

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Ligging en begrenzing plangebied
- 1.3 Geldend bestemmingsplan
- 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

- 2.1 Huidige situatie
- 2.2 Toekomstige situatie

Hoofdstuk 3 Beleidskader

- 3.1 Rijksbeleid
- 3.2 Provinciaal beleid
- 3.3 Gemeentelijk beleid

Hoofdstuk 4 Planologische randvoorwaarden

- 4.1 Archeologie en cultuurhistorie
- 4.2 Bodem
- 4.3 Ecologie
- 4.4 Externe veiligheid
- 4.5 Geluid
- 4.6 Luchtkwaliteit
- 4.7 Milieuzonering
- 4.8 Trillingshinder
- 4.9 Water
- 4.10 Verkeer en parkeren
- 4.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

- 5.1 Algemeen
- 5.2 Toelichting
- 5.3 Verbeelding
- 5.4 Opbouw regels
- 5.5 Toelichting op de regels

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

- 6.1 Economische uitvoerbaarheid
- 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het planvoornemen betreft de verplaatsing en nieuwbouw van middelbare school 'De Nieuwe Veste' naar het huidige bedrijventerrein Holwert-Midden. De huidige accommodatie aan de Van Heeckerenlaan in Coevorden voldoet niet meer aan de vereisten vanuit het onderwijs, is kostbaar in het onderhoud en te groot voor het krimpende aantal leerlingen. Door de raad is op 7 december 2021 besloten tot nieuwbouw van De Nieuwe Veste op een nieuwe locatie. Deze nieuwe locatie is het huidige bedrijventerrein Holwert-Midden, direct ten westen van het centrum van Coevorden. Nieuwbouw van De Nieuwe Veste is daarmee een belangrijke impuls voor de herontwikkeling/revitalisering van het bedrijventerrein de Holwert. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van het bouwplan van De Nieuwe Veste op bedrijventerrein Holwert-Midden planologisch en juridisch mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt op het bedrijventerrein Holwert-Midden, ten westen van het centrum van Coevorden. Het plangebied zelf bestaat in de huidige situatie uit een bedrijventerrein. Direct aan de oostzijde van het plangebied ligt het treinstation van Coevorden, met direct ten oosten daarvan het centrum van Coevorden. Ten zuiden van het plangebied ligt de buurt Holwert-Zuid, hier zijn twee gebouwencomplexen met detailhandel gevestigd. Aan de zuidwestkant wordt het plangebied begrenst door de DSM weg, met daar parallel aan het kanaal Coevorden-Zwinderen. Aan de westkant wordt het plangebied begrenst door de weg 'De Holwert', waarvan tevens een deel van door het plangebied heen loopt. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het noordelijk deel van het bedrijventerrein De Holwert. Het plangebied bestaat uit de kadastrale percelen gemeente Coevorden, sectie D, met de nummers 3250, 4791, 4842 (Koninkrijkszaal), 4882, 4883, 4884, 4944, 4945, 5009, 5010, 5011 en gemeente Coevorden, sectie M, met de nummers 637 (deels), 639, 1152 en 1153.

Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied weer:



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied (bron: KadastraleKaart.com)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Stad, Coevorden', vastgesteld op 30 juni 2015. Voor het plangebied geldt een enkelbestemming 'Bedrijventerrein'. Binnen deze enkelbestemming 'Bedrijventerrein' zijn voor het plangebied functieaanduidingen voor verschillende bedrijfs categorieën tussen 3.1 en 4.1 opgenomen. In de zuidoosthoek van het plangebied zijn bedrijven tot en met categorie 3.1 toegestaan. Aan de noordwestkant van het plangebied is bedrijvigheid tot en met categorie 4.1 toegestaan. In het middendeel van het plangebied is bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan. In het plangebied geldt een maximum bebouwingspercentage van 80%. Aan de oostkant van het plangebied geldt een maximum bouwhoogte van 8 meter. Hier geldt ook de 'specifieke bouwaanduiding - afwijking bouwhoogte holwert'. Aan de westkant van het plangebied geldt een maximum bouwhoogte van 10 meter. Ook komt er aan de noordoostkant van het plangebied de functieaanduiding 'specifieke vorm van sport - schietbaan' voor. De ontwikkeling van een middelbare school is niet mogelijk binnen de huidige bestemming 'Bedrijventerrein', het is in strijd met zowel de gebruiksregels als de bouwregels. Voor het uitvoeren van het planvoornemen dient er dus een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.



Figuur 2.1: Luchtfoto huidige situatie (bron: Google Maps)



Figuur 2.2: Zicht op braakliggende middendeel van het plangebied, vanaf het noordwesten (bron: Google Streetview, d.d. 01-04-2022)



Figuur 2.3: Zicht op de Koninkrijkszaal van Jehova's Getuigen, richting het noorden, vanaf de zuidwestelijke hoek van het plangebied (bron: Google Streetview, d.d. 01-04-2022)



Figuur 2.4: Zicht op de (leegstaande) bedrijfsbebouwing richting het noorden, vanaf de zuidwestelijke hoek van het plangebied (bron: Google Streetview, d.d. 01-04-2022)

2.2 Toekomstige situatie

Het initiatief betreft het vestigen van middelbare school De Nieuwe Veste in het plangebied. Hiervoor worden de bedrijfsgebouwen aan de parallelweg 29, 29a, 29b en 29c gesloopt. De Koninkrijkszaal van Jehova's Getuigen wordt wel behouden. Om de uitvoering van het planvoornemen mogelijk te maken worden de planologisch toegestane milieucategorieën van een deel van de omliggende bedrijfsperven afgewaardeerd. Zo wordt een deel van het perceel aan De Holwert 4 van het bedrijf 'Directbouw' en een deel van het perceel aan De Holwert 1, waarop het bedrijfsgebouw van Veenstra Group is gevestigd, afgewaardeerd naar milieucategorie 3.2. Tevens zal de locatie van het bedrijf Nijman-Belned, aan de Parallelweg 31, en een klein deel van het perceel aan de Holwert 1, in de toekomstige situatie worden afgewaardeerd naar milieucategorie 2. De afwaardering van de huidige toegestane milieucategorieën van deze locaties is noodzakelijk om de te realiseren middelbare school qua geldende richtafstanden goed in te passen (zie paragraaf 4.7).

Voor de nieuwbouw van De Nieuwe Veste is een Programma van Eisen (PvE) opgesteld (zie [Bijlage 1](#)). Het PvE voorziet in een school voor 1053 leerlingen. Voor de nieuwbouw wordt uitgegaan van in totaal 9.491 m² bruto vloeroppervlak. De huidige school bevat twee gymzalen. De nieuwbouw zal één gymzaal bevatten. Daarnaast zal de school gebruik maken van openbare gymvoorzieningen. Ook in de huidige situatie wordt er door de school al gebruik gemaakt van de openbare sportvelden van sportpark de Pampert. Op het nieuwe schoolterrein moet voldoende ruimte zijn om te sporten en ontspannen. Een sportveld voor in ieder geval de onderbouw is een grote

wens. De exacte oppervlakte en exacte situering van de te realiseren school binnen het plangebied is nog niet bekend. De tabel hieronder geeft een indicatie van de terreinbehoefte:

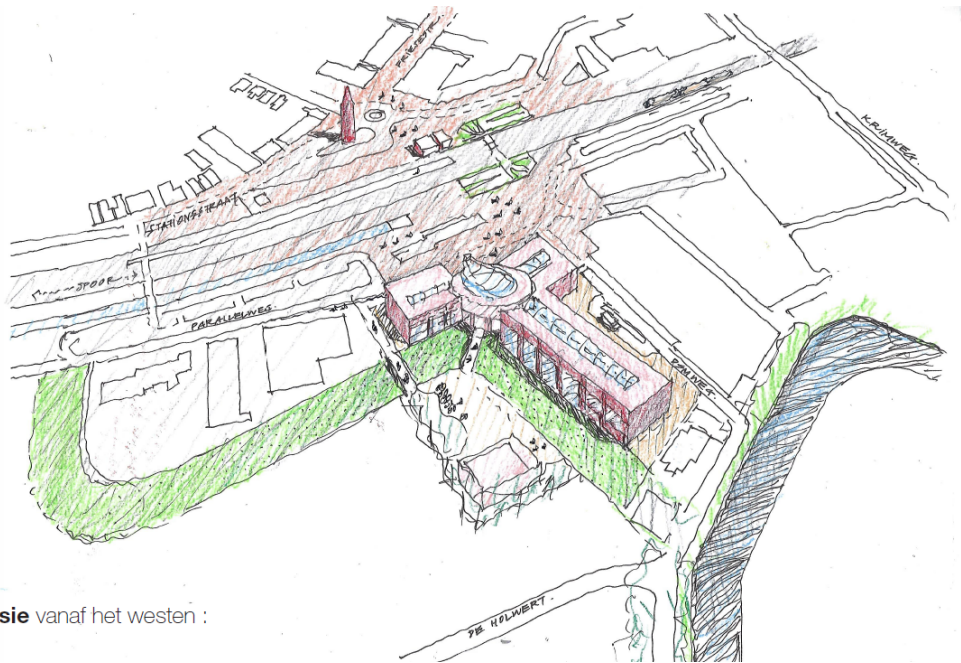
Onderdeel	Ruimtebehoefte
Footprint schoolgebouw (2/3 bouwlagen 50% op begane grond)	4.500 m ²
Footprint gymzaal	550 m ²
Parkeervoorziening	2.000 m ²
Fiets parkeren	2.000 m ²
Kiss and Ride zone	400 m ²
Ontspanningsruimte, groenvoorziening e.d. 0,8 m ² per leerling	850 m ²
Tuin, kas en buitenlesruimte praktijkonderwijs	500 m ²
Sportveld	6.800 m ²
Totaal	17.600 m²

Figuur 2.5: Indicatie terreinbehoefte (bron: PVE)

Hoewel de exacte locatie van de nieuwbouw van De Nieuwe Veste in het plangebied nog onbekend is, wordt de school aan de zuidoostkant van het plangebied worden gerealiseerd. De zuidoostkant van het plangebied is het meest geschikt voor het vestigen van een school, aangezien deze locatie in de toekomstige situatie buiten de richtafstanden van omliggende bedrijven is gelegen (zie paragraaf 4.7). In de toekomstige situatie wordt het terrein door middel van hekken en natuurlijke afscheidingen (bomen/struiken) afgescheiden. Het realiseren van natuurlijke afscheidingen heeft daarbij de voorkeur. Een onderdeel van het planvoornemen is het terug laten keren van (een deel van) de voormalige grachtenstructuur aan de noordzijde van de stad Coevorden. Deze voormalige grachtenstructuur zal in de vorm van groen of boszones terugkeren in het ontwerp, dit is te zien in de figuren 2.6, 2.7 en 2.8.

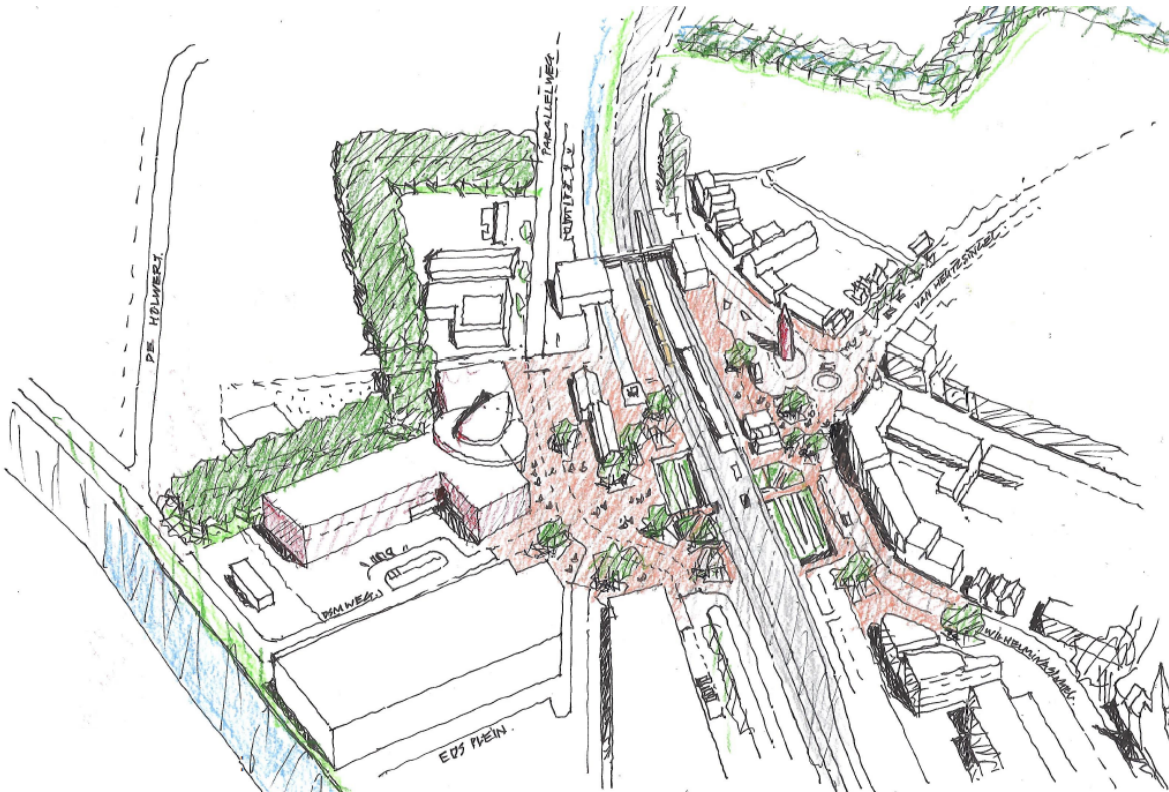


Figuur 2.6: Impressie van mogelijke toekomstige situatie, plangebied globaal weergegeven met rode kader (bron: Studie Khandekar)



Vogelvluchtimpresie vanaf het westen :
gracht als groenzone

Figuur 2.7: Vogelvluchtimpresie vanaf het westen: gracht als groenzone (bron: Studie Khandekar)



Figuur 2.8: Vogelvluchtimpresie vanaf het zuiden: gedempte gracht als boszone (bron: Studie Khandekar)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht geworden. De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

De NOVI bevat de hoofdzaken van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Uit de Omgevingswet volgt dat al het strategische beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, én het nieuwe strategische beleid op het beleidsterrein van de fysieke leefomgeving worden opgenomen in de NOVI.

Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone. De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet.

In zijn totaliteit kent de NOVI 21 nationale belangen en opgaven die het verder uitwerkt. Die opgaven zijn niet meer op zichzelf staand op te lossen, maar grijpen in elkaar. Met de NOVI zoekt het Rijk een perspectief om de grote opgaven aan te pakken, om Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Om die reden worden binnen de NOVI prioriteiten gesteld. De NOVI stelt daarbij een integrale aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werkt het Rijk aan de vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als van de ondergrond. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal; en
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Het Rijk zal bij de uitvoering van de NOVI zichtbaar maken hoe de omgeving-inclusieve benadering vorm krijgt en de afwegingsprincipes benut worden.

Met de NOVI presenteert het Rijk een integrale, op samenwerking gerichte aanpak. De NOVI geeft een gebiedsgericht afwegingskader en sturende visie in een, gericht op het realiseren van een gezond, leefbaar, herkenbaar en economische sterk Nederland.

Het plangebied ligt niet in een gebied waarvoor de NOVI gerichte belangen of opgaven kent. Om die reden kan verdere toetsing aan de NOVI achterwege blijven.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.

De Ladder staat als instrument niet op zichzelf, maar geeft mede vorm aan de systeemverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu voor een goede ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid brengt met zich mee, dat de minister er voor zorgt dat decentrale overheden over de juiste instrumenten kunnen beschikken voor een zorgvuldige benutting van de ruimte. Hieronder wordt begrepen het voorkomen van overprogrammering, het faciliteren van groei, het anticiperen op stagnatie en het leefbaar houden van krimpregio's.

De Ladder is onder andere van toepassing op bouwplannen die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bij het bepalen of en hoe de Ladder moet worden toegepast zijn de volgende aspecten van belang:

1. Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling?
2. Is de stedelijke ontwikkeling nieuw?
3. Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?
4. Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?
5. Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?

Ad 1.

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling, in relatie tot de omgeving. Alhoewel het gaat om (slechts) een verplaatsing van de huidige schoolbebouwing naar een locatie elders wordt er zekerheidshalve van uitgegaan dat er sprake is van een stedelijke ontwikkeling die ladderplichtig is.

