

**OMGEVINGSVERGUNNING (uitgebreid)**  
vergunningnummer: **OMG/2023/0032**

verzenddatum: 2 juli 2024

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veendam;  
beschikkende op de aanvraag van:

██████████, gevestigd ██████████  
te: ██████████

ontvangen op **05/06/2023**;

om op het perceel, kadastraal bekend gemeente **Veendam**, sectie **C**, nummer **04395**, plaatselijk bekend **nabij Kleine Vaartlaan te Veendam**,

- **een appartementencomplex (26 appartementen) te bouwen (bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).**
- **Te handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (artikel 2.1, lid 1, onder c Wabo),**

#### **BESLUITEN**

gelet op het bepaalde in artikel 2.1, 2.10, 2.12 en artikel 3.10 Wabo;

overwegende dat voor het bouwproject een verzoek om een hogere waarde geluid is ingediend voor het bestemmingsplan "Sorghvliet";

dat vanwege strijdigheid met het geldende bestemmingsplan voor het bouwplan een ruimtelijke onderbouwing is opgesteld en dat hieruit blijkt dat het bouwplan ruimtelijk goed inpasbaar is

dat zowel het ontwerp van het hogere-waarden-besluit als het ontwerp van de Omgevingsvergunning gedurende 6 weken ter inzage heeft gelegen en dat gedurende deze termijn tegen het ontwerp van de omgevingsvergunning zienswijzen zijn ingediend;

dat deze zienwijzen zijn behandeld in bijgevoegde bijlage B en dat uit de behandeling van de zienswijzen blijkt dat er geen aanleiding is om de gevraagde vergunning niet te verlenen.

#### **OMGEVINGSVERGUNNING TE VERLENEN**

onder de in bijlage A vermelde voorwaarden en overeenkomstig de bij dit besluit behorende, door of namens hen gewaarmerkte bescheiden.

Datum besluit: 2 juli 2024

Namens burgemeester en wethouders van Veendam,



M.J.J. Hazenberg  
Afdelingshoofd Fysieke Leefomgeving

**Betaling leges**

Ingevolge de legesverordening van de gemeente Veendam bent u voor het in behandeling nemen van uw aanvraag om een omgevingsvergunning leges verschuldigd. Hiervoor ontvangt u separaat een factuur. De leges zijn gebaseerd op de vastgestelde bouwkosten van [REDACTED]

**Beroepsclausule**

Tegen deze beschikking kan binnen zes weken na de dag van de ter inzagelegging van de beschikking beroep worden ingesteld door de aanvrager, adviseurs, degenen die in een eerdere fase zienswijzen naar voren hebben gebracht en belanghebbenden die aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest zienswijzen in te brengen. Het beroepschrift moet in tweevoud worden ingediend bij de rechtbank. De beschikking treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken. Het indienen van een beroepschrift schorst de werking van het besluit niet. Heeft u als belanghebbende er veel belang bij dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de rechtbank. Wanneer een voorlopige voorziening wordt aangevraagd treedt de beschikking pas in werking nadat hierover een beslissing is genomen.

U kunt het beroepschrift ook digitaal indienen bij de rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden. Tegen de beslissing van de rechter kan eventueel nog hoger beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Ieder die beroep instelt kan vragen haar/zijn persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

BIJLAGE: A

Voorwaarden behorende bij de omgevingsvergunning: OMG/2023/0032

van: Hamstone B.V.

