daarom is medewerking aan dit plan alleen mogelijk door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van een uitgebreide voorbereidingsprocedure. Medewerking middels deze procedure moet goed onderbouwd zijn en er moet aandacht zijn voor diverse omgevingsaspecten (veiligheid, milieu, etc.) en de stedenbouwkundige inpassing.

Middels deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat er geen ruimtelijke bezwaren zijn om de bebouwing hier te realiseren.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 van deze ruimtelijke onderbouwing is een inleiding gegeven en komen de ligging en begrenzing van het plan aan de orde. Het beleid wordt in hoofdstuk 2 beschreven. De omgevingsaspecten en overige aspecten zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft tenslotte de uitvoerbaarheid van het plan.

2 BELEIDSKADER

2.1 Rijk

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Onderdeel van deze structuurvisie is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Met de structuurvisie kiest het rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Voor het plangebied zijn in de SVIR geen onderwerpen opgenomen die aangemerkt worden als nationaal belang waarmee rekening gehouden dient te worden zodat het ruimtelijk Rijksbeleid als zodanig niet van invloed is op voorliggend ruimtelijk plan.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020

De Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020 (vastgesteld op 25 mei 2022) vormt de basis voor de meeste plannen die de provincie Groningen de komende jaren wil maken. Hierin staat het provinciale omgevingsbeleid rondom milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Er zijn zes grote opgaven waar de provincie de komende jaren in het bijzonder aan gaat werken, dat zijn de thema's: Leefbaarheid, Circulaire Economie, Gaswinning, Waddengebied, Energietransitie en Erfgoed en als laatste ruimtelijke kwaliteit en landschap.

Onderhavig plan gaat over wonen, waarover het volgende in de omgevingsvisie staat:

De kwaliteit van het wonen levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de provincie. Een hoge woonkwaliteit kan worden bereikt door het woningaanbod optimaal te laten aansluiten bij de wens van de inwoners; ook als het gaat om het soort kern waar men wil wonen: van een kleine kern tot een grote stad. Het is mogelijk om kleine kernen kleinschalig uit te breiden. Hiervoor worden primair de inbreidingsmogelijkheden benut. Door iedereen de mogelijkheid te bieden om daar te blijven of te komen wonen, wordt ook in de kleinere kernen een bijdrage geleverd aan het behoud van de sociale verbanden.

Het gaat hier alleen om het plaatsen van een bijgebouw in de vorm van een garage om het woongenot te verhogen. Dit bevordert de kwaliteit van het wonen. De bouw van het bijgebouw is dan ook in overeenstemming met het provinciaal beleid.

2.2.2 Omgevingsverordening provincie Groningen

De Omgevingsverordening Groningen (28 juni 2022) spreekt zich niet uit over het bouwen van bijgebouwen in binnenstedelijk gebied. De bouw is dan ook in overeenstemming met deze verordening.

2.3 Gemeentelijk beleid

Op 30 oktober 2017 heeft de gemeenteraad, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, de Omgevingsvisie 2017 vastgesteld. Belangrijk hierin is dat ontwikkelingen niet in strijd mogen zijn met de cultuurhistorische waarden van de omgeving. Bijvoorbeeld de combinatie van boerderijen en kleine arbeiderswoning die plaatselijk uniek zijn of cultuurhistorisch waardevolle bebouwing zoals een kerk. De bouw van de garage vindt niet plaats in het cultuurhistorisch waardevol gebied van Oldambt. En anderzijds wil de gemeente ook dat mensen prettig wonen in hun woning. Door de bouw van de garage wordt een element toegevoegd dat bijdraagt aan de woonbeleving. Dit is in overeenstemming met het beleid van de gemeente Oldambt.

3 OMGEVINGSASPECTEN EN OVERIGE ASPECTEN

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 hierop ingegaan.

3.1 Cultuurhistorie, Archeologie en Landschap

Ter hoogte van onderhavige ontwikkelingen geldt dat de gronden aangewezen zijn voor 'waarde – landschap'. Hiervoor geldt dat deze gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd zijn voor de opbouw, het behoud en het herstel van de aan de gronden eigen landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de vorm van het behoud van de bestaande wegbeplanting en inrichting van de daarmee samenhangende slingertuinen.

Het perceel is in het verleden parkeerterrein geweest en daarna (tijdelijk) groen. Het woonperceel wordt uitgebreid met 50m² en de bebouwing neemt toe met 18m². Dit gebied kende dan ook geen specifieke waarden.

Deze kleine ontwikkeling is niet van invloed op de cultuurhistorie en landschappelijke waarden. Een bijgebouw mag op basis van het vigerend bestemmingsplan in de woonbestemming worden gerealiseerd. Slechts een heel klein deel van deze 18m² aan garage valt daar buiten. Dit zal echter geen gevolgen hebben voor de archeologische waarden in het gebied, die er volgens het bestemmingsplan ook niet zijn.

