

bestemmingsplan

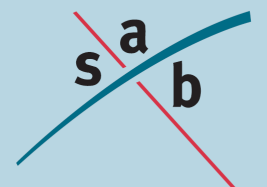
Holwert-Zuid

gemeente Coevorden

11 december 2012

projectnummer 60934

ID: NL.IMRO.0109.001BP00000-0003



INHOUD

TOELICHTING

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	LIGGING PLANGEBIED	1
1.3	GELDEND BESTEMMINGSPLAN	2
1.4	OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN	2
2	HET PLAN	3
2.1	INLEIDING	3
2.2	HUIDIGE SITUATIE	3
2.3	MASTERPLAN	4
2.4	NUT EN NOODZAAK	11
3	HAALBAARHEID VAN HET PLAN	16
3.1	BELEID	16
3.2	MILIEUASPECTEN	24
3.3	WATER	29
3.4	FLORA EN FAUNA	30
3.5	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	32
3.6	VERKEER EN PARKEREN	35
3.7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	36
4	WIJZE VAN BESTEMMEN	37
4.1	ALGEMEEN	37
4.2	METHODIEK	37
4.3	BESTEMMINGEN	38
5	PROCEDURE	41

BIJLAGEN

1. Khandekar (oktober 2012), Masterplan Holwert-Zuid
2. Grontmij Parkconsult BV (12 november 2009), Parkeeradvies Coevorden Holwert
3. Gemeente Coevorden (17 september 2012), memo parkeren Holwert- Zuid
4. Kardol (oktober 2008), onderbouwing ruimte voor detailhandel
5. DHV (december 2010), Industrierterrein Holwert-Zuid te Coevorden, actualisatie en afperkend bodemonderzoek
6. SAB (oktober 2012), Akoestisch onderzoek Holwert-Zuid, 60934
7. Stroop Raadgevende Ingenieurs B.V. (15 juni 2009), notitie Zonevoorstel Leeuwerikenveld I
8. SAB Arnhem B.V. (1 oktober 2012), Onderzoek milieuzonering Holwert-Zuid, 60934 met bijlagen:
 - 102485-01 Akoestisch onderzoek Directbouw bv in Coevorden, 20 april 2010
 - 102485-02 Akoestisch onderzoek Intergas verwarming bv in Coevorden, 2 juni 2008

- 102485-04 Akoestisch onderzoek Schietvereniging Coevorden, te Coevorden, 10 juni 2008
 - 102485-03 Akoestisch onderzoek houthandel Jongeneel in Coevorden, 23 februari 2010
 - 102485-05 Akoestisch onderzoek ET Coevorden, 22 maart 2010
 - 102485-05 Akoestisch onderzoek Zomer Metaalbewerking/Wimatec Machinebouw bv te Coevorden, 23 maart 2010
 - 102485-05 Metaalrecycling INS in Coevorden, oktober 2012
 - 122485-06 Akoestisch onderzoek cumulatieve geluidbelasting bestemmingsplan Holwert-Zuid te Coevorden, 9 oktober 2012
 - 122485-06 Akoestisch onderzoek cumulatieve geluidbelasting bestemmingsplan De Hare en Holwert te Coevorden, 9 oktober 2012
 - Kaart 1: Zonering Holwert en De Hare
 - Kaart 2: Zonering Holwert-Zuid
 - Kaart 3: Zonering Holwert-Zuid, vaststelling
9. DGMR (17 december 2008), Rapport I.2008.1111.00.R001 Akoestisch onderzoek Wm, emplacement Coevorden
 10. SAB Arnhem B.V. (december 2007), Onderzoek luchtkwaliteit Holwert-Zuid, 60934
 11. Steunpunt Externe Veiligheid Drenthe (28 juni 2012), Onderzoek externe veiligheid bestemmingsplan Holwert Zuid met bijlagen:
 - SAVE (19 juli 2011), kwalitatieve risicoanalyse emplacement Coevorden
 - Hulpverleningsdienst Drenthe (23 maart 2011), Brandweeradvies inzake vergunning WM 'Spooreplacement Coevorden'
 12. SAB Arnhem B.V. (november 2006), quick scan flora en fauna Herinrichting industrieterrein Holwert-Zuid te Coevorden, projectnummer 60934
 13. SAB Arnhem B.V. (juli 2008), flora en fauna onderzoek Herinrichting industrieterrein Holwert-Zuid te Coevorden, projectnummer 60934
 14. RAAP (januari 2004), Cultuurhistorische inventarisatie centrum Coevorden, kenmerk RAAP-rapport 968
 15. Gemeente Coevorden (12 april 2007), Bureauonderzoek De Holwert te Coevorden, kenmerk MWA/UIT/SAD/P0501901
 16. Grontmij (21 september 2012), verkeersafwikkeling De Holwert-Zuid
 17. Responsnota
 18. Nota van zienswijzen

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De gemeente Coevorden is voornemens om het zuidelijke deel van het bedrijventerrein De Holwert (Holwert-Zuid) te herontwikkelen tot een woonlocatie met maximaal 100 woningen/appartementen en circa 7.000 m² commerciële ruimte op de begane grond. Hiertoe heeft de gemeente Coevorden in 2005 een samenwerkingsovereenkomst met Bouwfonds MAB Ontwikkeling B.V., in samenwerking met Esprit Projecten B.V. afgesloten. In dit verband is Esprit Planontwikkeling B.V. aangesteld als gedelegeerd projectontwikkelaar.

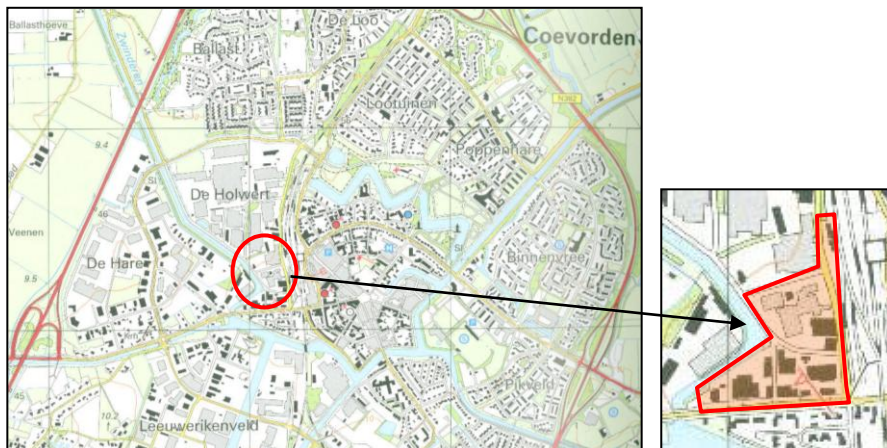
Het plangebied is nu verpauperd. Met de herontwikkeling wordt het gebied opgewaardeerd. Dit komt niet alleen het gebied zelf ten goede maar zal ook een positief effect hebben op de beleving van het centrum van Coevorden, aangezien het plangebied de entree vormt naar de binnenstad.

Deze ontwikkeling vindt zijn grondslag in het Wensbeeld centrum Coevorden, dat is vastgesteld in december 2001. In dit Wensbeeld wordt de visie op de stedenbouwkundige toekomst van het centrum van Coevorden gegeven. Dit wensbeeld is vertaald in een masterplan en een beeldkwaliteitplan.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de herontwikkeling van Holwert-Zuid juridisch-planologisch mogelijk te maken.

1.2 LIGGING PLANGEBIED

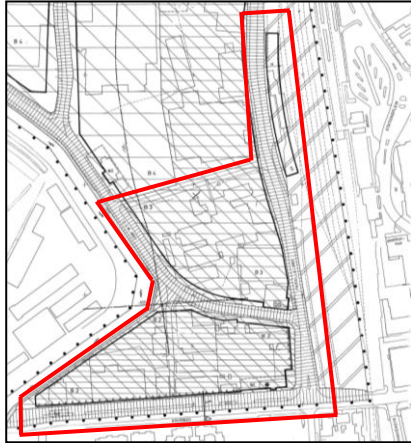
Het plangebied ligt op bedrijventerrein De Holwert, ten westen van het centrum van Coevorden. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door het noordelijk deel van het bedrijventerrein De Holwert. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door het spooreplacement en aan de zuidzijde door de Krimweg. Aan de westzijde van het plangebied vormt de watergang die onderdeel uitmaakt van de historische gracht rond Coevorden, de grens van het plangebied. Ten noorden en westen van het plangebied staan bedrijven en ten zuiden en oosten woningen. Onderstaande afbeeldingen geven de ligging van het plangebied weer.



globale ligging plangebied

1.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Het plangebied valt binnen het vigerende bestemmingsplan "De Holwert", zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 21 maart 1994 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe bij besluit van 17 mei 1994.



*uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'De Holwert'
globale ligging plangebied in rood aangegeven*

Ingevolge het vigerend bestemmingsplan gelden in het plangebied de bestemmingen 'Bedrijven B2', 'Bedrijven B3', 'Bedrijven B4' en 'Verkeersdoeleinden'. Gronden met de bestemming 'Bedrijven B2' zijn uitsluitend bestemd voor bedrijven die niet milieuvergunningplichtig zijn of behoren tot de hindercategorie 1 of 2. De bestemming 'Bedrijven B3' staat alleen bedrijven toe die niet milieuvergunningplichtig zijn of tot de categorieën 1, 2 of 3 behoren. Gronden met de bestemming 'Bedrijven B4' zijn uitsluitend bestemd voor bedrijven die niet milieuvergunningplichtig zijn of behoren tot de categorieën 1, 2, 3 of 4. Op deze gronden met de genoemde bestemmingen mogen uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten dienste van de betreffende bestemming worden gebouwd. De in het bestemmingsplan aangewezen gronden voor 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor voorzieningen voor het verkeer, zoals wegen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen en bermen. Betreffende de bebouwingsmogelijkheden mogen op deze gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, worden opgericht.

Onderhavig plan betreft de ontwikkeling van woningen, commerciële ruimte en parkeer- en groenvoorzieningen in het plangebied. Het vigerend bestemmingsplan biedt hier geen ruimte voor.

1.4 OPZET VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 'het plan' ingegaan op de planbeschrijving. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het plan aangetoond voor wat betreft het overheidsbeleid, milieuaspecten, water, archeologie, flora en fauna, verkeer en parkeren en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen, waarin uiteengezet wordt hoe het in hoofdstuk 2 beschreven plan juridisch is vertaald naar de regels. Ten slotte komen in hoofdstuk 5 de resultaten van de procedure aan de orde.

2 HET PLAN

2.1 INLEIDING

Het plangebied vormt de westelijke entree van de historische stad Coevorden. Omdat het plangebied verpauperd is, is een herontwikkeling van het plangebied dan ook gewenst. Voor het plangebied is door het bureau Khandekar een masterplan opgesteld¹. Dit masterplan vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

2.2 HUIDIGE SITUATIE

Het plangebied maakt in de huidige situatie onderdeel uit van het bedrijventerrein De Holwert, ten westen van de historische kern Coevorden. De inrichting van het gehele bedrijventerrein kenmerkte zich begin 20^e eeuw vooral door diverse loodsen en kleine bedrijfsgebouwen. Dit gebied is in de loop der tijd uitgegroeid tot een compleet bedrijventerrein.



globale ligging plangebied

Het noordelijke deel van het bedrijventerrein De Holwert, aan de noordzijde van het plangebied, kenmerkt zich door grote bedrijfsgebouwen. Dit deel van het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde ontsloten op de Wethouder J.B. Hemelweg.