locatie: nabij Kleine Vaartlaan te Veendam

---

- Het bouwen moet overeenkomstig het Bouwbesluit 2012 (eisen voor nieuwbouw) worden uitgevoerd;
- De gemeente dient vooraf in kennis te worden gesteld van het begin van de bouwwerkzaamheden. Hiervoor kunt u een mail sturen aan onze toezichthouder dhr. D. Boiten ([danny.boiten@veendam.nl](mailto:danny.boiten@veendam.nl)) met als onderwerp “**Kennisgeving start werkzaamheden**”;
- De gemeente dient na gereedkomen van het bouwwerk hiervan in kennis te worden gesteld. Hiervoor kunt u een mail sturen aan onze toezichthouder dhr. D. Boiten ([danny.boiten@veendam.nl](mailto:danny.boiten@veendam.nl)) met als onderwerp “**Kennisgeving voltooiing werkzaamheden**”;
- Er dient nog wel een aanvraag sloopvergunning te worden ingediend voor het te slopen gebouw;
- Voordat mag worden begonnen met de bouwwerkzaamheden dient de gemeente te beschikken over goedgekeurde constructieberekeningen en- tekeningen. De door u ingediende constructieve gegevens zijn door onze constructeur gecontroleerd. Op grond daarvan ontbreken nog de volgende gegevens:
  - Alle onderdelen t.b.v. de bovenbouw en fundering dienen berekend en verwerkt te worden op constructieve tekeningen/schetsen t.b.v. de uitvoering. Indien bepaalde onderdelen niet door de hoofdconstructeur worden uitgevoerd dienen deze aangeleverd te worden met een goedkeuringsstempel.
  - De sondering dient nog aangeleverd te worden.
  - De kalenderstaat / paalwapeningsschets dient aangeleverd te worden met een goedkeuringsstempel van de hoofdconstructeur.
  - Het vaste dient gecontroleerd te worden middels (hand)sonderingen. De resultaten dienen aangeleverd te worden met een goedkeuringsstempel van de hoofdconstructeur.
  - Alle (detail)berekeningen en (werk)tekeningen van de leveranciers van de (prefab)beton- en staalconstructies dienen ingediend te worden met een goedkeuringsstempel van de hoofdconstructeur.

U mag pas met de bouwwerkzaamheden starten wanneer de gemeentelijke constructeur de constructieve berekeningen en -tekeningen heeft goedgekeurd;

- Met het bouwen mag niet zijn begonnen, voordat door de gemeente het vloerpeil is aangegeven en de rooilijnen en/of bebouwingsgrenzen zijn uitgezet. Hiertoe dient voortijdig contact te worden opgenomen met de gemeente;

- De gemeente dient vooraf in kennis te worden gesteld van:
  - o Ontgravingswerkzaamheden;
  - o Het inbrengen van funderingspalen;
  - o Grondverbeteringswerkzaamheden;
  - o De aanvang van het storten van het beton;

Hiervoor kunt u contact opnemen met de toezichthouders van de gemeente;

- Het bemalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden mag niet leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen;
- Bouw- en sloopwerkzaamheden dienen zodanig te worden uitgevoerd dat tijdens de uitvoering vrijkomend bouw- en sloopafval deugdelijk wordt gescheiden;
- Het is nadrukkelijk verboden bouwmaterialen te plaatsen op de openbare weg. Bouwkranen en dergelijk materieel dienen zodanig te worden opgesteld dat er geen belemmering optreedt voor het verkeer, één en ander in overleg met de toezichthouder van de gemeente. Er dient derhalve 14 dagen voor aanvang van de bouw een bouwplaats inrichting tekening / bouwveiligheidsplan / aanrijroutes van het bouwverkeer ingediend te worden bij de gemeente ter goedkeuring;
- Het aanleggen en aansluiten van de riolering en hemelwaterafvoeren dienen alsnog aangevraagd te worden (aansluitvergunning riolering aanvragen via de site van gemeente Veendam);
- Er moet worden voldaan aan de gestelde eisen van de brandweer (zie bijlage);
- Tijdens de bouw dient het terrein waarop wordt gebouwd, grond wordt ontgraven of dergelijke werkzaamheden worden verricht, te worden afgescheiden indien gevaar of hinder te duchten is, tenzij de toezichthouder van de gemeente dit niet nodig acht;
- Tijdens de bouw dienen alle veiligheidsmaatregelen te worden genomen om het bouwen en alles wat daarmee in verband staat op een veilige wijze te laten plaatsvinden.

