

gemeente Leek



Afdeling RMO
team REO



libau adviesorganisatie voor ruimtelijke kwaliteit
team ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke analyse Postwagen en omgeving

7 mei 2012

INHOUD

1. Inleiding / aanleiding	4
3. De Postwagen functioneel	4
4. De HJC Manege	4
5. Schetsplan herbouw.....	8
6. Historische aspecten.....	10
6.1. Ontwikkeling Tolbert	10
6.2. De postwagen.....	10
7. Huidig Planologisch regiem.....	14
7.1. Intergemeentelijke structuurvisie leek-Roden	14
Stand van zaken IGS	14
7.2. Bestemmingsplan Tolbert	16
7.3. Welstandsnota Leek.....	16
7.4. Voorontwerp bestemmingsplan Tolbert	18
8. Omgevingsfactoren.....	20
9. Overig relevante informatie	22
9.1. Dorpsvisie Tolbert.....	22
9.2. Besluit inzake parkeerterrein Postwagen HJC manege	22
10. Ruimtelijke structuren	24
10.1. Ruimtelijke structuur Tolbert	24
10.2. Bebouwingsstructuur	24
10.3. Groen en waterstructuur.....	26
10.4. verkeersstructuur.....	26
11. Ruimtelijke analyse Postwagen en omgeving	30
11.1. De Postwagen	30
11.2. Het gebied achter de postwagen, incl. parkeren en Manege..	30
11.3. Ontsluiting parkeerterrein en manege	30
12. Conclusies en aanbevelingen	32
12.1 De Postwagen.....	32
12.2 Het gebied rond de manege achter de Postwagen.....	32
12.3 Ontsluiting parkeerterrein en manege	32
13. Verslag proces vooroverlegfase	36
13.1 Eerste schetsplan	36
13.2 Vervolggesprek.....	36
13.3 Definitief ontwerp.....	37
13.2 Commissie gemeentelijke monumenten Leek	38
13.4 Bestemmingsplan Tolbert.....	38

1. INLEIDING / AANLEIDING

Op vrijdagmiddag 3 februari 2012 is brand uitgebroken op de verdieping van De Postwagen, café-restaurant en party en zalencentrum aan de Hoofdstraat te Tolbert. Binnen een paar uur is het complex grotendeels afgebrand. Een drietal zalen en een groepsaccommodatie zijn gespaard gebleven. Enkele belendende percelen hebben hitte- en/of waterschade opgelopen. Deze schade kan worden hersteld.

De eigenaren hebben aangegeven zo snel als mogelijk het complex te willen herbouwen. Inmiddels is een eerste schets ingediend. Naar aanleiding van deze schets is verzocht te onderzoeken welke stedenbouwkundige randvoorwaarden gesteld moeten worden aan de herbouw van de Postwagen.

De Ruimtelijke analyse Postwagen en omgeving betreft een inventarisatie van relevante ruimtelijke aspecten en regelgeving en biedt handvatten voor de verdere architectonische uitwerking van het plan voor de herbouw van de Postwagen. In nauw overleg met de ontwerpers heeft dit geleid tot een definitief ontwerp waarvoor een positief welstandsadvies is afgegeven. Een kort verslag van dat proces is in hoofdstuk 13 opgenomen.

Daarnaast wordt ingegaan op de relatie met de HJC manege en de stappen die zouden moeten worden genomen teneinde de kwaliteit van het gebied te verbeteren en de omgeving ook in de toekomst leefbaar te houden.

2. Ligging locatie

Het perceel Hoofdstraat 53 te Tolbert is gelegen in het centrum van het dorp Tolbert. Op het perceel zijn 2 omvangrijke inrichtingen gevestigd, t.w. enerzijds het party- en zalencentrum De Postwagen aan de wegzijde,

welke grotendeels door brand is verwoest, en de HJC manege verder noordelijk gelegen op het terrein.

Het totale complex wordt aan de zuidzijde begrenst door de Hoofdstraat, aan de oostzijde door de achtergrens van percelen aan de Mensumaweg, aan de Noordzijde door de A-7 en aan de oostzijde door belendende percelen die gelegen zijn aan de Hoofdstraat.