De vorm van het plangebied wordt sterk bepaald door de puntige morfologie van de vestinggracht langs het kanaal Coevorden-Zwinderen. Deze structuur komt door de losse invulling met bedrijfsloodsen niet tot uitdrukking. Slechts een enkel gebouw is aan het water georiënteerd.

De gracht zelf is grotendeels niet voor publiek toegankelijk. Het deel van het kanaal ter hoogte van het plangebied maakt deel uit van het grachtenstelsel van de historische stad Coevorden. Dit grachtenstelsel is aan de noordwestzijde van de stad doorbroken door het bedrijventerrein De Holwert. Het kanaal Coevorden-Zwinderen vormt aan de westzijde van de stad een duidelijke grens tussen stad en omliggend landschap.

Door de huidige inrichting van de Krimweg en omgeving wordt de overgang van stad naar omliggend landschap en het water als harde grens hiervan, niet als zodanig ervaren. De huidige (bedrijfs)bebouwing aan de Krimweg doet geen recht aan de karakteristieken van het historische stadscentrum. De bebouwing aan de Krimweg is wel aan deze weg gerelateerd maar kenmerkt zich, op een enkele uitzondering na, door een verpauperde uitstraling. Ook is de bebouwing aan de Krimweg te laag (één laag plus kap) om een ruimtelijk geheel te laten ontstaan.

¹ Khandekar (oktober 2012), Masterplan, Holwert-Zuid.

Het spooreplacement aan de oostzijde van het plangebied heeft ter hoogte van het plangebied een breedte van ongeveer 70 meter. Het brede spooreplacement is grotendeels buiten gebruik en vormt een lege zone tussen bedrijventerrein De Holwert en de binnenstad.

Het plangebied is in de huidige situatie ingericht met bedrijfspanden waaronder twee monumentale panden (het voormalige DSM-gebouw en het Bentheimer Eisenbahngebouw, een voormalige goederenloods). Het voormalige DSM-gebouw heeft een wettelijke monumentale bescherming. Het Bentheimer Eisenbahngebouw is een beeldbepalend pand waarvan het karakter dient te worden behouden. Het plangebied heeft in de huidige situatie een rommelig aanzicht.

In de huidige situatie wordt het plangebied ontsloten door de Parallelweg. Deze weg komt aan de zuidzijde uit op de Krimweg en gaat aan de noordzijde langs de rest van het bedrijventerrein De Holwert om uit te komen op de rotonde ten noorden van het bedrijventerrein. Langs de oostzijde van het plangebied ligt de Parallelweg langs het spooreplacement.

2.3 MASTERPLAN

2.3.1 *stedenbouwkundige opzet*

Ten behoeve van de herontwikkeling van Holwert-Zuid is een masterplan opgesteld. In het masterplan is ook het beeldkwaliteitplan voor Holwert-Zuid verweven. Het onderhavige plangebied beslaat een deel van dat masterplan. In de paragraaf fasering wordt hier nader op ingegaan.

Holwert-Zuid krijgt een kleinschalige, traditioneel stedelijke structuur. De bebouwing kenmerkt zich door een compacte blokstructuur.

Deze dient aan te sluiten op de bebouwing van het historisch centrum van Coevorden. De blokken worden in

gevuld met de functies commerciële doeleinden, detailhandel en woningen.



Om van deze functies een levendig geheel te maken, zijn de voorkanten van de bebouwing overal op de openbare ruimte gericht. Het noordelijke gedeelte van het plangebied

(expeditiegebied) vormt hierop een uitzondering, aangezien deze bebouwing op de bestaande bedrijvigheid ten noorden van het plangebied aansluit.

De menging van functies moet de stedelijke sfeer verder versterken. Woningen en voorzieningen zijn op de verdieping boven winkels gesitueerd. Langs de Krimweg en de zuidelijke toegangsweg wordt daarbij de mogelijkheid geboden om huisgebonden dienstverlening te realiseren. Door de mix van supermarkten, een aantal winkels met een minimale oppervlakte van 500 m² en commerciële functies als leisure en kantoren op de verdieping ontstaat een gevarieerd aanbod rondom het centrale parkeerterrein. Langs de spoorzijde wordt doormiddel van appartementen boven de winkels de uitstraling van het gebied richting het centrum van Coevorden gewaarborgd.

Het DSM-gebouw (monument) aan de Krimweg wordt in de stedenbouwkundige opzet geïntegreerd. Dit gebeurt door het zuidoostelijke bouwblok om het DSM-gebouw te situeren. De rooilijn van het bouwblok dient daarbij achter de rooilijn van het DSM-gebouw.

De grote gebouwen worden in het noorden en midden van het plangebied gesitueerd. In de twee grote gebouwen in het middengebied worden supermarkten en overige winkels met aan de spoorzijde aan de noordzijde een hoger accent met appartementen en aan de spoorzijde enkele woningen boven de winkelvoorziningen. Het zuidelijk deel krijgt een woonfunctie. Hier worden de woningen gebouwd.



geaccentueerde hoek ter hoogte van het station en gevarieerde woonbebouwing boven winkels

bron: Khandekar, 2012

stedelijke bouwblokken, kleinschalige bebouwing

bron: Khandekar, 2012

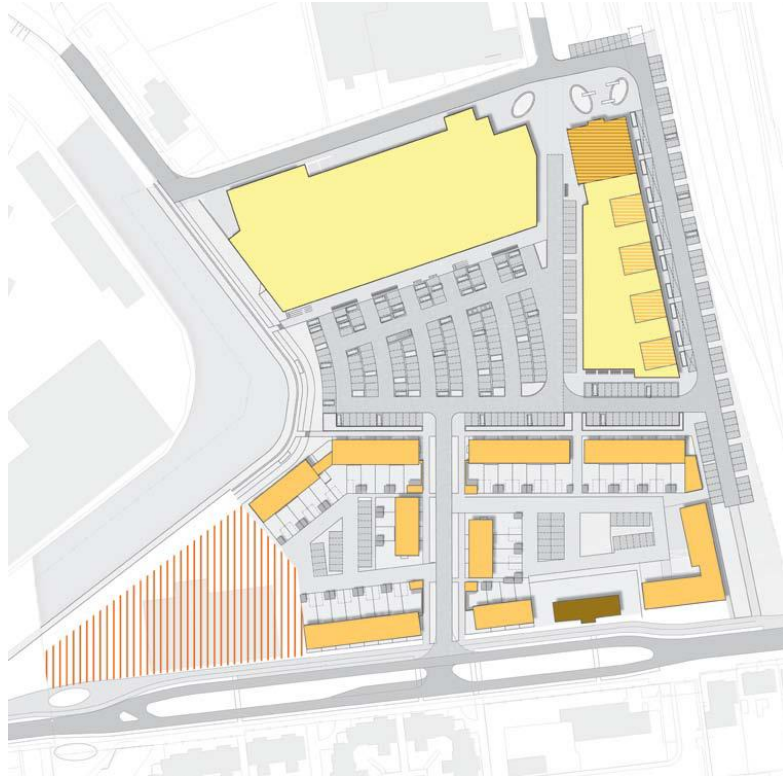


dubbelhoge gevel van de winkels aan het parkeerplein

bron: Khandekar, 2012

2.3.2 *mogelijke uitwerking*

Het beschreven masterplan wordt verder uitgewerkt. Het masterplan ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan en omvat de belangrijkste stedenbouwkundige waarden voor Holwert-Zuid. Dit zijn de ontsluitingsstructuur, bebouwingsstructuur en de belangrijkste functies.



voorlopig ontwerp

Een belangrijk element in de planvorming is daarbij de opwaardering van de oevers aan het Kanaal Coevorden-Zwinderen. De oevers krijgen een groene invulling, waarbij een groen talud en dubbele bomenrij is beoogd. In het Wensbeeld Coevorden Centrum is voorzien in de aanleg van een nieuwe singel ten noorden van het plangebied. Hiermee dient bij toekomstige ontwikkelingen en eventuele herontwikkeling van bedrijventerrein De Holwert rekening te worden gehouden.

Ook wordt naar een nieuwe langzaamverkeersverbinding gestreefd die het centrum en het plangebied met elkaar verbinden. Deze route kan ter hoogte van het station, in het verlengde van de Friesestraat aangelegd worden.

Een belangrijk thema in het ontwerp voor De Holwert is de opwaardering van de Krimweg. Naast een herprofilering tot ruime boulevard met een dubbele bomenrij (reeds gerealiseerd) krijgt de weg een begeleiding van bebouwing aan de noordkant. Het gehele plan heeft een stedelijke morfologie. De bebouwing aan de Krimweg, maar ook de woningen en voorzieningen boven de winkels vormen een gedifferentieerde blokstructuur. De doelstelling is het creëren van een kleinschalig karakter van de bebouwing in combinatie met een heldere ruimtelijke structuur.

2.3.3 fasering

Het plan wordt gefaseerd uitgevoerd (zie de afbeelding fasering Holwert-Zuid). De precieze invulling van fase 3 is nog niet bekend. Er wordt onderzoek verricht naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van deze fase. Waarschijnlijk vindt de uitvoering na de planperiode van dit bestemmingsplan plaats. Om die reden is die fase als een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Het plangebied omvat verder de gronden de gronden aansluitend op fase 3. Hierbij wordt de feitelijke

situatie (bedrijvigheid) bestemd omdat de planontwikkeling voor dit gebied nog niet zeker is voor deze planperiode.

Het DSM-gebouw (monument) aan de Krimweg en en het Bentheimer Eisenbahngedouw, een voormalige goederenloods worden ook in dit bestemmingsplan meegenomen om invulling met een passende functie mogelijk te maken.

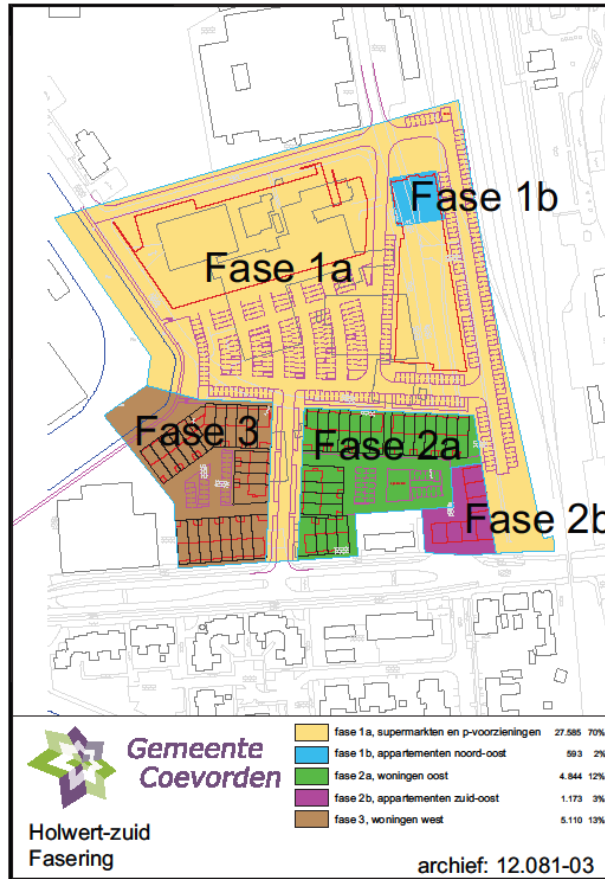
Als eerste fase wordt de nieuwe ontsluitingsstructuur aangelegd en worden de detailhandelsvoorzieningen met de 8 daarboven te realiseren appartementen gerealiseerd.

