

Ruimtelijke onderbouwing
Stadsweg 33 Appingedam

Gemeente Eemsdelta

Colofon:

Opdrachtgever:

Familie Zuidema-Voorwinden
Stadsweg 33
9903 TA Appingedam

Contactpersoon:

Architect M. Smits-Nienhuis, Uithuizermeeden

Uitgevoerd door:

mr. A.J. Spoelstra Omgevingsadviseur te Drogeham

Contactpersoon:

De heer A.J. Spoelstra

Telefoon:

0512-369900

Telefax:

0512-369901

Email:

info@spoelstra-advies.nl

Projectnummer:

AJS/76

Datum:

Drogeham, oktober 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Projectgebied	3
2. Projectbeschrijving	4
2.1 Huidige situatie	4
2.2 Het initiatief	4
3. Beleid	5
3.1 Rijksbeleid	5
3.2 Provinciaal beleid	5
3.3 Gemeentelijk beleid	6
4. Omgevingsaspecten	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Milieuzonering-Geluid	9
4.3 Luchtkwaliteit	9
4.4 Licht	10
4.6 Archeologie en cultuurhistorie	11
4.7 Externe veiligheid	12
4.8 Water	12
4.9 Bodem	13
4.10 Kabels en leidingen	13
5. Uitvoerbaarheid	14
5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	14
5.2 Economische uitvoerbaarheid	14
6. Conclusie	14

Bijlagen

1. Aerijsberekening
2. Watertoets
3. Bodemonderzoek
4. Welstandsadvies Libau

1. Inleiding

Initiatiefnemer is eigenaar van het perceel met opstallen aan de Stadsweg 33 te Appingedam en is voornemens een schuur te bouwen ten behoeve van het stallen van zijn vrachtwagen. Op het perceel rust een woonbestemming met archeologische dubbelbestemming en een agrarische bestemming. Het initiatief is in strijd met zowel de gebruiksvoorschriften als de bouwvoorschriften van deze vigerende bestemmingen. Met toepassing van artikel 2.12. lid 1 sub onder 3 kan hiervoor een omgevingsvergunning worden verleend mits de voorgenomen activiteit niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening en het besluit daartoe voorziet in een goede ruimtelijke onderbouwing. Onderhavige notitie beoogt te voorzien in deze eis van een goede ruimtelijke onderbouwing.

1.1 Algemeen

De wens bestaat thans om schuur te bouwen ten behoeve van het transportbedrijf (met een omvang van één vrachtwagen) van initiatiefnemer. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is geschreven ten behoeve van de realisatie van deze wens.

1.2 Projectgebied

Het perceel is gelegen aan Stadsweg 33 te Appingedam en is gelegen tussen Appingedam (ca. 1 km) en Wirdum (ca. 2 km) in de provincie Groningen. Het perceel ligt op ca. 100 m. van het Damsterdiep. Tussen het Damsterdiep en het betreffende perceel is nog een woning (nr. 36) gelegen. De Stadsweg is een verbinding tussen Appingedam en Garrelsweer.