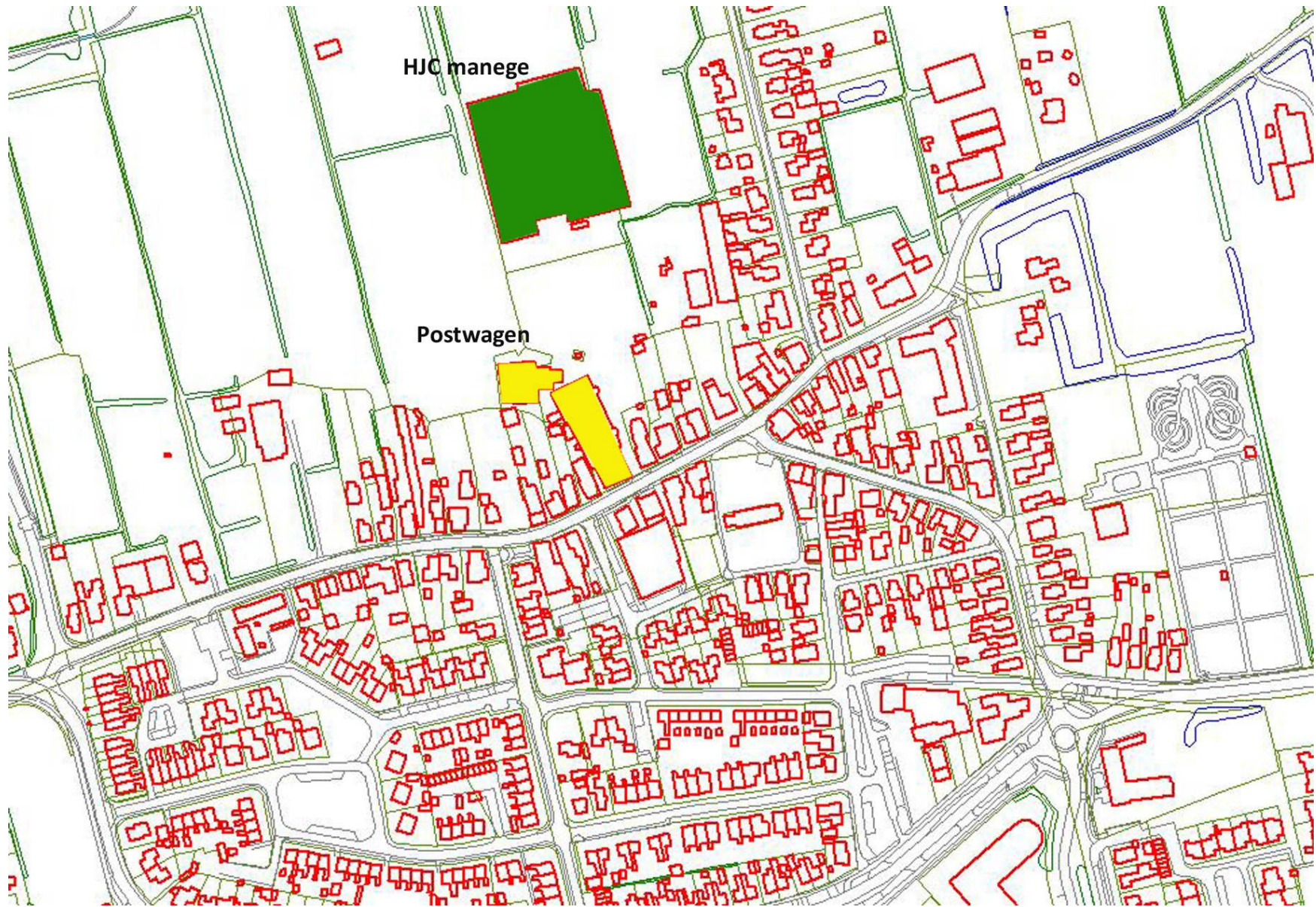
3. DE POSTWAGEN FUNCTIONEEL

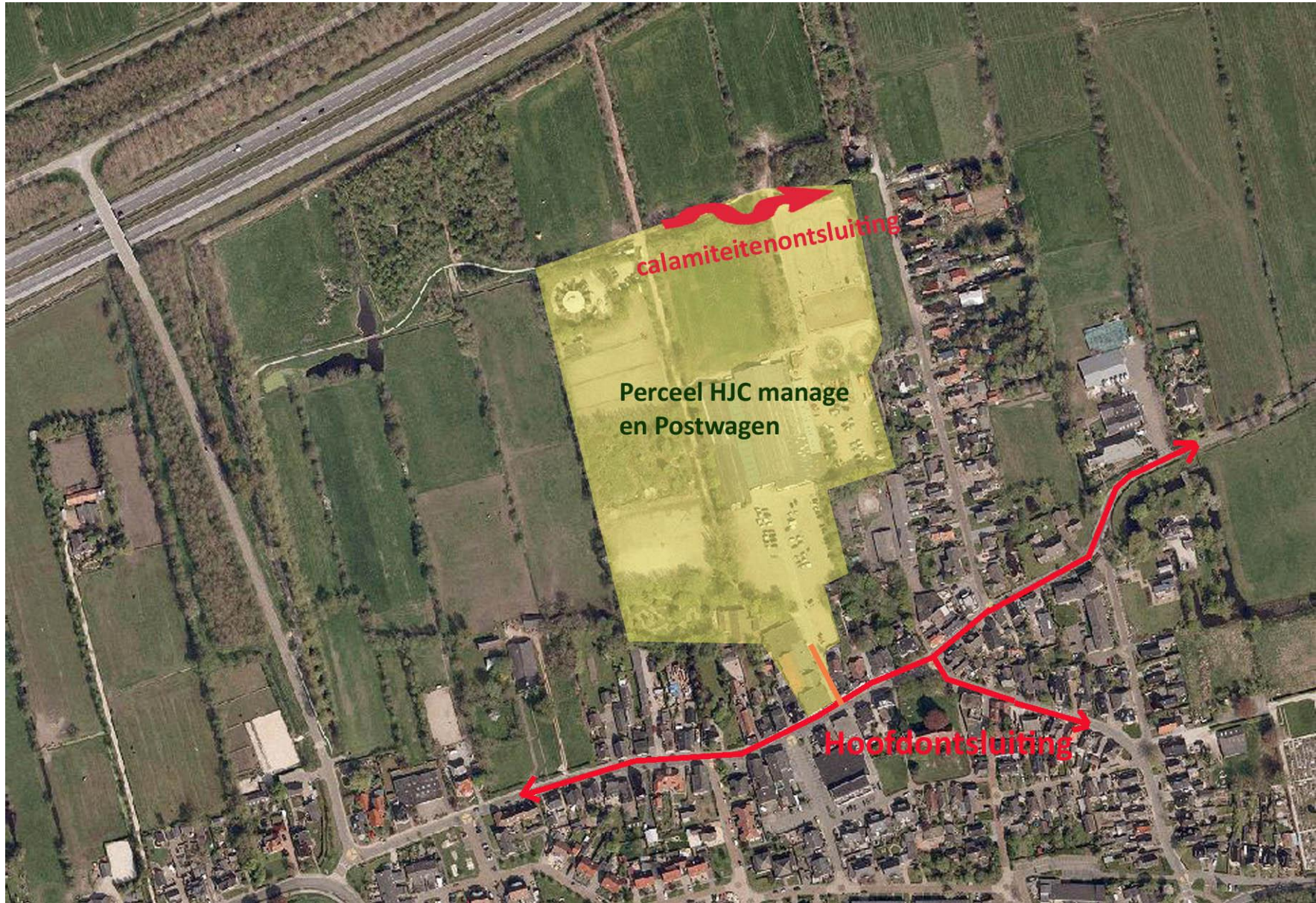
Door de jaren heen heeft de Postwagen zich steeds verder ontwikkeld als veelzijdig evenementencentrum voor zowel particulieren als bedrijven. Naast de functie als dorpscafé/ restaurant verzorgt De Postwagen tal van activiteiten voor gezelschappen van 5 tot wel 250 personen. Ook overnachten na afloop van een feest of zakelijke bijeenkomst behoort tot de mogelijkheden.

4. DE HJC MANEGE

De HJC manege is een van de best toegeruste maneges in Noord Nederland en kent, evenals De Postwagen, een veelzijdig programma van evenementen. Zo wordt er iedere maand een paardenmarkt gehouden en 's winters een 20 tal indoor springwedstrijden. Daarnaast worden er Groninger kampioenschappen, dressuurwedstrijden en dagen van het Groninger paard georganiseerd. Gemiddeld is er om de andere dag een activiteit.

De HJC manege en De Postwagen maken beide gebruik van de parkeervoorziening die tussen beide percelen is gelegen. Activiteiten die in één van beide inrichtingen plaatsvinden hebben derhalve op de één of ander wijze invloed op de activiteiten van de ander.







5. SCHETSPLAN HERBOUW

In opdracht van de eigenaar is een eerste schetsplan ingediend bij de gemeente. Het schetsplan bestaat uit plattegronden van de eerste en tweede bouwlaag, een schets van de oostgevel en een scheve projectie van het geheel, gezien vanuit de zuidoostzijde.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat het complex bestaat uit een samengestelde compositie van ruimtelijke elementen die refereren naar historische beelden.

De hoofdmassa aan de voorzijde bestaat uit twee lagen zonder kap en is ten opzichte van de belendingen teruggerooid. Hierdoor ontstaat aan de voorzijde ruimte voor een terras. Ten opzichte van het afgebrande pand is de massa aan de voorzijde versmald, voornamelijk om ruimte te creëren voor de verkeersstromen. De architectuurstijl is traditioneel. Met het toepassen van een vooruitstekend element op kolommen aan de voorzijde wordt teruggegrepen op de sfeer van het vroegere pand. Aan de zijkant van de hoofdmassa wordt de terugliggende entree geaccentueerd door een hoge poort. De vormgeving van deze poort refereert eveneens aan een vroegere

functie. Achter de entree wordt de massa trapsgewijs in combinatie met terugliggende geveldelen verbreed

De achterzijde, waar zich met name de grote zalen bevinden bestaat uit één laag met een tweede laag die voorzien is van dakschilden. De breedte van dit gebouwdeel is gelijk aan het voormalige pand. Ook hier wordt gebruik gemaakt van traditionele kenmerken. In de gevel is ter plaatse van de entree voor de zalen een verbijzondering aangebracht in de vorm van een aankapping voorzien van een trapgevel.

De functie's

Aan de voorzijde van het pand op de begane grond bevindt zich het café restaurant, verdeeld over enkele kleinere zalen. Aan de achterzijde bevinden zich de grotere zalen voor grote bijeenkomsten, bruiloften en partijen. Op de verdieping bevinden zich, naast vergaderzalen, enkele hotelkamers.



6. HISTORISCHE ASPECTEN

6.1. ONTWIKKELING TOLBERT

Tolbert ontstond in de 10e eeuw als vestiging van kolonisten op de zandrug tussen Marum en Oostwold die gelegen was in een veenmoeras. Oorspronkelijk werd het 'Fredewolda' (Vredewold) genoemd, maar later werd het opgedeeld in drie buurten:

- de 'oude buurt': 'Oldebert', later 't Olle bert' of Tolbert
- de 'nieuwe buurt': 'Nijeberth', later Niebert
- de 'kleine buurt': Lettelbert

Dwars op de Hoofdstraat werden wegen aangelegd, in noordelijke richting naar de weide- en hooilanden (Mensumaweg bv.) en in zuidelijke richting naar de bouwlanden (Leuringslaan bv.) In de 13e eeuw werd de kerk van Tolbert gebouwd, waarvan de toren in de 16e eeuw werd verhoogd. Ten oosten van Tolbert lag vroeger de vermoedelijk vroeg 15e eeuwse Auwemaborg, die in de 18e eeuw werd gesloopt; de toren en het Auwemabos verdwenen een eeuw later. De gracht is het enige dat resteert. Binnen deze gracht is later een woning gebouwd. Tolbert is lang een agrarisch dorp geweest. Op de kadastrale kaarten uit 1811-1832, 1928 en 1953 (blz. 9) is te zien dat er gedurende lange tijd nauwelijks enige ontwikkeling is geweest. Vanaf begin jaren 60, na de aanwijzing van Leek als industriekern, is sprake van een versnelde groei. In de 70 er jaren leidde dat tot het aaneengroeien van Leek en Tolbert. Ondanks industrialisatie en

het aaneengroeien van Leek en Tolbert, is het eigen karakter van het dorp behouden gebleven

6.2. DE POSTWAGEN

Niet exact bekend is wanneer de Postwagen is gebouwd. Met een redelijke zekerheid kan wel worden gesteld dat het gebouw al vóór 1832 functioneerde als aanlegplaats in de postroute van Groningen naar Lemmer. Vanaf Lemmer ging de post dan per boot richting Amsterdam.