#### Opmerking:

Het is in eigen belang dat de aannemer voor de start van de bouw een nulpuntmeting verricht van de omliggende bebouwing i.v.m. eventuele schade, maar dit is nog afhankelijk van de manier waarop de fundering wordt gebouwd. Dit zal nog moeten blijken uit het sonderingsrapport welke nog dient te worden aangeleverd. (de voorkeur zou uitgaan naar een schroefpaal i.p.v. een heipaal.

Bijlage B, reactie op ingediende zienswijzen:

Er zijn 4 zienswijzen ingebracht tegen het ontwerp van de omgevingsvergunning. Onderstaand wordt op de verschillende ingebrachte aspecten ingegaan.

1. *De informatie over de procedure van de bestemmingsplanwijziging voor de betreffende locatie heeft indieners van de zienswijze niet bereikt.*

Reactie gemeente: Het is niet helder hoe dit kan. Bekendmaking en ter visielegging is vanuit de gemeente op de gebruikelijke wijze gegaan zonder problemen.

2. *Participatie*

Reactie gemeente: Voorbereidend op de inmiddels in werking getreden omgevingswet verzochten wij ook destijds initiatiefnemers reeds om een participatieverslag. Vanuit de gemeente willen we inzichtelijk krijgen, vóór besluitvorming, hoe en wanneer belanghebbenden zijn meegenomen in dit initiatief en wat met reacties daaruit gedaan is.

Dat wil niet zeggen dat elke gemaakte opmerking per definitie een gevolg hoeft te hebben dan wel een planwijziging hoeft te behelzen, om vanuit de gemeente medewerking te verkrijgen. De gemeente neemt immers een integraal afgewogen besluit.

### **Algemene reactie**

Initiatieven als deze, buiten de kaders van het bestemmingsplan, beoordelen wij als gemeente op wenselijkheid op verschillende schaalniveaus.

Overigens is het bestemmingsplan Veendam-Sorghvliet inmiddels onherroepelijk vastgesteld.

De bestemming is daarom al gewijzigd in Woongebied en de toegestane bouwhoogte is 15 meter.

1. In zijn algemeenheid, op de schaal van de gemeente, achten wij dit een wenselijk initiatief omdat het hier in de basis gaat om hergebruik van een in onbruik geraakt perceel met daarop een zwaar verouderd gebouw welke functioneel weinig perspectief biedt voor een nieuwe duurzame invulling. De vraag naar nieuwe woningbouw is daarnaast evident. Tevens gaat het hier om inbreiding in plaats van minder wenselijke geachte buiten stedelijke uitbreiding.
2. Op wijkniveau achten wij deze locatie als goed ontsloten, nabij het centrum, gelegen in/aan de woonwijk Scheepvaartbuurt en daarmee passend voor deze nieuwe woonfunctie. De locatie op zich beschouwd is een markante in de gehele wijk. Gelegen aan de wijkentree en in de bocht aan de Sorghvlietlaan en daarnaast op de as, in de vorm van

de Galjootstraat, maakt deze plek bijzonder. Ook de vooruitgeschoven positie ten opzichte van de rooilijn aan de Sorghvlietlaan onderschrijft dat. Dit is altijd onderkend, ook reeds ten tijde van de supermarkt alhier als 'bijzondere' functie in deze verder monofunctionele woonwijk. Deze ruimtelijke kwalificatie geldt onverminderd. Echter wordt deze nu hernieuwd inzichtelijk gemaakt door de ontwikkeling van dit wooncomplex als markant gebouw.