Ad 2.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. De bestaande bebouwing in het plangebied in de huidige situatie heeft een totale oppervlakte van 5.074 m². In de toekomstige situatie zal deze bebouwing worden gesloopt en vervangen door de middelbare school. De middelbare school zal in de toekomstige situatie zal een oppervlak krijgen van minimaal 5.000 m², exclusief sportvelden. In beginsel is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag meer dan 500 m² bedraagt. Het ruimtebeslag in het plangebied wordt dus niet uitgebreid als de oppervlakte het voorgenomen schoolgebouw daadwerkelijk 5000 m² bedraagt. Er is dus geen sprake van een nieuw beslag op de ruimte. Echter, mocht het schoolgebouw toch groter gaan worden dan circa 5500 m², dan is een verdere ladderonderbouwning noodzakelijk. Daarom is er zekerheidshalve van uitgegaan dat er met de ontwikkeling toch sprake is van een nieuw beslag op de ruimte, de ladder voor duurzame verstedelijking is verder doorlopen. Ook volgt uit jurisprudentie dat wanneer het om een functiewijziging gaat, moet worden beoordeeld of er sprake is van een naar aard en omvang zodanige functiewijziging, dat desalniettemin gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In het plangebied geldt nu de enkelbestemming 'Bedrijventerrein'. In de toekomstige situatie vestigt er een middelbare school in het plangebied. Dit maakt een functiewijziging van de huidige bestemming noodzakelijk. Deze functiewijziging is zodanig dat er ook in dit

geval zekerheidshalve wordt uitgegaan dat de voorgenomen ontwikkeling een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft, de ladder voor duurzame verstedelijking wordt hieronder verder doorlopen.

Ad 3.
Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, moet de behoefte aan die ontwikkeling worden gemotiveerd. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen.

Het ruimtelijk verzorgingsgebied van de school betreft de kern Coevorden en de omliggende dorpen en buitengebied. In de stad Coevorden is het de enige school voor voortgezet onderwijs. De Nieuwe Veste heeft een hoofdlocatie in Coevorden en sinds 1995 een nevenvestiging in Hardenberg. Uit het locatieonderzoek van Antea Group ([Bijlage 11](#)) blijkt dat de school in de huidige situatie 1146 leerlingen heeft waarvan er 608 in Coevorden wonen. De voorgenomen locatie in het plangebied is te voet, per fiets en met het openbaar vervoer goed bereikbaar en ligt op slechts 1,4 kilometer afstand van de huidige locatie van de school. Het ruimtelijk verzorgingsgebied van De Nieuwe Veste verandert daarmee niet door de voorgenomen ontwikkeling.

Ad 4.
Zoals hiervoor al staat vermeld, dient de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt, te worden beschreven. Daarbij is het niet relevant of het plangebied binnen of buiten bestaand stedelijk gebied ligt. Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als dit aanbod feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

Het huidige schoolgebouw is verouderd, is kostbaar in het onderhoud en is te groot voor het krimpende aantal leerlingen en dient daarom vervangen te worden. Naast onderwijs aan veel leerlingen uit de gemeente Coevorden, levert de school ook een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid voor de regio. Tevens bestaat voor het bedrijventerrein de Holwert, de wens om dit gebied te herontwikkelen. De vestiging van De Nieuwe Veste in dit gebied kan in deze behoefte voorzien. Er kan dus worden geconcludeerd dat er behoefte is aan de stedelijke ontwikkeling.

Ad 5.
In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Het plangebied ligt in het bedrijventerrein 'Holwert-Midden', naast het centrum van Coevorden. Geconcludeerd kan worden dat het plangebied onderdeel is van het bestaand, dan wel toekomstig in te richten stedelijk gebied en in de POV ook als stedelijk gebied beschouwd wordt.

3.1.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het project voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het project voorziet in een behoefte. Deze behoefte wordt opgevangen in bestaand ofwel gepland stedelijk gebied en hiermee voldoet voorliggend plan aan het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie en -verordening Drenthe

Provinciale Staten hebben op 3 oktober 2018 de Omgevingsvisie Drenthe 2018 vastgesteld. Op 18 mei 2022 is deze omgevingsvisie geactualiseerd. Dit betreft een revisie van de Omgevingsvisie 2014. Voor de revisie is een nadere verkenning en duiding voor de thema's energie, stedelijke ontwikkeling en vrijetijdseconomie uitgevoerd. Daarnaast zijn de teksten (beperkt) aangepast, vanwege voortschrijdend inzicht, waar dit de werkbaarheid van het document ten goede komt of waar thematische uitwerking van beleid is vastgesteld. De Omgevingsvisie is hét kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De provincie beschrijft hierin wat de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling tot 2030 is.

De missie uit de Omgevingsvisie is het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe passend bij deze kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten zijn rust, ruimte, natuur en landschap, oorspronkelijkheid, naberschap, menselijke maat, veiligheid en kleinschaligheid (Drentse schaal). In de Omgevingsverordening zijn deze kernkwaliteiten doorvertaald in de thema's: archeologie, aardkundige waarden, cultuurhistorie, landschap, rust en natuur. Om de missie te bereiken, wil de provincie vier robuuste systemen ontwikkelen. Deze vier systemen zijn: het sociaaleconomisch systeem, het watersysteem, het landbouwsysteem en het natuursysteem. Binnen deze systemen staat de ontwikkeling van de hoofdfunctie (respectievelijk wonen en werken, water, landbouw en natuur) voorop. Een robuust systeem wil zeggen dat een verstoring als gevolg van een ontwikkeling geen significante gevolgen heeft voor het functioneren van het systeem. Daarnaast is voor het bereiken van de missie de ruimtelijke kwaliteit van belang. De provincie wil ontwikkelingen stimuleren die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit zit voor de provincie in zorgvuldig gebruikmaken van de ruimte, het behouden en waar mogelijk versterken van kernkwaliteiten en het waarborgen van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving. In de Omgevingsverordening is daarom opgenomen dat uit een ruimtelijk plan moet blijken hoe wordt bijgedragen aan het behoud en de ontwikkeling van de betrokken kernkwaliteiten. Het plan mag daarbij geen activiteiten mogelijk maken die deze kernkwaliteiten significant aantasten. De kernkwaliteiten binnen het projectgebied worden hieronder besproken.

Archeologie

De provinciale doelstellingen voor archeologie zijn:

- Het in de bodem bewaren (behoud 'in situ') van waardevol Drents archeologische erfgoed of - als dat niet mogelijk is - het opgraven en duurzaam veiligstellen (behoud 'ex situ') van het erfgoed in het Noordelijk Archeologisch Depot in Nuis.
- Het op goede wijze uitvoeren van archeologisch onderzoek in het kader van ruimtelijke plannen.
- Het vergroten van het draagvlak voor het archeologisch erfgoed.

- Het ontsluiten van de 'archeologische verhalen van Drenthe'.

Voor het plangebied geldt het beschermingsniveau 4: verwachte archeologische waarden, beekdal. Dit beschermingsniveau richt zich op een goede uitvoering van archeologisch onderzoek in gebieden of terreinen waar archeologische waarden worden verwacht die van provinciaal belang zijn. Voor het plangebied is een archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.1).

Aardkundige waarden

Aardkundige waarden zijn natuurlijke variaties in het aardoppervlak van geomorfologische, geologische, bodemkundige verschijnselen en/of processen die onder andere onder invloed van wind en water gebeuren. Onder aardkundige waarden vallen bijvoorbeeld veentjes, pingoruïnes, stuwwallen, zandkoppen en (micro en macro)reliëf. Aardkundige waarden die bijdragen aan het specifieke Drentse karakter wil de provincie behouden en waar mogelijk herstellen zonder daarbij het normale landbouwkundig gebruik te belemmeren. Voor de aardkundige waarden worden drie beschermingsniveaus onderscheiden die verschillen in de mate van inzet van de provincie. Het hoge en gemiddelde beschermingsniveau zijn van provinciaal belang.

Voor het plangebied geldt een 'generiek beschermingsniveau'. Dit beschermingsniveau richt zich op het algemene uitgangspunt dat alle behoudenswaardige archeologische vindplaatsen (waarden) die op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van Drenthe staan en de nieuw ontdekte behoudenswaardige vindplaatsen niet ongezien kunnen verdwijnen. Op de AMK zijn geen waarden binnen het deelgebied aangegeven.

Cultuurhistorie

Het provinciale beleid ten aanzien van cultuurhistorie is beschreven in het Cultuurhistorisch Kompas. Hierin staan twee doelstellingen centraal: het herkenbaar houden van de cultuurhistorie en het versterken van de ruimtelijke identiteit. Wat de provincie tot de cultuurhistorie rekent, is vastgelegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur, zoals deze is weergegeven op de Kernkwaliteitenkaart van de Omgevingsvisie.

Om de cultuurhistorische waarden veilig te stellen en tegelijkertijd ruimte voor ontwikkelingen te bieden, is gekozen voor drie sturingsniveaus. Deze zijn gebiedsgericht toegepast.

1. Respecteren: het waarborgen van de cultuurhistorische samenhang voor de toekomst. Plannen en initiatieven worden beoordeeld op het benutten van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur als inspiratiebron.
2. Voorwaarden verbinden: de cultuurhistorische samenhang geldt als randvoorwaarde. Vroegtijdig in het planproces moet inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze de cultuurhistorische samenhang als een van de (ruimtelijke) onderleggers voor nieuwe plannen wordt benut.
3. Eisen stellen: de provincie bedingt vanaf het begin een plek in het plan-vormingsproces en stuurt de ontwikkelingen in de gewenste richting.

Voor het plangebied geldt het niveau 'respecteren'.

Het Cultuurhistorisch Kompas geeft aan dat het plangebied deel uit maakt van het deelgebied 'Mars- en Westerstroom- het keurslijf van de beken.' Bepalend voor dit deelgebied is het zichtbaar houden en verder versterken van de karakteristieke compacte structuren van dit esdorpenlandschap, zoals die tot uitdrukking komt in een centrale positie van de dorpen ingeklemd tussen het beekdal en de essen. De volgende ambities zijn opgenomen in het Cultuurhistorisch Kompas:

- Het in stand houden van de karakteristiek van het esdorpenlandschap. Deze karakteristiek uit zich in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend microreliëf en beplantingselementen als houtwallen en esrandbosjes;
- Het vasthouden en doorzetten van de ruimtelijke, meer langgerekte opzet van de esdorpen door zorgvuldig om te gaan met de vrije ordening van bebouwing en boerderijen, de afwisseling tussen bebouwde plekken en open ruimtes (in het bijzonder de brinken) en doorzichten naar het omliggende buitengebied;
- Het blijvend zichtbaar onderscheiden van de beekdalen door het grillige verloop en de kleinschaligheid te benadrukken;
- Het in stand houden van het karakter van Coevorden als vestingstad, zowel ondergronds als bovengronds, met alle onderdelen die daaraan refereren, zoals de motte, het kasteel, bastions, kazernes, wapenopslagplaats en radiale wegenstructuren;
- Het herkenbaar houden van de scherpe belijningen van de heideontginningen, waarbij binnen die belijningen variatie kan plaatsvinden;
- Het verder versterken van de oorspronkelijke ritmiek van bebouwing in de linten van Witteveen.

Landschap

De kwaliteit en de diversiteit van het Drentse landschap dragen sterk bij aan een aantrekkelijk milieu om in te wonen, te werken en te recreëren. De identiteit van het Drents landschap wordt bepaald door de ontstaansgeschiedenis van de diversiteit aan landschapstypen. De provincie richt zich op het in stand houden en versterken van het landschap als economisch, ecologisch en cultureel kapitaal.

De provinciale ambitie is een Drents landschap waarin de verscheidenheid in landschapstypen zich blijvend manifesteert. Landschapstypen met de bijbehorende landschapkenmerken moeten in samenhang behouden en versterkt worden. Daarmee wordt gestreefd naar een Drents landschap waarin het grondgebruik, het type natuur en het landschapsbeeld passen bij de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap.

Het plangebied maakt deel uit van het esgehuchtlandschap. Van provinciaal belang zijn:

- de eenmansessen: kleine, kenmerkende open ruimten, omgeven met esrandbeplanting;
- de beekdalen: onbebouwd gebied met haaks liggende, kleinschalige beplantingstructuren en/of beekdal(rand)beplanting.

Het provinciaal beleid is gericht op:

- behoud van de open ruimte en het versterken van esrandbeplanting;
- behoud van het onbebouwde karakter en het versterken van karakteristieke beekdal(rand)beplanting.

Rust

Bij de kernkwaliteit Rust zijn 'stilte' en 'duisternis' als indicatoren aangegeven. Bij elk gebied past een bepaalde hoeveelheid geluid en licht, van natuurlijke of menselijke oorsprong. De provincie stimuleert het bewustzijn van het belang van duisternis. Het plangebied is niet gelegen in een specifiek stiltegebied.

Natuur

De provinciale ambitie is gericht op het behoud van de bestaande waarden. De regelgeving is gekoppeld aan het Natuur Netwerk Nederland, NNN (voorheen Ecologische Hoofdstructuur, EHS). Gemeenten en waterschappen zijn in de eerste plaats verantwoordelijk voor natuur buiten de NNN. Zorg voor natuurwaarden en biodiversiteit staat voorop. De NNN ligt op circa 115 m van plangebied. Er is ecologisch onderzoek verricht. In paragraaf 4.3 van deze toelichting is een samenvatting van dit onderzoek opgenomen.

3.2.2 Conclusie

De kernkwaliteiten worden met de ontwikkeling binnen het plangebied niet aangetast. Het planvoornemen past dan ook binnen de provinciale omgevingsvisie en omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Coevorden 2013-2023

De Structuurvisie Coevorden 2013-2023 (vastgesteld december 2013) geeft een strategische ruimtelijke visie op de ontwikkelingen van het grondgebied van de gemeente Coevorden. De gemeente geeft hierin aan waar ruimtelijke ontwikkelingen worden voorgestaan en hoe deze worden gerealiseerd. Hiermee wil de gemeente helderheid verschaffen voor de inwoners, ondernemers en andere partners in de gemeente.

De gemeente heeft drie thema's gedestilleerd die naar hun idee de 'rode draad' vormen in de analyse wat allemaal aanwezig is in de gemeente. Om tot deze uitkomst te komen, zijn de sterke en zwakke punten, evenals de kansen en bedreigingen van de gemeente geanalyseerd. De drie thema's zijn: 'landschap, natuur en cultuurhistorie', economie en krimp.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat voor een goede bereikbaarheid van de stad Coevorden, er voldoende doorstroming van het verkeer en voldoende parkeergelegenheid (na) bij de bestemming dient te zijn. Ook een goede en directe fietsstructuur met voldoende stallingsmogelijkheden draagt bij aan een goede bereikbaarheid, immers er is minder belasting op de wegen en minder gebruik van parkeerruimte, bovendien geeft het voordelen voor duurzame mobiliteit en gezondheid. Coevorden is daarnaast goed bereikbaar per spoor. Het station is gelegen in het midden van de stad, direct gelegen naast het winkelcentrum en aan de rand (korte afstanden) van de woongebieden. Ontwikkeling van het stationsgebied geeft mogelijk kansen voor een herontwikkeling voor zowel achter (parkeren en locatieontwikkeling) als voor het station in de vorm van een stationsplein.

De stad kent enkele verouderde bedrijventerreinen, zoals De Holwert, De Hare en Leeuwerikenveld I. De gemeente Coevorden zet in op herontwikkeling en/of herprofilering van deze terreinen. Hierbij zal worden gekeken naar de noodzaak tot segmentering.

Het planvoornemen voorziet in de herontwikkeling van (een deel van) het verouderde bedrijventerrein De Holwert. De verplaatsing van De Nieuwe Veste zal ook zorgen voor een verbeterde bereikbaarheid van de school per spoor. Er kan worden geconcludeerd dat het planvoornemen aansluit op de structuurvisie Coevorden 2013-2023.

3.3.2 Beeldkwaliteitsplan historische kern Coevorden

Op 16 oktober 2012 is de Welstandsnota gemeente Coevorden vastgesteld. De Welstandsnota vormt een set van beleidsregels waarbinnen het college van burgemeester en wethouders het welstandstoezicht moet uitvoeren.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de bouw van een middelbare school op bedrijventerrein 'Holwert-Midden' mogelijk. De Welstandsnota heeft per zone welstandscriteria opgesteld. Het plangebied is op de bijbehorende welstandskaart onderdeel van de zone 'IT2' (bedrijventerrein Coevorden). Voor ieder gebied in de gemeente is een matrix gemaakt met welstandscriteria aan de hand waarvan individuele bouwwerken getoetst worden. Voor de zone 'IT2' gelden voor overige bebouwing de volgende welstandscriteria:

- Oriëntatie: Straatgericht
- Erfsituatie: Duidelijke scheiding openbaar en niet openbaar. Grotendeels verhard.
- Erfindeling: Achter of naast de bedrijfswoning voor zover aanwezig
- Hoofdvorm: Rechthoekig. Dakvorm divers
- Materiaalgebruik: Alle gangbare bouwmaterialen.
- Kleurgebruik: Divers

Het plangebied is direct naast Holwert Zuid gelegen. In dit gebied is de welstandsnota van de gemeente Coevorden niet van kracht. Voor de binnenstad van Coevorden, inclusief Holwert Zuid geldt het beeldkwaliteitsplan 'Historische Kern Coevorden', deze is in 2010 vastgesteld. Hier is als leidraad voor de beeldkwaliteit de krachtige structuur van de binnenstad genomen.