Bij de Postwagen werden de paarden ververst en waren mogelijkheden aanwezig voor een hapje en een drankje. Later, omstreeks 1913 heeft de tram de functie van de postkoets overgenomen en werd de Postwagen uitsluitend nog gebruikt als café restaurant en vergaderruimte. (zie afbeeldingen pag. 13)

In 1950 werden de activiteiten verbreed en werd een grote zaal gebouwd welke aan het eind van de vijftiger jaren werd uitgebreid

Eind jaren 60 is het oude pand vervangen door een pand met een voor die tijd gebruikelijke opgedoosde uitstraling. In de loop der jaren zijn er plannen geweest het pand te vervangen en weer terug te grijpen naar het historisch uiterlijk maar tot op heden zijn die plannen niet uitgevoerd.

In 1969 startte de toenmalige eigenaar met de bouw van een eenvoudige houten manege. In de loop der jaren is deze manege vervangen en uitgebreid tot het complex zoals dat op dit moment aldaar functioneert



Figuur 3: kadaster 1811-1832



Figuur 1: kadaster 1953



Figuur 2: kadaster 1928



Figuur 4: kadaster 1962



Figuur 5: kaart 1970



Figuur 6: kaart 1990



Figuur 7: Oude afbeeldingen De Postwagen Tolbert boven met rechts het opgedoosde pand



7. HUIDIG PLANOLOGISCH REGIEM

7.1. INTERGEMEENTELIJKE STRUCTUURVISIE LEEK-RODEN

In 2009 is de Intergemeentelijke Structuurvisie Leek-Roden (IGS Leek-Roden) vastgesteld. De visie geeft de ruimtelijke ambitie aan voor het gebied Leek- Roden voor de lange termijn. De vele inspraakreacties op het voorontwerp zijn betrokken bij het opstellen van de visie. Deze inspraakreacties hebben ondermeer geleid tot het besluit van de raad van de gemeente Leek in maart 2008 dat meer ingezet moet worden op binnendorps bouwen.

In hoofdstuk 6 is het ontwerp van de infrastructuur opgenomen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatregelen die (gefaseerd) moeten worden genomen bij de uitvoering van de geplande woningbouwopgave. Voor het gebied relevant is het tracé van de spoorlijn Groningen-Heerenveen en de parallelweg langs de A-7 welke een koppeling verzorgt tussen de nieuwe rondweg om Leek en de op- en afrit “leek”.

In paragraaf 8.2 (ontwerp Tolbert, landelijk wonen) wordt ingegaan op de landelijke sfeer rondom Tolbert. Teneinde de landelijke sfeer te versterken

wordt voorgesteld de overgebleven restanten van het landschap te benutten voor landschappelijk wonen. Dit landschappelijk wonen wordt middels een groenzone gescheiden van de infrastructuurzone.

STAND VAN ZAKEN IGS

Vanwege de stagnerende woningmarkt zijn door partijen opnieuw afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma tot 2030. De verminderde opgave heeft niet alleen consequenties voor de te bebouwen locaties maar ook voor de ingrepen op het gebied van landschapsontwikkeling en infrastructuur. Op dit moment wordt niet meer voorzien dat het landelijk wonen in dit gebied vóór 2030 wordt gerealiseerd. Met betrekking tot de spoorlijn wordt een definitief besluit in dit voorjaar verwacht. De aanleg van de parallelweg is gekoppeld aan de westelijke rondweg om Leek. De gemeente heeft geen middelen beschikbaar om bij te dragen aan deze voorziening. Als ambitie blijft de ingreep gehandhaafd. In de tussenliggende periode worden alternatieve maatregelen genomen op het gebied van OV en infrastructuur.



Figuur 8: Kaart Tolbert IGS

7.2. BESTEMMINGSPLAN TOLBERT

Het vigerende bestemmingsplan Tolbert is een zogenaamd globaal bestemmingsplan met een beschrijving in hoofdlijnen en bebouwingsvoorschriften. Op de plankaart zijn bestemmingsvlekken opgenomen voor de aldaar voorkomende voorzieningen

In het bestemmingsplan Tolbert heeft het perceel de bestemming Centrumvoorzieningen met de nadere aanduiding "Horeca". De gronden zijn bestemd voor wonen, religieuze-, medische-, sociale-, culturele- en onderwijsinstellingen, dienstverlening, detailhandel, kantoren, verblijfsdoeleinden, nutsvoorzieningen en horeca, voor zover de gronden hiermee zijn aangeduid.

Op de plankaart is een aanduiding opgenomen "kenmerkende gevelwand". Op deze bouwpercelen moet in de rooilijn worden gebouwd.

In de beschrijving in hoofdlijnen worden de toetsingscriteria aangegeven met betrekking tot het kunnen stellen van nadere eisen. Met betrekking tot de hoofdvorm wordt gesteld dat het bebouwingsbeeld wordt bepaald door de verschijningsvorm (1 of 2 bouwlagen met kap) en de situering ten opzichte van de weg.

In de voorschriften wordt als maximale bouwhoogte 10 meter aangegeven.

7.3. WELSTANDSNOTA LEEK

Door de gemeenteraad van Leek is in januari 2004 de Welstandsnota vastgesteld. De welstandscriteria voor het gebied waar de Postwagen zich in bevindt staan omschreven in Hoofdstuk 5.3c

In de beschrijving van de Hoofdstraat wordt aangegeven dat deze zich kenmerkt door een zeer afwisselend karakter, zowel in vorm, richting en grootte als in kleur. De waardering voor de Hoofdstraat is overwegend positief, waarbij een uitzondering wordt gemaakt voor enkele opgedoosde panden. Als beleid geldt overwegend respecteren. Uitzondering worden gemaakt voor de dissonanten, waarbij bij vernieuwing gestreefd moet worden naar een karakteristiek, overeenkomstig de bij dorpsbebouwing gebruikelijke schaal en massakenmerken.

In de welstandscriteria worden de volgende zaken aangegeven:

Ruimte/plaatsing:	Bouwen in de rooilijn, met uitzondering van de Hoofdstraat*;
Hoofdvorm:	Eén laag met kap of twee lagen plat*
Aanzichten	Gerichtheid naar de weg. Gevelindeling naar model jaren 30 respecteren. Details in samenhang met de hoofdvorm.
Opmaak	Steenachtige materialen, traditionele kleuren

In hoofdstuk 7 (de Leekster lat) wordt voor nieuwe ontwikkelingen verwezen naar de bestemmingsplanvoorschriften.

*De criteria voor ruimte/plaatsing en hoofdvorm wijken (enigszins)af van de voorschriften van het bestemmingsplan. Voor wat betreft de hoofdvorm moet het bestemmingsplan als kader worden aangehouden. Voor wat betreft de positie is de uitzondering op de Hoofdstraat bedoeld om aan te geven dat niet strak in een denkbeeldige rooilijn moet worden gebouwd maar dat de huidige wisselende positie moet worden gerespecteerd.



7.4. VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN TOLBERT

De afgelopen periode is gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan Tolbert. Het plan zit op dit moment in de eindfase van het voorontwerp. Het voorontwerp wordt op 7 maart voor overleg behandeld in de commissie Ruimte waarna het op 15 maart in de inspraak wordt gebracht. Nadat de eventuele inspraakreacties zijn verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan start de formele procedure met het ter inzage leggen van het ontwerp. Verwacht wordt dat dit nog vóór de zomer zal plaatsvinden.

De opzet van het voorontwerp is meer gedetailleerd dan het vigerende plan. In het bestemmingsplan zijn binnen de bestemmingsvlekken bouwvlakken opgenomen waarbinnen kan worden gebouwd.