3. Op buurtniveau beschouwen we de confrontatie met de directe omgeving. Ten aanzien van de Meerpaal kan daarbij gesteld worden dat deze nieuwbouw noordelijk gelegen van de Meerpaal zich relatief in een 'dode hoek' bevindt. Uitzicht en bezonningskwesties spelen hierdoor nauwelijks. Voor de Oostlaan geldt dat belendende woningbouw zich op zeker 60m afstand bevindt. Een significante afstand. Ook is direct zicht op de nieuwbouw vanuit deze woningen alleen overhoeks mogelijk. Blijft over de woningbouw aan de Kleine Vaartlaan zelf. Hiervoor geldt dat deze direct zicht hebben op de voorgestelde nieuwbouw. Hier is de afstand van de voorgevels van deze woningen tot aan de nieuwbouw zo'n 40m. Op zichzelf een behoorlijke afstand die er ook voor zorgt dat schaduw vanuit het nieuw te bouwen complex geen issue is voor de woningen aan de Kleine Vaartlaan. Zoals ook wordt onderbouwd in de bezonningsstudie. Maatgevend daarbij is een eventuele negatieve wijziging in beschaduwing ten opzichte van belendingen in de lente dan wel herfst. 21 maart en 21 september als zijnde de lente en herfst equinox. In zo'n geval vraagt dat om een zorgvuldige beschouwing van die wijziging. In onderhavig geval is dit niet aan de orde. De schaduw van het nieuwe complex reikt tot in de weg, maar niet tot aan de gevels van de woningen aan de Kleine Vaartlaan.

## **Inhoudelijk**

### *Hoogte*

De voorgestelde hoogte in het plan wordt gerelateerd aan een vermindering van uitzicht, waarbij tevens de privacy in het geding komt.

Ook schaduwval vanuit het nieuwe complex en daardoor een verminderde opbrengt van zonnepanelen wordt daarbij benoemd.

Volgens de bouwregels van het oude bestemmingsplan was een bouwhoogte mogelijk van 9 meter. Volgens het recentelijk onherroepelijk vastgestelde bestemmingplan is de toegestane bouwhoogte 15 meter. De bomen aan de Kleine Vaartlaan, welke nu weliswaar gekandelaberd zijn, bereikten voorheen een kruinhoogte van ver over de 10m. Deze bevinden zich op zo'n 25m uit de gevels van de woningen aan de Kleine Vaartlaan. De nieuwbouw is gepositioneerd nagenoeg op de footprint van het bestaande gebouw en bevindt zich daarmee op zo'n 40m vanuit de voorgevels van de woningen aan de Kleine Vaartlaan.

Dat het uitzicht wijzigt is evident. Het gaat daarbij wel om een wijziging van een nu grotendeels leegstaand pand naar een nieuwe wooninvulling. Dit zal op zichzelf zorgen voor een positieve impuls voor de leefbaarheid. Het verpauperde

pand met weinig perspectief (ook functioneel) maakt plaats voor nieuwe levendigheid. De eerder genoemde afstand van 40m is daarbij stedenbouwkundig gezien ruim voldoende om een kwalitatieve impuls te genereren.

Vermindering van opbrengt van de zonnepanelen is eveneens niet aan de orde omdat, zoals eerder beschreven, de schaduw van het nieuwe complex niet tot de bestaande woningen reikt op de maatgevende momenten. De bezonningsstudie geeft daarover voldoende inzicht.

### *Groene identiteit*

Het groen karakter is een gegeven en een bestaande kwaliteit. Daarbinnen begeeft zich deze herontwikkeling. En dit is ook uitgangspunt voor het ontwerp geweest. Deze groenstructuur kan daarom niet 'zomaar' opgegeven worden. Een garantie van behoud van de huidige bomen is niet af te geven. Bomen hebben immers ook een levensduur. De groenstructuur alhier is op zichzelf wel een hard gegeven. Deze is ook niet zomaar te wijzigen.

### *Verkeersstroom*

De oude supermarkt betrof een buurtsupermarkt waarbij het autoverkeer een relevante factor was. Ook de cafetaria heeft daar een aanzienlijk aandeel in. De goede ligging van het geheel aan de wijkontsluitingsweg in de vorm van de Sorghvlietlaan droeg/draagt hier aan bij. De verkeersintensiteit die dat met zich meebracht was aanzienlijk en zodanig dat de intensiteiten die het voorgestelde woongebouw brengt, minder zullen bedragen.