Fase 1 en 2a zijn afgerond voordat een aanvang wordt gemaakt met fase 2b: woningen en appartementen in het zuidoostelijke gedeelte van het plangebied. Vervolgens is de woningbouw van fase 3 aan snee. Deze woningbouw is met een wijzigingsbevoegdheid in dit bestemmingsplan opgenomen.

bebouwing

Vanwege de stedelijke structuur zijn de bouwblokken in het plangebied zo gesloten mogelijk uitgevoerd.

Langs de noordelijke rand van fase 1 komt een groter volume. Dit gebouw grenst aan een plein waar wordt geparkeerd. Om voldoende wandvorming te creëren, wordt in elk geval 8 meter hoog gebouwd aan de zijde van het plein. Aan de spoorzijde wordt eveneens een groter bouwvolume gerealiseerd voor commerciële doeleinden. Om voor een goede begeleiding van de spoorzone te zorgen, en de uitstraling van het gebied richting het centrum van Coevorden te waarborgen, worden woningen op de winkels langs het spoor geconcentreerd. Aansluitend op het bedoelde pand wordt hoger bouwdeel gereali-



seerd van maximaal 19 meter. Dit bouwdeel vormt een bebouwingsaccent en markeert daarmee het gebied Holwert Zuid.

In de deelgebieden aansluitend op de Krimweg (fase 2a, 2b en 3) worden de gebouwen kleinschaliger. Hier worden voornamelijk gebouwen in de vorm van aaneengebouwde woningen gesitueerd. Deze woningen worden gebouwd in twee clusters. Eén cluster (fase 3; 23 woningen) ten westen van de nieuwe ontsluitingsweg van Holwert Zuid en één cluster (fase 2a en 2b 23 grondgebonden woningen en 21 appartementen) ten oosten daarvan. De hoogte van de woningen zijn maximaal drie bouwlagen met een kap hoog. De woonbebouwing op de hoek van de Krimweg en het spoor heeft een hogere bouwhoogte dan de andere woonbebouwing (maximaal 19 meter). Zo ontstaat ook aan de zuidzijde een ruimtelijke markering van Holwert Zuid in de vorm van een bouwingsaccent.

Er is gekozen om langs de Krimweg de gebouwen in een open blokstructuur te realiseren. Naast de beoogde uitstraling wordt hiermee ook voldoende rekening gehouden met de inpassing van het historische DSM-gebouw (monument).

Om tot de gewenste kleinschalige uitstraling te komen is enige variatie in kapvorm, bouwhoogte en rooilijnen (bouwgrenzen die naar de weg gekeerd zijn) een vereiste. Door het toepassen van verschillende kapvormen, dakkapellen en een verspringing in de voorgevels kunnen de bouwblokken gedifferentieerd en geaccentueerd worden. Er zijn zoveel mogelijk gebouwen met hun voorkanten op de omliggende openbare ruimte gericht.

2.3.4 **functionele structuur**

In het plangebied worden naast woningen ook commerciële ruimten gerealiseerd. De commerciële ruimten bestaan uit supermarkten, detailhandel vanaf 500 m² b.v.o., kantoren en showrooms (fase 1). Deze functies vormen een buffer tussen het bedrijventerrein De Holwert ten noorden van het plangebied en de woningen in het zuiden van het plangebied. In fase 1a komen uitsluitend woningen boven de gebouwen langs het spoor. In fase 1b komen appartementen. Dit is op de verbeelding van dit bestemmingsplan vastgelegd. Op deze manier is de afstand tussen de woningen en de bedrijven ten noorden van Holwert-Zuid ook daadwerkelijk planologisch zeker gesteld. In paragraaf 3.2.5. wordt hier nader op ingegaan.

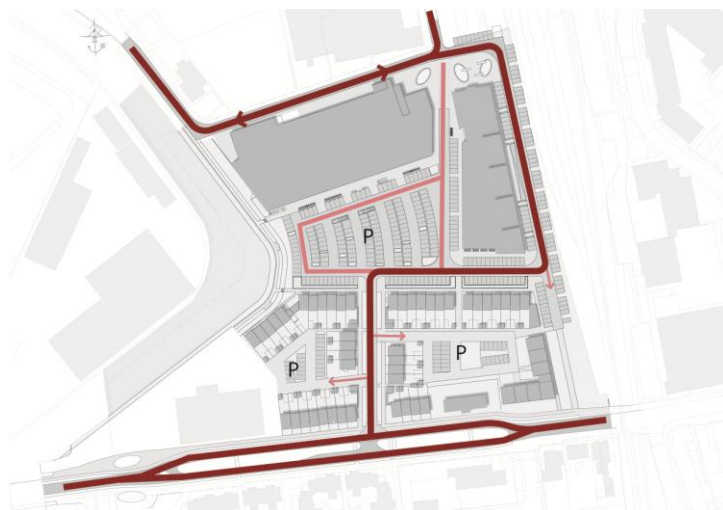
De overige woningen in het plangebied worden in het zuidelijke deel gebouwd (fase 2 en 3). Dit deel van het plangebied wordt ingericht als een woongebied. Bij de woningen wordt het mogelijk gemaakt om aan huis gebonden dienstverlenende beroepen uit te oefenen.

De commerciële functies zijn qua afmeting maar ook wat betreft de overlast moeilijker in te passen in de fijnmazige structuur van een historische binnenstad. Uitgangspunt is dat deze functies niet concurrerend zijn met de centrumvoorzieningen, maar een aanvulling hierop vormen. In paragraaf 2.4 wordt hier nader op ingegaan.

2.3.5 *verkeer en parkeren*

ontsluiting

De ontsluiting van Holwert-Zuid loopt langs drie mogelijke routes. Ten eerste de nieuw aan te leggen weg vanaf de Krimweg. Verder vanuit het noorden langs de bestaande Parallelweg en via de bestaande DSM weg en Holwert, waarbij uiteindelijk weer op de Parallelweg wordt aangesloten. De bestaande zuidelijke aantakking van de Parallelweg op de Krimweg vervalt. De afbeeldingen geven de ontsluiting van het gebied weer.



In het plan wordt ernaar gestreefd het vrachtverkeer dat vanuit het plangebied op de Krimweg uitkomt zo beperkt mogelijk te houden. Hiervoor zullen de DSM-weg en de Parallelweg ten noorden van het plangebied onderling verbonden worden. Op deze manier wordt een lus gecreëerd die het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Holwert-Noord buiten het plangebied houdt en tevens de Krimweg ontlast. De gebouwen in het noorden van het plangebied worden via de nieuwe verbinding ontsloten. De ontsluiting voor de winkelbevoorrading van vanuit de Hemelweg plaats en kan via De Holwert weer

terug. De Holwert is met een profiel van 6,7 meter voldoende breed om vrachtwagens elkaar te laten passeren.



De woningen en de parkeerplaatsen t.b.v. van de detailhandelvoorzieningen worden ook aan de aan de zuidzijde ontsloten via een nieuwe weg, die uitkomt op de Krimweg. De woningen worden in een hofje gebouwd en zijn via deze hofjes toegankelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Er zullen geen individuele inritten op de Krimweg worden aangesloten, behoudens de inrit ten behoeve van het DSM-gebouw. De aansluiting op de Krimweg zal in twee richtingen zijn

De bezoekers van het commerciële gebied kunnen dit gebied benaderen vanaf de Parallelweg en de nieuwe afslag vanaf de Krimweg.

Voor het langzaamverkeer worden daarnaast aparte routes aangelegd.

parkeren

Voor de gehele planontwikkeling wordt in afdoende parkeerplekken voorzien in het openbare gebied, op eigen terrein óf in een ondergrondse óf verdiepte parkeervoorziening, óf op het dak. Hiervoor worden, waar nodig, onder appartementengebouwen parkeervoorzieningen gerealiseerd. Tussen de grote gebouwen van fase 1 wordt een parkeerplein aangelegd. De parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen in het zuiden van het plangebied worden in de hofjes tussen de woningen en/of inpandig aangelegd.



impressie parkeerplein

Door Grontmij Parkconsult BV² is berekend hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd om aan de CROW-normen te kunnen voldoen. In het onderzoek is rekening gehouden met de ontwikkeling van 140 woningen en commerciële ruimte. Omdat in het huidige plan sprake is van maximaal 100 woningen, kan ook het aantal parkeerplaatsen beperkter zijn. Er is een aanvullend memo opgesteld waarin de parkeerbehoefte is bijgesteld.³ Op basis van dezelfde uitgangspunten als die van Grontmij Parkconsult BV, is het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Deze worden in het plan ook gerealiseerd.

2.3.6 *groen en water*

De randen van het plangebied krijgen een groene inrichting. De nieuwe toegangsweg vanaf de Krimweg, de langzaamverkeersroute langs de spoorzone en het centrale parkeerplein krijgen een groene inrichting met strakke bomenrijen. De oevers en de groene buffer tussen winkels en woonblokken krijgen een informele en losse beplanting.

De watergangen aan de noord- en westzijde van het plangebied krijgen een groene inrichting met een langzaam verkeersroute. Op deze manier is het grachtenstelsel weer beter herkenbaar.

Bij de aanleg van de nieuwe watergang wordt rekening gehouden met het oude bomenbestand. Na de inmeting van de bestaande bomen zullen de precieze ligging en afmeting van de nieuwe gracht nader worden bepaald.

2.3.7 *masterplan*

Het masterplan heeft tot doel een kader te bieden waarbinnen de gewenste stedenbouwkundige en architectonische uitwerking kan plaatsvinden. De belangrijkste randvoorwaarden zijn:

- de bebouwing moet qua uitstraling en schaal aansluiten op de bebouwing van het historische centrum van Coevorden;
- de voorkanten, toegangen en raamopeningen moeten op de openbare ruimte zijn gericht;
- baksteen dient als toonaangevend materiaal te worden gebruikt in verschillende kleurstellingen voor een natuurlijke, iets ruige uitstraling.

Ook worden randvoorwaarden aan de inrichting van de openbare ruimte gegeven. Met het masterplan wordt gewaarborgd dat de beoogde sfeer en inrichting van het plangebied ook daadwerkelijk worden behaald. Het masterplan zal separaat worden vastgesteld. Concrete bouwaanvragen voor Holwert-Zuid worden ook aan dit masterplan getoetst.

2.4 NUT EN NOODZAAK

Doel van deze paragraaf is het verantwoorden van de opzet van het voorgenoemde masterplan aan de hand van de woningbehoefte en de ruimte voor detailhandel.

2.4.1 *wonen*

Voor het zuidelijk gedeelte van het stadsdeel De Holwert is in 2004 een proces van stadsvernieuwing in gang gezet om te komen tot een aantrekkelijk woonmilieu in combi-

² Grontmij Parkconsult BV (12 november 2009), Parkeeradvies Coevorden Holwert.

³ Gemeente Coevorden, memo parkeren Holwert- Zuid d.d. 17 september 2012.

natie met commerciële ruimten. Op deze manier wordt een verpauperd bedrijventerrein middels een nieuwe bestemming weer onderdeel van de historische binnenstad. Voorliggend plan voorziet in de bouw van ongeveer 100 woningen, waaronder zowel appartementen als geschakelde woningen. Door de sloop van alle opstallen in het plangebied zullen 5 woningen verdwijnen. Dit aantal kan worden toegevoegd als vervangende woningen.