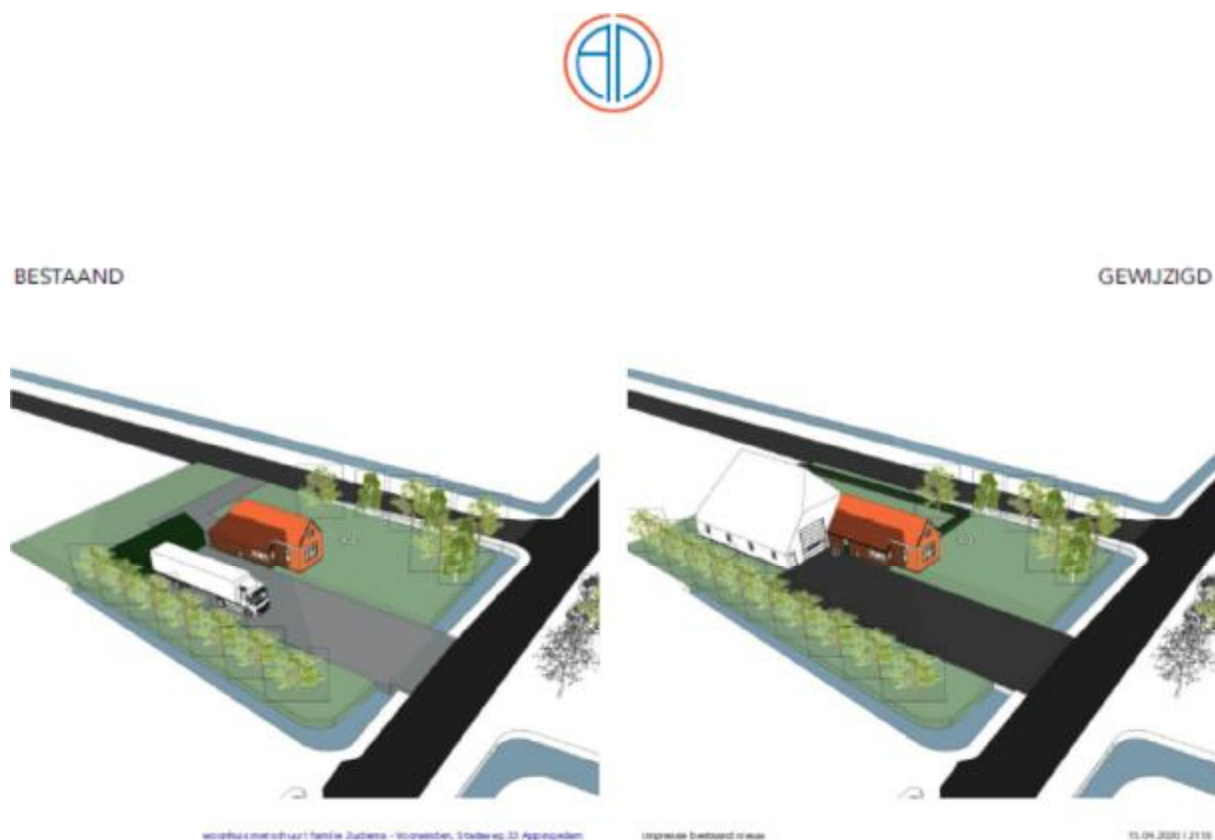
2. Projectbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Op het huidige perceel is een burgerwoning aanwezig met een oppervlakte van ca. 82 m² met een houten schuur van ca. 60 m². Aan dit perceel is een woonbestemming toegekend.

2.2 Het initiatief

De aanleiding tot onderhavig initiatief is in paragraaf 1. en 1.1. beschreven. Het initiatief bestaat uit de wens om de woning uit te breiden en een schuur te bouwen waarin één vrachtwagen kan worden gestald. De bestaande houten schuur met een oppervlakte van 60 m² wordt daarvoor gesloopt. De uitbreiding van de woning en de stallingsruimte voor de vrachtwagen worden in één bouwvolume gerealiseerd achter de bestaande woning waardoor er qua hoofdvorm een boerderij ontstaat. De nokhoogte van de nieuwe schuur bedraagt 10.52 m, de goothoogte 2.20. De oppervlakte van de nieuwe schuur (inclusief woongedeelte) bedraagt 218 m² en de oppervlakte van de bestaande woning bedraagt 82 m². Na realisatie bedraagt de totale bebouwde oppervlakte derhalve 300 m².



Figuur 1. Tekening van de bestaande en nieuwe situatie

3. Beleid

3.1 Rijksbeleid

Het beleid van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit van Nederland tot 2040 is neergelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen acht het Rijk zich verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vormt het juridisch kader om het rijksbeleid te beoordelen.

Het rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
2. Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuur-historische waarden behouden zijn.

De 13 nationale belangen waarvoor het rijk zich verantwoordelijk acht, vloeien voort uit de hier voor genoemde 3 doelen. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In het SVIR is een eerste integrale afweging van deze belangen gemaakt.

De benoemde rijksbelangen hebben geen betrekking op de ontwikkelingen die binnen het onderhavige plangebied zijn voorgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal omgevingsbeleid van de provincie Groningen is neergelegd in de Provinciale omgevingsvisie 2016-2020. Hierin staat het provinciale omgevingsbeleid rondom milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Dit beleid heeft zijn juridische vertaling gekregen in de provinciale omgevingsverordening Groningen 2016 (vastgesteld op 01.06.2016). In deze verordening (geconsolideerde versie februari 2019) zijn regels gesteld waarmee bij het vaststellen van ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden.