Volgens de CROW publicatie 381 "Toekomst bestendig parkeren" is de verkeersgeneratie van een buurtsupermarkt minimaal 43,7 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. De voormalige buurtsupermarkt samen met de cafetaria had een bruto oppervlakte van ca. 670 m<sup>2</sup>. Dat resulteerde destijds in een verkeersgeneratie van minimaal  $670/100 \times 43,7 = 292$  mvt/etm. Voor appartementen in de dure koopsector is de verkeersgeneratie volgens genoemde CROW publicatie minimaal 6,5 en maximaal 7,3 mvt/etm per appartement. Bij 26 appartementen komt dat neer op minimaal  $26 \times 6,5 = 169$  mvt/etm en maximaal  $26 \times 7,3 = 190$  mvt/etm. In beide gevallen lager dan in een situatie met een buurtsupermarkt/cafetaria. De betreffende ontsluitingswegen, Kleine Vaartlaan en Oostlaan, omvatten beide reguliere (2 richtingen) erftoegangswegen in een breedte van 6m die volstrekt passend zijn bij zowel de oude als de nieuw voorziene functie. Verder zijn deze wegen op de kruisingen voorzien van plateaus welke snelheid remmend werken. Dat is daarmee uiteraard geen absolute garantie tegen eventuele hardrijders.

### *Parkeren*

Ruimtelijke ontwikkelingen en parkeren zijn nauw met elkaar verweven. Door functiewijziging, uitbreiding of nieuwbouw ontstaat vaak een stijging van de parkeervraag. Zonder regelgeving op dit vlak is er een risico aanwezig dat de parkeervraag bij ontwikkelingen wordt afgewenteld op de omgeving. Om die reden worden parkeerkencijfers gehanteerd. In de gemeente Veendam geldt met

betrekking tot nieuwe ontwikkelingen (woningbouw, bedrijf, etc.) in beginsel dat parkeren op het eigen terrein dient te worden opgelost.

Zoals in de ontwerp "Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning" voor de Kleine Vaartlaan 53 in Veendam aangegeven, hanteert de gemeente Veendam voor het bepalen van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen de parkeercijfers zoals aangegeven in publicatienr. 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018) van het CROW. Daarbij is niet alleen het 'bouwtype' appartementencomplex van belang. Ook onder andere de ligging in de omgeving als het marktsegment waarin een ontwikkeling plaatsvindt is daarbij van belang. Die door de gemeente gehanteerde parkeercijfers zijn nadrukkelijk geen parkeernormen, zoals abusievelijk in de ontwerp ruimtelijke onderbouwing.

De gemeente Veendam valt qua stedelijkheidsgraad (adressendichtheid) in de categorie 'matig stedelijk'. Qua locatie van de ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied', met in die volgorde een afnemende parkeerbehoefte. Daarbij wordt uitgegaan van parkeercijfers met een minimum en een maximum. De gemeente Veendam hanteert normaliter het gemiddelde daarvan.

De ontwikkelingslocatie Kleine Vaartlaan 53 ligt op het snijvlak van de gebieden 'centrum', 'schil centrum' en 'rest bebouwde kom'. Voor de bepaling van het te hanteren parkeercijfer is voor de ontwikkellocatie Kleine Vaartlaan 53 als gebied 'schil centrum' aangehouden, de middelste qua parkeerbehoefte van de drie in aanmerking komende gebieden. Voor appartementen in de dure koopsector geldt daarbij een parkeercijfer van minimaal 1,3 en maximaal 2,1. In dit specifieke geval is afgeweken van het normaliter te hanteren gemiddelde van het maximum en het minimum en gekozen voor het minimale parkeercijfer van 1,3. Om ontwikkelingen in het centrum en daar direct omheen mogelijk te maken wordt daar, omwille van beschikbare ruimte en voorzieningen, vaker van afgeweken. Dat betekent 1,3 parkeerplaats per appartement, waarvan 0,3 parkeerplaats toegerekend wordt aan bezoekers. Dat houdt in dat er  $26 \times 1,3 = 34$  parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Daarin wordt voorzien en dat is voldoende voor deze ontwikkeling.