In de woningbouwstrategie van de gemeente Coevorden (2010) is een woonbehoefte van ongeveer 1025 woningen voor de periode 2008-2020 geraamd, dit zijn ongeveer 85 woningen per jaar. Voor de stad Coevorden is gerekend met een woonbehoefte van ongeveer 450 woningen. Deze woonbehoefte is gebaseerd op de prognoses van de provincie Drenthe van 2009 en betreft een maximaal programma. In april 2012 heeft de provincie Drenthe nieuwe prognoses bekend gemaakt. Zoals verwacht zijn deze prognoses lager uitgevallen, omdat het migratiesaldo van 0 niet meer reëel is voor de gemeente Coevorden en is bijgesteld naar beneden. De provincie gaat uit van nog een beperkte groei van ongeveer 175 huishoudens tot 2020 en vervolgens zal dit naar verwachting na 2020 omslaan in een negatieve huishoudensgroei, waardoor de woonbehoefte ook zal afnemen. De vraag die hierbij van belang is, is in hoeverre speelt de economische recessie een rol in de migratiecijfers van de afgelopen jaren. Feit is in ieder geval dat we minder hard groeien dan verwacht en dat de komende jaren de woningmarkt zich niet snel zal herstellen. Om toch enige richting te bepalen voor het woningbouwprogramma wordt uitgegaan van een bandbreedte van 175 tot ongeveer 500 woningen voor de gehele gemeente.

Bovenstaand betekent dat het woningbouwprogramma voor de stad ook naar beneden bij gesteld moet worden. Ook voor het plan Holwert-Zuid is dit doorgetrokken. De begin-capaciteit van 190 woningen is teruggebracht naar ongeveer 100 woningen. Eén van de voornaamste oorzaken hiervan is de verwachte afnemende vraag naar woningen.

In deze onzekere tijden is het steeds belangrijker dat de keuze voor nieuwbouw bewust wordt gemaakt en direct in verbinding moet staan met ingrepen in de bestaande voorraad. Alleen op deze manier kan geprobeerd worden een kwalitatieve versterking van het wonen te creëren.

Om deze reden zal binnen de woningbouwprogrammering prioriteit worden gegeven aan die projecten die een upgrading betekenen voor het bestaande stedelijke gebied. Plannen als Bogas, Markt en haven, maar ook de revitalisering van de Holwert-Zuid voldoen aan deze bewuste keuze. Op deze manier staat nieuwbouw direct in verbinding met het bestaande gebied.

Met deze strategie in het achterhoofd ligt het zwaartepunt van de investeringen van het gemeentebestuur dan ook in het centrum van Coevorden. Om dit te versterken, wordt ervoor gekozen de prioriteit te geven aan de projecten in en in de nabije omgeving van het centrum. Dit is nodig om de geformuleerde ambities voor het centrumplan waar te kunnen maken.

conclusie

Voorliggend plan voorziet in de ontwikkeling van verschillende woonsegmenten en typologieën woningen, waaronder rijwoningen en appartementen in verschillende prijsklassen. De doorlooptijd van de bouwrealisatie bedraagt circa 10 jaar na goedkeuring van het nieuwe bestemmingsplan. De planopzet is zodanig dat fasegewijs gebouwd kan worden

naar behoefte van de woningmarkt. Op deze manier kan rekening worden gehouden met de kleiner wordende vraag naar woningen.

2.4.2 **winkelruimte**

In fase 1 van het plangebied is ruimte gereserveerd voor circa 7.000 m² b.v.o. supermarkten en winkels op de begane grond. Er worden 3 supermarkten gerealiseerd. Voor de supermarkten betekent dit dat er binnen het kernwinkelgebied van Coevorden mogelijk één supermarkt zal verplaatsen, één supermarkt verplaatst binnen de grachtenring en één supermarkt dichterbij het centrum gelegen komt.

De overige winkels zijn bedoeld voor grote winkelformules (ten minste 500 m² b.v.o. per winkel). Voor deze minimale winkelmaat is nadrukkelijk gekozen om de kwaliteit van de winkelvoorzieningen in het centrum van Coevorden veilig te stellen⁴. Hierbij wordt aangesloten op het DPO 'kwaliteit moet het tij keren' (ECORYSKolpron 2003) waarbij wordt ingezet op het in stand houden en, waar nodig, het versterken van de kleinschalige winkel- en voorzieningenstructuur in het centrum van Coevorden, gecombineerd met een verbetering van de winkel- en verblijfsambiance. (Zie voor een samenvatting van het DPO het volgende hoofdstuk.)

Leidraad bij de winkelplannen voor Holwert-Zuid is om in te zetten op een complementair winkelgebied, direct aansluitend aan het centrum van Coevorden. Daar waar het centrum van Coevorden zich sterk richt op de hoogwaardige kwaliteit van het centrumwinkelgebied (het recreatief winkelen, ambiance, multifunctionaliteit én verblijven), gecombineerd met een gevarieerde winkelsetting, zal het aansluitende winkelgebied Holwert-Zuid plaats gaan bieden aan de grotere winkels voor detailhandel, die qua aard en ruimtebeslag niet meer in een klassiek centrumwinkelgebied kunnen functioneren. De meerwaarde van het complementaire winkelgebied Holwert-Zuid wordt vooral bereikt als wordt ingezet op een programma voor winkelerschikking van de grotere winkels. Met het bieden van courante winkelaccommodaties voor de grotere winkels voor detailhandel en voldoende parkeergelegenheid, gecombineerd met een opwaardering van het plangebied Holwert-Zuid, zal de concurrentiepositie van het centrumwinkelgebied van Coevorden daardoor mede worden versterkt.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is door Kardol onderzocht in hoeverre er distributieve ruimte is voor het vestigen van de beoogde detailhandel. Uit deze analyse blijkt dat de locatie Holwert-Zuid functioneel gezien goede kansen biedt voor een duurzame kwalitatieve verbetering van de supermarktstructuur in Coevorden:

- het bieden van de mogelijkheid tot re-allocatie van te kleine lokale supermarkten/winkelformules;
- functionele clustering van de supermarktaanbieders;
- het bieden van, naar de toekomst gezien, courante winkelmaten;
- de beschikbaarheid van moderne winkelvormen;
- voldoende parkeerfaciliteiten;
- gescheiden (in pandige) expeditieafwikkeling;
- goede, veilige en logische bereikbaarheid, qua infrastructuur.

Het nieuwe winkelgebied Holwert-Zuid biedt een goede mogelijkheid om, direct aansluitend aan het centrumwinkelgebied, winkelaccommodaties te bieden voor de iets grotere

⁴ Kardol, oktober 2008 onderbouwing ruimte voor detailhandel.

detailhandelsbedrijven (zowel voor nieuwvestiging als voor re-allocaties van gevestigde bedrijven). De aanvulling van Holwert-Zuid is gelegen in het feit dat grotere winkelruimten in het centrum niet voor handen zijn. Dit betekent dat niet alle uitbreidingswensen van gevestigde aanbieders in het centrum momenteel of in de nabije toekomst kunnen worden gefaciliteerd.

Hierbij wordt, door de gekozen minimale winkelmaat van 500 m², recht gedaan aan het behoud van de belangrijke kwaliteit van het centrumgebied van Coevorden én kan daarbij worden ingezet op de verzorgende functie van Coevorden, voor wat de grotere detailhandelsfuncties betreft, mogelijk gecombineerd met een specifieke branchering zoals het thema "runshopping".

Bij de winkelstructuur van Coevorden is het van belang dat wordt geredeneerd vanuit de huidige aanwezige basis: een sterk centrumgebied. Nieuwe ontwikkelingen, in dit geval Holwert-Zuid, zijn complementair hierop. Deze complementariteit komt onder andere tot uiting in het faciliteren van bedrijven die geen winkelruimte in het centrum kunnen vinden en winkelbranches die nog niet in Coevorden gevestigd zijn en waarvoor geen locatie in het centrum gevonden kan worden. Met de toevoeging van Holwert-Zuid kan er een completere winkelstructuur in Coevorden ontstaan en kan tegelijkertijd de huidige trekkracht van Coevorden op de plaats zelf en op de regio worden behouden en zelfs mogelijk versterken.

Nadien is in 2011 wederom kritisch naar de ontwikkeling van Holwert-Zuid gekeken voor wat betreft detailhandel en het risico op leegstand van de winkels in het kernwinkelgebied. Belangrijke vraag daarbij is of de conclusies van het onderzoek van 'Kardol' nog steeds overeind staan.

Wat betreft de supermarkten is er sprake van verplaatsing van 3 supermarkten, waarvan één uit het kernwinkelgebied. Deze supermarkt bevindt zich in de Ganzenhof. De achterblijvende supermarkt wenst uit te breiden. Met de verplaatsing ontstaat daarmee ook de mogelijkheid om ter plaatse te komen tot uitbreiding. Deze supermarkt blijft dan behouden blijven voor het kernwinkelgebied. Daarmee blijft het aantal vrijkomende m² winkeloppervlak in het kernwinkelgebied beperkt en is er geen sprake van vestiging van een nieuwe supermarkt.

Voor de overige supermarkten geldt dat door de re-allocatie dichterbij het kernwinkelgebied komen te liggen, waardoor een versterkend effect voor het kernwinkelgebied kan optreden.

In Holwert-Zuid dient de overige detailhandel minimaal een oppervlak van 500 m² verkoopvloeroppervlak te hebben. Deze maat is gekozen omdat in het kernwinkelgebied vanuit de historische ontwikkeling in het oude centrum vooral sprake is van kleine winkelunits. Grotere winkels zijn nauwelijks mogelijk. Met de komst van Holwert-Zuid ontstaat ruimte om nabij het kernwinkelgebied dit aanbod tot stand te brengen. Daarmee ontstaat ruimte voor winkelformules die tot op heden geen mogelijkheden zien, zich in Coevorden te vestigen. Daarmee kan een verbeterde branchering optreden die de aantrekkelijkheid van Coevorden als winkelstad vergroot.

Daarmee kan Holwert-Zuid een versterkend effect hebben op het kernwinkelgebied. Er wordt immers ruime parkeergelegenheid aangeboden met voorzieningen die tot op heden nog niet in Coevorden aanwezig zijn. Dit versterkende effect zal vooral optreden als een logische verbinding vanaf Holwert-Zuid over of onder het spoor met de Friesestraat tot stand komt. Met de plannen rondom de herinrichting van het stationsgebied is in een extra spoorwegovergang/onderdoorgang voorzien, waarmee deze verbinding tot stand

wordt gebracht. Daarmee kunnen bezoekers van Holwert-zuid eenvoudig ook het kernwinkelgebied bezoeken.

Conclusie is daarom dat de conclusie die in het onderzoek van 'Kardol' is opgenomen nog steeds geldt. In vervolg op de ontwikkeling Holwert Zuid zal daarom bij de herinrichting van het Stationsgebied nadrukkelijk aandacht zijn voor de verbinding tussen Holwert-Zuid, Holwert Midden en het kernwinkelgebied.

conclusie

Overall wordt op grond van deze analyse geconcludeerd dat het winkelplan Holwert-Zuid een goede mogelijkheid biedt om een duurzame kwalitatieve verbetering van de winkelstructuur in Coevorden tot stand te brengen. Door de nadrukkelijk gekozen minimale winkelmaat van 500 m² worden de winkelbelangen in het centrum van Coevorden veilig gesteld, terwijl daarnaast kan worden ingespeeld op de dynamiek van de detailhandel. Hierdoor zal de trekkracht van het gehele winkelareaal van Coevorden de komende jaren toenemen én de huidige positie van het winkelaanbod van Coevorden, inclusief het winkelareaal in het centrum, worden versterkt.