3.3.3 Erfgoednota 'Het kapitaal van Coevorden'

De gemeente Coevorden heeft een lange, rijke en roemruchte geschiedenis. Al in de prehistorie is sprake van bewoning waarvan nu nog steeds de bewijzen in het landschap zichtbaar zijn. De hunebedden en de grafheuvels, de celtic fields en de vele vondsten in het Stedelijk Museum Coevorden zijn getuigen van dit verre verleden. Uit een recenter verleden geeft de nog aanwezige structuur van de vroegere vestingstad zicht op de militaire geschiedenis. Het Kasteel en Havezathe de Klencke vertellen weer over de bestuurlijke rol van Coevorden in het verleden. De veelal gaaf bewaarde esdorpen met hun boerderijen en essen zijn representanten van de agrarische samenleving door de eeuwen heen. En de jongste geschiedenis van de gemeente Coevorden is zichtbaar in de veenkoloniale delen met de kanalen, wijken en lintdorpen in weidse vergezichten.

De gemeente heeft het beleid van haar cultureel erfgoed vastgelegd in de erfgoednota 'Het Kapitaal van Coevorden' (vastgesteld in 2013). Hierin is een groot aantal aanbevelingen gedaan om het culturele erfgoed te bewaren en te versterken. In 2010-2011 is de Cultuurhistorische inventarisatie (CHI) uitgevoerd door een gemeentelijke projectgroep en de historische verenigingen in de gemeente.

In de CHI zijn drie onderdelen, archeologie, landschap & historische geografie en gebouwde omgeving, geïnventariseerd, gewaardeerd en voorzien van beleidsadviezen. De resultaten van deze inventarisatie zijn in de nota beschreven. Zij dienen als onderlegger voor deze erfgoednota.

Het plangebied is gelegen in het gebied "Vestingstad Coevorden met de omringende waterwegen". Coevorden is één van de twee Drentse steden met een middeleeuwse oorsprong. Ze heeft in de stadskern hoge archeologische waarden en bovendien nog een intact zeventiende-eeuws stratenpatroon. De belangrijkste kenmerken zijn:

- het archeologisch bodemarchief;
- de nadrukkelijk aanwezige structuur van de zeventiende-eeuwse vesting;
- de (relicten) van bebouwing uit de Late Middeleeuwen, waaronder het Kasteel, de zeventiende en achttiende eeuw, maar ook waardevolle panden uit de negentiende en twintigste eeuw; en de hoge dichtheid aan beschermde monumenten en karakteristieke objecten;
- de laatnegentiende- en vroeg twintigste-eeuwse stadsuitleg van Coevorden aan de noordzijde van de oude stad;
- de omringende waterwegen zoals Lutter Hoofdwijkkanaal, Coevorden-Vechtkanaal, Alte Picardiekanaal en Kanaal Coevorden-Zwinderen in combinatie met de vesting.

Door het plangebied liep de buitenste stervormige gracht die is aangelegd aan het begin van de achttiende eeuw. De gracht werd in de jaren 1980 gedempt, toen waren het noorden en zuiden van het gebied al in gebruik als bedrijventerrein. Met het planvoornemen wordt geen afbreuk gedaan aan 'het kapitaal van Coevorden'. In paragraaf [4.1](#) wordt dit nader besproken.

3.3.4 Conclusie

Mits voldaan wordt aan de hiervoor beschreven randvoorwaarden, past de ontwikkeling zoals voorgesteld in dit bestemmingsplan binnen het gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 4 Planologische randvoorwaarden

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Archeologie

Toetsingskader

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in werking treedt. Vooruitlopend hierop zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is. De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast moet ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, moet op grond van voorgaande dan ook worden aangegeven op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden rekening wordt gehouden.

Onderzoek

Op de Archeologische Beleidsadvieskaart van de gemeente Coevorden ligt het plangebied in de historische kern van de stad Coevorden. Dit houdt in dat voorafgaand aan alle bodemingrepen archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Daarom is op 19 oktober 2021 een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd door De Steekproef. De rapportage hiervan is als [Bijlage 2](#) bij deze toelichting opgenomen.

Tijdens het booronderzoek zijn geen archeologische vondsten gedaan en in de gracht zijn geen intacte lagen aangetroffen. Aan beide kanten van de gracht is de bodem sterk verstoord. Ook onder het metaalbewerkingsbedrijf (waar niet is geboord) is de bodem waarschijnlijk verstoord. De kans op intacte archeologische waarden in het plangebied is klein. De Steekproef adviseert daarom het plangebied wat betreft de archeologie vrij te geven. In alle gevallen geldt dat indien bij toekomstig graafwerk archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, daarvan direct melding moet worden gedaan bij de minister conform de Erfgoedwet 2015.

Conclusie

Dit bestemmingsplan mag wat betreft archeologie uitvoerbaar worden geacht.

4.1.2 Cultuurhistorie

De oudste vermelding van Coevorden als nederzetting dateert uit 1141. De nederzetting is ontstaan vanwege de strategische ligging langs een van de noord-zuid wegen die Drenthe en Groningen met het zuiden verbond. De naam duidt een doorwaadbare plaats aan waar men de rivier kon oversteken, een zogenaamde voorde (Coevoorde). De voorde ligt in dit geval in het Schoonebeekerdiep. Vanwege de strategische ligging werd Coevorden regelmatig belegerd. In het begin van de zeventiende eeuw werd de nederzetting tot militaire vesting gemaakt. Begin achttiende eeuw werd de vesting verbeterd en voltooid in de vorm van een regelmatige zevenhoek. De deels nog aanwezige stervormige stadsgracht dateert ook uit deze fase. In 1870 werd de vesting opgeheven en tot 1907 werden de wallen en poorten geslecht en een groot deel van de grachten gedempt. Op de topografische kaart uit 1850 is te zien dat de buitengracht van de vesting midden door het plangebied liep (Figuur 4.1). Aan de oostkant lag de glacis (helling aan de buitenkant van een fort) en de noordwestkant van het plangebied was (waarschijnlijk) in gebruik als hooiland (kadastrale kaart 1811-1832; hisgis.nl). Op de topografische kaart uit 1927 is te zien dat de binnenste grachten al grotendeels gedempt zijn en ook een stuk van de buitengracht en noorden van het plangebied al is gedempt ten behoeve van de spoorlijn. Door het plangebied loopt de gracht echter

nog. In de zuidoosthoek van het plangebied is een klein gebouw afgebeeld. Op de kaart uit 1962 is de gracht behoorlijk versmald. Het gebied is verder als bedrijventerrein ingericht. In het noorden van het plangebied is een groot pand afgebeeld en in het zuidoosten meerdere kleine gebouwen. In 1987 is de gracht gedempt en zijn de bedrijfspanden verder uitgebreid. Het pand in het noordwesten van het plangebied is in 2013 gesloopt.



Figuur 4.1: Uitsneden topografische kaarten uit 1850, 1927, 1962 en 1987 (bron: De Steekproef)

Op de 'beleidskaart cultuurhistorisch zeer waardevolle gebieden' ligt het plangebied niet in een beschermd- of waardevol gebied. In het plangebied zijn geen beschermde of karakteristieke objecten aanwezig.

Wel is het plangebied dichtbij de cultuurhistorische hoofdstructuur gelegen. Zoals in paragraaf 3.2.1 is beschreven ligt het plangebied in het deelgebied 'Mars- en Westerstream- het keurslijf van de beken'. Een van de ambities binnen dit deelgebied is het in stand houden van het karakter van Coevorden als vestingstad, zowel ondergronds als bovengronds, met alle onderdelen die daaraan refereren, zoals de motte, het kasteel, bastions, kazernes, wapenopslagplaats en radiale wegenstructuren. Zoals hierboven beschreven is het plangebied gelegen op de locatie van de voormalige vestingwallen en grachten van Coevorden. Met het planvoornemen keert een deel van de voormalige grachtenstructuur aan de noordzijde van de stad Coevorden terug. Deze voormalige grachtenstructuur zal in de vorm van groen of boszones terugkeren in het ontwerp, zie paragraaf 2.2.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor dit plan.

4.2 Bodem

Inleiding

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet in ieder geval een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming (Wbb) van toepassing. Hierin is geregeld dat als ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen er sprake is van een saneringsgeval. Voor te ontgraven en eventueel buiten een plangebied af te voeren gronden kan op basis van het Besluit Bodemkwaliteit (Bbk) een milieuhygiënische verklaring van de gronden noodzakelijk zijn (hiervoor dient de grond conform de richtlijnen van het Besluit bodemkwaliteit te worden onderzocht). Dit is echter sterk afhankelijk van de toepassingslocatie.

Onderzoek

Verkennd bodemonderzoek

In juli en augustus 2021 is door Antea Group een verkennd bodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage hiervan is op 4 november 2021 uitgebracht, deze rapportage is als Bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd. In dit verkennd bodemonderzoek wordt een viertal deellocaties onderscheiden: deellocatie A (Perceel 4842 DSM weg 2), deellocatie B (Perceel 3250 en 5009, DSM weg ongenummerd), deellocatie C (Perceel 4882 (gedeeltelijk), De Holwert 1) en deellocatie D (Perceel 4944, 4945 en 5011, Parallelweg 29, 29b, 29c, voor perceel 5010 is geen toestemming, deze ligt buiten de scope).

Uit de resultaten van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat ter plaatse van een drietal deellocaties matig tot sterke verontreinigingen met minerale olie en PAK (grachtdemping), zware metalen (deellocatie C) en PAK (deellocatie B) zijn aangetoond. Het betreft met name verontreinigingen in de bovengrond tot 1 m -mv. Een groot deel van het terrein kon niet worden onderzocht vanwege fundaties/onderkeldering van de bestaande

gebouwen, het niet toegankelijk zijn vanwege een dichte begroeiing en het niet verkrijgen van toestemming. De grachtdemping is over het gehele terrein omvangrijk aanwezig en is daarom maar ten dele onderzocht.

Daarnaast blijkt uit het historisch onderzoek dat er sprake is van een sterke verontreiniging met VOCl in grond en met name het grondwater ter plaatse van deellocatie C en verspreid over het terrein aanwezig in het diepere grondwater, en overlopend in een ander geval van bodemverontreiniging (lopende bodemsanering) aan westzijde van de huidige onderzoekslocatie. Voor beide verontreinigingen zijn vaststellingsovereenkomsten getekend. Op het gehele terrein zijn veel bijmengingen aangetroffen en valt de grond ter plaatse van deellocaties B, C en D indicatief aan de klasse Industrie of > Industrie (niet toepasbaar). In het kader van de beoogde bestemmingswijziging is hergebruik van de grond niet mogelijk. Deze dient te worden afgevoerd als industriegrond. Zowel de bestaande verontreiniging met VOCL in grond en grondwater, de aangetroffen (sterke) verontreinigingen in de bovengrond maar ook de licht verontreinigde grond (bijmengingen met puin met klasse industrie of niet-toepasbaar) maken dat er (hoge) kosten moeten worden gemaakt om het terrein geschikt te maken voor de geplande onderwijsbestemming. De kosten bestaan uit een vervolgotraject bodemonderzoek, vergunningenprocedures, eventuele bestemmingsgerichte bodemsanering, en de afvoer van ongeschikte grond. De provincie Drenthe moet als bevoegd gezag goedkeuring geven op een bestemmingsgerichte bodemsanering.

De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek (traject nader en saneringsonderzoek met opstellen saneringsplan), omdat de gehalten aan PAK, koper en nikkel de betreffende interventiewaarden overschrijden. Daarnaast dient de aanwezige restverontreiniging met VOCl in grond en grondwater te worden geactualiseerd na vaststelling van het juridische kader. Het vervolgonderzoek dient uitsluitend te geven over de mate en omvang van het geval en de aanwezigheid van risico's.

Vervolgonderzoek

Het aanvullend bodemonderzoek is in september en oktober 2022 uitgevoerd. De rapportage hiervan is op 18 oktober 2022 uitgebracht en als Bijlage 4 bij de toelichting gevoegd. In het uitgevoerde sleuvenonderzoek is op basis van de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de grachtdemping vastgesteld. Onderzoek naar de grondwaterkwaliteit behoorde niet tot de scope van het uitgevoerde bodemonderzoek. Het indicatieve asbestonderzoek is uitgevoerd op basis van steekproeven van de meest verdachte lagen met puinbijmenging. Hieronder volgen kort de conclusies.

Asfalt

Het asfalt is circa 10 tot 15 cm dik. De toplaag bestaat uit steenslagasfaltbeton, met daaronder grind asfaltbeton. Het asfalt is beoordeeld als niet-teerhoudend en op basis van het uitgevoerde onderzoek derhalve geschikt voor hergebruik.

Grond

Sleuf 1

In de laag van 2,00-2,60 m-mv (zand, met daarin bijmengingen met asfalt, baksteen, plastic en metaal) is ter plaatse van het dempingsmateriaal een sterk verhoogd gehalte zink aangetoond. Daarnaast zijn in deze sleuf (zowel dempingsmateriaal als sliblaag) hooguit licht verhoogde gehalten zware metalen, minerale olie, PCB en PAK aangetoond.

Sleuf 2 (inclusief boringen 600-nrs in verlengde van sleuf)

In de laag van 2,40-3,40 m-mv (slib, met daarin puin bijmengingen) is plaatselijk een sterk verhoogd gehalte aan PAK aangetoond, daarnaast is er in dezelfde laag plaatselijk een matig verhoogd gehalte aan koper aangetoond. Verder zijn er hooguit licht verhoogde gehalten zware metalen, minerale olie, PCB en PAK aangetoond. Er is ter plaatse van sleuf 2 geen asbest aangetoond.

Raai handboringen 500-nrs (ter vervanging van sleuf 3)

Ter plaatse van boring 507 is er in de laag van 1,30-1,40 m-mv (zand, sterk plastic houdend) en ter plaatse van boring 506 in de laag van 1,00-1,30 m-mv (zand; sterke olie-waterreactie) een sterk verhoogd gehalte PAK aangetoond. Verder zijn in overige monsters uit de 500-serie matig verhoogde gehalten PAK of koper en hooguit licht verhoogde gehalten zware metalen, minerale olie, PCB en PAK aangetoond.

Grond-puinwal

Ter plaatse van de grond-puinwal zijn hooguit licht verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK aangetoond, er is geen asbest aangetoond.

Toetsing Besluit bodemkwaliteit

De analyseresultaten van de onderzochte grond(meng)monsters zijn indicatief getoetst aan de normen uit het Besluit bodemkwaliteit. Hieruit blijkt dat de monsters indicatief voldoen aan de klasse Industrie – Niet toepasbaar > interventiewaarde.

Asbest

Er is een indicatief asbestonderzoek uitgevoerd. Hier is analytisch een licht verhoogd gehalte aan asbest aangetroffen ter plaatse van sleuf 1 (0-1 m -mv). Het gehalte overschrijdt de grenswaarde voor een nader onderzoek niet. In de overige asbestmonsters is geen asbest aangetoond. Omdat de meest verdachte bodemlagen steekproefsgewijs zijn onderzocht wordt op basis van het uitgevoerde onderzoek niet verwacht dat op de locatie sprake is van een sterke verontreiniging met asbest.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde hypothese verdachte locatie wordt aanvaard, vanwege de aangetroffen sterke gehalten in combinatie met het voorgaande onderzoek. Ook zijn er diverse bijmengingen aangetroffen die beperkingen kunnen geven voor de eventuele hergebruikbestemming van af te voeren grond. Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek.

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om de resultaten van het sleuvenonderzoek als aanvulling op het eerdere uitgevoerde verkennende bodemonderzoek mee te nemen in de beoordeling van de juiste vervolgacties. Om de locatie geschikt te maken voor het voorgenomen gebruik (schoolterrein) dient er in samenspraak met het bevoegde gezag een saneringsplan met eventueel een saneringsonderzoek te worden opgesteld. Het saneringsplan betreft een Saneringsplan op Hoofdzaken waarin de bevindingen van het Verkennend Bodemonderzoek en het Aanvullend Sleuvenonderzoek worden uitgewerkt in een saneringsdoelstelling met functiegerichte aanpak. Het later uit te voeren bodemonderzoek op de percelen waar nu geen toestemming was om het bodemonderzoek uit te voeren, kan dan onder voorwaarden aan dit saneringsplan worden toegevoegd zodat er dan geen lange procedure (-tijd) meer nodig is.

Conclusie

De bodemkwaliteit is op dit moment niet geschikt voor de beoogde nieuwbouw van de scholengemeenschap "De Nieuwe Veste" te Coevorden. Uit de twee meest recente en hierboven genoemde bodemonderzoeken blijkt dat er bodemsanering noodzakelijk is. Daarnaast is de bodemkwaliteit van het terrein niet voldoende in kaart gebracht. Belangrijke voorwaarden verbonden aan de realisatie van de beoogde nieuwbouwplannen:

- Om de locatie geschikt te maken voor het voorgenomen gebruik (schoolterrein) dient er een saneringsplan met eventueel een saneringsonderzoek te worden opgesteld. De provincie Drenthe moet als bevoegd gezag goedkeuring geven op een bestemmingsgerichte bodemsanering.
- Het is noodzakelijk bodemonderzoek uit te voeren op de percelen waar eerder geen toestemming was om het bodemonderzoek uit te voeren.
- Indien grond van het eigen terrein moet worden afgevoerd zal deze verwerkt dienen te worden conform de eisen van het Besluit Bodemkwaliteit.
- Gebiedsgericht grondwaterbeheer is van toepassing. Gebiedsgericht grondwaterbeheer is een beleidskader waarin het integraal en duurzaam inrichten van het beheer van het grondwater binnen een begrensd gebied wordt uitgevoerd. En wel zodanig dat activiteiten met grondwater en ingrepen op het grondwater gekoppeld aan milieudoelstellingen, (herstel)natuur en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen, geïntegreerd en systeemgericht worden uitgevoerd voor de lange termijn.