De Commissie Gemeentelijke Monumenten leek (CGML) heeft haar rapport “Een voorstel om te komen tot beschermd dorpscentrum Tolbert” afgerond. Het aan te wijzen gebied in de dorpskern van Tolbert heeft een pandenensemble dat zeer belangrijk is voor de identiteit, de sfeer en het karakter van het dorp. Het gebied is dusdanig waardevol dat bescherming moet waarborgen dat het niet (nog verder) wordt aangetast. Om deze bestemming te waarborgen is in het bestemmingsplan de bestemming Waarde-Beschermd gemeentelijk dorpsgezicht opgenomen. Het perceel van de Postwagen maakt onderdeel uit van deze bestemming. Het afgebrande pand is in het rapport aangemerkt als dissonant.

De bestemming op het perceel van De Postwagen

De bestemming van het perceel is ‘Centrum’. De voor die bestemming aangewezen gronden zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van het

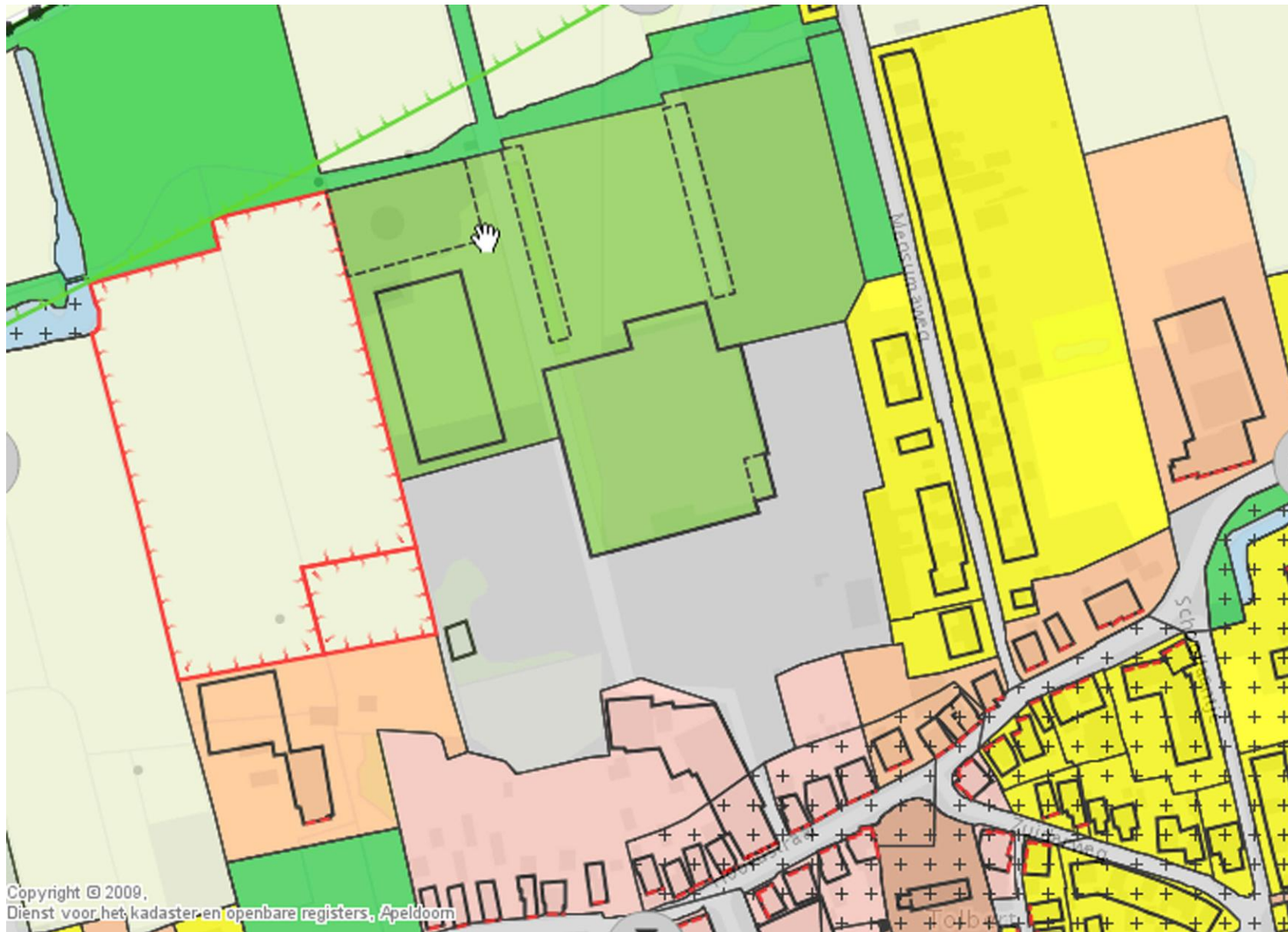
wonen, detailhandel, dienstverlening kantoren, maatschappelijke voorzieningen en horecabedrijven, voor zover aangeduid op de plankaart. Het perceel van De Postwagen heeft een dergelijke aanduiding. Voorts is op de plankaart aangegeven dat in de gevellijn moet worden gebouwd.

Voor het bouwen van hoofdgebouwen geldt dat binnen het bouwvlak wordt gebouwd. De hoofdmassa dient te bestaan uit één of twee bouwlagen met kap waarbij de bouwhoogte maximaal 10 meter mag bedragen. De dakhelling bedraagt tenminste 35 graden.

In paragraaf 5.3. wordt gesteld dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan de plaats en de afmeting van gebouwen indien dat in het belang is van een goede woonsituatie, de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen.

Het grondgebied tussen De Postwagen en de HJC manege heeft de bestemming “Verkeersdoeleinden”. De bestemming wordt hoofdzakelijk gebruikt ten behoeve van de parkeerfunctie.

Het grondgebied rond de HJC manege krijgt de bestemming Sport - Manege. In het plan is opgenomen dat het bouwvlak voor de Manege wordt vergroot. Dit is nodig om de manege functioneler te kunnen gebruiken. De vergroting betreft het verbreden van het bestaande bouwvlak aan de westzijde en het realiseren van een nieuw bouwvlak ten westen van de bestaande manege. De maximale goot en bouwhoogte bedraagt resp. 4- en 8 meter.



Copyright © 2009,
Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn

8. OMGEVINGSFACTOREN

De van belang zijnde omgevingsfactoren zijn de milieuaspecten water, bodem, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Overige van belang zijnde aspecten zijn archeologie, ecologie en verkeer.

Er van uitgaande dat de Postwagen op vrijwel dezelfde plaats wordt herbouwd behoeven een aantal omgevingsfactoren geen bespreking. Er is geen sprake van gewijzigde omstandigheden voor de milieuaspecten water, bodem en luchtkwaliteit. In de nabijheid van de locatie bevinden zich geen risicovolle inrichtingen of buisleidingen in het kader van het Besluit externe veiligheid. Vanwege de afstand tot de locatie kan ook de autoweg A7 in het kader van dit Besluit buiten beschouwing worden gelaten. Ook voor de omgevingsfactoren archeologie en ecologie is geen sprake van gewijzigde omstandigheden en ook deze behoeven geen bespreking. Blijven over de aspecten geluid en verkeer.

Omdat in de Postwagen een aantal feestzalen aanwezig is, kan geluidsoverlast in de directe omgeving worden veroorzaakt. Dit dient zo veel mogelijk te worden voorkomen. In de milieuwetgeving is de maximaal toegestane geluidsbelasting op de omgeving vastgelegd. Een akoestisch onderzoek is een vereiste. Uit dit onderzoek moet blijken in hoeverre (isolerende) maatregelen kunnen worden genomen om geluidsoverlast te voorkomen. Dit onderzoek dient plaats te vinden voordat de (her)bouw plaatsvindt, zodat eventueel te nemen maatregelen in de

bouw kunnen worden meegenomen. Dit is goedkoper dan het achteraf treffen van maatregelen.

Bij verkeer moet niet alleen worden gekeken naar gemotoriseerd verkeer maar ook naar komende en gaande bezoekers van de inrichting. Een dergelijke inrichting heeft een verkeersaantrekkende werking. Het parkeerterrein achter de Postwagen, inclusief de toegangsweg vanaf de Hoofdstraat, is openbaar. Bovendien is sprake van een 30 km-gebied en om deze redenen kunnen geen eisen aan de verkeersaantrekkende werking en/of verkeersgeluid worden gesteld. Eventuele geluidsoverlast kan dan ook niet worden toegerekend aan de inrichting en kan niet worden meegenomen in het akoestisch onderzoek voor de Postwagen. Dit geldt ook voor komende en gaande bezoekers. Maatregelen in het kader van "good house keeping" mogen van de eigenaar van de inrichting worden verwacht.