3 HAALBAARHEID VAN HET PLAN

3.1 BELEID

3.1.1 *rijksbeleid*

Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR)

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig'. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en dertien nationale belangen zijn:

- 1 *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 2 *Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;

- *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - *Nationaal belang 7*: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2012)

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) en
- ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor wat betreft het laatste aspect dient in de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- 1 er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- 2 indien uit de beschrijving blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- 3 indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de transformatie van een bedrijventerrein naar een woon- en winkelgebied. De behoefte aan woningen en andere functies is in paragraaf 2.4 verantwoord. Daarmee voldoet het bestemmingsplan aan de eisen van het Barro.

3.1.2 *provinciaal beleid*

Omgevingsvisie en omgevingsverordening Drenthe

De provincie Drenthe heeft in juni 2010 de Omgevingsvisie Drenthe vastgesteld. Deze visie is het strategisch kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijk domein. De Omgevingsvisie Drenthe kent een duidelijke relatie met bestaande programma's en plannen op landelijk, regionaal en provinciaal niveau. De missie van de visie is het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij deze kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten van Drenthe zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid (authenticiteit, Drents eigen);
- noaberschap;
- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid.

Het behouden en waar mogelijk ontwikkelen van de kernkwaliteiten wordt gezien als provinciaal belang. Even belangrijk acht de provincie een gezond economisch klimaat, met voldoende bedrijvigheid en werkgelegenheid, en een gezond sociaal klimaat, met voldoende variatie in het aanbod van woonmilieus met een hoge leefbaarheid.

De provincie heeft twee stedelijke netwerken aangewezen waarbinnen economische activiteiten worden geconcentreerd, namelijk de Regio Groningen-Assen en de Drentse Zuidas, met de steden Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel.

De steden binnen de stedelijke netwerken zijn vanwege hun maatschappelijke en sociaal-culturele voorzieningen, winkelcentra en evenementen van grote betekenis voor het leefklimaat in Drenthe. Door de steden in het netwerk te verbinden, maakt de provincie de weg vrij voor het uitwisselen van kennis en het vormen van netwerken. Binnen deze netwerken is het landelijk gebied complementair aan het stedelijk gebied. In het landelijk gebied is vooral ruimte voor recreatieve ontwikkelingen en, op beperkte schaal, voor unieke woonmilieus.

De provincie wil dat de Drentse steden zich verder ontwikkelen als schakels in het (inter)nationale economisch netwerk. Een hoogwaardige bereikbaarheid van de steden, over de weg en met het openbaar vervoer, is hiervoor belangrijk. In het licht van de demografische ontwikkelingen wil de provincie daarnaast dat de steden de ruggengraat van Drenthe vormen voor wonen, werken en voorzieningen. De (binnen)steden moeten zich blijven ontwikkelen als bruisende centra voor het omliggende landelijk gebied. Daarnaast wil de provincie de schakelpositie van Drenthe in het (inter)nationale netwerk benutten door passanten te verleiden hier te blijven (wonen of werken) of te verblijven (voor recreatie en toerisme). Om tot robuuste stedelijke netwerken te komen, richt de provincie zich op:

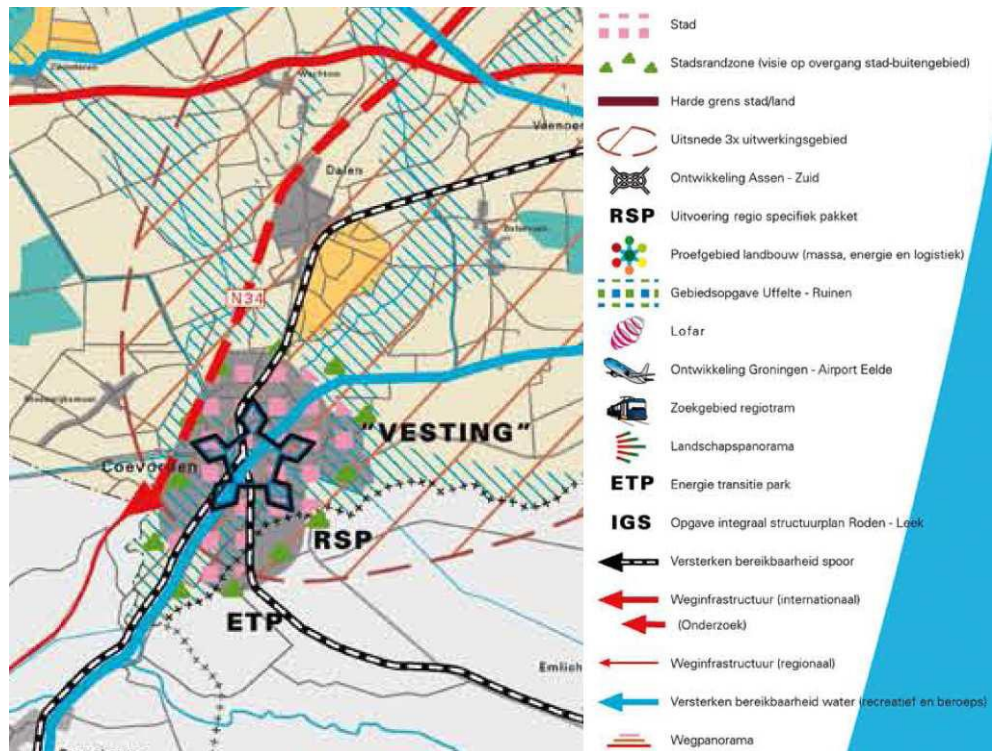
- een goede bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer;
- aantrekkelijke woon- en werkmilieus;
- een goede bereikbaarheid van het aanbod van voorzieningen;
- het ontwikkelen van innovatieve en klimaatneutrale strategieën.

De provincie verwacht dat een onderscheidend profiel de aantrekkingskracht van de steden kan versterken. Om dit te stimuleren, zijn de steden voorzien van een identiteitslabel. Stedelijke activiteiten en ontwikkelingen die passen bij het label komen in aanmerking voor provinciale stimulering. Het label voor Coevorden is:

- Coevorden 'vesting': ontwikkelingen die het historische karakter van de stad versterken.

Ten aanzien van mobiliteit geeft de provincie aan dat voor de steden in de Drentse Zuidas prioriteit wordt gegeven aan een betere bereikbaarheid over het spoor. Voor Emmen en Coevorden gaat het om de spoorverbinding met Zwolle, Twente en Duitsland.

Op navolgende visiekaart, behorende bij de Omgevingsvisie Drenthe, zijn de doelstellingen weergegeven.



conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de transformatie van een bedrijventerrein naar een woon- en winkelgebied. Het woningbouwprogramma is opgenomen in de regionaal afgestemde woonvisie. De locatie is een herstructureringslocatie, waardoor zuinig wordt omgegaan met de ruimte en de kans wordt aangegrepen de oude vestingstructuur weer zichtbaar te maken. Daarmee is het bestemmingsplan in overeenstemming met de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

3.1.3 gemeentelijk beleid

Wensbeeld centrum Coevorden, 2001

In het 'Wensbeeld centrum Coevorden' worden de hoofdlijnen van het te voeren beleid voor ontwikkelingen binnen het centrum van Coevorden aangegeven. In het kader van een groot stadsvernieuwingsproject zal de komende jaren het centrum van Coevorden worden aangepakt om de ruimtelijke, economische en sociaal-culturele kwaliteit van het centrum te versterken. Het gaat erom het historische karakter van de stad te behouden en te benadrukken en het water en de gezelligheid in de stad te brengen. Bij de uitwerking van dit stadsvernieuwingsproject staat tevens het stimuleren van het wonen in de historische kern centraal. Het centrum wordt qua woningaanbod, de inrichting van de

openbare ruimte en het voorzieningenniveau aantrekkelijk gemaakt voor zowel zittende als nieuwe bewoners. Ook bereikbaarheid van de stad, versterking van de cultuurhistorie en duurzame herstructurering van het centrum maakt hiervan integraal onderdeel uit.

De herontwikkeling van Holwert-Zuid en een opwaardering van de entree van de Krimweg maken deel uit van de stadsvernieuwingsprojecten. Het industrieterrein Holwert-Zuid zal worden herontwikkeld om de bouw van woningen in combinatie met commerciële ruimten als supermarkten en winkels voor grotere detailhandel mogelijk te maken en daarbij overeenkomstig de uitgangspunten de grachtenstructuur te versterken.

conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van Holwert-Zuid en een opwaardering van de entree van de Krimweg. Deze projecten vormen een belangrijk onderdeel van de stadsvernieuwingsprojecten, zoals beschreven in het Wensbeeld centrum Coevorden. Het versterken van de grachtenstructuur is daarbij ook een belangrijk aspect, dat ook als zodanig in het Wensbeeld wordt genoemd. Het bestemmingsplan is daarom in overeenstemming met het Wensbeeld.

Catalogus Openbare Ruimte Centrum Coevorden, 2005

Als vervolg op de 'Visie openbare ruimte' (2002) is in 2005 een catalogus opgesteld met inrichtingsmaterialen en principes voor de openbare ruimte van het centrum van Coevorden. De huidige inrichting van het centrum van Coevorden is een aaneenschakeling van incidenten. Er is een overdaad aan materialen, kleuren en vormen. Daarnaast is er weinig groen en lijken de weinige bomen ad hoc geplaatst. Het centrum is niet als zodanig hoogwaardig en herkenbaar ingericht.

Het doel van het rapport is dat het als leidraad gaat werken voor de verdere uitwerkingen van de deelgebieden uit het Wensbeeld (2001). In het Wensbeeld Coevorden worden drie thema's genoemd die als leidraad dienen voor verdere uitwerkingen. De drie thema's zijn Historie, Water en Gezelligheid.

In de 'Catalogus' wordt onderscheid gemaakt in 'lijnen' en 'plekken' die samen de beoogde structuur van het centrum van Coevorden vormen.

Een belangrijk onderdeel van de 'Catalogus' wordt gevormd door een beschrijving van de 'plekken'. Dit zijn belangrijke verblijfs- en herkenningsplekken in de stad. Eén van de belangrijkste entrees van de stad is de Krimweg. De Krimweg vormt een belangrijke entree van het centrum van Coevorden. De ruimte wordt voor een groot deel door de verkeersfunctie ingenomen. Het binnenkomen van de stad, via een bastion, de poortfunctie, moet hier worden versterkt door het groene en formele karakter te benadrukken. Verder zou de bedrijfslocatie van de Holwert-Zuid heringericht moeten worden zodat de bebouwing aan de noordkant van de Krimweg een goede ruimtelijke begeleiding van de weg vormt.

Betreffende de 'lijnen' schrijft de 'Catalogus' geen specifieke structuur voor het plangebied voor.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de Krimweg en de herinrichting van Holwert-Zuid, beide speerpunten in de 'Catalogus Openbare Ruimte Centrum Coevorden'. Daarnaast draagt het bestemmingsplan bij aan de opwaardering

van het centrum. Hiermee is voorliggend bestemmingsplan in overeenstemming met de 'Catalogus'.