De genoemde voorwaarden zullen worden opgevolgd om de bodemkwaliteit geschikt te maken voor de beoogde nieuwbouw van de school. Daarmee is het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar.

4.3 Ecologie

Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. De Wet natuurbescherming (Wnb) is op 1 januari 2017 in werking getreden en betreft zowel soortenbescherming als bescherming van (Europese) natuurgebieden. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied in het kader van bijvoorbeeld de Natura 2000-gebieden. Gebiedsgericht beleid vindt onder meer plaats op basis van het Natuurnetwerk Nederland. Wat betreft soortenbescherming wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. De wet gaat uit van het "nee-tenzij"-principe, waarbij de mogelijkheid wordt geboden bepaalde ingrepen toe te staan door middel van ontheffing of vrijstelling. Daarnaast kent de wet een zorgplichtbepaling voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. In die bepaling staat: "*Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving*". Handelingen die nadelige gevolgen voor flora en fauna kunnen veroorzaken, moeten achterwege gelaten worden of zoveel mogelijk worden beperkt of ongedaan gemaakt.

Onderzoek

Om de uitvoerbaarheid van het planvoornemen te toetsen is een beknopte natuurtoets uitgevoerd naar de effecten op eventuele beschermde waarden in het plangebied en in de omgeving daarvan. De rapportage van de ecologische beoordeling van het plangebied is als [Bijlage 5](#) bij deze toelichting gevoegd. Naast het raadplegen van bronnen is het plangebied ten behoeve van de inventarisatie op 26 augustus 2022 bezocht door een ecooloog. Hieronder volgen kort de conclusies.

Soortenbescherming

Als gevolg van de sloop van de bedrijfsbebouwing in het oosten van het plangebied gaan mogelijk beschermde verblijfplaatsen van vleermuissoorten als gewone dwergvleermuis en laatvlieger verloren. Nader onderzoek is nodig om te bepalen of vleermuisen gebruik maken van de bebouwing in het plangebied. Ook kan bij uitvoering van de plannen nestplaatsen van steenmarter verloren gaan in en rondom de bedrijfsbebouwing en op het terrein in het noordwesten van het plangebied. Hierdoor is nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van steenmarter in het plangebied. Als gevolg van de plannen gaan mogelijk ook waardplanten van de dagvlinder grote vos verloren. Daarom is nader onderzoek nodig om te bepalen of grote vos gebruik maakt van de aanwezige waardplanten in het plangebied.

Bij uitvoering van de plannen gaan geen jaarrond beschermde nesten verloren. Wel verandert het plangebied als foerageergebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten, zoals huismus en buizerd, maar zal niet geheel ongeschikt worden. Bovendien is in de

directe omgeving van het plangebied in ruime mate alternatief foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op vogels met jaar-rond beschermde nesten treden niet op.

Voor de overige vogelsoorten geldt dat het vernietigen of verstoren van in gebruik zijnde nesten van (algemene) vogelsoorten bij wet is verboden. Dit kan voorkomen worden door bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen. Een standaardperiode voor het broedseizoen is er niet; van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. De meeste vogels broeden tussen half maart en half juli. Bij de werkzaamheden moet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Dit betekent dat er bij voorkeur buiten het broedseizoen wordt gewerkt, dus buiten de periode half maart tot half juli. Het is ook mogelijk om voor het broedseizoen te starten met de werkzaamheden en continu door te werken. Dan is het waarschijnlijk dat vogels niet in het plangebied gaan broeden vanwege de continue verstoring.

Is de wens om de werkzaamheden in het broedseizoen te starten, dan is het nodig om het plangebied voorafgaand aan de start te (laten) inventariseren op broedgevallen. Zijn er op dat moment vogels aan het broeden, dan kunnen de werkzaamheden pas starten als de jongen zijn uitgevlogen.

Het plangebied zal naar verwachting na de sloop en nieuwbouw niet ongeschikt worden voor de te verwachten vleermuissoorten die rondom bebouwing foerageren. Bovendien is in de directe omgeving van het plangebied in ruime mate alternatief foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op vleermuizen door verlies van foerageergebied treden niet op.

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen ook enkele verblijfplaatsen van algemene amfibiesoorten en algemene grondgebonden zoogdiersoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voort-bestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Drenthe. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Wnb.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op ruime afstand van het Natura 2000-gebied 'Mantingerzand'. Hierdoor zijn in potentie alleen effecten door externe werking mogelijk. Het plangebied is gescheiden van het Natura 2000-gebied door onder andere de bebouwing van Coevorden, wegen en agrarisch gebied. Gezien de grote afstand tot het Natura 2000-gebied, de inrichting van het tussenliggende gebied en de aard van het plan, kan een toename van verstoring door geluid, verlichting of optische verstoring worden uitgesloten.

Beschermde houtopstanden Wnb

De Wet natuurbescherming beschermt bos van minimaal 1.000 m² en bomenrijen van minimaal 21 bomen gelegen buiten de bebouwde kom. In het plangebied zijn geen beschermde houtopstanden aanwezig. Het indienen van een kapmelding bij de provincie Drenthe is niet nodig.

Natuurnetwerk Nederland beleid

Het NNN in Drenthe kent geen externe werking. Met de uitvoering van de plannen gaat geen NNN verloren, waardoor negatieve effecten hierop kunnen worden uitgesloten.

Stikstof

In Nederland zijn 161 Natura 2000-gebieden gelegen. In 130 van deze gebieden komen stikstofgevoelige habitats of leefgebieden van soorten voor. Dit betekent dat een verdere toename van stikstofdepositie tot een negatief effect kan leiden. Derhalve dient bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling onderzocht te worden of er stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Dit geldt voor een activiteit waar een omgevingsvergunning voor noodzakelijk is, maar ook voor een bestemmingsplan. Voor een bestemmingsplan is het namelijk noodzakelijk om de uitvoerbaarheid van het plan op voorhand aan te tonen. Hiernaast geldt op grond van artikel 2.7 Wnb in samenhang met artikel 2.8 Wnb een onderzoeksplicht voor bestemmingsplannen. Een te hoge stikstofdepositie kan tot een negatief effect leiden, waardoor het bestemmingsplan onder dezelfde omstandigheden niet kan worden vastgesteld.

De meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden zijn:

- Mantingerzand, gelegen op een afstand van circa 14,9 km;
- Bargerveen, gelegen op een afstand van circa 16 km;
- Vecht- en beneden-Reggebied, gelegen op een afstand van circa 20 km;
- Dwingelderveld, gelegen op een afstand van circa 24 km.

Op 16 februari 2023 is er een Aerijs-berekening uitgevoerd om te bepalen of het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Hierbij is zowel de stikstofdepositie ten gevolge van bouwwerkzaamheden in de aanlegfase als de stikstofdepositie ten gevolge van toegenomen verkeersbewegingen in de gebruiksfase meegenomen. De memo hierover met daarbij de berekeningen, middels de meest recente AERIUS-calculator, met informatie over de invoergegevens is als [Bijlage 6](#) bij de toelichting opgenomen.

Voor de berekening is uitgegaan van een aanlegfase van twee jaar, met de rekenjaren 2023 en 2024. In het eerste aanlegjaar is uitgegaan van de sloopwerkzaamheden en de helft van de draaiuren van werktuigen ten aanzien van de bouw van het nieuwe schoolgebouw. In het navolgende rekenjaar wordt uitgegaan van de resterende draaiuren voor het gebouw en het terrein. Indien de bouw later zal starten kan deze aanname als worst case worden gezien.

Voor de AERIUS-berekening is ervan uitgegaan dat de totale emissie van het werkverkeer circa 64,6 kg NOx/jr bedraagt, waarvan in het eerste aanlegjaar 15,3 kg NOx en in het tweede aanlegjaar 49,3 kg NOx. In de AERIUS-berekening is voor het berekenen van de verkeersgeneratie in de gebruiksfase uitgegaan van de realisatie van een middelbare school met exact 1053 leerlingen. Voor de totale emissie van de verkeersgeneratie van de school in de gebruiksfase is uitgegaan dat dit in rekenjaar 2025 ongeveer 10,0 kg NOx/jr bedraagt. De totale emissie van het plan in de aanleg- en gebruiksfase bedraagt ongeveer 538 kg NOx/jr. Uit de uitgevoerde AERIUS-berekening blijkt dat er geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn met een overschrijding van een planbijdrage van meer dan 0,00 mol N/ha/jaar. Er treedt door de stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden. Het aspect stikstof staat nadere besluitvorming niet in de weg.

Conclusie

Het vervolg onderzoek voor ecologie is in gang gezet. Als uit het vervolgonderzoek blijkt dat een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is zal deze worden aangevraagd.

Het aspect gebiedsbescherming (inclusief stikstof) vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.4 Externe veiligheid

Toetsingskader

Inrichtingen

Op 13 februari 2009 is het gewijzigde Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Dit besluit geeft voorwaarden voor nieuwe en bestaande situaties ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van inrichtingen waarin bepaalde gevaarlijke stoffen worden gebruikt, opgeslagen of geproduceerd. Het plaatsgebonden risico onderscheidt grens- en richtwaarden voor (beperkt) kwetsbare objecten. Het betreft de berekende kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Deze kans mag maximaal één op een miljoen (10^{-6}) per jaar zijn. Het groepsrisico is van toepassing op groepen personen in het invloedsgebied van een inrichting met gevaarlijke stoffen en de kans op overlijden. Dit wordt weergegeven in een Fn-curve en getoetst aan een oriënterende waarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op 1 april 2015 is de nieuwe wetgeving rond transportroutes, het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) met het bijbehorende Basisnet, in werking getreden. Dit besluit vervangt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Het Besluit transportroutes externe veiligheid sluit aan op de bepalingen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen omtrent het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarnaast wordt het Basisnet voor wegen, spoor en water opgesteld. Dit basisnet omvat alle rijkswegen, spoorlocaties met goederenvervoer en kanalen en rivieren met goederenvervoer, met de bijbehorende (eventueel aanwezige) risicoafstanden.

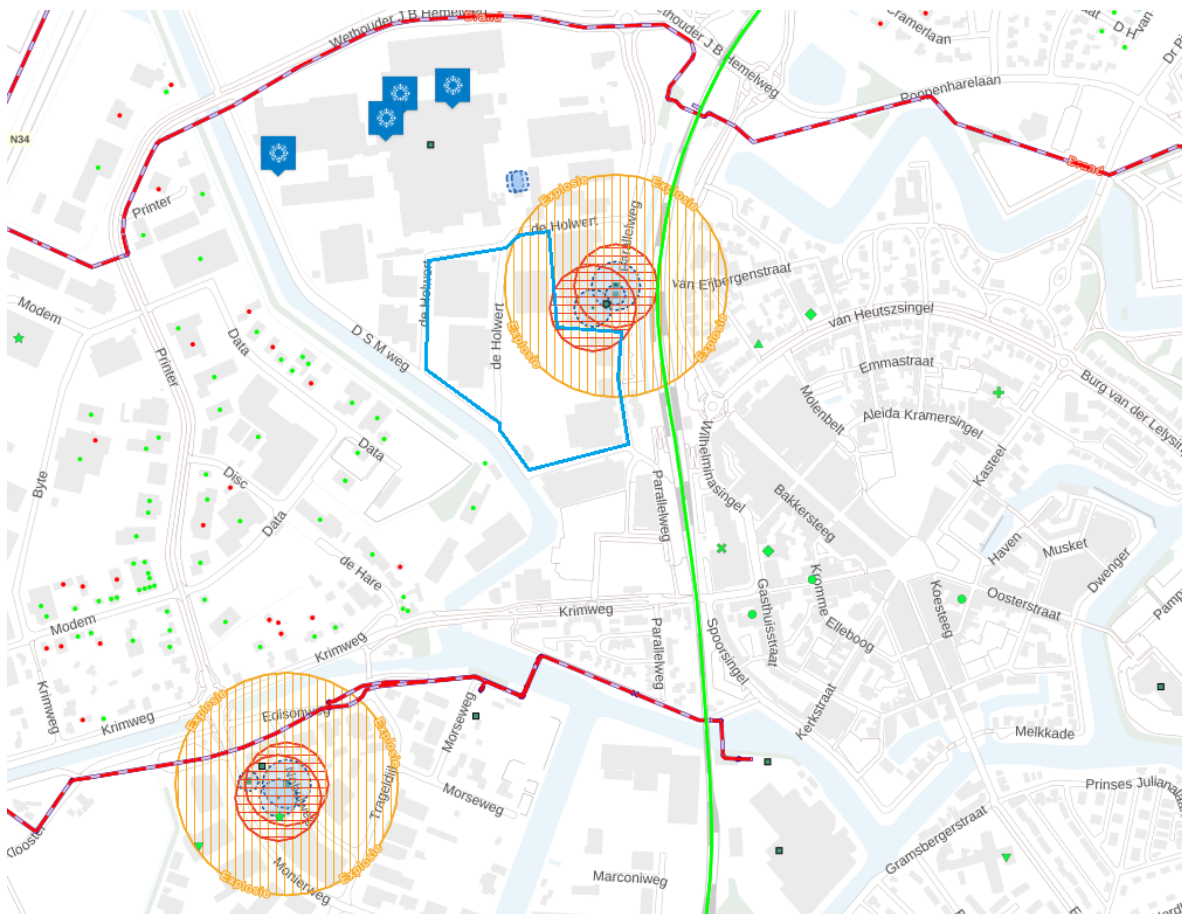
Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Dit besluit omvat de nieuwe regelgeving op het gebied van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

In plaats van de bebouwings- en toetsingsafstanden waar in de oude circulaires van werd uitgegaan, dienen nu de belemmeringsstrook (vijf meter bij leidingen met een druk boven de veertig Bar), de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) en het invloedsgebied van het groepsrisico (1%-letaliteitsgrens) in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Onderzoek

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een zogenoemde risicokaart ontwikkeld. Hierin is informatie opgenomen die met risico's te maken heeft; zowel risicobronnen als kwetsbare objecten die aandacht verdienen bij ruimtelijke ontwikkelingen worden getoond. Voor het planvoornemen van dit bestemmingsplan is op de risicokaart nagegaan of er ook aandachtspunten (in dit geval risicobronnen) op het vlak van de externe veiligheid aanwezig zijn. Hieruit is gebleken dat in en in de omgeving van het plangebied enkele aspecten van externe veiligheid een rol spelen. Ook is er door Antea Group een onderzoek uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid. De rapportage hiervan is als Bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd.



Figuur 4.2: Uitsnede risicokaart, het plangebied bevindt zich globaal in het blauwe kader (bron: risicokaart.nl)

Inrichtingen

In de directe nabijheid van het plangebied is één Bevi-inrichting gevestigd, namelijk LPG-tankstation De Veste. Dit tankstation ligt op circa 40 meter van het plangebied en circa 100 meter van het bouwvlak van de te realiseren school. Uit het onderzoek naar externe veiligheid door Antea Group blijkt dat voor het plaatsgebonden risico de wettelijk vastgelegde plaatsgebonden risicocontouren de geplande gebouwen van De Nieuwe Veste niet raken. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico voldoet aan de vereisten van het Bevi (er is voldaan aan de normwaarde alsook aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico).

Uit de groepsrisicoberekening die gedaan is in het onderzoek naar externe veiligheid door Antea Group (zie [Bijlage 8](#)), blijkt dat het situeren van De Nieuwe Veste op bedrijventerrein Holwert Midden effect heeft op de hoogte van het groepsrisico van het LPG-tankstation, maar dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Het groepsrisico neemt licht toe als gevolg van de uitbreiding. Het verschil tussen de verschillende varianten is relatief beperkt.

In relatie tot externe veiligheid worden er in het rapport van Antea Group twee no-regret maatregelen aangedragen bij ontwikkeling van De Nieuwe Veste op het bedrijventerrein:

- Organiseer een (extra) BHV (Bedrijfs Hulpverlening) cursus/ instructie en oefen deze specifiek gericht op calamiteiten bij het tankstation. In navolging daarop, maakt bij eventuele calamiteiten bij het tankstation geen gebruik van (eventuele) verzamel punten tussen het tankstation en de school, maar houdt bij ontruiming en daaropvolgende verzameling van leerlingen en leerkrachten de school tussen het tankstation en het verzamel punt.
- Hoewel niet strikt noodzakelijk is het raadzaam om de te ontwikkelen school zo veel mogelijk buiten de straal van 160 meter (onder de aankomende Omgevingswet) te positioneren.