Het vooroverlegplan is ter beoordeling voorgelegd aan de provincie Groningen. Het provinciale beleid sluit de vestiging van nieuwe bedrijven in het buitengebied uit. De provincie kan alleen instemmen met de voorgenomen ontwikkeling aan de Stadsweg 33 als de woonbestemming gehandhaafd blijft en de stalling van het aantal vrachtwagens planologisch wordt begrensd op 1 en de stallingsruimte voor één vrachtwagen qua oppervlakte planologisch wordt begrensd. Deze begrenzing moet ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. Voorkomen moet worden dat zich hier een transportbedrijf vestigt. Dat de vrachtwagen (in pandig) gestald kan worden wordt gezien als een wenselijke ontwikkeling; het betreft een open perceel en door de stalling verdwijnt de vrachtwagen uit het straatbeeld. Ten tweede komt dit ten goede van de veiligheid (diefstal van brandstof/goederen). De initiatiefnemer mag de bedrijfsactiviteiten niet vergroten op het perceel aldus de provincie.

In artikel 2.13.8 van de Provinciale Omgevingsverordening (POV) is het navolgende bepaald: *Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het buitengebied bevat regels over de oppervlakte van woningen en bijbehorende bouwwerken, niet zijnde overkappingen. Deze regels zorgen er in elk geval voor dat de gezamenlijke grondoppervlakte van de woning en bijbehorende bouwwerken, niet zijnde overkappingen, niet groter is dan 300 m², of dat deze grondoppervlakte de bestaande oppervlakte voor zover groter dan 300 m², niet mag overstijgen.*

Na realisatie van het initiatief bedraagt de totale oppervlakte 300 m².

Aan de hand van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het onderhavige plan voldoet aan het provinciale beleid.

Toekomstvisie

Op 19 april 2017 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie Eemsmond-Delfzijl vastgesteld. Voor zover relevant is daarin het navolgende verwoord:

7.1.1.2 Buitengebied

Wij willen de waarde van het buitengebied voor natuur en recreatie ontwikkelen en de landschappelijke kernkarakteristieken behouden en waar mogelijk versterken.

De landschappelijke kern-karakteristieken worden met de onderhavige plannen niet aangetast zodat deze plannen ook niet in strijd zijn met de toekomstvisie voor het gebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid terzake is uiteengezet in het vigerende bestemmingsplan “Stad Appingedam, deelgebied Agrarische gebieden”(vastgesteld 17 februari 2011). Op grond van dit bestemmingsplan heeft de locatie Stadsweg 33 de bestemming “Wonen-E1” en “Agrarisch” (zonder bouwperceel) en de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 4”.

De voor “Wonen-E1” aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen, al dan niet in combinatie met ruimte voor een beroeps- of bedrijfsactiviteit aan huis met de daarbij behorende tuinen, erven en verharding. Op de gronden mogen uitsluitend worden gebouwd: woonhuizen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen bij een woonhuis. Voor het bouwen van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen gelden de volgende relevante regels: de gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen bij een hoofdgebouw zal ten hoogste 75 m² bedragen met dien verstande:

- de gezamenlijke oppervlakte van de aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen ten hoogste 50% van de oppervlakte van het erf zal bedragen, de gezamenlijke oppervlakte van de aan- en uitbouwen, aangebouwde bijgebouwen en aangebouwde overkappingen ten hoogste de oppervlakte van het woonhuis zal bedragen.
- de goothoogte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen zal; ten hoogste 3 m¹ bedragen; de bouwhoogte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen zal ten hoogste 5 m¹ bedragen.

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het gebruik van gronden en bouwwerken voor een beroeps- of bedrijfsactiviteit aan huis, zodanig dat de beroeps- dan wel bedrijfsvloeroppervlakte meer bedraagt dan 30% van de totale gezamenlijke begane vloeroppervlakte van de aanwezige bebouwing op het perceel, met dien verstande dat deze oppervlakte niet meer bedraagt dan 75 m².

De voor “Agrarisch” aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor het agrarisch grondgebruik en het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het open landschap. Op of in de gronden mogen uitsluitend worden gebouwd: bedrijfsgebouwen en overkappingen ten behoeve van agrarische bedrijven. Voor het bouwen gelden de volgende relevante regels:

de gebouwen en overkappingen zullen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd, ter plaatse van een bouwperceel, per gebied dat is voorzien van een bouwperceel; mogen uitsluitend gebouwen en overkappingen ten behoeve van het ter plaatse gevestigde agrarisch bedrijf worden gebouwd.