Woningbouwbeleid

Het huidige beleid van de gemeente Coevorden is gericht op het bouwen van woningen in en om het centrum van Coevorden. Hier ligt, mede door de beperktere behoefte aan woningen, de prioriteit wat betreft woningbouw. De ontwikkeling van Holwert Zuid, waarin ca 100 woningen zijn voorzien, is passend binnen het huidige woningbouwbeleid.

Het huidige woningbouwbeleid gaat uit van de woningbehoefte tot 2020. Het plan voorziet echter ook in de behoefte aan woningen na 2020 en zal fasegewijs worden uitgevoerd. Daarnaast is de capaciteit van 140 woningen teruggebracht naar 100 woningen.

Dit woningbouwbeleid is afgestemd met de buurgemeenten Emmen en Borger-Odoorn.

conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van verschillende woonsegmenten en typologieën woningen, waaronder rijwoningen en appartementen in verschillende prijsklassen. Met de invulling van dit plan kan rekening worden gehouden met de kwalitatieve woningbehoefte, waardoor dit bestemmingsplan niet strijdig is met de huidige woningbouwstrategie.

Winkelvoorzieningen

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor uitbreiding van de detailhandel in een bepaald winkelgebied dient een 'Distributie Planologisch Onderzoek' uitgevoerd te worden. Op grond van Distributie Planologisch Onderzoek, kortweg ook wel DPO genoemd, kan in beeld worden gebracht of er voor uitbreiding van de detailhandel in een winkelgebied nog marktruimte is. Tevens kan worden onderzocht of er sprake is van marktverzadiging of overbewinkeling in het gebied.

Het DPO 'Kwaliteit moet het tij keren' is in december 2003 door ECORYS-Kolpron opgesteld en is vooral gericht op winkelvoorzieningen in het centrum van Coevorden. Volgens het DPO sluiten de ambities van de gemeente Coevorden en de bewoners goed aan op het wijzigende consumentengedrag, met aandacht voor sfeer, kwaliteit en onderscheidend vermogen. Hier steken de feitelijke ontwikkelingen in Coevorden echter tegen af, met een toename van leegstand en een verzwakking van de regionale positie tot gevolg.

De commerciële kwaliteit van panden in het centrumgebied is wisselend. De Markt heeft veel potentie, maar is nu te grootschalig voor Coevorden, het heeft geen gezellige uitstraling. Samen met de geringe functionele kwaliteit van het centrum zorgt dit voor veel leegstand.

Volgens het DPO is er geen uitbreiding van centrumvoorzieningen gewenst zonder grondig onderzoek. Er is reeds een vrij aanzienlijk aanbod van perifeer gelegen grootschalige aanbieders. Vanuit de ambities die geformuleerd zijn voor het centrum van Coevorden is het aan te bevelen detailhandelsvoorzieningen -tenzij erg grootschalig- zoveel mogelijk in het centrum te concentreren. Wel wordt aanbevolen de kwaliteiten van het winkelgebied te verhogen. De verplaatsing van grootschalige detailhandel (zoals supermarkten) vanuit het centrum moet bijdragen aan een verbetering van de sfeer en een verduidelijking van

de structuur in het centrumgebied, met een opwaardering van het centrumgebied tot gevolg.

De kleinere wijkcentra zouden gemakgericht moeten zijn (supermarkten, kleinere detailhandel). Het centrumgebied zou juist meer gebiedsgericht moeten zijn, waarbij multifunctionaliteit, recreatief verblijf, sfeer en kwaliteit belangrijke aspecten zijn. Verplaatsingen van detailhandel, een duidelijke structuur in het centrumgebied en een versterking van cultuurhistorische elementen vormen daarin kernelementen.

De concurrentiepositie van Coevorden moet worden versterkt door een opwaardering van het centrumgebied. Er wordt geadviseerd het aanbod van voorzieningen niet te vergroten, mits zich geen grote woningbouwontwikkelingen voordoen.

conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de transformatie van een bedrijventerrein naar een woon-/winkelgebied. In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de aanvulling op het DPO specifiek voor Holwert-Zuid. Daarmee wordt recht gedaan aan het DPO dat stelt dat uitbreiding van centrumvoorzieningen pas mogelijk is na onderzoek, mede in verband met de leegstand van panden in het centrum.

Op grond van die analyse (aanvulling op het DPO door Kardol) wordt geconcludeerd dat Holwert-Zuid de mogelijkheid biedt voor vestiging van grotere winkels voor detailhandel met een bedrijfsvloerooppervlak vanaf 500 m². Voor deze minimale winkelmaat is nadrukkelijk gekozen om de kwaliteit van de winkelvoorzieningen in het centrum van Coevorden veilig te stellen. Holwert-Zuid biedt de mogelijkheid voor de grotere winkelbedrijven om, naar de toekomst gezien, te beschikken over courante winkelmaten. Hierdoor zal er sprake kunnen zijn van een duurzame kwalitatieve verbetering van de winkelstructuur in Coevorden. Eveneens biedt dit winkelplan kansen voor nieuwe winkelaanbieders, waardoor er een verbreding van het aanbod kan plaatsvinden. Het beoogde winkelplan zal leiden tot een hogere lokale binding, gecombineerd met een toename van de regionale toevloeiing. Gezien de aansluitende ligging van dit nieuwe winkelplan, ten opzichte van het centrumgebied, zal, indien voldoende zorg gegeven wordt aan een logische en veilige verkeersrelatie met het centrumgebied, sprake kunnen zijn van een onderlinge versterking van de winkelstructuur van Coevorden. . Met een voorspoedige ontwikkeling van Holwert-Midden en de herinrichting van het Stationsgebied kan hieraan invulling gegeven worden.

Daarmee is de afwijking van het DPO verantwoord en is het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar.

GVVP

Er zijn vier pijlers te onderscheiden in het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid (GVVP): gedragsbeïnvloeding/verkeerseducatie, infrastructuur, handhaving en ruimtelijke ordening. De meest relevante onderdelen ten aanzien van dit plan zijn de infrastructuur en de ruimtelijke ordening.

De infrastructurele maatregelen zijn maatregelen die de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in de kernen moeten verhogen. Maatregelen hierbij zijn onder andere het invoeren van de 30 kilometer zones en het voorkomen van doorgaand verkeer door deze kernen. Het doorgaande verkeer zorgt voor een groot aandeel van de ongevallen en bij de verdere groei van het autoverkeer, zonder maatregelen, zal de leefbaarheid ernstig in gevaar komen. Ruimtelijke keuzes voor nieuwbouwplannen moeten afgewogen worden

ten aanzien van de (bestaande) infrastructuur. Hierbij worden de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid als belangrijke factoren afgewogen ten opzichte van de locatiekeuze.

conclusie

In het masterplan in voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de verkeersveiligheid en de verkeersdruk binnen het plangebied. De verantwoording van de aspecten verkeer en parkeren is beschreven in paragraaf 3.6. Daaruit blijkt dat het bestemmingsplan op dat punt haalbaar is. Hiermee is het bestemmingsplan in overeenstemming met het GVVP.

Energievisie Coevorden

In februari 2007 is voor de gemeente Coevorden een Energievisie opgesteld (bijgevoegd in bijlage), met als doel inzicht te geven in de technische, financiële en organisatorische mogelijkheden om een energie-efficiënte energievoorziening en energiezuinige gebruiksfuncties te realiseren in Coevorden, waarmee invulling wordt gegeven aan gemeentelijke doelstellingen. De resultaten van de studie moeten als leidraad kunnen dienen voor besprekingen met energiebedrijven, woningcorporaties en ontwikkelaars die mede gaan participeren in het planproces.

Volgens de Energievisie Coevorden bieden de twee complexen met commerciële functies en appartementen in Holwert-Zuid goede mogelijkheden om een collectief energiesysteem te realiseren. Energetisch en financieel is toepassing van warmte-/koudeopslag hiervoor een interessant alternatief. Aandachtspunt is de aanwezige bodemverontreiniging op de locatie zelf. Onbekend is of toepassing van warmte-/koudeopslag hierdoor ook te realiseren is. Indien dit wel mogelijk is, is er wellicht synergie te bereiken door de sanering van de bodem te combineren met de installatie van het warmte-/koudeopslagsysteem.

De Energievisie adviseert de uitvoering van een geohydrologisch onderzoek om na te gaan of de aanwezige bodemverontreiniging een knelpunt is voor toepassing van warmte-/koudeopslag.

conclusie

Het bestemmingsplan laat de mogelijkheden zoals in de Energievisie genoemd planologisch toe. Bij nadere uitwerking worden deze mogelijkheden verder onderzocht; de gemeente streeft op basis van haar klimaatbeleidsplan naar een 5 tot 10 % lagere EPC dan wettelijk vereist bij nieuwbouw van woningen.

3.2 MILIEUASPECTEN

3.2.1 inleiding

Het plangebied grenst aan het bedrijventerrein De Holwert, het spooreplacement, woningen en het kanaal. Het plangebied zelf is in de huidige situatie nog onderdeel van het bedrijventerrein De Holwert. De bestaande bedrijven in het plangebied worden gecomoveerd en daarvoor in de plaats komen onder andere woningen. Wonen is een gevoelige functie. Verschillende onderzoeken moeten uitwijzen dat de woningen niet zorgen voor belemmeringen van de verschillende bedrijven rond het plangebied en dat voor een

goed leefklimaat rond de woningen gezorgd kan worden. In deze paragraaf worden deze aspecten onderzocht.

3·2·2 **bodem**

Voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld moet worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor de beoogde functie. In het plangebied is een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd⁵. Uit deze onderzoeken blijkt dat het plangebied op een aantal locaties verontreinigd is. Op de afbeelding is een overzicht van de verontreinigde locaties te zien. In overleg met de provincie Drenthe



overzicht verontreinigde locaties

(bevoegd gezag voor de Wet bodembescherming) is besloten om voor de omvangrijke verontreiniging bij de Parallelweg 27 een apart saneringsplan in te dienen. De bodem- en grondwatersanering van deze locatie vindt plaats onder regie van de Provincie Drenthe. Voor een effectieve aanpak heeft de provincie een regiegroep opgericht, waarin afspraken worden gemaakt over financiering, planning en aanpak van de verontreiniging.

In de regiegroep zijn de ontwikkelaar, provincie Drenthe en gemeente Coevorden vertegenwoordigd. De betrokken partijen hebben afspraken gemaakt over de bodem- en grondwatersanering. In deze afspraken zijn de aspecten van dit ernstige geval van bodemverontreiniging vastgelegd, inclusief de financiële afspraken.

Voor de overige gevallen is één raamsaneringsplan gemaakt op grond waarvan al deze gevallen gesaneerd kunnen worden. Dit saneringsplan is inhoudelijk geaccordeerd door Provincie Drenthe (bevoegd gezag). De ontwikkelgave in Holwert-Zuid houdt rekening met de te kiezen aanpak van de bodemverontreinigingen in het plangebied. De in de saneringsplannen opgenomen werkzaamheden dienen uitgevoerd te zijn voordat met de daadwerkelijke realisatie van de bouwplannen gestart kan worden.

Op deze manier is de uitvoering van het bestemmingsplan op dit punt gewaarborgd.

3·2·3 **(spoor)weglawaai**

De Wet geluidhinder (Wgh) regelt de mate waarin geluid bepaalde functies mag belasten. Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting op die functies. Met dit bestemmingsplan worden woningen en commerciële ruimten mogelijk gemaakt. Wonen is een geluidgevoelige functie.