In de bij deze toelichting gevoegde QRA ([Bijlage 8](#)) wordt voor de PR-afstand vanaf het LPG-vulpunt uitgegaan van de afstanden van de Revi. De PR-afstand voor een LPG-tankstation bedraagt op grond van de Revi bij een doorzet van niet meer dan 1000 m³ per jaar 35 meter vanaf het LPG-vulpunt. Deze afstand is gebaseerd op de bevoorrading met een hittebestendige tankwagen en het lossen met een verbeterde vulslang. Deze hitte bestendige tankwagen mag op grond van een RvS-uitspraak (12-01-2022) niet meer als uitgangspunt voor het PR10-6 worden gehanteerd. Op grond van Europese regels (ADR) is dit niet toegestaan. Dit houdt in dat voor de afstand vanaf het LPG-vulpunt nu uit moet worden gegaan dat LPG wordt bevoorrad met een LPG-tankwagen die niet hittebestendig is uitgevoerd maar wel gebruik maakt van de verbeterde vulslang. Voor het PR10-6 betekent dit bij een maximale doorzet van 1000 m³ per jaar een afstand van 38 meter vanaf het LPG-vulpunt geldt. Het RIVM heeft dit onlangs berekend. De overige afstanden vanaf het reservoir en afleverpunt wijzigen niet.

De toename van de PR-afstand met 3 meter (38 meter) heeft geen gevolgen voor de nieuwbouw van de school en heeft verder ook geen gevolgen voor het bestemmingsplan. De overschrijding van de richtwaarde vanaf het LPG-vulpunt ten opzichte van De Holwert 3 neemt met 3 meter toe. Deze toename leidt niet tot een knelpunt, daar de richtwaarde in de bestaande situatie ook al ten opzichte van dit beperkt kwetsbaar object werd overschreden.

Buisleidingen

Op circa 250 meter ten noorden van het plangebied ligt een aardgastransportleiding met een diameter van 8,62 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. De PR 10-6 contour ligt op de leiding. Op grond van het concept Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

moet een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding in acht worden genomen, waarin zich geen bouwwerken of diepwortelende planten mogen bevinden. Deze strook bevindt zich buiten het plangebied. Het invloedsgebied van de leiding is maximaal 120 meter, en reikt daarmee niet tot het plangebied.

Ook ligt op circa 300 ten zuiden van het plangebied een aardgastransportleiding met een diameter van 4,25 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. De PR 10-6 contour ligt op de leiding. Op grond van het concept Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) moet een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding in acht worden genomen, waarin zich geen bouwwerken of diepwortelende planten mogen bevinden. Deze strook bevindt zich buiten het plangebied. Het invloedsgebied van de leiding is maximaal 70 meter en reikt daarmee niet tot het plangebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

De ontwikkeling van de De Nieuwe Veste ligt in de nabijheid van het Spoor Coevorden – Emmen. Deze spoorlijn is opgenomen in het basisset, en er worden alleen brandgevaarlijke vloeistoffen vervoerd. De uitstroming van een tankwagen met brandbare vloeistof leidt tot de vorming van een vloeistofplas. De effectafstanden van brandbare vloeistoffen aan het spoor zijn beperkt. Het invloedsgebied (1%-letaliteitsafstand) bedraagt 35 m. Het plangebied ligt op meer dan 40 meter van het spoor. Dat betekent dat er op dit punt geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling op deze locatie.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid treden er geen belemmeringen op.

4.5 Geluid

Wet- en regelgeving

Regels ten aanzien van geluidhinder zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Het doel van de Wet geluidhinder is tweeledig. Enerzijds de bescherming van het milieu en anderzijds de bescherming van de volksgezondheid. Bepalend is steeds de situering van geluidsbronnen ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De Wgh gaat uit van zones langs wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Binnen dergelijke zones zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan indien de geluidsbelasting op de buitengevel onder of hoogstens gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing binnen de van rechtswege aanwezige zone van een weg. Volgens de Wet geluidhinder heeft elke weg een zone. Conform art. 74 lid 2 Wgh zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt hiervan uitgezonderd, evenals wegen die deel uitmaken van een woonerf. Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of Burgemeester en Wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige objecten binnen een zone een ten hoogste toelaatbare waarde van 48 dB als geluidsbelasting op de gevel. Indien nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden blootgesteld aan een geluidsbelasting hoger dan 48 dB, is het noodzakelijk dat een verzoek tot het mogen toestaan van een hogere waarde wordt ingediend.

Onderzoek

Het initiatief bestaat uit het vestigen van een school, die als geluidsgevoelig object wordt gezien, op het bedrijventerrein Holwert-Midden in Coevorden. Het plangebied ligt in de omgeving van station Coevorden, waardoor het plan in de zone ligt van een spoortraject. Ook ligt het plangebied binnen zoneplichtige wegen. Tevens vindt er nabij het plangebied veel bedrijvigheid plaats, een deel van deze bedrijvigheid is in de huidige situatie binnen de richtafstanden tot het plangebied gelegen. Om geluidshinder te voorkomen is ook hiervoor een akoestisch onderzoek gewenst. Door Antea Group is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor industrielawaai, railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai. De rapportage hiervan is als [Bijlage 9](#) bij deze toelichting gevoegd.

Industrielawaai

Uit het akoestisch onderzoek ([Bijlage 9](#)) blijkt dat het bouwvlak van de te realiseren school binnen de richtafstanden op basis van geluid van een aantal bedrijven gelegen is. Het gaat hier om bouwbedrijf Directbouw aan De Holwert 4 en Nijman-BelNed B.V. aan de Parallelweg 31. Deze bedrijven moeten voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Omdat de richtafstand wordt overschreden is gekeken naar de feitelijk aanwezige bedrijven en wat de impact hiervan is. Hiertoe zijn milieuvergunningen onderzocht. Wanneer deze informatie onvoldoende aanknopingspunten gaf voor de beoordeling van de geluiduitstraling van een bedrijf, is gekeken onder welke milieucategorie de huidige bedrijfsactiviteiten van het bedrijf vallen. Hierbij is uitgegaan van de milieucategorieën zoals deze zijn vermeld in [Bijlage 7](#). Uitgangspunt van het onderzoek naar industrielawaai van Antea Group is dat de bedrijfsactiviteiten van de onderzochte bedrijven in de toekomst niet dusdanig wijzigen dat de milieucategorie toeneemt.

Directbouw B.V. (Holwert 4)

Aan de Holwert 4 bevindt zich Directbouw B.V. Dit bedrijf is een fabrikant van units voor tijdelijke huisvesting. In de door de gemeente Coevorden overlegde vergunning ingevolge de Hinderwet d.d. 26 april 1962 en de vergunning ingevolge de Wet Milieubeheer d.d. 9 december 1996 zijn geen geluidvoorschriften opgenomen, derhalve zijn de voorschriften van het Activiteitenbesluit van toepassing. Aangezien er geen relevante geluidgegevens in het milieudossier voor handen zijn, is gekeken naar de richtafstand die geldt voor dit bedrijf. Uit [Bijlage 7](#) blijkt dat voor de bedrijfsactiviteiten van dit bedrijf milieucategorie 3.2 van toepassing is. De richtafstand bedraagt dan 50 meter in gemengd gebied. De afstand van de inrichtingsgrens tot de nieuw te bouwen school bedraagt ten minste 55 meter. Daarmee wordt de richtafstand van 50 meter gehandhaafd en is inpassing van de school, op basis van het huidige gebruik van het perceel, mogelijk.

Veenstra (Holwert 1)

Op het perceel aan de Holwert 1 is een bedrijfsgebouw gesitueerd. Deze wordt in de huidige situatie gebruikt door Veenstra Group. De bedrijfsactiviteiten in dit gebouw bestaan uit het poedercoaten van onderdelen voor cv-installaties. Voor deze bedrijfsactiviteiten is milieucategorie 3.2 van toepassing. De richtafstand bedraagt dan 50 meter in gemengd gebied. De afstand van het bedrijfsgebouw tot de nieuw te bouwen school bedraagt ten minste 150 meter. Daarmee wordt de richtafstand van 50 meter gehandhaafd en is inpassing van de school, op basis van het huidige gebruik van het perceel, mogelijk.

Nijman-BelNed B.V. (Parallelweg 31)

Voor het bedrijf Nijman-Belned op de locatie Parallelweg 31 kunnen in de huidige situatie de richtafstanden voor geluid tot de te realiseren school niet worden gehandhaafd. Echter op basis van het wensbeeld is op deze locatie gemengd gebied beoogd. In het planvoornemen wordt de huidige geldende milieucategorie afgewaardeerd (zie paragraaf 4.7). Het overgangsrecht is hier van toepassing. Indien de bedrijfsactiviteiten van Nijman-Belned nog niet gestaakt zijn bij opening van de school zal er mogelijk tijdelijk niet aan de richtafstanden tot de te realiseren school, op basis van geluid, voldaan kunnen worden. De richtafstanden van het bedrijf zullen bij (tijdelijke) voortzetting van de huidige bedrijfsactiviteiten tot circa 15 meter binnen het te realiseren schoolgebouw reiken. Gezien de kleine overschrijding van de richtafstand en de tijdelijke aard van de eventuele hinder kan de overschrijding van de richtafstand op basis van geluid van het bedrijf Nijman-Belned acceptabel worden geacht. Bij het ontwerp van en de inrichting van het schoolgebouw zal hier ook aandacht voor zijn en kunnen eventueel maatregelen worden getroffen.

Jumbo, Lidl, Aldi (EDS Plein 2, 3 en 4)

Aan de achterzijde van de Lidl, Jumbo en de Aldi zijn de laad-/loslocaties van deze supermarkten gesitueerd, deze liggen daarmee aan de zuidzijde van de planlocatie en in de nabijheid van de nieuw te bouwen school. Tijdens het laden en lossen kunnen hier koelvrachtwagens staan. Om iets te kunnen zeggen over de geluidsinvloed op de nieuw te bouwen school is in het akoestisch onderzoek van Antea Group (Bijlage 9) een indicatieve berekening gedaan waarbij rekening is gehouden met 3 vrachtwagens met koelmotoren die gedurende de dagperiode (de lestijden vallen binnen de dagperiode) een half uur in bedrijf zijn. De berekende geluidbelasting op de nieuw te bouwen school bedraagt in dat geval ten hoogste 52 dB(A). Gezien de minimale gevelwering van 20 dB(A) die op grond van het Bouwbesluit geldt voor nieuwbouw (naar alle waarschijnlijkheid zal de gevelwering voor de nieuw te bouwen school overigens hoger zijn dan 20 dB(A)) is het aannemelijk dat een goed binnenniveau (ten hoogste 35 dB(A) voor industrielawaai) geborgd wordt.

Binnen de richtafstand van 30 meter van de school zelf zijn er geen (geluids)gevoelige bestemmingen gelegen. Op basis van de richtafstanden kan daarom worden gesteld dat er geen hinder wordt verwacht op nabijgelegen (geluids)gevoelige objecten, als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe middelbare school.

In paragraaf 4.7 wordt het aspect bedrijven en milieuzonering verder uitgewerkt.

Spoorlawaai

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek van Antea Group (Bijlage 9) blijkt dat bij de vestigingslocatie voor de te realiseren school de voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting op de plangrens is 59 dB. Deze geluidbelasting vindt plaats op een beoordelingshoogte van respectievelijk 9,8 en 13,3 meter aan de oostzijde. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (68 dB) wordt niet overschreden.

De voorkeursgrenswaarde wordt met 6 dB overschreden ten gevolge van het spoorverkeer op traject Gramsbergen-Dalen. Hiervoor wordt een hogere waarde aangevraagd. Daarnaast dient de geluidwering op orde te zijn. In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere waarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere waarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een spoorweg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

Omdat de overschrijding 6 dB betreft is het naar alle waarschijnlijkheid niet doelmatig om bron- en overdrachtmaatregelen toe te passen als gevolg van railverkeerslawaai. Toepassing van bronmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld raildempers kunnen alleen in overleg met de railinfrabeheerder worden getroffen en zijn zeer kostenintensief en worden daarmee niet doelmatig geacht. Gezien de beperkte omvang en ligging van het plan (binnenstedelijk in een gebied met verschillende functies) zullen overdrachtsmaatregelen niet doelmatig en efficiënt kunnen worden uitgevoerd. Omdat er sprake is van meerdere bouwlagen tot 15 meter hoogte zijn er hoge schermen nodig om de geluidbelasting op alle verdiepingen te kunnen reduceren. Daarnaast is sprake van een binnenstedelijke omgeving, waardoor plaatsing van schermen op bezwaren van stedenbouwkundige aard kan stuiten. Voor maatregelen bij de ontvanger kan worden gesteld dat het binnenmilieu beschermd wordt door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de geluidgevoelige bestemming niet meer bedraagt dan 33 dB.

Wegverkeer

Uit de berekeningsresultaten van het akoestisch onderzoek van Antea Group (Bijlage 9) blijkt dat de geluidbelasting op het maatgevende deel van het plangebied hoger is dan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB ten gevolge van het wegverkeer op de Parallelweg, DSMweg en Stationsstraat, Wilhelminasingel en Krimweg. De geluidbelasting blijft echter wel ruimschoots onder de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het plangebied ten gevolge van het wegverkeer op De Holwert lager is dan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB.

Voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt een hogere waarde aangevraagd. In artikel 110a en volgende van de Wgh wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Indien blijkt dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende soelaas bieden, kunnen burgemeester en wethouders van de gemeente Coevorden onder voorwaarden hogere waarden vaststellen voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen.

Het is naar alle waarschijnlijkheid niet doelmatig om bron- en overdrachtmaatregelen toe te passen als gevolg van wegverkeerslawaai. Voor maatregelen bij de ontvanger kan worden gesteld dat het binnenmilieu beschermd wordt door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de geluidgevoelige bestemming niet meer bedraagt dan 33 dB. Gelet op de voorgenomen samenstelling van de uitwendige scheidingsconstructie van de nieuw te realiseren bebouwing, dient te worden beoordeeld of met de beoogde (bouw)materialen kan worden voldaan aan de aanvullende eis betreffende het ten hoogst toelaatbare binnenniveau.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor, ten gevolge van meerdere geluidbronnen, een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is niet aan de orde. In dit geval is de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de

Parallelweg, DSMweg, Stationsstraat/Wilhelminasingel/Krimweg en het railverkeer berekend. Uit de berekeningsresultaten van het akoestisch onderzoek van Antea Group (Bijlage 9) blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 64 dB bedraagt. Dit betreft de geluidbelasting exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Voor het bepalen van de geluidbelasting vanwege de afzonderlijke wegen wordt deze aftrek wel toegepast. Wanneer de van toepassing zijnde aftrek van 5 dB voor de wegen in mindering wordt gebracht op het gecumuleerde geluidniveau bedraagt deze niet meer dan 59 dB waarmee de gecumuleerde geluidbelasting lager is dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB. De gecumuleerde geluidbelasting op de nieuw te bouwen school kan daarmee als aanvaardbaar worden geacht. Ingevolge het Bouwbesluit dient met gevelwering onderzoek te worden aangetoond dat het resulterende geluidniveau in de school van hoogstens 33 dB wordt gewaarborgd, waarmee de aanvaardbare geluidinvloed is gezekerd.

Conclusie

Voor het aspect geluid worden hogere waarden aangevraagd voor een overschrijding van de voorkeurswaarden voor wegverkeer en spoorverkeer. Het aspect geluid vormt dan geen belemmering voor het planvoornemen.

4.6 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) van belang. Grenswaarden ten aanzien van de jaargemiddelde concentratie betreffen 40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}. Projecten met een invloed van 'niet in betekenende mate' (nibm) op de luchtkwaliteit zijn verder vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- Voor kantoorlocaties is een nibm-grens opgenomen van meer dan 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, dan wel meer dan 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- projecten die leiden tot minder dan 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀). Deze grens komt in 2021 overeen met 1.739 auto's dan wel 157 vrachtwagens per weekdagemaal (Grenswaarden per 06-04-2021).

PM₁₀ en PM_{2,5} zijn overigens sterk gerelateerd, aangezien PM_{2,5} onderdeel uitmaakt van de emissie van PM₁₀. Als aan PM₁₀ wordt voldaan, mag daarom worden aangenomen dat ook de grenswaarde van PM_{2,5} niet wordt overschreden.

Toetsing

Het planvoornemen betreft het vestigen van een middelbare school voor circa 1100 leerlingen op het huidige bedrijventerrein Holwert-Midden. Alhoewel een school niet 1 op 1 vergeleken kan worden met een kantoorlocatie, wordt ervan uitgegaan dat de school met een omvang van 9491 m² ruimschoots onder de nibm-grens van de eerste vrijstellingscategorie ligt. Hiermee valt het plan in de bovenstaande eerstgenoemde vrijstellingscategorie.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen, december 2018. Deze publicatie geeft naast parkeerkencijfers ook kencijfers wat betreft de verkeersgeneratie. Het toevoegen van een middelbare school met circa 1100 leerlingen in een niet stedelijke gemeente in het centrumgebied kent, gebaseerd op de kengetallen van het CROW, een verkeersgeneratie van maximaal 183 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. Het planvoornemen leidt niet tot een hoeveelheid verkeer groter dan de grenswaarde, zoals genoemd in de tweede vrijstellingscategorie.