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het gebruik van gronden en bouwwerken voor niet agrarische bedrijvigheid; het opslaan van niet-agrarische producten en/of het stallen van auto's, caravans en boten anders dan in gebouwen.

De voor "Waarde-Archeologie 4" aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor: het behoud van archeologische verwachtingswaarden. Op of in deze gronden mogen geen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij de bodem dieper dan 50 cm -Mv wordt geroerd, met uitzondering van:

- a. Bouwwerken ter vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de bestaande oppervlakte met niet meer dan 200 m² wordt uitgebreid;
- b. Bouwwerken met een oppervlakte kleiner dan 200 m² ten behoeve van de daar voorkomende bestemmingen.

Op basis van archeologisch onderzoek kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bovenstaande.

Het bestemmingsplan kan worden gewijzigd in die zin dat de bestemming "Agrarisch" wordt gewijzigd in de bestemming "Wonen-E1" ten behoeve van het vergroten van het bestemmingsplanvlak mits:

- na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid de regels van artikel 22 (Wonen-E1) van overeenkomstige toepassing zijn;
- de oppervlakte van het betreffende bestemmingsvlak voor het wonen na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid ten hoogste 5000 m² zal bedragen;
- er geen sprake is van onevenredige schade voor de aangrenzende (agrarische) bedrijven, in die zin dat de bedrijven in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt;
- er sprake is van een goede landschappelijke inpassing van de gronden ten behoeve van het wonen en de gronden als één aangesloten geheel worden ingericht;
- geen afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden, de archeologische en cultuurhistorische waarden en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Beoordeling:

Het verzoek is strijdig met de bouw en gebruiksregels van zowel de agrarische bestemming als de bestemming "Wonen-E1". De genoemde wijzigingsbevoegdheid kan vanwege die reden ook niet worden toegepast. Er is geen strijd met de bestemming "Waarde-Archeologie4". Dit omdat ten behoeve van het initiatief 60 m² wordt afgebroken en 218 m² wordt teruggebouwd. Dit is per saldo minder dan 200 m² zodat wordt voldaan aan de bebouwingsbepalingen en geen archeologisch onderzoek behoeft te worden verricht.

Dit betekent dat niet wordt voldaan aan de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan. Bij brief d.d. 11 maart 2021 heeft de gemeente Eemsdelta echter meegedeeld planologische medewerking te verlenen onder de volgende voorwaarden:

- de woning en bijbehorende bouwwerken niet groter wordt dan 300 m²;
- de schuur landschappelijk ingepast dient te worden, Hiervoor dient een maatwerktraject te worden opgestart;
- door de initiatiefnemer dient te worden aangetoond dat de ontwikkeling geen onevenredige afbreuk doet aan de gebruiksmogelijkheden van aanpalende gronden;
- het transportbedrijf niet groter mag worden dan één vrachtwagen.

Een maatwerktraject lijkt thans niet nodig te zijn nu het huidige perceel reeds op een goede wijze landschappelijk is ingepast en het initiatief zich binnen de bestaande contouren van de landschappelijke inpassing afspeelt (zie figuur 1). Aan de overige voorwaarden wordt voldaan zodat aan het gemeentelijk beleid wordt voldaan.

Planologische procedure

In artikel 2.12, eerste lid onder a onder 3 van de Algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bepaald dat, indien een aanvraag voor een omgevingsvergunning in strijd is met een bestemmingsplan, maar niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, de omgevingsvergunning verleend kan worden.

Geconcludeerd moet worden dat het initiatief in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. Het initiatief is echter niet in strijd met rijks-, provinciaal- of gemeentelijk beleid. Als vervolgens specifieke omgevingsfactoren zich niet verzetten tegen realisatie van het initiatief is er geen sprake van strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening. Hierna zal dan ook nader worden ingegaan op de diverse omgevingsfactoren.

4. Omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

Het voorgenen initiatief kan mogelijk effecten hebben op de omgeving van het projectgebied of andersom. Daarbij valt te denken aan aspecten als hinder. Voor vele van dergelijke aspecten zijn wettelijke regels en/of normen vastgelegd. In het onderstaande zal nader worden ingegaan op die omgevingsaspecten die relevant kunnen zijn voor het onderhavige project.