De geluidsbelasting op woningen mag in principe de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijden. Het plangebied ligt tegen het spoor en de Krimweg aan. Een akoestisch onderzoek moet aantonen dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen de grenswaarde niet overschrijdt.

⁵ DHV, december 2012, Industrierrein Holwert-Zuid te Coevorden, actualisatie- en afperkend onderzoek.

SAB heeft akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied⁶. Er heeft een toetsing aan de Wet geluidhinder plaatsgevonden met betrekking tot akoestiek van de interne ontsluitingsweg, de Krimweg en de spoorlijn.

interne ontsluitingsweg

Doordat de interne ontsluitingsweg een 30 km/uur-regime krijgt, is deze weg niet onderzoeksplchtig voor de Wgh. Het is dan ook niet mogelijk om voor de woningen langs de interne ontsluitingsweg een hogere grenswaarde aan te vragen bij de gemeente. Voor de bepaling van de binnenwaarde volgens het Bouwbesluit en voor de toetsing aan de normen die zijn genoemd in de Wgh voor een goede ruimtelijke ordening is toch akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat vanuit een akoestisch oogpunt kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Krimweg

De hoogste gevelbelasting, inclusief correctie artikel 110g en afronding, ten gevolge van het wegverkeer op de Krimweg bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en minder dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 63 dB. Voor deze woningen is door de gemeente Coevorden een hogere grenswaarde vastgesteld.

spoorlijn

De hoogste gevelbelasting ten gevolge van het railverkeer op de spoorlijn Zwolle-Emmen bedraagt bij de appartementencomplexen aan het spoor meer dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en minder dan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 68 dB. Voor de appartementen in deze complexen is eveneens door de gemeente Coevorden een hogere grenswaarde vastgesteld.

3.2.4 **industrielawaai**

geluidszone bedrijventerrein

Ten zuiden van het plangebied ligt het gezoneerde bedrijventerrein Leeuwerikenveld 1, als bedoeld in de artikel 41 en 53 van de Wet geluidhinder.

Door de gemeente Coevorden is voor bovengenoemd gezoneerd bedrijventerrein de geluidszone geactualiseerd⁷. De zone is bepaald door de gewenste geluidsruimte voor het industrieterrein en het maximaal toelaatbare geluidsniveau bij de ontvanger. Door de recente actualisering van de geluidszone komen de beoogde woningen in het zuiden van het plangebied binnen de geluidscontour van 48 dB te liggen, dus boven de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder, maar onder de maximaal toelaatbare waarde. Voor de beoogde woningen geldt dat hogere grenswaarden nodig zijn om de ontwikkeling van Holwert-Zuid mogelijk te maken. Deze hogere grenswaarden zijn verleend.

3.2.5 **omliggende bedrijvigheid**

Als hindergevoelige functies nabij bedrijven mogelijk worden gemaakt, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van deze bedrijven. Andersom kunnen bedrijven hinder veroorzaken op hindergevoelige functies. Daarom is door SAB onderzoek

⁶ SAB (oktober 2012), Akoestisch onderzoek Holwert-Zuid, 60934.

⁷ Stroop Raadgevende Ingenieurs B.V. (15 juni 2009), notitie Zonevoorstel Leeuwerikenveld I.

verricht naar de milieuzonering van omliggende bedrijvigheid⁸. Dit onderzoek is (na de terinzageleggingen van het bestemmingsplan als voorontwerp en ontwerp) aangevuld met de meest recente gegevens omtrent de milieuvergunningen van de bestaande bedrijven. Dit onderzoek en de aanvulling daarop zijn bijgevoegd als bijlage.

Volgens het onderzoek kan geconcludeerd worden dat, uitgaande van de actuele milieusituatie, voldoende ruimte is voor woningbouw. De significante milieuhindercontouren zijn teruggebracht tot buiten het plangebied doordat maatregelen zijn genomen en de milieuvergunningen zijn geactualiseerd. Daarbij is de planologische inwaartse zonering van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein De Holwert thematisch herzien, tegelijkertijd met het onderhavige bestemmingsplan.

Bij dit onderzoek is van belang dat het ontwerpbestemmingsplan nog uitging van woonbebouwing in de westpunt van het plangebied grenzend aan de Krimweg, daar waar nu de bestemmingen Bedrijf – 1 en Bedrijf – 2 zijn opgenomen. (In paragraaf 3.2.2 is aangegeven dat de precieze invulling van fase 3 en verder nog niet bekend is.) Door deze wijziging in het bestemmingsplan, is ook in het onderzoek milieuzonering de kaart geactualiseerd met de afstanden van de bestaande bedrijvigheid op De Hare en De Holwert tot aan de toekomstige woningen geactualiseerd (kaart 3). Daarnaast is één van de onderzoeken naar de geluidbelasting van bedrijven geactualiseerd. Bij de andere onderzoeken is dat niet gedaan, omdat de bestemming Woongebied juist verder van de bedrijven af ligt.

Ook de activiteiten van het rangeerterrein van Pro Rail zijn opnieuw bezien; mede in verband met externe veiligheid, zie ook onder de desbetreffende paragraaf. Een deel van de gronden van Pro Rail wordt in het kader van deze planontwikkeling aangekocht. In de toekomst zullen de laad- en losactiviteiten daar niet meer plaatsvinden. De geluidscontouren zullen als gevolg daarvan wijzigen. In het kader van de actualisering van de milieuvergunning van Pro Rail is een herberekening uitgevoerd⁹ van de geluidbelasting als gevolg van het rangeerterrein. Hieruit blijkt ondermeer dat de piekbelastingen op de nieuw te bouwen woningen boven de maximale grenswaarden, conform de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening uitkomen. De belasting van deze woningen moet worden gezien in het licht van de gehele ruimtelijke ontwikkeling. Holwert-Zuid is een verouderd industriegebied met een ruimtelijke uitstraling en milieuhygiënische belasting die niet past bij de entree van een stad. In de inleiding en in de planbeschrijving van deze toelichting is hier reeds op ingegaan. De herontwikkeling van Holwert-Zuid met ondermeer woningbouw maakt dat de entree van Coevorden in genoemde opzichten een aanzienlijke kwaliteitsimpuls krijgt. In dat licht bezien en gelet op de het feit dat er geen sprake is van een blanco situatie wordt deze piekbelasting aanvaardbaar. Temeer ook dat er bouwkundige maatregelen zullen worden getroffen zodanig dat het binnenniveau wordt gegarandeerd.

conclusie

De omliggende bedrijvigheid vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

⁸ SAB (1 oktober 2012), Onderzoek milieuzonering Holwert-Zuid, 60934.

⁹ DGMR (17 december 2008), Rapport I.2008.1111.00.R001 Akoestisch onderzoek Wm, emplacement Coevorden.

3.2.6 *luchtkwaliteit*

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit uit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. Nederland kan in 2010 niet overal voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide, waardoor de realisatie van grote ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Het doel van de Wet luchtkwaliteit is het verbeteren van de luchtkwaliteit zodat in 2015 aan de Europese eisen wordt voldaan en huidige belemmeringen voor gewenste ontwikkelingen zoveel mogelijk worden weggenomen. De kern van de Wet is het 'Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de Rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. De grens van 'niet in betekenende mate' ligt volgens de gelijknamige AMvB bij 3 % van de grenswaarde van een stof. Voor fijn stof en stikstofdioxide betekent dit een maximale toename van 1,2 µg/m³. Hiervan is volgens de ministeriële regeling sprake bij de realisatie van woningbouwprojecten tot 1400 woningen of 10 hectare bvo kantoren.

Het project voorziet niet in een hindergevoelige bestemming in het kader van luchtkwaliteit. Het is echter niet uit te sluiten dat het project in 'betekenende mate' leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' dient tevens bij alle ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht of de luchtkwaliteit ter plekke van voldoende kwaliteit is. Hiertoe is door SAB Arnhem B.V. in december 2007 een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd¹⁰. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage.

Uit het onderzoek blijkt, dat het project in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de Wet luchtkwaliteit voor dit project een onderzoeksplicht stelt. Het aanvullende onderzoek toont aan dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof beide nog ruimschoots vallen binnen de gestelde grenswaarden voor beide stoffen. Hiermee vormt het aspect luchtkwaliteit in deze situatie geen belemmering voor een 'goede ruimtelijke ordening'.

conclusie

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

¹⁰ SAB Arnhem B.V. (december 2007), Onderzoek luchtkwaliteit Holwert-Zuid, 60934.

3.2.7 **externe veiligheid**

inleiding

Ten behoeve van de beoordeling van het aspect Externe Veiligheid heeft het steunpunt Externe Veiligheid Drenthe een veiligheidsstudie uitgevoerd¹¹. Dit onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- a inventarisatie van de risicobronnen in en nabij het plangebied;
- b analyse van de invloed van risicobronnen op de veiligheid;
- c toetsing van de veiligheidssituatie aan de geldende veiligheidsnormen;
- d uitvoering van een kwantitatieve risicoanalyse;
- e beoordeling van de noodzaak voor een verantwoording van het groepsrisico.

stationaire risicobronnen

Tankstation De Veste aan de Parallelweg 39 ligt buiten de wettelijke veiligheidsafstanden van het bestemmingsplan en hoeft vanuit externe veiligheid niet verder te worden uitgewerkt.

Het spoorwegemplacement bevindt zich in de directe nabijheid van het plangebied. De contour van het plaatsgebonden risico zal niet buiten de inrichtinggrens vallen en vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan. Het berekende groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde.

vervoer gevaarlijke stoffen

Het plangebied grenst aan de spoorlijn Zwolle – Emmen. Uit de berekening blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} oplevert.

Het groepsrisico ligt boven de oriëntatiewaarde, maar neemt als gevolg van de voorgestane ontwikkelingen in het bestemmingsplan niet toe.

verantwoording van het groepsrisico

Bij de verantwoording van het groepsrisico zijn zowel het spoorwegemplacement en het spoortraject Zwolle – Emmen betrokken. Omdat het vergroten van de afstand tot de risicobronnen niet tot een betere situatie leidt, accepteert de gemeente het hogere groepsrisico. Voor wat betreft calamiteiten wordt een beroep gedaan op de interregionale bijstand. De beschikbaarheid van bluswater binnen het gebied is goed. Het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is niet het geschikte instrument om zelfredzaamheid te bevorderen. Vluchtmogelijkheden zijn aanwezig. Uit het onderzoek blijkt dat het groepsrisico voldoende is verantwoord en de restrisico's aanvaardbaar worden geacht.

conclusie

Betreffende externe veiligheid is voorliggend bestemmingsplan haalbaar.

3.3 WATER

waterbeheerplan waterschap Velt en Vecht

In het waterbeheerplan wordt het beleid van het waterschap Velt en Vecht voor de komende vier jaar weergegeven, daarnaast wordt in het plan aangegeven welke maatregelen

¹¹ Steunpunt Externe veiligheid Drenthe (28 juni 2012) , Onderzoek externe veiligheid "Holwert Zuid".

len worden genomen en wat de achtergronden daarvan zijn. De missie van het waterschap Velt en Vecht is te zorgen voor voldoende water van goede kwaliteit en veiligheid tegen overstroming in Zuidoost-Drenthe en Noordoost-Overijssel. De doelstelling is het realiseren van een betrouwbare en duurzame waterhuishouding door integraal beheer waarbij op een evenwichtige manier rekening wordt gehouden met alle belangen.