Rekentool

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil de nibm-tool in 2008 ontwikkeld. De nibm-tool wordt jaarlijks door InfoMil geactualiseerd. 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 (versie 2022) is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2025
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	183
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,28
PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 4.3: Ingevulde nibm-tool

Uit de berekeningen met de bovenstaande nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Het project kan derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit vanwege de toename van het verkeer is niet noodzakelijk.

Achtergrondniveau

Hoewel geconstateerd is dat het project een zogenaamd nibm-project betreft, dient ook te worden gezien of de luchtkwaliteit in het plangebied niet zodanig is dat de normen voor een goed woonklimaat worden overschreden.

Daartoe is gebruik gemaakt van de Grootchalige Concentratiekaarten Nederland 2022, welke in maart 2022 zijn gepubliceerd. Het RIVM produceert deze kaarten jaarlijks. De kaarten geven een beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren. Per kilometer vak worden de concentraties voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen weergegeven waarvoor Europese regelgeving bestaat. De kaarten op deze website hebben een juridisch-formele status.

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀). De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) uit de wet zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Luchtconcentratie		Norm
NO ₂	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
PM _{2,5}	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³
PM ₁₀	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³

Figuur 4.4: Grenswaarden luchtconcentraties NO₂, PM_{2.5} en PM₁₀

Uit de Grootchalige Concentratiekaarten blijkt dat in het plangebied de volgende achtergrondniveaus zijn gemeten en worden verwacht voor NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀.

Stof	2021 ^{*)}	2025 ^{*)}	2030 ^{*)}
NO ₂	9.759 µg/m ³	8.54 µg/m ³	6.207 µg/m ³
PM _{2,5}	9.427 µg/m ³	5.626 µg/m ³	6.124 µg/m ³
PM ₁₀	16.07 µg/m ³	14.78 µg/m ³	12.65 µg/m ³

Figuur 4.5: Achtergrondniveaus luchtkwaliteit

^{*)} gegevens 2021

Uit de gemeten en berekende achtergrondniveaus blijkt dat deze ruim onder de wettelijke normen blijven.

Conclusie

Het project kan worden beschouwd als een nibm-project. Daarnaast is de luchtkwaliteit in en rond het plangebied zodanig dat de normen voor een goed woonklimaat worden gewaarborgd. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

4.7 Milieuzonering

Inleiding

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds verstaan. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt veelal de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke indicatieve richtafstand. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het plan mogelijk is.

Onderzoek

Het onderzoek naar milieuzonering is tweeledig. Bedrijven in de omgeving kunnen hinder opleveren voor de school. Een school wordt namelijk gezien als een milieugevoelige functie. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om geluidshinder, geurhinder, stoffhinder of veiligheidsrisico's (externe veiligheid). Andersom kan de school ook hinder opleveren voor de omliggende woningen. Voor een school is in de VNG-publicatie aangegeven dat er alleen een richtafstand geldt voor geluid van 30 meter tot woningen en andere geluidsgevoelige functies. Voor de milieuaspecten geur, stof en gevaar gelden geen richtafstanden voor een school. Voor het bepalen van de richtafstanden wordt onderscheid gemaakt tussen rustige woonomgevingen en gemengde gebieden. Aangezien het plangebied op een bedrijventerrein nabij het centrum van Coevorden gelegen is, maakt het plangebied deel uit van het gebiedstype 'gemengd gebied'. Dit betekent dat de richtafstanden voor alle functies in dit gebied, dus zowel voor de school als voor omliggende bedrijvigheid (met uitzondering van de richtafstand voor externe veiligheid), met 1 stap verkleind kan worden. Voor het aspect bedrijven en milieuzonering is door Antea Group een onderzoek uitgevoerd. De rapportage hiervan is als [Bijlage 7](#) bij deze toelichting gevoegd.

Hinder van school op geluidsgevoelige objecten

Voor een middelbare school geldt een richtafstand van 30 meter tot gevoelige functies. Ten zuiden van het plangebied, op de oostelijke strook van de bestemming detailhandel ten zuiden van het plangebied geldt de functieaanduiding 'Wonen' deels binnen de richtafstand van 30 meter tot de school. In een gemengd gebied mag de richtafstand van 30 meter voor een middelbare school met één stap verkleind worden. Er geldt dan een richtafstand van 10 meter tot gevoelige objecten. Hieraan kan worden voldaan. Op basis van de richtafstanden kan daarom worden gesteld dat er geen hinder wordt verwacht op nabijgelegen (geluids)gevoelige objecten, als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe middelbare school.

Milieucontouren van omliggende bedrijven

Uit het onderzoek naar milieuzonering (Bijlage 7) blijkt dat er in en rondom het plangebied meerdere bedrijven zijn gelegen waarvan de richtafstanden tot nabij het bouwvlak van de te realiseren school in het plangebied reiken. Het gaat om:

- Directbouw aan De Holwert 4;
- het Argos tankstation aan de Parallelweg 39;
- de Coevorden Schietsportvereniging aan de Parallelweg 37;
- Nijman-Belned aan de Parallelweg 31;
- Koninkrijkszaal van Jehova's Getuigen;
- Detailhandel aan het EDS plein 1, 1A, 2, 3 en 4;
- Veenstra aan de Holwert 1;
- Bedrijfspannend aan de Parallelweg 29c;
- Leegstaande bedrijfspannenden aan de Parallelweg 29, 29a & 29b.

Deze bedrijven zijn gevestigd in het plangebied of hebben een richtafstand die tot in het plangebied reikt. De richtafstand wordt in de bovenstaande analyse gemeten op basis van de grens van het plangebied. De richtafstand wordt echter berekend op basis van de afstand tussen het bestemmingsvlak en de uiterste situering van de gevel van het gevoelige object. In het geval van de middelbare school is het hoofdgebouw het gevoelige object. De gymzaal wordt niet gekenmerkt als een gevoelig object, omdat er geen langdurige blootstelling aan hinder plaatsvindt. De meeste mensen zullen hier slechts maximaal een paar uur per week aanwezig zijn. Het hoofdgebouw (het gevoelige object) wordt in het zuidelijke deel van het plangebied gerealiseerd. In het bestemmingsplan wordt voor het hoofdgebouw een bouwvlak opgenomen.

Voor het Argos tankstation aan de Parallelweg 39 geldt dat de richtafstanden voor geluid en geur (30 meter in gemengd gebied) dan gehandhaafd kunnen worden. Het tankstation heeft echter een hoge richtafstand (200 meter) op basis van gevaar. De externe veiligheid van het tankstation betreft maatwerk en moet individueel worden beschouwd. Dit is in paragraaf 4.4 gebeurd. Hieruit bleek dat wat betreft het tankstation, inpassing van de school mogelijk is. Ook de richtafstand van 10 meter in gemengd gebied tot de Koninkrijkszaal van Jehova's Getuigen wordt gehandhaafd. Verder wordt ook de richtafstand van 0 meter (in gemengd gebied) tot de detailhandel aan het EDS plein gehandhaafd. Een aantal bedrijven voldoen echter in de huidige situatie, ook wanneer het bouwvlak wordt aangehouden in plaats van het plangebied, niet aan de richtafstanden.

De gemeente Coevorden is bezig met het opstellen van een Wensbeeld waarin de wens voor een revitalisering van het bedrijventerrein Holwert Midden naar een gemengd woon-werkgebied, waar zware bedrijvigheid niet meer is toegestaan, wordt beschreven. Dit Wensbeeld zal naar verwachting in mei 2023 door de raad van de gemeente Coevorden worden vastgesteld. Na vaststelling zal de ontwikkeling van het Wensbeeld planologisch mogelijk gemaakt worden. Uit het Wensbeeld blijkt dat de locaties die nu niet voldoen aan de richtafstanden worden afgewaardeerd. Deze afwaardering wordt planologisch geregeld in dit bestemmingsplan. De onderstaande bedrijven voldoen in de huidige situatie niet aan de richtafstanden tot het bouwvlak van de te realiseren school:

- Aan de Parallelweg 37, op een afstand van circa 50 meter van het gevoelige object (de school), bevindt zich de schietvereniging 'Coevorden Schietsportvereniging'. Voor deze bedrijfsactiviteit geldt milieucategorie 4.1 met een bijbehorende richtafstand van 100 meter in gemengd gebied (op basis van geluid, voor de andere milieuaspecten gelden geen richtafstanden in gemengd gebied). Hierbij is uitgegaan van de bedrijfscategorie 'binnenbanen: geweer- en pistoolbanen' in de VNG-publicatie. Aan deze richtafstand kan niet worden voldaan. De schietvereniging is in zijn geheel ondergronds gelegen. Geluidshinder wordt daarom tot een minimum beperkt. Er kan hierdoor geconcludeerd worden dat het niet handhaven van de richtafstand van 100 meter geen problemen zal opleveren voor het planvoornemen.
- Voor het bedrijf Nijman-Belned aan de Parallelweg 31 geldt milieucategorie 3.1, waarvoor een richtafstand geldt in gemengd gebied van 30 meter (op basis van geluid). De afstand tussen dit bedrijf en het gevoelig object (de school) is circa 15 meter. Aan de richtafstand kan dus niet worden voldaan. Ook is het op dit perceel in de huidige situatie planologisch mogelijk om bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2 te realiseren. Hierbij geldt een richtafstand van 50 meter. Ook aan deze richtafstand kan niet worden voldaan.

Op de locatie Parallelweg 31, waar het bedrijf Nijman-Belned gevestigd is, is in het Wensbeeld van de gemeente Coevorden een gemengd gebied beoogd, hierbij moet worden gedacht aan een gebied met kleinere bedrijven, kantoren en woningen. Op basis van het Wensbeeld kan worden gesteld dat alleen gebruik op deze gronden wordt toegestaan dat een goed leefklimaat voor de te realiseren school niet belemmert. Met het planvoornemen van dit bestemmingsplan zal de toegestane milieucategorie op een deel van dit perceel worden verlaagd naar milieucategorie 2. In een gemengd gebied geldt hiervoor dan een richtafstand van 10 meter. Deze richtafstand van 10 meter tot het bouwvlak van de te realiseren school kan worden gehandhaafd.

Voor deze gronden zal een overgangsregeling worden opgenomen in het dan op te stellen bestemmingsplan voor deze gronden. Indien de bedrijfsactiviteiten van Nijman-Belned nog niet gestaakt zijn bij opening van de school zal er mogelijk tijdelijk niet aan de richtafstanden tot de te realiseren school, op basis van geluid, voldaan kunnen worden. De richtafstanden van het bedrijf zullen bij (tijdelijke) voortzetting van de huidige bedrijfsactiviteiten tot circa 15 meter binnen het te realiseren schoolgebouw reiken. Gezien de kleine overschrijding van de richtafstand en de tijdelijke aard van de eventuele hinder kan de overschrijding van de richtafstand op basis van geluid van het bedrijf Nijman-Belned acceptabel worden geacht. Bij het ontwerp van en de inrichting van het schoolgebouw zal hier ook aandacht voor zijn en kunnen eventueel maatregelen worden getroffen.

- Voor het bedrijf Directbouw aan De Holwert 4 kan op basis van de huidige bedrijfsactiviteiten worden aangesloten bij de categorie 'Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout' uit de voornoemde VNG-publicatie. Hierbij hoort een milieucategorie 3.2 en een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied (op basis van geluid). De afstand tussen dit bedrijf en het gevoelig object (de school) is circa 55 meter. Aan de richtafstand wordt dus voldaan. Echter is het voor het

perceel aan De Holwert 4 planologisch mogelijk om bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 te realiseren. Hiervoor geldt dan een richtafstand van 100 meter, waaraan niet kan worden voldaan.

In het Wensbeeld is op de locatie van De Holwert 4 (Directbouw) woningbouw of ambachtelijke bedrijven, behorende tot de bedrijfs categorie 2 van de VNG brochure, beoogd. Om het Wensbeeld, inclusief de realisatie van De Nieuwe Veste, mogelijk te maken zal de gemeente Coevorden de gronden op De Holwert 4, de locatie van het bedrijf Directbouw, verwerven. Met het planvoornemen van dit bestemmingsplan wordt de toegestane milieucategorie op een deel van dit perceel verlaagd naar milieucategorie 3.2. In een gemengd gebied geldt hiervoor dan een richtafstand van 50 meter. Deze richtafstand van 50 meter tot het bouwvlak van de te realiseren school kan worden gehandhaafd. Het is daarmee niet meer mogelijk om bedrijvigheid van milieucategorie 4.1 op dat deel van het plangebied te realiseren.

Het bedrijf Directbouw zal echter nog tot circa 2028 gebruik willen maken van de kavel. Het gaat hierbij om een voortzetting van de huidige bedrijfsactiviteiten. Aangezien de huidige bedrijfsactiviteiten voldoen aan de richtafstanden tot de te bouwen school, zal het bedrijf Directbouw geen belemmering vormen voor een goed leefklimaat voor de te realiseren school. En andersom vormt de school geen belemmering voor de bedrijfsmogelijkheden op het perceel, aangezien alleen de huidige bedrijfsactiviteiten worden voortgezet en er geen sprake zal zijn van uitbreiding of aanpassing van bedrijfsactiviteiten.

- In het bedrijfspand van Veenstra Group aan de Holwert 1 bestaan de bedrijfsactiviteiten in de huidige situatie uit het poedercoaten van onderdelen voor cv-installaties. Op basis van deze bedrijfsactiviteiten kan worden aangesloten bij de categorie 3.2 uit de voorgenoemde VNG-publicatie. Hierbij hoort een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied (op basis van geluid). Op een deel van het perceel is het in de huidige situatie planologisch mogelijk om bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.1 te realiseren. Hierbij hoort een richtafstand van 100 meter in gemengd gebied. In de zuidwestelijke hoek van dit perceel kan deze richtafstand tot het bouwvlak van de te realiseren school niet worden gehandhaafd. De afstand van het perceel van Veenstra Group tot de school is hier circa 80 meter. Met het planvoornemen van dit bestemmingsplan wordt de toegestane milieucategorie op dit deel van het perceel verlaagd naar milieucategorie 3.2. In een gemengd gebied geldt hiervoor dan een richtafstand van 50 meter. Deze richtafstand van 50 meter tot het bouwvlak van de te realiseren school kan worden gehandhaafd.

Op een ander deel op het perceel is het in de huidige situatie mogelijk om bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2 te realiseren. In de zuidoosthoek van dit perceel kan de daarbij behorende richtafstand van 50 meter tot het bouwvlak van de te realiseren school niet worden gehandhaafd. Met het planvoornemen van dit bestemmingsplan wordt de toegestane milieucategorie op dit deel, in de zuidoosthoek van dit perceel, worden verlaagd naar milieucategorie 2. In een gemengd gebied geldt hiervoor dan een richtafstand van 10 meter. Deze richtafstand van 10 meter tot het bouwvlak van de te realiseren school kan worden gehandhaafd.

- Tot slot voldoen ook de bedrijven aan de Parallelweg 29c en de leegstaande bedrijfspanden aan de Parallelweg 29, 29a & 29b niet aan de richtafstand. Echter zijn deze bedrijven aan de Parallelweg 29c, samen met de bestaande leegstaande bedrijfspanden aan de Parallelweg 29, 29a & 29b gevestigd op de locatie van het bouwvlak van de te realiseren school. De gronden en opstallen worden aangekocht, waarna de bedrijfsactiviteiten op de huidige locatie worden gestaakt. In dit bestemmingsplan wordt op deze locaties ook geen bedrijfsactiviteit meer toegestaan. De bedrijven zullen hun bedrijfsvoering elders moeten voortzetten. Mits de bedrijfsactiviteiten aan de Parallelweg 29c worden gestaakt, wordt de inpassing van de middelbare school op dit punt niet belemmerd.

Op basis van het bovenstaande kan er worden gesteld dat er in de toekomstige situatie voldoende sprake is van een aanvaardbaar leefklimaat voor de te realiseren school. Door middel van het beschreven Wensbeeld kan worden gesteld dat de omliggende bedrijfsactiviteiten die mogelijk een belemmering voor het planvoornemen vormen, op termijn zullen worden beëindigd. In dit bestemmingsplan wordt de afwaardering van de omliggende bedrijfsterreinen, waarvan de richtafstanden tot de school in de huidige situatie niet kunnen worden gehandhaafd, vastgelegd. De milieucategorieën van de omliggende bedrijven worden daarmee afgewaardeerd naar de categorieën behorend bij het huidige gebruik van deze bedrijven. Er is daarmee sprake van een aanvaardbaar leefklimaat voor de school.