Hiermee zijn er geen negatieve gevolgen te verwachten voor cultuurhistorie, archeologie of het landschap.

3.2 Geluid

De noodzaak tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt.

In het kader van de Wet Geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30km/uur geldt.

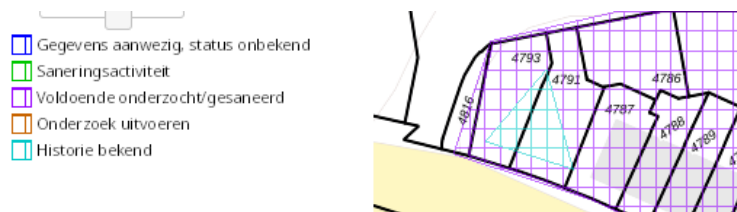
In onderhavig plan is sprake van het toevoegen van een bijgebouw in de vorm van een garage. Deze maakt deel uit van de woning, een geluidsgevoelig object. Gezien de ligging van dit perceel aan 30-km/u wegen is akoestisch onderzoek niet nodig.

3.3 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 worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Uitgangspunt bij nieuwe initiatieven is dat voor wat betreft de bodem de kwaliteit daarvan zodanig dient te zijn, dat er geen risico's voor de volksgezondheid ontstaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat met een bodemonderzoek moet worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. De onderzoekplicht is van toepassing in situaties waarbij voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven.

Voor dit perceel geldt dat het volgens de kaart van het bodemloket voldoende is onderzocht/gesaneerd is. Een bodemonderzoek is niet noodzakelijk voor deze ontwikkeling.



Figuur 3: uitsnede kaart bodem (www.bodemloket.nl)

3.4 Milieuzonering

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt vergt het inpassen van nieuwe functies in het plangebied een goede afstemming met de andere, in de omgeving aanwezige functies.

Nieuwe functies kunnen van invloed zijn voor omringende woningen dan wel bedrijven. Er dient een beoordeling plaats te vinden of de nieuwe functie wel milieuhygiënisch inpasbaar is. Er dient daarom beoordeeld te worden of in de omgeving van het plangebied functies voorkomen die gehinderd kunnen worden door onderhavig voornemen tot functie wijziging of waarvan het voornemen juist hinder ondervindt.

De (indicatieve) lijst “Bedrijven en Milieuzonering 2009”, uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse gemeenten, geeft weer wat de richtafstanden zijn voor milieubelastende activiteiten. In deze publicatie worden de indicatieve richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

Tussen bedrijfsactiviteiten en hindergevoelige functies (waaronder wonen) is een goede afstemming nodig. Het doel daarbij is het voorkomen van onacceptabele hinder ter plaatse van woningen, maar ook om te zorgen dat bedrijven niet worden beperkt in de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden. Bij de afstemming wordt gebruik gemaakt van de richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaantvaardbare milieuhinder redelijkerwijs is uitgesloten. Bedrijfsactiviteiten zijn daarvoor ingedeeld in een aantal milieucategorieën.

De mate van aanvaardbaarheid van hinder is mede afhankelijk van het type gebied waarin de ontwikkeling plaatsvindt. Het gebied waarin de ontwikkeling plaatsvindt kan worden aangemerkt als een ‘gemengd gebied’, waarin wonen en werken elkaar afwisselen.

Op het perceel worden geen functies toegevoegd, alleen wordt er een garage aangebouwd. De bestaande zones/richtafstanden blijven door dit initiatief ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. De situatie in de milieuzonering is dan ook ongewijzigd en daardoor is er sprake van een verantwoorde milieuzonering.

3.5 Ecologie

3.5.1 Gebieds- en soortenbescherming

Bij elk ruimtelijk plan moet met het oog op de natuurbescherming rekening worden gehouden met de Wet Natuurbescherming. Hierbij moet worden aangetoond dat als gevolg van de geplande activiteiten de gunstige staat van instandhouding van waardevolle dier- en plantensoorten niet in het geding komt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

De Wet Natuurbescherming (Wnb) is op 1 januari 2017 in werking getreden. De provincie is bij de Wnb het bevoegd gezag voor de toetsing van werkzaamheden en handelingen bij Natura2000-gebieden en dier- en plantensoorten. Het rijk blijft bevoegd gezag bij ruimtelijke ingrepen met grote nationale belangen. Voor gemeenten geldt dat zij het bevoegd gezag zijn voor omgevingsvergunningen.

Het gaat hier om het inrichten van een erf waar onlangs een huis is gebouwd. De te bouwen garage is een toevoeging op het woonperceel. Hiermee zijn er geen negatieve gevolgen voor Flora en fauna.