4.2 Milieuzonering-Geluid

Ter bescherming van de woon- en leef kwaliteit is het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies noodzakelijk. Om die reden moet worden onderzocht of in de directe omgeving van het plangebied gevoelige functies aanwezig zijn die hinder en/of overlast kunnen ervaren door de beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied. In de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" zijn de meest voorkomende vormen van bedrijvigheid beoordeeld op grond van hun hinderlijkheid en aan de hand daarvan verdeeld in een zestal milieucategorieën. Op grond van de mate van milieuhinderlijkheid wordt geadviseerd een bepaalde afstand ten opzichte van gevoelige functies aan te houden, zoals woningen, scholen, e.d. Deze afstandsnormen zijn indicatief van aard. Hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken.

Zoals reeds uiteen is gezet gaat het in principe om louter het inpandig kunnen stallen van één vrachtwagen en blijft de woonbestemming in principe gehandhaafd. Van bedrijvigheid is ter plaatse niet of nauwelijks sprake waardoor er ook geen sprake is van indicatieve richtafstanden. De milieuparameter geluid is hier het meest relevant en is afkomstig van vrachtwagenbewegingen. Er is per dag sprake van maximaal twee vrachtwagenbewegingen (eenmaal gaan en éénmaal komen) en valt weg tegen het verkeerslawaaï van de Stadsweg. Hoewel er in die zin geen sprake is van bedrijvigheid is wel getoetst aan de richtafstanden van de VNG-brochure. Ingevolge genoemde VNG-Brochure bedraagt de richtafstand van een goederenweg-vervoerbedrijf (< 1000 m²) tot een gevoelige bestemming van derden 50 meter ten gevolge van de parameter geluid (gebiedstypering rustig buitengebied). Vanwege het feit dat de betreffende locatie is gelegen langs de hoofdinfrastructuur ligt is echter sprake van omgevingstype gemengd gebied waardoor de afstand met één stap verlaagd mag worden tot 30 meter. De dichtstbijzijnde gevoelige bebouwing wordt gevormd door de woning Stadsweg 36 op een afstand van ca. 50 meter van de te bouwen vrachtwagenstalling.

Geconcludeerd kan worden dat het woon- en leefklimaat van de direct omwonenden niet in onevenredige mate wordt aangetast. Akoestisch onderzoek lijkt dan ook niet noodzakelijk te zijn.

4.3 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen opgenomen voor de kwaliteit van de buitenlucht. Deze normen hebben betrekking op de concentraties in de buitenlucht van een aantal luchtverontreinigende stoffen. Het betreft de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxide, fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), lood, koolmonoxide en benzeen. Deze wetgeving vloeit voort uit normen voor luchtkwaliteit die door de Europese Unie zijn gesteld.

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit moet worden aangetoond dat bij de uitvoering van dat plan:

- de wettelijke grenswaarden voor de genoemde stoffen niet worden overschreden,
- dan wel

- bij een beperkte toename van de concentratie van één of meer van de genoemde stoffen door een met het project samenhangende maatregel/effect de luchtkwaliteit per saldo verbetert, dan wel het project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor een grenswaarde is opgenomen.

In het Besluit niet in betekenende mate is vastgelegd dat wanneer een ontwikkeling niet meer bijdraagt dan 3% aan de grenswaarde, deze niet getoetst hoeft te worden aan de wettelijke grenswaarden.

Veranderingen in de luchtkwaliteit worden grotendeels veroorzaakt door een significante toename van het verkeer. Als aannemelijk is dat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het project. De realisatie van een inpandige vrachtwagenstalling zonder dat sprake is van toename van (bedrijfs)activiteiten zal geen significante toename van verkeersbewegingen met zich meebrengen. De realisatie van de inpandige vrachtwagenstalling levert derhalve geen negatieve bijdrage aan de plaatselijke luchtkwaliteit en zorgt niet voor een verslechtering van de plaatselijke luchtkwaliteit.

4.4 Licht

Vanwege het beperkte lichtgebruik van de stallingsruimte en de kleine raamopeningen is geen sprake van hinderlijke lichtuitstraling.