Conclusie

Binnen de richtafstand van de school zelf zijn geen (geluids)gevoelige bestemmingen gelegen. Hinder van school op geluidsgevoelige objecten kan daarom worden uitgesloten. Een aantal bedrijven voldoen, wanneer het bouwvlak van de te realiseren school wordt aangehouden, niet aan de richtafstanden. Het betreft hier een ondergrondse schietbaan. Vanwege de ondergrondse ligging kan eventuele geluidshinder tot een minimum worden beperkt. Ook voor de bedrijven Nijman-Belned aan de Parallelweg 31, Directbouw aan De Holwert 4 en het perceel van Veenstra Group aan De Holwert 1 kan niet worden voldaan aan de richtafstanden van de planologische mogelijkheden van de kavels. Op basis van het huidige gebruik van Directbouw en het bedrijfspand van Veenstra Group is er niks aan de hand. Voor het bedrijf Nijman-Belned aan Parallelweg 31 wordt in de richtafstand op basis van geluid overschreden. Echter, het door de gemeente Coevorden vast te stellen Wensbeeld laat zien dat deze gronden worden afgewaardeerd. Met dit bestemmingsplan wordt de eerste stap richting de afwaardering van de milieucategorieën gezet. Ook de bedrijven aan de Parallelweg 29c en de leegstaande bedrijfspanden aan de Parallelweg 29, 29a & 29b voldoen niet aan de richtafstand. Met het planvoornemen worden de bedrijfsactiviteiten van deze bedrijven in het plangebied gestaakt. Het aspect bedrijven en milieuzonering zal dan geen belemmering voor dit bestemmingsplan vormen. Het planvoornemen mag wat betreft milieuzonering uitvoerbaar worden geacht.

4.8 Trillingshinder

Wet- en regelgeving

Voor trillingen geldt geen wetgeving. Wel is in mei 2019 door het ministerie van I&W de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Deze handreiking bevat handvaten voor de beoordeling van mogelijke trillingseffecten op plannen in de omgeving van het spoor. In de basis hanteert de Handreiking de toetsingscriteria die voorheen ook werden toegepast, te weten de beoordelingscriteria zoals opgenomen in de publicatie van de Stichting Bouw Research: Trillingsrichtlijn SBR. Voor de beoordeling van de in dit onderzoek geprognoseerde trillingsniveaus zijn derhalve de toetsingscriteria uit de SBR Trillingsrichtlijn gehanteerd. Er is hiertoe gebruik gemaakt van de in 2002 door de Stichting Bouwresearch (SBR) gepubliceerde richtlijn deel B. Dit deel gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op

mogelijke Hinder voor Personen.

Onder hinder voor mensen in gebouwen wordt in deze richtlijn verstaan:

- Waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- Waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In genoemde richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het $V_{eff,max}$ (de hoogst optredende trillingssterkte) en het V_{per} (tijdsgemiddelde trillingsniveau). De streefwaarden hangen af van de aard van de trillingen en van het feit of sprake is van een 'bestaande' of 'nieuwe situatie'. De door de passage van de treinen veroorzaakte trillingen vallen onder de noemer van 'herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer)' zoals beschreven in paragraaf 10.5.3 van de SBR-richtlijn. De SBR-richtlijn maakt vervolgens onderscheid tussen een 'bestaande' en een 'nieuwe situatie'. De streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' zijn lager dan de streefwaarden voor een 'bestaande situatie'. Wat exact onder een 'bestaande situatie' dan wel een 'nieuwe situatie' valt wordt in de SBRrichtlijn niet verder omkaderd. In onderstaande tabel zijn de streefwaarden voor een 'nieuwe situatie' weergegeven.

Gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	$A_1 (V_{max})$	$A_2 (V_{max})$	$A_3 (V_{per})$	$A_1 (V_{max})$	$A_2 (V_{max})$	$A_3 (V_{per})$
Onderwijs	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07

Er wordt voldaan aan de streefwaarde als:

- De waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte (v_{max}) kleiner is dan A_1 , of als;
- De waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte (v_{max}) kleiner is dan A_2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte (V_{per}) kleiner is dan A_3 .

Onderzoek

Er is door Antea Group een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingshinder van het spoor. De rapportage hiervan is als [Bijlage 10](#) bij deze toelichting gevoegd. Uit dit onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

Uit de uitgevoerde inventarisatie is niet gebleken dat in de omgeving van het plangebied voor de school, trillingsmetingen aan het spoor zijn uitgevoerd. Om een indruk te geven van de verwachten trillingsniveaus is er voor de quickscan gebruik gemaakt van indicatieve kentallen zoals opgenomen in Geomilieu module trillingen. Hieruit volgt een indicatief trillingsniveau aan de bron van circa 0,18 mm/s op 10 meter afstand tot het spoor, uitgaande van goederen treinen en/of zware locomotieven die met gematigde snelheid (60 km/uur) langsrijden over een zandige ondergrond. Gezien de afstand tussen de rand van het plangebied en het dichtstbijzijnde spoor (waarover goederen treinen en/of (zware) locomotieven rijden) van minimaal 60 meter en aangenomen dat de school zal zijn voorzien van betonnen vloeren, is het voldoende aannemelijk dat het trillingsniveau $V_{eff,max}$ op de vloeren van de school niet hoger zal zijn dan 0,15 mm/s. Er wordt daarmee naar verwachting voldaan aan de streefwaarde A_1 die volgt uit de SBR Trillingsrichtlijn deel B. Het is daarmee aannemelijk dat, vanwege verkeersbewegingen op het nabijgelegen spoor, geen sprake is van een verhoogde kans op trillingshinder in de school.

Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat met de quickscan een globale inschatting wordt gegeven van de verwachten trillingen. In de quickscan is voor de beoordeling uitgegaan van trillingsniveaus op de vloer van de school, e.e.a. in lijn met SBR deel B. Het betreft een eerste inschatting van de verwachte niveaus op basis van algemene kentallen. Een gerichter beeld van de trillingen kan worden verkregen door nader onderzoek uit te voeren, bij voorkeur door ter plaatse metingen te verrichten (waarin ook het eventuele effect van wissels wordt gemeten). Het meest logische moment voor dergelijk onderzoek is zodra de (bouw)plannen verder zijn uitgewerkt. Gezien de uitkomsten van de quickscan is er voldoende basis om te kunnen voldoen aan de streefwaarden van SBR deel B en daarmee voldoende basis voor onderbouwing van het plan.

In de regels is met een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat bij de aanvraag omgevingsvergunning bouwen moet worden aangetoond, middels trillingsonderzoek gebaseerd op metingen ter plaatse, dat aan de richtwaarde SBR deel B wordt voldaan.

Conclusie

Het aspect trillingshinder vormt geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.9 Water

Wet- en regelgeving

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets. Het doel hiervan is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Door middel van de watertoets als procesinstrument wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect. Het gaat hierbij om de thema's waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, wegen, afvalwaterketen en beheer & onderhoud van nieuw en bestaand oppervlaktewater.

Waterwet

De Waterwet, die per 22 december 2009 van kracht is geworden, heeft gezorgd voor een ingrijpende bundeling van deze wetgeving. De strategische delen uit het Nationaal Waterplan op grond van de Waterwet zijn opgegaan in de Novi. Daarnaast geldt het Nationaal Water Programma 2022-2027, waarin de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid zijn opgenomen.

Onderzoek

Digitale watertoets

Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient vanwege de wettelijk verplichte watertoets in het kader van de Waterwet aandacht te worden besteed aan het wateraspect. Hiervoor wordt het planvoornemen ingediend bij Waterschap Vechtstromen. De aanvraag digitale watertoets heeft op 5 oktober 2022 plaatsgevonden. Stukken hieromtrent zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen in [Bijlage 12](#).

Ook heeft er op 28 september 2022 een overleg plaatsgevonden met het waterschap. Hieruit zijn de volgende watercompenserende maatregelen naar voren gekomen.

- Hemelwaterafvoer afkoppelen. Bij zeer heftige regenbuien zal een overloop naar het kanaal zorgen voor een goede afwatering.
- Hitte stress voorkomen.
- Water moet de bodem kunnen intrekken, dit is mogelijk bij de te realiseren groene gracht.
- De te realiseren groene gracht mag geen heuvel zijn, daardoor verandert de grondwaterstand. Het moet een laagte zijn, zodat water in het gebied blijft.
- Waterbergen op locatie is belangrijk. Er geldt een minimale eis van 55 millimeter waterberging. Echter heeft het waterschap de wens om 91 millimeter te kunnen bergen.
- Een hoogtekaart van de locatie geeft aan waar het terrein laag is, op die plekken wordt gezorgd voor voldoende waterberging.

In het ontwerp van de school en het omliggende terrein zal rekening worden gehouden met de compensatieverplichting vanwege de verhardingstoename als gevolg van bebouwing. De bovenstaande compenserende maatregelen worden hierin meegenomen.

Conclusie

Voorwaarden met betrekking tot relevante waterhuishoudkundige aspecten worden met dit bestemmingsplan in acht genomen. Met het oog daarop wordt er dan ook van uitgegaan dat het planvoornemen van dit bestemmingsplan uitvoerbaar is.

4.10 Verkeer en parkeren

Voor een ruimtelijk plan geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een voornemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid). In publicatie nr. 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (2018) van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) zijn vuistregels en kengetallen aangereikt om verkeerseffecten bij ontwikkelingen te bepalen. De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkencijfers.

Verkeersafwikkeling

De realisatie van de middelbare school leidt tot een toename van de verkeersaantrekkende werking van en naar het plangebied. Op basis van de kengetallen van het CROW gaat het bij de realisatie van een middelbare school van circa 1100 leerlingen om een maximale toename van de verkeersgeneratie van circa 183 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De om het plangebied liggende gebiedsontsluitingswegen, zoals de Weth. J.B. Hemelweg en de Krimweg, hebben voldoende capaciteit om de verkeerstoename door de planontwikkeling aan te kunnen. Ook zal het planvoornemen leiden tot een toename van het fietsverkeer. De om het plangebied liggende fietspaden hebben voldoende capaciteit om een toename van fietsverkeer aan te kunnen. Wel dient er te worden stilgestaan bij de verkeersveiligheid voor fietsers. Daar wordt hieronder verder op ingegaan. Gelet op de geschatte verkeersaantrekkende werking van het planvoornemen hoeven voor het planvoornemen geen aanpassingen in de verkeersontsluiting te worden getroffen voor de verkeersafwikkeling.

Er is nog niet bekend hoe het plangebied precies ontsloten gaat worden op de omliggende wegen en hoe de exacte fietsroutes naar het gebouw gaan lopen. Een veilige ontsluiting van de school op de omliggende wegen is uitgangspunt van het ontwerp.

Parkeren

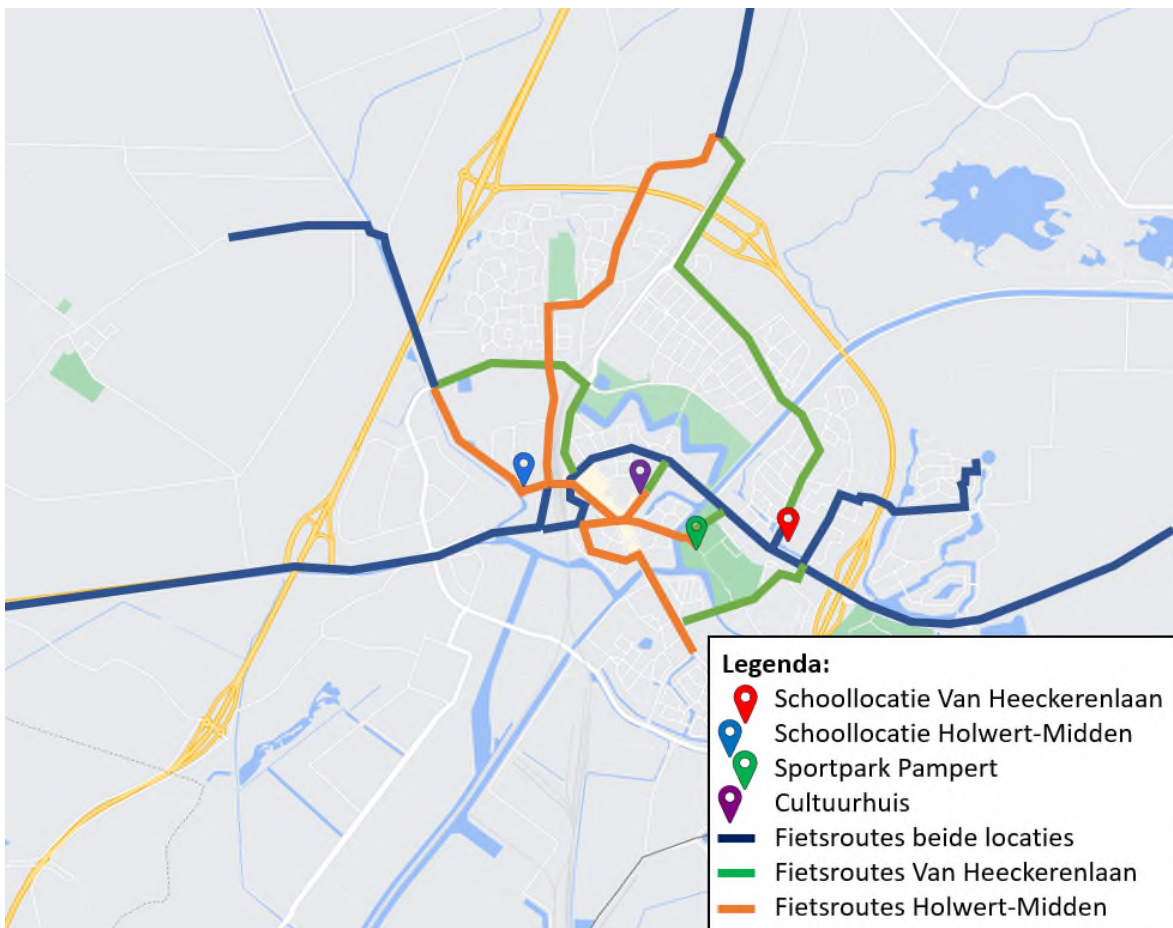
Naast een verkeersaantrekkende werking neemt de parkeerbehoefte in het gebied als gevolg van het planvoornemen ook toe. Voor de berekening van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van CROW publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen, december 2018. Hierbij is uitgegaan dat het plangebied in het centrumgebied ligt in een matig stedelijk gebied. Uitgaande van de realisatie van een middelbare school voor circa 1100 leerlingen is berekend dat de maximale parkeerbehoefte 52 parkeerplekken bedraagt.

Op basis van het PvE ([Bijlage 1](#)) blijkt dat er in het planvoornemen uitgegaan wordt van een parkeervoorziening van circa 2000 m² in het plangebied. Parkeren wordt in de toekomstige situatie op eigen terrein opgelost. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is in overeenstemming met de richtlijnen van het CROW. Tevens is het in het planvoornemen de wens om over de parkeerplaatsen verdeeld oplaadpunten voor elektrische auto's te realiseren. Het planvoornemen zal daarmee in de toekomstige situatie voldoen aan de geldende parkeernormen. In de toekomstige situatie zal er tevens 2000 m² worden gereserveerd voor fietsparkeren. Ook wordt er circa 400 m² gereserveerd voor halen & brengen.

Verkeersveiligheid

Naast de verkeersafwikkeling en parkeerbehoefte is ook de verkeersveiligheid van de omgeving van de school belangrijk. Voor het aspect verkeersveiligheid is door Antea Group een onderzoek uitgevoerd. De rapportage hiervan is als [Bijlage 11](#) bij deze toelichting gevoegd. De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beknopt weergegeven:

Naar verwachting zullen de meeste leerlingen van DNV per fiets naar school komen. Om deze reden is het belangrijk veilige fietsroutes van/naar de school te faciliteren. Figuur 4.6 toont de bestaande en verwachte fietsroutes naar de huidige schoollocatie (Van Heeckerenlaan) en de toekomstige schoollocatie (Holwert-Midden). Op de toekomstige schoollocatie op bedrijventerrein Holwert Midden zijn weinig fietsvoorzieningen aanwezig. Enkel de Parallelweg (langs het spoor) is voorzien van een vrijliggend fietspad. Ook is er naast de huis-school routes ook sprake van activiteit gebonden routes. Voor de gymles moeten leerlingen naar een sportlocatie bij sportpark de Pampert. Ook deze routes zijn meegenomen in het verkeersveiligheidsonderzoek van Antea Group ([Bijlage 11](#)).