Aangetekend wordt dat bij een eventuele uitbreiding van de inrichting van de Postwagen of de HJC Manege planologisch (opnieuw) naar de situatie moet worden gekeken.

9. OVERIG RELEVANTE INFORMATIE

9.1. DORPSVISIE TOLBERT

In de Dorpsvisie Tolbert welke in 2010 is gepresenteerd worden zeer uiteenlopende thema's behandeld. Uit het onderzoek, verricht door de dorpsvereniging bleek dat bewoners trots zijn op hun dorp. Het "Tolbert gevoel" geeft een positieve bijdrage aan de identiteit van Tolbert. Dit gevoel wil men graag versterken bij de bewoners en delen met de bezoekers door Tolbert een aantrekkelijke, levendige en veilige dorpskern te geven. In de visie zijn een groot aantal prioriteiten aangegeven. Voor dit rapport wordt volstaan met de prioriteiten die de Postwagen en/of de manege min of meer raken.

Dorpskern

- De Hoofdstraat is het uithangbord van de dorpskern en zal uitnodigend aangekleed moeten worden voor de bewoners, winkelend publiek en toeristen. (in de keukentafelgesprekken is veel gesproken over slordige architectuur, rommelige aankleding, weinig sfeer en slechte parkeermogelijkheden. Als verbeterpunten werden onder meer aangedragen beplanting Hoofdstraat met laanbomen en gebouwen in historische stijl terugbrengen)
- De HJC manege zorgt voor de gewenste levendigheid in het dorp, maar zorgt daarentegen ook voor de verkeershinder in de dorpskern. Om de verkeerscirculatie en veiligheid te verbeteren en de bijzondere activiteiten van de manege te behouden voor het dorp, zal de manege een andere verkeersontsluiting of een andere locatie binnen het dorp moeten krijgen.
- Veel belang wordt gehecht aan de ontwikkelingen op de locatie van de boerderij Cazemier. Dat geldt zowel voor de restauratie van het gebouw als de activiteiten in en rond het gebouw.

9.2. BESLUIT INZAKE PARKEERTERREIN POSTWAGEN HJC MANEGE

Bij de behandeling van een milieubeheer vergunning van De Postwagen/HJC Manege in 2008 is geconstateerd dat de inrichtingen niet voldoen aan de milieuregelgeving. Knelpunt was een te hoge geluidbelasting op de omringende bebouwing als gevolg van het komende en gaande verkeer van de Hoofdstraat naar het parkeerterrein. Er waren twee oplossingen denkbaar t.w een nieuwe ontsluitingsstructuur via het bedrijventerrein Leeksterhout of het Schilligepad of het toekennen van een openbaar karakter aan het huidige parkeerterrein.

Op dit moment wordt een ontsluiting via het bedrijventerrein Leeksterhout om verschillende redenen als ongewenst beschouwd. De optie om via de Mensumaweg te ontsluiten is niet aan de orde omdat het profiel van de weg daar niet voor geschikt is en omdat het gaat om een woonstraat. De ontsluiting via het Schilligepad heeft te grote financiële consequenties. Wel is sprake van een calamiteitenontsluiting.

Op de lange termijn zou de in de IGS aangegeven parallelweg langs de A-7 een goede oplossing bieden. Voorlopig is deze oplossing niet in beeld (zie ook paragraaf 7.1.)

Omdat het terrein 30 jaar feitelijk voor een ieder toegankelijk is geweest is sprake van openbaarheid. Met de eigenaar is een overeenkomst gesloten over het beheer en onderhoud.



10. RUIMTELIJKE STRUCTUREN

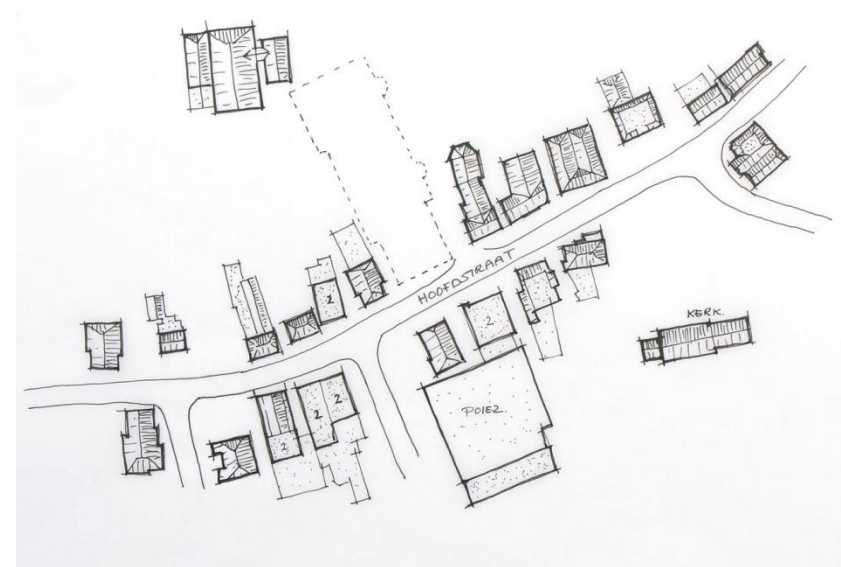
10.1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR TOLBERT

Tolbert is een dorp(skern), ontstaan op een zandrug in het veenmoeras tussen Marum en Oostwold. Vanuit het kooppunt van de linten De Holm, Hoofdstraat en Auwemalaan later de Oldebertweg heeft het dorp zich verder ontwikkeld. Het is ruimtelijk nog een eigen entiteit, met name waarneembaar en beleefbaar vanaf De Holm en de Hoofdstraat. Aan de zuidzijde van het lint Hoofdstraat bevindt zich de dorpskern. Aan de noordzijde wordt het lint begrensd door een houtsingellandschap, dat zich doorzet aan de andere zijde van de A-7. In noordelijke richting bevinden zich een tweetal dwarsstraten op het lint. Het gaat om de gedeeltelijk bebouwde Mensumaweg, die wordt onderbroken door de A -7 en het Schilligepad die een verbinding vormt tussen de gebieden ana beide zijden van de A7. Het oudere deel van Tolbert aan de zuidzijde van het lint gaat wat diffuus over in de latere uitbreidingsplannen van zowel Leek als Tolbert. Daardoor is onduidelijk waar dorpsgrenzen zich bevinden. Het in elkaar overlopende hoofdlint De Holm / Hoofdstraat is de belangrijkste ruimtelijke drager van Tolbert.