3.5.2 Stikstof

Bij de realisatie van nieuwe plannen dient rekening te worden gehouden met stikstof-uitstoot. Stikstof verspreidt zich door de lucht en slaat neer op de bodem. Door dichtbij natuurgebieden te bouwen, komt de stikstof dus ook daar terecht. En die overdaad aan stikstof is een groot probleem voor de natuur. Het verrijkt namelijk de bodem waardoor zeldzame planten, die het goed doen op een voedselarme grond, het niet overleven en overwoekerd raken door planten die wél goed gedijen op een voedselrijke grond. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State het Programma Aanpak Stikstof (PAS) onverbindend verklaard. Het PAS regelde sinds 2015 de ruimte voor de uitstoot van stikstof nabij Natura 2000-gebieden. Wanneer er bedrijfsactiviteiten zijn die stikstof uitstoten (bijvoorbeeld uitstoot van vrachtwagens) en dit leidt tot stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden, dan speelt ook de Wet natuurbescherming een rol. Zolang de toename van de stikstofdepositie binnen een Natura 2000-gebied binnen de grenswaarde bleef, was geen vergunning op grond van deze wet noodzakelijk. Maar doordat het PAS niet meer geldt, vallen alle activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken nu echter wél onder de vergunningplicht. Dit betekent dat voor deze activiteiten in elk geval een onderzoek naar de stikstofdepositie moet worden uitgevoerd.

Bij onderhavig plan is er sprake van het toevoegen van een bijgebouw in de vorm van een garage. Dit heeft geen invloed op de stikstofuitstoot. Een (AERIUS-) berekening van het effect op de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000 gebieden is in dit geval niet noodzakelijk.

3.6 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 worstcasescenario berekend.

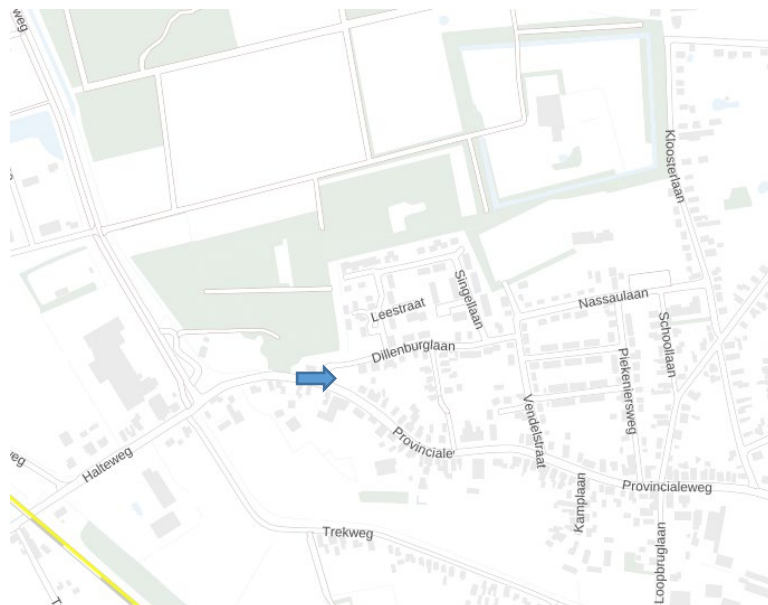
In onderhavige situatie is sprake van realisatie van een garage naast een woning. Dit zal geen toename van het aantal motorvoertuigen (mvt) tot gevolg hebben.

De realisatie van een bijgebouw (garage) zal voor de luchtkwaliteit dan ook geen negatieve gevolgen hebben. Het plan kan daarom worden beschouwd als een nibm-project. Onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

3.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen

inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.



Figuur 4: Uitsnede risicokaart ter hoogte van perceel (blauwe pijl)
www.atlasleefomgeving.nl

Door de realisatie van een garage verandert er niets in de toename van het aantal personen en risico's. Bovendien blijkt uit de risicokaart (zie figuur hierboven) dat er in de omgeving van het plangebied geen risicovolle transportroutes of inrichtingen zijn. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het voornemen.

3.8 Water

Het perceel is gelegen in het beheersgebied van het waterschap Noorderzijlvest. Door toevoeging van een perceel aan een woonperceel, zal dit anders worden ingericht. In dit geval zal het perceel van 50 m² worden verhard. Volgens het vigerend bestemmingsplan mocht het perceel al worden ingericht voor paden e.d. en dus was verharding al toegestaan en passend op deze plek. Er is dan in dit geval ook geen sprake van een waterschapsbelang. Het plan heeft geen nieuwe invloeden op het watersysteem. Daarom is het niet nodig het waterschap hierbij te betrekken.