Figuur 4.6: Bestaande en verwachte fietsroutes naar huidige en toekomstige schoollocatie

Uit het verkeersveiligheidsonderzoek van Antea Group komen meerdere aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid naar voren, deze worden hieronder beknopt genoemd:

- Door de verplaatsing van de school naar Holwert-Midden neemt het aantal leerlingen dat het spoor moet oversteken toe. Dit brengt potentiële verkeersveiligheidsrisico's met zich mee. Om deze risico's te beperken wordt het aanbevolen één of meerdere ongelijkvloerse oversteken met het spoor te realiseren. De spoorwegovergang wordt verbouwd in 2024 en zal daarbij zo goed en veilig mogelijk worden gemaakt.
- De Wilhelminasingel is onderdeel van de fietsroutes naar de schoollocatie. De weg kent een maximumsnelheid van 50 km/h, maar is niet voorzien van fietsvoorzieningen. Het is wenselijk om er in de toekomstige situatie fietsvoorzieningen te realiseren, dit zal naar verwachting in 2024 plaatsvinden.
- De shared space locatie aan de Van Heutszingsingel kan als onoverzichtelijk worden ervaren wat tot potentieel verkeersonveilige situaties kan leiden. Aanpassing is hier gewenst, in 2022 is er een aanpassing uitgevoerd.
- Het kruispunt Bentheimerstraat – Oostersingel – Spoorhavenstraat in het centrum van Coevorden is een aandachtspunt. Een herinrichting is hier gewenst en zal plaatsvinden in 2022 of 2023.
- Het is aanbevolen een onderzoek uit te voeren naar de nut en noodzaak van snelheidsremmende maatregelen (drempels, wegversmallingen) om autoverkeer beter te laten samengaan met fietsverkeer.
- De kruispunten Europaweg – VN-laan – Graaf van Heiden Reinesteinlaan en het kruispunt Daerallee – Wethouder Donkerstraat – Hulsvoorderdijk – Gouverneur Hofstedelaan worden aangestuurd met verkeerslichten die hun levensduur hebben bereikt. De gemeente doet op het moment onderzoek welk kruispuntvorm het meest geschikt is voor deze locaties.
- Het vrijliggende fietspad langs de Graaf van Heiden Reinesteinlaan is op dit moment uitgevoerd met klinkerverharding (laag fietscomfort) en is met circa 2,3 meter breedte te smal voor tweerichtings fietsverkeer. Het is aanbevolen het fietspad uit te voeren in gesloten verhard en te verbreden.
- De langzaamverkeerstunnel om het spoor ongelijkvloers te kruisen, ten zuiden van het station, is niet bedoeld voor fietsers. Wel is het aannemelijk dat deze tunnel gebruikt gaat worden door fietsers van/ naar de schoollocatie. De vraag is in hoeverre dit gewenst is.
- In de directe omgeving van de toekomstige schoollocatie op bedrijventerrein Holwert Midden ontbreken op dit moment veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen. Het is gewenst vrijliggende fiets en voetgangersinfrastructuur aan te brengen op de DSM weg en het EDS plein in de richting van het station/ Parallelweg en de Krimweg. Hiermee wordt het aantal potentiële conflicten tussen auto- en fietsverkeer/ voetgangers sterk verminderd. Leerlingen maken gebruik van de bus en eventueel trein. Werknemers kunnen ook gebruik maken van trein en bus, goede looproutes zijn essentieel.

Conclusie

Het planvoornemen van dit bestemmingsplan leidt niet tot een onaanvaardbare verkeerstoename over de aanvoerende wegen naar het plangebied. Het planvoornemen zal bovendien niet tot negatieve invloeden op de verkeersafwikkeling in de directe omgeving van het gebied leiden. Daarnaast zal ten behoeve van het planvoornemen een voldoende parkeeroplossing worden geboden. Voor verkeersveiligheid zijn de verwachte fietsroutes naar de toekomstige schoollocatie geanalyseerd, ook de (school)activiteit gebonden routes zijn in deze analyse meegenomen. Hieruit blijkt dat er enkele verbeterpunten voor verkeersveiligheid zijn, maar dat in het algemeen kan worden gesteld dat de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd is met de uitvoering van het planvoornemen. Uit oogpunt van verkeerseffecten mag voorliggend bestemmingsplan aanvaardbaar worden geacht.

4.11 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is volgens de Wet milieubeheer verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Welke activiteiten dat betreft is aangegeven in het Besluit m.e.r. en de daarbij behorende bijlage. In de bijlage is onderscheid gemaakt tussen een:

C-lijst met m.e.r.-plichtige activiteiten en daarbij behorende drempelwaarden;

D-lijst met m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en de daarbij behorende drempelwaarden.

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de vaststelling van deze plannen en besluiten. Een belangrijk product van de m.e.r.-procedure is het milieueffectrapport (MER). Bij sommige besluiten is niet meteen duidelijk of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In deze grensgevallen moet eerst worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht. Dit gebeurt door middel van een aparte procedure, de zogenoemde m.e.r.-beoordeling. Deze m.e.r.-beoordeling is ook vereist voor activiteiten die onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r. liggen. In dat geval gelden er geen vormvoorschriften en is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling moet er volgens bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling worden getoetst aan de drie volgende hoofdcriteria:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

Het Besluit m.e.r. is op 7 juli 2017 gewijzigd. Één van de belangrijkste gevolgen van de wijziging van het Besluit m.e.r. is dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een meldnotitie. Dit is geregeld in artikel 2, vijfde lid van het Besluit m.e.r. Uitzondering hierop zijn ontwikkelingen waarvoor de initiatiefnemer het bevoegd gezag is. In dit geval is de gemeente Coevorden initiatiefnemer én bevoegd gezag voor de ontwikkeling. Een meldnotitie (en separaat besluit) is in dat geval niet nodig.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planMER-plichtig (onderdeel C en D), projectMER-plichtig (onderdeel C) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (onderdeel D) zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. In onderdeel D van het Besluit m.e.r. (D11.2) is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject opgenomen. De drempelwaarden liggen op een oppervlakte van 100 hectare, een aaneengesloten gebied met 2.000 woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De stedelijke ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is niet van zodanige omvang en is dus niet rechtstreeks planMER-, projectMER of m.e.r.-beoordelingsplichtig. In [Bijlage 13](#) wordt aan de hand van de drie voorgenoemde hoofdcriteria verder onderbouwd dat de voorgenomen ontwikkeling niet planMER-plichtig is.

Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat gelet op de kenmerken van het plan, de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden. Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een MER-procedure.

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

5.1 Algemeen

Voor dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) en het Informatiemodel ruimtelijke ordening (IMRO). Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan. Tot slot maakt een eventuele bijlage onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

5.2 Toelichting

Het Bro bepaalt ook dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing en uitleg van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld. Bij de toelichting kunnen onderzoeken worden gevoegd ter motivatie. Of andere bijlagen ter ondersteuning en motivatie van het bestemmingsplan.

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de bestemmingen en dubbelbestemmingen in dit bestemmingsplan. Daarnaast worden specifieke regelingen, waaronder aanduidingen, binnen de verschillende bestemmingen toegelicht.

Voor zover mogelijk zijn de nieuwe regelingen afgestemd op de voorheen geldende bestemmingsplannen. Omdat het veel verschillende (en ook oudere) plannen zijn geweest kunnen regelingen in detail afwijken. Daarbij is veelal gekozen voor een ruimere regeling dan voorheen. Daar waar er specifiek voor een veel beperkte regeling is gekozen is dat concreet aangegeven in de volgende paragrafen.

5.3 Verbeelding

Op de verbeelding worden de bestemmingen en dubbelbestemmingen weergegeven met daarbij andere bepalingen als gebiedsaanduidingen, bouwaanduidingen, bouwvlakken etc.. Voor de verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Grootschalige Basiskaart Nederland, GBKN).

5.4 Opbouw regels

De planregels zijn onderverdeeld in hoofdstukken. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II geeft de bestemmingsregels. Hoofdstuk III geeft vervolgens de algemene regels waaronder (mogelijke) flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden. In dit derde hoofdstuk kunnen belangrijke algemene bepalingen zijn opgenomen die van invloed zijn op het bepaalde in hoofdstuk II. Ten slotte regelt Hoofdstuk IV de overgangs- en slotbepalingen. In de volgende paragraaf worden de afzonderlijke bestemmingen behandeld.

In de regels kan verwezen worden naar bijlagen. Deze moeten dan wel onderdeel uitmaken van de zogenaamde 'bijlagen bij de regels'. Zowel in de dataset als de analoge set hebben deze bijlagen een andere plek dan bijlagen bij de toelichting.

5.5 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt een korte zakelijke toelichting gegeven op de specifieke regels. Hiermee wordt onder andere getracht duidelijkheid te scheppen waarom bepaalde regels zijn opgenomen en waar de oorsprong vandaan komt. Deze toelichting op de regels kan echter nooit losgezien worden van de geldende beleidskaders van de gemeente, zoals deze zijn toegelicht in de voorgaande hoofdstukken.

5.5.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel wordt een aantal in het plan gebruikte begrippen nader omschreven. Door de omschrijving wordt de interpretatie van de begrippen beperkt en daarmee de duidelijkheid en rechtszekerheid van het plan vergroot.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven op welke wijze de in het plan voorgeschreven maatvoeringen dienen te worden bepaald.

5.5.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingen en dubbelbestemmingen

Artikel 3 Groen

De grote groenstructuur ter plaatse van de vroegere ligging van de gracht heeft de bestemming 'Groen'. De bestemming is gericht op de aanleg en het behoud van die groenstructuur. Binnen de bestemming zijn ook waterpartijen, wegen en paden mogelijk.

Er zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, zoals speelvoorzieningen en kunstobjecten. Onder de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, vallen ook hekwerken, die nodig kunnen zijn voor de veiligheid van de gebruikers van het groen.

Artikel 4 Maatschappelijk

De bestemming 'Maatschappelijk' is bedoeld voor maatschappelijke voorzieningen waaronder scholen, kerken, bibliotheek, medische voorzieningen, musea en vergelijkbare openbare voorzieningen.

Voor een goed functioneren van de maatschappelijke voorzieningen zijn naast de hoofdfunctie ook bijbehorende paden, parkeervoorzieningen, speeltoestellen en dergelijke nodig.

De bebouwing moet binnen het bouwvlak worden gebouwd. Op deze manier blijft het gewenste ruimtelijke beeld behouden. Naast hoofdgebouwen zijn ook bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

5.5.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de regels die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de volgende onderwerpen:

- Anti-dubbelteregel;
- Algemene gebruiksregels;
- Algemene afwijkingsregels;
- Overige regels.

Artikel 6 Algemene gebruiksregels

Hierin is geregeld wat in ieder geval moet worden verstaan als strijdig gebruik op grond van dit bestemmingsplan. Ter verduidelijking van enkele regels is aanvullend ook voor een aantal gebruiksvormen opgenomen dat deze niet gezien moeten worden als strijdig gebruik.

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor bijvoorbeeld het bouwen van nutsvoorzieningen, bouwen buiten de bestemmingsgrens als er sprake is van een geringe perceeloverschrijding is en de 10% regeling voor het kunnen afwijken van de bouw- en goothoogte.

Tevens zijn er nog andere afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor het aanpassen / herbouwen / verbouwen van bestaande gebouwen. Hiervoor gelden steeds diverse voorwaarden en zal doorgaans moeten worden voldaan aan 'een goede ruimtelijke ordening'.

Artikel 8 Overige regels

Dit artikel bevat enkele algemeen geldende regels. Het gaat om de relatie tussen bestemmingsplanregels en de bouwverordening en de verplichting om te moeten voldoen aan de geldende parkeernormen van de gemeente Coevorden.

5.5.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat regels die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de volgende onderwerpen:

Overgangsregeling:

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is dit in strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven;

Titel:

In deze regel wordt aangegeven onder welke naam de regels aangehaald kunnen worden.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Uitvoering van dit bestemmingsplan (nieuwbouw van de school De Nieuwe Veste) leidt tot kosten voor de gemeente. Op 7 december 2021 heeft de gemeenteraad besloten de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen voor de nieuwbouw. De beschikbare financiële middelen zien toe op aankoop van de gronden, sloop van de bestaande school en bestaande bedrijfspanden, saneren van de bodem, treffen van verkeerskundige maatregelen en het bouwen van een nieuwe school met terreininrichting. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Om te achterhalen of dit bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar is, wordt de bestemmingsplanprocedure doorlopen. Tijdens deze procedure zijn verschillende momenten waarop burgers en instanties kunnen reageren op het plan, namelijk; inspraak, overleg, zienswijzen en tot slot beroep. De uitkomsten hiervan kunnen ook nog nieuwe niet voorziene uitgangspunten voor het bestemmingsplan geven. De bestemmingsplanprocedure ziet er globaal als volgt uit:

6.2.1 Vooroverleg

Dit bestemmingsplan doorloopt de wettelijk vastgelegde procedure. Daarbij zal ook vooroverleg (artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening) plaatsvinden. Het plan zal worden voorgelegd aan de overlegpartners. Daarbij zijn meerdere vooroverlegeacties binnengekomen.

6.2.1.1 Provincie Drenthe

Het voorontwerp-bestemmingsplan "De Nieuwe Veste" dat de provincie Drenthe ontving in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geeft de provincie Drenthe aanleiding tot het geven van onderstaande reactie:

Provinciaal belang

Op basis van de Omgevingsvisie Drenthe zijn in het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan de aspecten archeologie en cultuurhistorie van provinciaal belang.

Advies

Archeologie

De provincie Drenthe sluit zich aan bij de conclusie dat, naar aanleiding van het archeologisch booronderzoek, het plangebied vrijgegeven kan worden.

Cultuurhistorie

De provincie Drenthe noemt het een mooi plan om het bedrijventerrein te herontwikkelen waarbij de voormalige grachtenstructuur binnen het plangebied zichtbaar wordt gemaakt. Dit komt de provinciale ambitie voor Coevorden om het karakter van de vestigingsstad in stand te houden ten goede (zie pagina 131 van het Cultuurhistorische Kompas Drenthe). Voor de volledigheid zou de nabijheid tot de cultuurhistorische hoofdstructuur (zoals benoemd in onze Provinciale Omgevingsverordening) in het plan benoemd kunnen worden. De cultuurhistorische lijn omvat de gracht. De gemeentelijke waardenkaarten kunnen geraadpleegd worden om de cultuurhistorische waarden van de huidige en voormalige gracht nog beter in het plan te benoemen.

Indien het plan overeenkomstig dit voorontwerp in procedure wordt gebracht, mag u er vanuit gaan dat Gedeputeerde Staten geen reden zullen zien om vanuit provinciaal belang in te grijpen in de verdere procedure. Wel zou in de toelichting van het plan cultuurhistorie vollediger kunnen worden benoemd. Hiermee is, wat ons betreft, voldaan aan het vooroverleg als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening.

Reactie

De vooroverlegreactie van de provincie Drenthe is verwerkt in het bestemmingsplan.

6.2.1.2 Prorail

Het voorontwerp-bestemmingsplan “De Nieuwe Veste” dat ProRail ontving in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geeft ProRail aanleiding tot het geven van onderstaande reactie:

ProRail heeft één inhoudelijke reactie op het voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan. Onder 4.10 Verkeer en parkeren verzoekt ProRail de gemeente om voor de overweg Krimweg en het bestaande overpad bij het station een risicoanalyse te laten uitvoeren.

Daarnaast wil Prorail graag de volgende omgevingsgerelateerde punten onder de aandacht brengen:

- ProRail maakt zich wel zorgen over de overwegen en eventueel ongeoorloofd oversteken van de sporen 2 en 3, om jeugd die niet gemotiveerd is om te lopen over het overpad en door de tunnel;
- ProRail is benieuwd wat de jeugd op de fiets gaat doen op de overweg Krimweg en de interwijkverbinding met helling banen bij het station en
- In de toekomst komen er wellicht liften bij het station, hoe zou het mogelijk oneigenlijk gebruik van liften kunnen worden voorkomen?

Reactie

De spoorwegovergang wordt verbouwd in 2024. De Nieuwe Veste zal niet voor medio 2025 openen. Er vindt overleg plaats met ProRail om de spoorwegovergang zo goed en veilig mogelijk te maken.

6.2.1.3 Veiligheidsregio Drenthe

Het voorontwerp-bestemmingsplan “De Nieuwe Veste” dat Veiligheidsregio Drenthe ontving in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geeft Veiligheidsregio Drenthe aanleiding tot het geven van de onderstaande reactie:

1. Creëer aan de zuidzijde van het gebouw het verzamelpunt waardoor men, bij een incident bij het tankstation, wordt beschermd door het gebouw zelf.
2. Creëer een hemelwaterriool bij de school voor voldoende bluswater en voer deze uit als bluswaterriool.
3. Wij adviseren, gezien het scenario en contouren van de 100% letaliteitsgrens, de noordelijke gevel niet te voorzien van ramen maar er een blinde muur van te maken.

Reactie

De vooroverlegreactie van de Veiligheidsregio Drenthe wordt meegenomen in de uitwerking van het plan.

6.2.2 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen (artikel 3.8 Wro). Eventueel ingediende zienswijzen worden door de gemeenteraad voorzien van een antwoord. De eventuele zienswijzen kunnen leiden tot wijzigingen in dit bestemmingsplan.

Het eerste ontwerpbestemmingsplan De Nieuwe Veste heeft van 23 december 2022 tot en met 2 februari 2023 ter inzage gelegen. Gedurende de ter inzage legging is gebleken dat het voor een aantal percelen noodzakelijk is de bedrijfscategorie aan te passen. Dat is in het tweede ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Op het eerste ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn voorzien van een antwoord in een concept reactienota Beantwoording zienswijze. Indieners van een zienswijze worden op de hoogte gesteld van de concept reactienota en zij worden, zodra het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage ligt, in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze aan te vullen.

6.2.3 Vastgesteld bestemmingsplan

Het bestemmingsplan wordt, al dan niet gewijzigd, vastgesteld. Het besluit tot vaststelling wordt gepubliceerd en het bestemmingsplan ligt zes weken ter inzage. Tijdens die periode bestaat de mogelijkheid beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.