10.2. BEBOUWINGSSTRUCTUUR

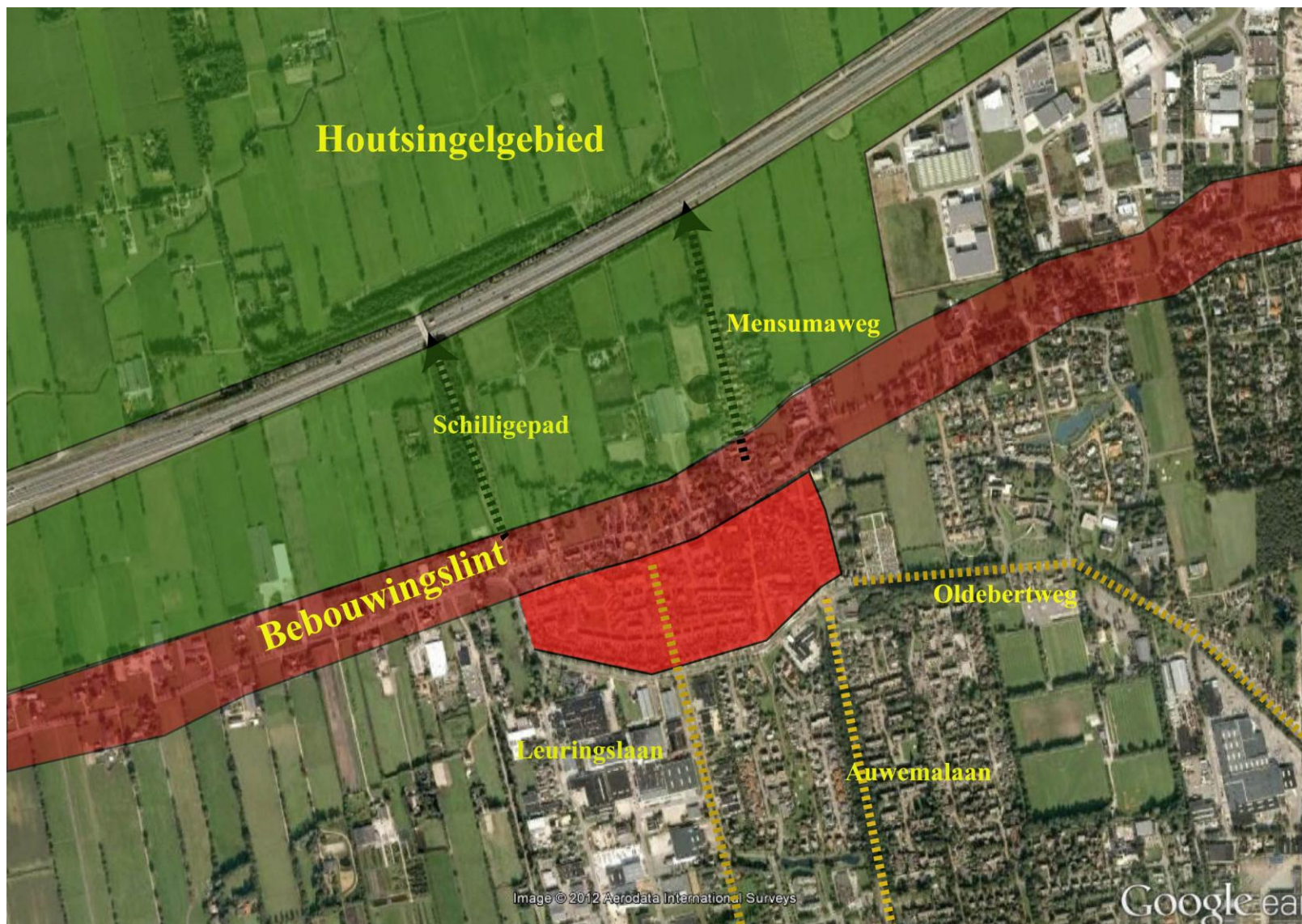
De bebouwing aan de Hoofdstraat te Tolbert bestaat grotendeels uit een vrijstaand bebouwingslint. De gebouwen zijn, met uitzondering van een monumentale boerderij (Fredewalda), in de rooilijn tot minimaal verspringend ten opzichte van de rooilijn geplaatst. Er is sprake van een gevarieerde tussenruimte van half gesloten tot open. De gebouwen zijn overwegend in het midden van de kavel gesitueerd. De richting van de gebouwen is wisselend met overwegend een richting haaks op de weg. De Postwagen maakt onderdeel uit van de Lintbebouwing. Achter De

Postwagen is een uitbreiding gepleegd (steakhouse) welke afwijkend gericht is ten opzichte van de richting langs de Hoofdstraat en de manege.



Figuur 9: kaprichtingen omgeving Postwagen

Opvallend is het feit dat bij oude kruisingen met de Hoofdstraat (Zuiderweg en Leuringslaan) de woningen zijn teruggedrooid. Voorts valt op dat de woningen aan de noordoostzijde van de Zuiderweg in de langrichting van de landschappelijke lijnen zijn gebouwd terwijl de woningen aan de zuidwestzijde de richting van de weg hebben aangenomen. (zie figuur blz 27)



Figuur 10: Ruimtelijke analyse Tolbert

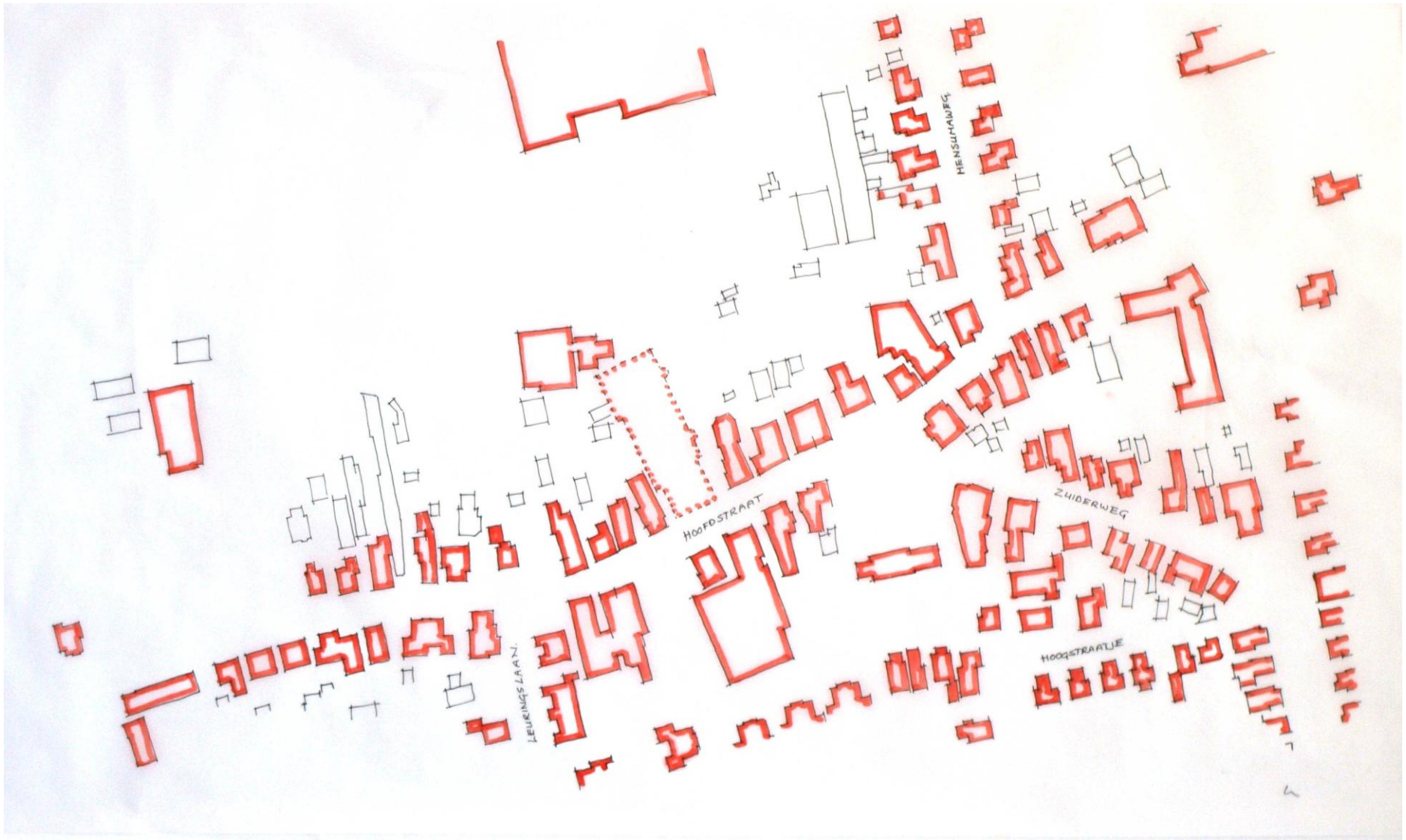
10.3. GROEN EN WATERSTRUCTUUR

In de 90 er jaren is in overleg met het DLG (Dienst Landelijk Gebied) het dorpsbosje van Tolbert gerealiseerd en is de groenstructuur langs het laantje versterkt. In figuur 12 (blz 28) zijn de landschappelijke lijnen van het houtsingellandschap aan de noordzijde van Tolbert nog goed waarneembaar. De lijnen zijn in het dorp geheel verdwenen. Opvallend is het feit dat het groen in de Hoofdstraat nagenoeg is verdwenen.



10.4. VERKEERSSTRUCTUUR

Op blz 29 is de verkeersstructuur aangegeven. Op de kaart is ook de ontsluiting van De Postwagen en de manege aangegeven. De Oldebertweg heeft in de jaren 60 de functie van de Hoofdstraat grotendeels overgenomen. De ontsluiting van de Postwagen en de HJC manege wordt uitsluitend verzorgd via de Hoofdstraat. Bij grote evenementen leidt dit vaak tot capaciteitsproblemen.