In de ontwerp "Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning" is overigens een foutieve afbeelding van de situatie met indeling van het parkeerterrein opgenomen. Hieruit blijkt dat er 33 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Deze tekening is aangepast naar 34 parkeerplaatsen en ook toegevoegd in de Ruimtelijke onderbouwing behorende bij de verleende omgevingsvergunning.

Dat het terrein nu gebruikt wordt is begrijpelijk. De cafetaria is nog in bedrijf en het terrein zal daarnaast fungeren als 'overloop' voor de buurt. Dat betekent echter niet dat dat niet kan wijzigen. Voor bijvoorbeeld de Meerpaal geldt ook het algemene principe dat parkeercapaciteit op eigen terrein dient te worden opgelost.

Voor het overige geldt dat invalideparkeerplaatsen 'op aanvraag' zijn, en dat specifieke ruimte voor bijvoorbeeld ambulances en/of laad/losplekken geen vereiste zijn.

Verder staat het parkeren en de capaciteit daarvoor aan de Oostlaan los van deze ontwikkeling. Het nieuwe complex dient in zijn eigen capaciteit te voorzien. Daarbij is bezoekersparkeren verbonden aan dit complex inbegrepen.



En als laatste wordt opgemerkt dat parkeren en/of stilstaan aan de straat, door pakketbezorgers, supermarktbezorging etc. niet verboden is. Dit zal ook nu in de bestaande buurt gebeuren.

### *Bouw*

Het bouwterrein heeft zijn toegang aan de Oostlaan. Het bouwverkeer zal vanaf de Sorghvlietlaan het terrein benaderen via de Oostlaan en Kleine Vaartlaan. Een andere ontsluiting, meer direct, is niet mogelijk zonder daarmee het groen grof aan te tasten.

De aanvrager heeft aangegeven dat er voor de start van de bouw een nulmeting wordt gedaan door de aannemer i.v.m. eventuele schade door de bouwwerkzaamheden.

Verder wordt er rondom de nieuw in te richten parkeerplaats een haag aangeplant en zijn de ondergrondse afvalcontainers gesitueerd aan de Oostlaan.

### *Woningbehoefte*

Een zienswijze heeft betrekking op het feit dat er geen behoefte zou zijn aan aantal en soort woningen dat wordt gerealiseerd. Onderbouwing hiervan is volgens de indiener van de zienswijze nodig volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het plan past qua aantal en type woning bij de woningbehoefte. Het plan is in 2022 getoetst aan de op dat moment vigerende woonvisie 2019-2023 gemeente Veendam en het als nadere uitwerking hiervan vastgestelde toetsingskader wonen uit 2021 met behulp waarvan nieuwe plannen worden getoetst. Bij de toetsing van een nieuw woningbouwinitiatief aan dit toetsingskader geldt als eerste voorwaarde dat het passend is binnen de woningbehoefte in de gemeente Veendam.

In oktober 2023 is door de gemeenteraad een nieuwe woonvisie, woonvisie gemeente Veendam 2023-2027, met een bijbehorend nieuw afwegingskader woningbouw en transformatie vastgesteld. De nieuwe woonvisie is gebaseerd op het meest recente woningmarktonderzoek uit 2022 van Stec Groep. Dit woningmarktonderzoek is behalve voor de woonvisie ook mede uitgangspunt geweest voor de woningbouwafspraken voor Veendam uit de Regionale woondeal Oost-Groningen. Dit woningmarktonderzoek bevestigt de reeds uit onderzoek bekende grote behoefte aan toevoeging van levensloopbestendige appartementen, met name in het koopsegment in verschillende prijsklassen. De voorgenomen ontwikkeling betreft een toevoeging van een woningmarktsegment waar behoefte aan is.

### **Conclusie:**

Gelet op het vorenstaande en alle zienswijzen afwegende is er geen reden om de gevraagde vergunning niet te verlenen.