4.5 Ecologie

Diverse dier- en plantensoorten worden op grond van de Wet natuurbescherming beschermd. Niet alleen de soorten zelf, maar ook hun holen, nesten, e.d. zijn beschermd. Voor een groot aantal soorten geldt een zorgplicht. Dit houdt in dat voldoende zorg in acht moet worden genomen voor alle in het wild levende dieren en planten (inclusief hun leefomgeving). Concreet betekent dit dat bij een ruimtelijke ingreep rekening moet worden gehouden met alle ter plaatse aanwezige dieren en planten en moet worden voorkomen dat deze worden gedood, verwond of gestoord. De nieuwe inpandige stalling en uitbreiding van de woning is deels geprojecteerd buiten het toegekende bouwvlak en deels in de agrarische bestemming. De bouwlocatie voor zover gelegen buiten het bouwvlak en bestemmingsvlak is steeds zeer intensief gebruikt ten behoeve van het wonen en de agrarische bedrijfsvoering waardoor de kans op verstoring van beschermde soorten niet aanwezig of niet-waarschijnlijk is. Er worden ten behoeve van de realisatie van het initiatief geen bomen gekapt of watergangen gedempt of gegraven. Onderzoek naar flora- en fauna lijkt op voorhand niet nodig. Het plangebied ligt voorts niet binnen een beschermd natuurgebied.

Stikstofdepositie

Bouwplannen kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van een Natura 2000-gebied. Dit kan het gevolg zijn van de bouwactiviteiten, door de aanvoer van bouwmaterialen en/of grondverzet, of als gevolg van het gebruik van het betreffende bouwwerk. Het project betreft in dit geval de bouw van een inpandige vrachtwagenstallingsruimte en uitbreiding van de woning. Er zal derhalve geen significant effect kunnen optreden op het relevante Natura 2000-gebied. Ter bevestiging daarvan is tevens een toets uitgevoerd ingevolge de Wet Natuurbescherming. Kortheidshalve wordt daarvoor verwezen naar de bijgevoegde Aeriusberekeningen voor de bouw- en gebruiksfase. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van toename van stikstof-depositie op Natura 2000-gebieden

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht geworden. De Monumentenwet 1988 is met ingang van 1 juli 2016 dan ook vervallen. De bepalingen uit de Monumentenwet 1988 zijn deels overgegaan naar de Erfgoedwet en – zodra die wet in werking treedt – deels naar de Omgevingswet. De bepalingen en vergunningen uit de Monumentenwet 1988 die overgaan naar de Omgevingswet blijven van toepassing tot de datum dat de Omgevingswet in werking treedt. Deze artikelen gelden tot dat moment als overgangsrecht op grond van de Erfgoedwet en tenzij expliciet vermeld, veranderen deze niet van inhoud. Tot die tijd blijft de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) het wettelijke kader voor de omgang met gebouwde en aangelegde rijksmonumenten en de Monumentenwet 1988 voor de omgang met de archeologische rijksmonumenten.

In de wet zijn archeologische resten beschermd. Wanneer de bodem wordt verstoord moeten archeologische resten intact blijven.

In paragraaf 3.3. is reeds aangegeven dat het plangebied speciaal met het oog op het bewaren van eventuele archeologische resten is beschermd met de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 4”. Er is geen strijd met de bestemming “Waarde-Archeologie4”. Dit omdat ten behoeve van het initiatief 60 m2 wordt afgebroken en 218 m2 wordt teruggebouwd. Dit is per saldo minder dan 200 m2 zodat wordt voldaan aan de bebouwingsbepalingen en geen archeologisch onderzoek behoeft te worden verricht.

Cultuurhistorie

In het buitengebied van Appingedam zijn drie landschapstypen te onderscheiden, te weten:

- Wierdenlandschap;
- Dijkenlandschap;
- Wegdorpenlandschap.

Het gebied tussen Eemskanaal en het Damsterdiep maakt deel uit van het wegdorpenlandschap. Dit landschapstype kenmerkt zich door openheid en van een noord naar zuid georiënteerd wegenpatroon. Bebouwing is in dit gebied aanwezig in de vorm van lintbebouwing. Dit is vooral te zien langs de zuidzijde van het Damsterdiep (kern Garrelsweer). In het overige deel van het gebied is hoofdzakelijk verspreid liggende bebouwing aanwezig. Dit soort bebouwing zorgt samen met het regelmatige wegenpatroon voor de aanwezige openheid. Door het regelmatige patroon van de wegen en weinig verdichting in de openheid is het landschap overzichtelijk. De kernwaarden zijn:

- het gebied is overwegend in gebruik als grasland;
- grote mate van openheid;
- kronkelend beloop van het Damsterdiep.