Figuur 11: bebouwingsstructuur hoofdstraat en omgeving



Figuur 12: water en groenstructuur omgeving Postwagen



Figuur 13: verkeerstructuur

11. RUIMTELIJKE ANALYSE POSTWAGEN EN OMGEVING

11.1. DE POSTWAGEN

De Postwagen is onderdeel van de lintbebouwing van de Hoofdstraat in Tolbert. Fredewalda is daarentegen een boerderij 'in het land'. Ook de Manege (incl parkeerterreinen) is een agrarische-functiegerelateerd gebouw 'in het land'. 'In het land' betekent dat het gebouw onderdeel is van het houtsingellandschap rondom de A7.

De oude Postwagen was een gebouw dat door vorm en positie onderdeel van het lint was. Ook de beoogde vervangende bebouwing, de nieuwe Postwagen, kan door vorm en positie niet anders dan onderdeel van het lint zijn.

11.2 HET GEBIED ACHTER DE POSTWAGEN, INCL. PARKEREN EN MANEGE

Hoewel het parkeren achter de Postwagen ook een functie heeft tbv de Postwagen is het ruimtelijk onderdeel van het houtsingellandschap, net als de manege. Het parkeerterrein heeft een verwaarloosde en verrommelde uitstraling door de combinatie van (niet-)verharding en het ontbreken van een deel van de houtsingels. Daarmee is het totale complex kwalitatief slecht tot niet ingepast in zijn omgeving. In combinatie met het ruimtelijk curieus geplaatste steakhouse roept het een hoge mate van verrommeling op. In het voorontwerp bestemmingsplan Tolbert zijn uitbreidingsmogelijkheden opgenomen voor de HJC manege. Het nieuwe bouwvlak ten westen van de bestaande manege is gepositioneerd tussen de coulissen en in de landschappelijke richting. De uitbreiding van het bouwvlak van de bestaande manege is over een bestaande singelstructuur getrokken.

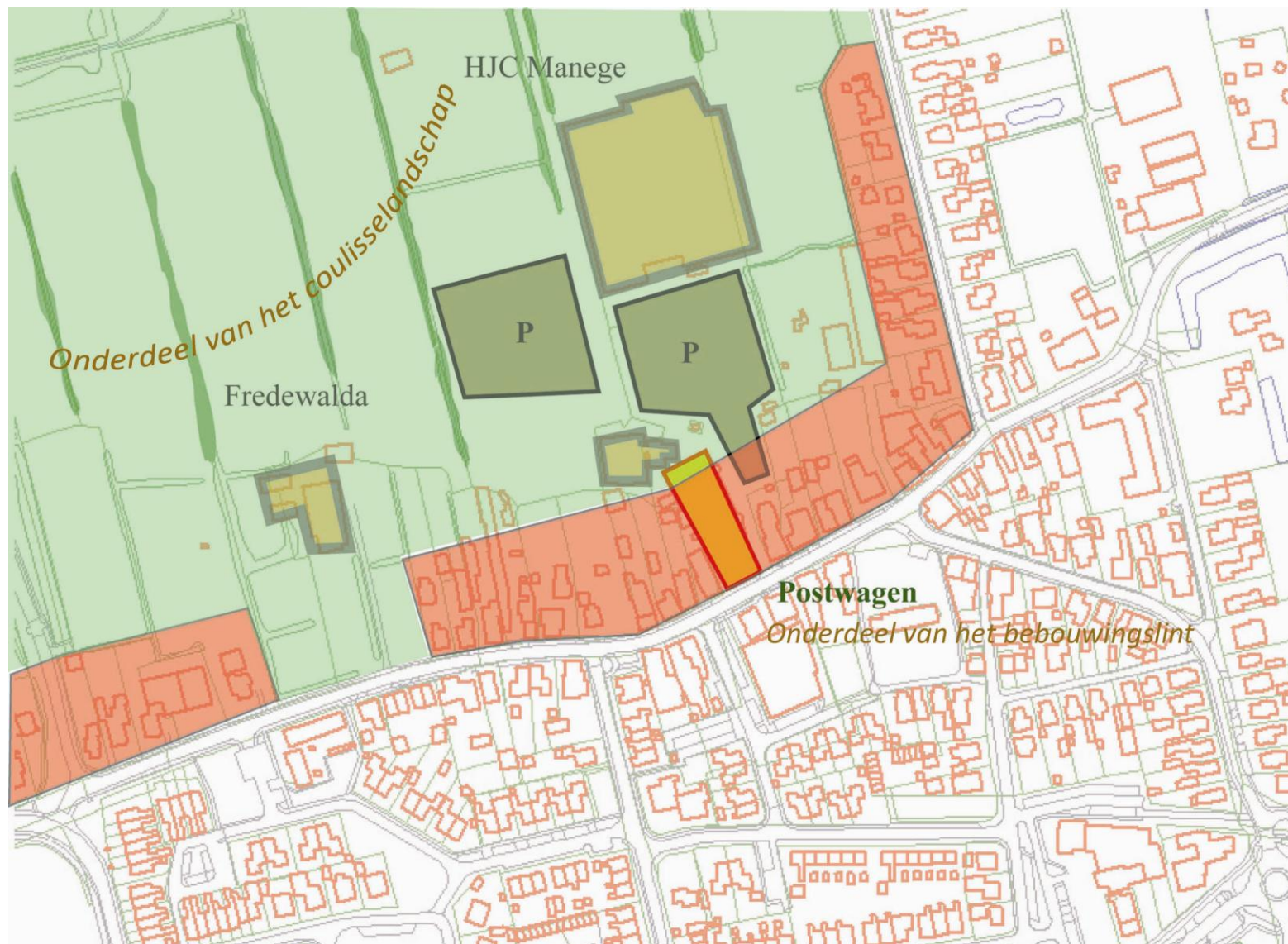
Het ruimtelijk-functioneel willekeurig en ad-hoc doorontwikkelen van dit gebied zal onherstelbare ruimtelijke en visuele schade veroorzaken voor het dorp Tolbert en omgeving,

Hoewel uitbreiding van het complex binnen de landschappelijke structuren mogelijk moet zijn wordt een ondersteunende toekomstvisie daartoe gemist.

Een betrekkelijk jonge ontwikkeling is die van de boerderij Fredewalda, waar ook de activiteiten van het dorps huis worden ondergebracht. In de visie zou aandacht geschonken kunnen worden aan de relatie tussen- en versterking van beide ontwikkelingen. Het parkeervraagstuk kan hiervan onderdeel zijn.

11.3. ONTSLUITING PARKEERTERREIN EN MANEGE

Het parkeerterrein is groot en heeft een driedubbele functie: tbv de Manege, tbv De Postwagen en tbv dorps activiteiten. Om aan de milieuregelgeving te kunnen voldoen heeft het parkeerterrein een openbare functie gekregen. Dat hiermee wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften wil nog niet zeggen dat er geen sprake meer is van milieu- en/of verkeershinder. Tot op heden is een tweede ontsluiting niet gerealiseerd. Dit heeft grotendeels te maken met financiële haalbaarheid. Verwacht werd dat toekomstige infrastructurele maatregelen langs de A-7 het probleem zou kunnen oplossen. Nu een dergelijke ingreep niet op korte of middellange termijn wordt gerealiseerd moeten andere oplossingen worden gezocht. Een secundaire ontsluiting is noodzakelijk om de daarmee samenhangende verkeersproblematiek toekomstbestendig op te kunnen lossen, zowel op de Hoofdstraat als op de inrit langs de Postwagen.



Figuur 14: Scheiding tussen bebouwingslint en landschap

12. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

12.1 DE POSTWAGEN

Uit de ruimtelijke analyse blijkt dat De Postwagen onderdeel is van het bebouwingslint. De stedenbouwkundige, bouwkundige en architectonische consequentie van het onderdeel van het lint zijn is dat de nieuwbouw de hoofdorïentatie moet hebben op het lint. Dit betekent dat de voorkant van het gebouw aan de Hoofdstraat moet staan. De achterliggende bebouwing moet daaraan ondergeschikt zijn (vergelijk een schuur bij een boerderij). Gelet op de totale massa van de hoofdvorm is enige terugrooiing voorstelbaar als eveneens aandacht wordt geschonken aan een (gebouwe) erfafscheiding op de rooilijn. Met de positionering van het gebouw ten opzichte van de belendingen en de inrichting van de inrit moet de indruk voorkomen worden dat ter plekke een zijstraat aanwezig is. Met betrekking tot de omgevingsaspecten moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Voorgestelde maatregelen uit het onderzoek moeten worden meegenomen in het bouwplan voor de herbouw.