3.9 Besluit milieueffectrapportage

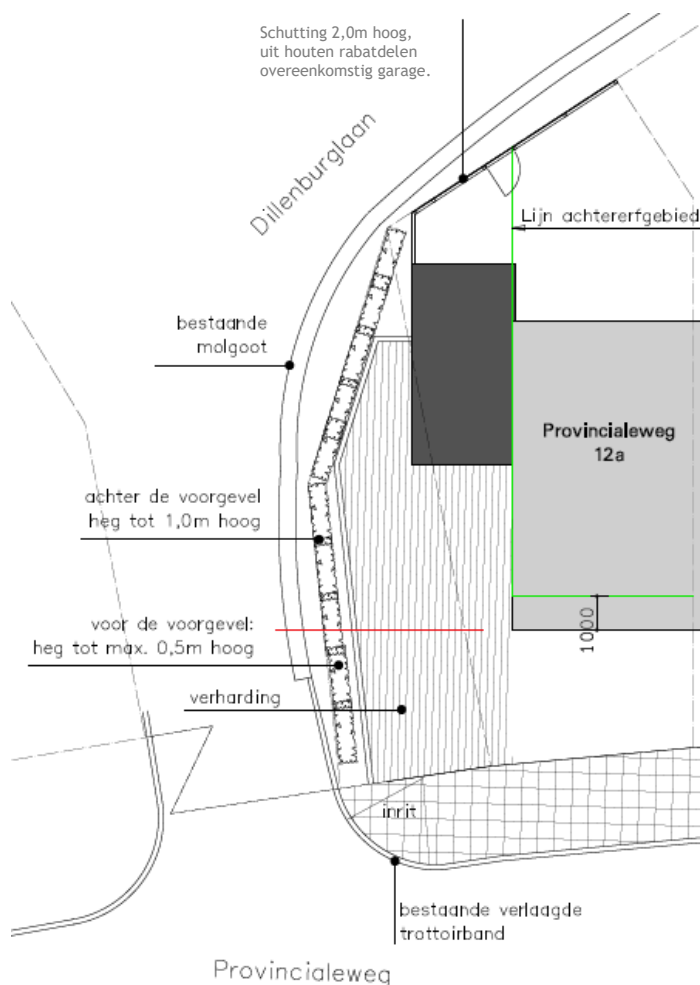
In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijk plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport opgesteld dient te worden.

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).

Het toevoegen van één garage naast een bestaande woning waar dit plan in voorziet, is niet opgenomen op de C-lijst of D-lijst van het Besluit m.e.r. Een milieueffectrapportage is dan ook niet nodig.

3.10 Verkeer en parkeren

Door toevoeging van een bijgebouw op het perceel aan de Provincialeweg 12a veranderen de verkeersstromen niet. Wel verandert het zicht op het kruispunt. Door toevoeging van een stuk perceel met de verkeersbestemming aan de woonbestemming van dit hoekhuis, zal dit worden ingericht tbv het wonen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen op het kruispunt is het van belang dat er voldoende zicht blijft. De garage staat ver genoeg naar achter, namelijk 8 meter vanaf de weg/kruispunt en 4,3 meter achter voorgevel, maar hoge beplanting en of erfscheidingen zijn ter plekke ook niet gewenst i.v.m. de verkeersveiligheid. Het terrein zal daarom ook dusdanig worden ingericht dat voor de voorgevel een heg van maximaal 0,5 meter hoog komt en van de voorgevel tot aan de garage een heg van 1 meter hoog. Hierdoor wordt de kijklijn vanaf het kruispunt niet beperkt en wordt er geen afbreuk gedaan aan de verkeersveiligheid. Het terrein voor de garage zal worden verhard.



Figuur 5: inrichting erf aan de Provincialeweg 12a

Door voorgenomen ontwikkeling ontstaat er ruimte voor parkeren op eigen erf voor 2 auto's. Het erf is met de auto bereikbaar middels een bestaande verlaagde trottoirband in de stoep aan de Provincialeweg.

4 Maatschappelijke en Economische uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Het betreft een particulier initiatief. De gronden binnen het plangebied zijn eigendom van de initiatiefnemer. De realisatie is voor rekening en risico van initiatiefnemers en heeft derhalve geen financiële risico's voor de gemeente. Voor wat betreft mogelijke planschade zal de gemeente indien gewenst, met initiatiefnemers een overeenkomst sluiten, op grond waarvan de gemeente eventuele planschade op initiatiefnemers kan verhalen.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De wijziging van het gebruik doorloopt middels een omgevingsvergunningaanvraag de in de Wabo en de Algemene Wet Bestuursrecht vastgelegde procedure. Het ontwerpbesluit, waar deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uit maakt, zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn kunnen zienswijzen bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend.

Door de realisatie van een garage naast de woning, maar buiten het bouwvlak, op het perceel aan de Provincialeweg 12a worden er in de omgeving geen andere bedrijven belemmerd en worden geen belangen geschaad. Op basis hiervan is het plan maatschappelijk uitvoerbaar.