De voorgenomen uitbreiding tast de kernwaarden niet aan.

4.7 Externe veiligheid

Op grond van het *Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi)* moet afstand worden aangehouden tussen risicovolle en risicogevoelige functies. Risicovolle functies betreffen hoofdzakelijk bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken, welke veiligheidsrisico's opleveren voor hun directe omgeving.

Met dit project wordt de realisering van een in pandige vrachtwagenstalling en uitbreiding van de woning mogelijk gemaakt. Het gaat derhalve niet om de vestiging van een bedrijf waar risicovolle functies worden uitgeoefend en anderszins zijn in de nabije omgeving geen risicovolle bedrijven aanwezig. Om die reden zijn er geen aspecten aan de orde die de externe veiligheid betreffen.

Weg- en railtransport gevaarlijke stoffen

De huidige regelgeving voor transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water staat beschreven in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Het plan is gelegen aan de Stadsweg 33 te Appingedam.

Deze weg is niet aangewezen als een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Wel is de spoorlijn Sauwerd-Delfzijl op een afstand van ca. 1,5 km aanwezig. Het betreffende initiatief ligt buiten het invloedgebied van deze spoorlijn.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Voor transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Ten westen van het projectgebied ligt op een afstand van ca. 105 meter een hogedruk aardgas-transportleiding. Deze transportleiding loopt langs de bestaande woning en de uitbreiding van deze woning met een stallingsruimte voor een vrachtwagen verkort de afstand tussen de woning en transportleiding niet. Voorts blijft de woning in gebruik als woning zodat zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico niet toenemen.

Conclusie

De ontwikkelingen binnen het projectgebied leveren geen verhoogde risico's op met betrekking tot externe veiligheid.

4.8 Water

Vanwege het belang van het water in de ruimtelijke ordening, moet bij nieuwe ruimtelijke plannen worden aangegeven op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. De verplichting hiertoe vloeit voort uit het bepaalde hieromtrent in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Waterschappen moeten daarom in een vroeg stadium betrokken worden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Op 22 juni 2020 is voor het onderhavige project een watertoets uitgevoerd (zie bijlage). De resultaten van deze toets is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Compensatie van oppervlaktewater behoeft niet plaats te vinden.

Afvalwater

Binnen het plangebied komen de volgende afvalwaterstromen vrij:

- niet verontreinigd hemelwater van opstallen en verharde terreingedeeltes;
- huishoudelijk afvalwater dat via de bestaande riolering wordt geloosd.

4.9 Bodem

Op grond van de Wet bodembescherming moet worden onderzocht of de bodem in het projectgebied geschikt is voor het beoogde doel. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Indien sprake is van een verdachte locatie, dient onderzocht te worden in welke mate de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. De locatie is niet als verdacht aan te merken. Het terrein is altijd in gebruik geweest als erf en landbouwgrond.

Op 17 juni 2021 is een bodemonderzoeksrapportage uitgebracht door WMR Rinsumageest bv welke als bijlage is bijgevoegd. Geconcludeerd wordt dat ervanuit milieu-hygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen uitbreidingsplannen.

4.10 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied of in de buurt hiervan zijn geen kabels en leidingen aanwezig waar rekening mee gehouden dient te worden.

4.11 Welstand

In een brief d.d. 10 maart 2021 heeft Welstandszorg Libau geadviseerd het bouwplan op zichzelf en in relatie tot zijn omgeving niet in strijd is met redelijke eisen van welstand.

5. Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Initiatiefnemer heeft overleg gepleegd met de tegenover wonende burens op perceel Stadsweg 36 te Appingedam; er bestaat geen bezwaar tegen de realisatie van de gewenste uitbreiding. Het initiatief is daarmee maatschappelijk uitvoerbaar.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente is niet in financiële zin betrokken bij de realisering van het onderhavige project. De gemeente zal met de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst aangaan. Op grond daarvan kan worden aangenomen dat de uitvoerbaarheid van het initiatief is gegarandeerd.

6. Conclusie

Onderhavig project is niet in strijd met de goede ruimtelijke ordening.