12.2 HET GEBIED ROND DE MANEGE ACHTER DE POSTWAGEN

Een landschappelijk inrichtings- en inpassingsplan voor de Manege, het parkeerterrein en eventuele andere functies voor het gehele landschappelijke deel tussen A7 en lint is essentieel voor het behoud en de doorontwikkeling van dit gebied op een ruimtelijk kwalitatieve wijze. Geadviseerd wordt een dergelijk plan te koppelen aan de verzoeken om uitbreiding van de Postwagen. Hiertoe dient in het ontwerp-

bestemmingplan Tolbert een uitwerking te worden opgenomen waarin de koppeling met een inrichtingsplan wordt gemaakt. De uitbreiding van de bestaande manege in westelijk richting, zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan, moet in verband met het doorbreken van de landschappelijke structuur vervallen. Het onderzoek naar een alternatieve uitbreiding kan meegenomen worden in het inrichtingsplan. Gelijkzeitig kan worden onderzocht in hoeverre de relatie met de activiteiten van Fredewalda kunnen worden versterkt.

12.3 ONTSLUITING PARKEERTERRAIN EN MANEGE

Helder is dat op termijn de verkeers- en milieusituatie op een gegeven moment onhoudbaar is. De wijze waarop de verkeersproblematiek moet worden opgelost is een onderzoeksvraag. Geadviseerd wordt in het inrichtings- en inpassingsplan voor de manege en omgeving de planvorming en de realisatie van de extra auto ontsluiting van het parkeerterrein als opgave mee te geven.

Op de kaart op blz 33 (figuur 15) zijn de randvoorwaarden voor een landschappelijk inrichtings- en inpassingsplan aangegeven.



Figuur 15: Randvoorwaarden landschappelijk inrichtingsplan



Figuur 16: achterzijde manege



Figuur 17: parkeerterrein Postwagen



Figuur 18: Dorpsbosje Tolbert



Figuur 19: Laantje naast manege

13. VERSLAG PROCES VOOROVERLEGFASE

Na de brand op 3 februari 2012 is er snel een eerste overleg geweest met de eigenaar van de Postwagen. Tijdens dit overleg werd duidelijk dat hoge prioriteit gelegd moest worden bij de planvorming voor de herbouw van de Postwagen.

13.1 EERSTE SCHETSPLAN

Door de eigenaar is naar aanleiding van het eerste overleg een eerste schets voorgelegd. (zie schetsplan blz. 9). In deze schets was onder andere de wens om het gebouw terug te rooien en te versmallen verwerkt. Verder was het idee van de eigenaar om het achterliggende gebied meer te betrekken in het ontwerp terug te zien in het plan.

De schets is besproken met de welstandscommissie.

Het advies van de welstandscommissie op de schets was om meer voor een stijl te kiezen waardoor er meer samenhang tussen het voorste en het achterste gedeelte zou ontstaan. Uit de beoordeling kwam verder naar voren dat de Postwagen niet als een opzichzelfstaand object kan worden beschouwd maar dat het achterliggende gebied ook een belangrijke rol speelt bij de ruimtelijke beoordeling van het plan. Terugrooien van het gebouw behoort tot de mogelijkheden mits rekening wordt gehouden met voldoende massa van het gebouw waardoor er niet een "gat" in straatbeeld zou ontstaan. Een bredere ontsluiting van het achterterrein die de uitstraling van een weg zou hebben wordt als onacceptabel beschouwd. Het achterliggende terrein is ondergeschikt aan de Hoofdstraat en moet daarom niet verbijzonderd worden door een "weg" en een belangrijke zijgevel.

Vervolgens is geconcludeerd dat er een ruimtelijke analyse van het perceel moest komen. De locatie van de Postwagen in combinatie met de achterliggende HJC manege heeft in het verleden tot verschillende problemen/overlast geleid. Omdat er sprake is van "gedwongen nieuwbouw, is nu ook het moment om dit aan te kunnen pakken. Dit zowel in het belang van de omgeving als in het belang van de Postwagen en zijn toekomst. Belangrijke aandachtspunten in de ruimtelijke analyse zijn het gebied achter de Postwagen, het beschermd dorpsgezicht en de ontsluiting van het parkeerterrein. De Ruimtelijke analyse is in samenwerking met het Team Ruimtelijke Kwaliteit opgepakt.

13.2 VERVOLGGESPREK

In het vervolggesprek is een herzien ontwerp besproken met de gemeente, Libau en het team Ruimtelijke Kwaliteit.. Ook de aspecten van het achterliggende gebied van de Postwagen zijn ter sprake gekomen. Gezien het belang van een snelle realisatie van de nieuwe Postwagen is met name gefocust op het ontwerp van De Postwagen. De discussie over de inrichting van het achterliggende gebied is verschoven naar een vervolgfase, zonder hierbij het belang ervan uit het oog te verliezen. Daar waar het op dit moment mogelijk is wordt in het ontwerp rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen van het achterliggende gebied. Het gaat in deze fase dan ook met name over de positie van het gebouw en de status van de entree naar het parkeerterrein

Het ontwerp werd op een paar kleine punten na positief ontvangen. Tijdens het overleg is het plan aangepast en de juiste afstand bepaald voor het terugrooien van het gebouw. Ook hier werd nogmaals het belang aangegeven van het meenemen van de bestaande gevellijn in het ontwerp.



Figuur 20: Definitief ontwerp

13.3 DEFINITIEF ONTWERP

Uiteindelijk is het definitieve schetsplan ontstaan. De hoofdopzet van het eerste plan is hier in behouden gebleven. In het uiterlijk van het pand is meer aansluiting gevonden bij het overige straat- een bebouwingsbeeld zoals dit vanuit de beschrijving van het beschermd dorpsgezicht naar voren komt.

De nieuwe Postwagen wordt teruggerooid ten opzichte van de oude Postwagen zodat er voor het pand een terras kan worden gerealiseerd. De breedte van het pand wordt versmald naar ongeveer de oorspronkelijke breedte van de oude Postwagen (1968). (zie figuur 20)

Libau heeft voor dit ontwerp een positief advies afgegeven.

13.2 COMMISSIE GEMEENTELIJKE MONUMENTEN LEEK

Omdat een gedeelte van het centrum van Tolbert zal worden aangemerkt als beschermd dorpsgezicht is het plan ook informeel voorgelegd aan commissie gemeentelijke monumenten Leek. De reactie van de commissie was dat het al snel beter is dan wat er heeft gestaan. Een aandachtspunt bij het terugrooien is dat de oorspronkelijke gevellijn benadrukt zou moeten worden en onderdeel zou moeten uit maken van het ontwerp.

13.4 BESTEMMINGSPLAN TOLBERT

Vanuit het bestemmingsplan Tolbert wordt bepaald dat in de rooilijn gebouwd moet worden, en mag de gevelbreedte, gemeten in de rooilijn niet meer afwijken dan 10 % van die van het bestaande hoofdgebouw. De rooilijn is de als zodanig vanwege burgemeester en wethouders in het terrein langs de wegzijde of voetpad aan te geven lijn.

Omdat inmiddels uit de ruimtelijke analyse helder was geworden dat terugrooiing geen problemen op zou leveren is tijdens de vooroverlegfase het college geadviseerd de nieuwe rooilijn te bepalen. Dit om geen tijd te verliezen in de vergunningfase. Door het college van burgemeester en wethouders is op 3 april 2012 besloten een nieuwe rooilijn voor de postwagen te bepalen. Deze nieuwe rooilijn ligt ca. 4,4 meter terug ten opzicht van de oude rooilijn.

Bij het bepalen van de rooilijn heeft het college de voorwaarden gesteld dat de oorspronkelijke gevellijn in het uiteindelijke plan betrokken moet worden en dat het bouwplan moet passen binnen de uitgangspunten van het beschermd dorpsgezicht. Verder is, vanwege een onduidelijke oorspronkelijke breedte van het bestaande hoofdgebouw, de oorspronkelijke breedte van het hoofdgebouw bepaald op 15 meter.

Vorenstaande zal worden verwerkt in het nieuwe bestemmingsplan Tolbert.



Figuur 21: Bepaling rooilijn