In nieuw stedelijk gebied ligt voor de gemeente een opgave om eventuele afvoerproblemen van bestaand stedelijk gebied op te lossen. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat extra berging wordt gerealiseerd met het oog op de afvoer uit het aangrenzende bestaande stedelijk gebied. Voor nieuwe plannen moet de gemeente een onderbouwing met waterhuishoudkundige berekeningen overleggen.

situatie plangebied

Het plangebied is in de huidige situatie bebouwd met bedrijven. Ongeveer 80 % van het totale oppervlak is verhard. Het kanaal Coevorden-Zwinderen is het enige aanwezige oppervlaktewater in het plangebied. In de toekomstige situatie worden de bedrijven vervangen door woningen en commerciële ruimten. Het verharde oppervlak van het plangebied zal in de nieuwe situatie nog steeds ongeveer 80 % bedragen. Het verharde oppervlak zal dus niet toenemen. Ten noorden van het plangebied wordt een nieuwe aansluiting op de historische gracht gegraven.

In het plangebied is een grote bodemverontreiniging aanwezig. Voorafgaand aan de uitvoering zal het terrein tot gesaneerd worden. Het grondwater zal eveneens gesaneerd worden. Bij een correcte aansluiting van de huisaansluitingen zal de kans op verontreiniging met afvalwater minimaal zijn.

In het plangebied wordt een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Dit betekent dat het hemelwater en het afvalwater gescheiden wordt afgevoerd. De infiltratie van het hemelwater zal plaatsvinden via het aangevulde zand in de rioolsleuf en het wegcunet. Bij eventuele grotere afvoeren zal het overschot geborgen worden in een aan te leggen deel van de historische gracht (ongeveer 2.500 m² wateroppervlak). Deze laatste maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan (fase 7). Dit onderdeel van het masterplan wordt in een later stadium uitgewerkt en planologisch geregeld.

Het waterschap Velt en Vecht heeft aangegeven akkoord te zijn met het plan zoals hiervoor beschreven. De Checklist Watertoets waar het waterschap akkoord voor heeft gegeven is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend plan.

3.4 FLORA EN FAUNA

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij is onderscheid te maken in gebieds- en soortenbescherming. Er moet worden nagegaan of er sprake kan zijn van invloeden op natuurwaarden/beschermde soorten. Door SAB Arnhem is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van voorliggend project op de natuurwaarden en beschermde soorten¹². Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

¹² SAB Arnhem B.V. (november 2006), quick scan flora en fauna Herinrichting industrieterrein Holwert-Zuid te Coevorden, projectnummer 60934.

gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen als Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied in het kader van Natura 2000 of in of nabij een bestaand natuurmonument. Gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingswet, waarin deze beschermde gebieden zijn opgenomen is dus niet aan de orde. Omdat het deelgebied ook niet in of nabij de Ecologische Hoofdstructuur ligt, zijn er geen negatieve invloeden in het kader van gebiedsbescherming aan de orde.

soortenbescherming

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten die negatieve invloeden kunnen ondervinden als gevolg van de herinrichting, zoals tweekleurige bosspitsmuis en gewone pad, zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

De soort steenmarter en soorten uit de soortengroep vleermuizen kunnen ook negatieve invloeden ondervinden door het plan voor de herinrichting. Deze mogelijk voorkomende soorten zijn meer strikt beschermde soorten, soorten waarvoor bij (indirecte) aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffingsplicht in het kader van de Flora- en faunawet geldt.

Daarom is nader onderzoek¹³ gedaan naar de soort steenmarter en de soortgroep vleermuizen. Op basis van het nader onderzoek wordt niet verwacht dat steenmarters, vleermuizen en uilen een vaste rust- en verblijfplaats binnen het plangebied hebben. Tevens wordt niet verwacht dat het plangebied een belangrijk foerageergebied en/of vliegroute vormt voor vleermuizen. De gracht blijft behouden en in de toekomst zijn tevens groene elementen in het plangebied aanwezig die ook als foerageergebied kunnen dienen. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet voor het slopen van de bebouwing en het opnieuw inrichten van het plangebied is, op basis van het nader onderzoek, niet noodzakelijk.

¹³ SAB Arnhem B.V. (juli 2008), flora- en faunonderzoek Herinrichting industrieterrein Holwert-Zuid te Coevorden, projectnummer 60934.

Verder is een tweetal algemene voorwaarden vanuit de Flora- en faunawet altijd van toepassing:

- in het broedseizoen van vogels (half maart tot half juli) mogen de vegetatie, bosjes en opstallen in het plangebied niet worden verwijderd. Werkzaamheden tijdens deze periode zouden kunnen leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces.
Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zouden kunnen verstoren.
- op basis van de zorgplicht volgens artikel 2 van de Flora- en faunawet dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat bij het uitvoeren van werkzaamheden altijd rekening moet worden gehouden met aanwezige planten en dieren. Zo dienen maatregelen te worden getroffen om bijvoorbeeld verstoring tot een minimum te beperken. Dieren moeten de gelegenheid hebben om uit te wijken en mogen niet opzettelijk worden gedood. Dit kan door:
 - het voortijdig maaien van het plangebied zodat dieren wegtrekken;
 - het beperken van verlichting tijdens de avonduren in zomer, voorjaar en herfst ten behoeve van vleermuizen en andere nachtdieren;
 - het slopen en rooien starten buiten het voortplantingsseizoen en het winter- (slaap)seizoen. Zodat het plangebied ongeschikt is voor dieren.

Met dit onderzoek is de haalbaarheid van het bestemmingsplan op dit punt aangetoond.

3.5 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

In de Monumentenwet is geregeld hoe met archeologische vindplaatsen en zichtbare monumenten moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij de planvorming te betrekken.

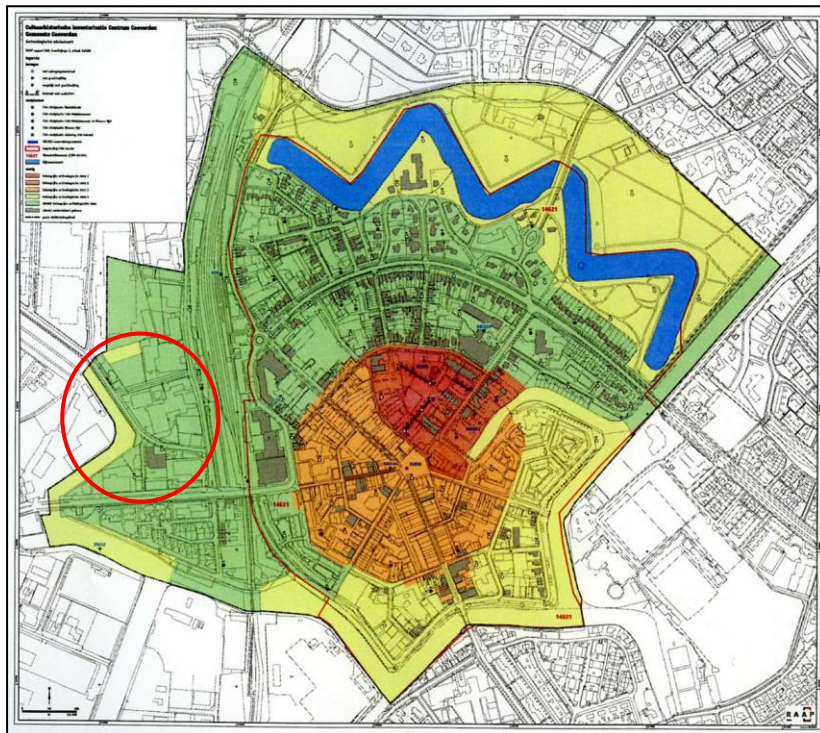
3.5.1 *cultuurhistorie*

Het DSM-gebouw in het plangebied is een rijksmonument en zal als zodanig bestemd en behouden worden. Het Bentheimer Eisenbahngebouw is een beeldbepalend pand en zal tevens behouden blijven. Dit pand krijgt daartoe een nader uit te werken bestemming (uitwerkingsverplichting).

3.5.2 *archeologie*

Door ondertekening van het Verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. Voor projecten waarbij de grond wordt geroerd in een gebied waarvoor een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt, of in gebieden waarvan de archeologische verwachtingswaarde niet is vastgesteld, dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

In 2004 heeft Archeologisch Adviesbureau RAAP een cultuurhistorische inventarisatie uitgevoerd voor de gemeente Coevorden, met als doel het in kaart brengen van de archeologische waarden in Coevorden¹⁴. Volgens RAAP ligt het plangebied deels in een 'minder belangrijke archeologische zone' en deels in een 'belangrijke archeologische zone 4'.



cultuurhistorische inventarisatiekaart Coevorden, RAAP

belangrijke archeologische zone 4

Deze zone omvat de zichtbare resten/contouren/rooilijnen van de vestingwerken en grachten. In het plangebied betreft het hier met name een restant van de buitenste vestinggracht. Behoud van het bodemarchief is geen vereiste.

Bij bodemingrepen moet ruimte worden geboden voor het vastleggen/documenteren van eventueel aanwezige archeologische resten (archeologische begeleiding). Bodemingrepen dienen niet in tegenspraak te zijn met het streven naar behoud van contouren en rooilijnen van de vestingwerken zoals hieronder verwoord. Behoud van de contouren en rooilijnen van de vestingwerken en grachten dient te worden nagestreefd.

De resten van de verschansing van Coevorden zijn cultuurhistorisch en historisch waardevol. Ze maken Coevorden herkenbaar als (voormalige) vestingstad. Het algemene streven naar behoud en het waarderen van dergelijke resten kan bijvoorbeeld worden afgeleid uit het herstel van vestingwerken elders in Nederland en het plaatsen van de Hollandse Waterlinie op de werelderfgoedlijst van UNESCO.

¹⁴ RAAP (januari 2004), Cultuurhistorische inventarisatie centrum Coevorden, kenmerk RAAP-rapport 968.

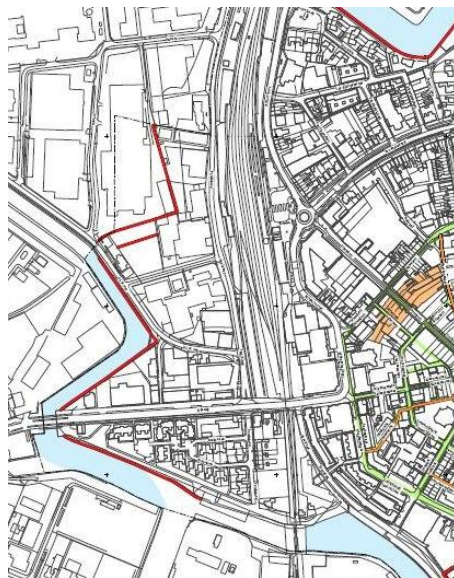
minder belangrijke archeologische zone

Deze zone omvat het gebied met niet zichtbare en niet in de huidige rooilijnen herkenbare (archeologische) resten van wallen en grachten van de vesting. Het plangebied ligt voor het overgrote deel in deze zone. Behoud in huidige vorm is niet vereist. Bij grootschalige bodemingrepen in het gebied dient ruimte te worden geboden voor het vastleggen/documenteren van eventueel aanwezige archeologische resten (archeologische begeleiding).

Deze zone omvat geen herkenbare delen van de vestingwerken. Wallen zijn geslecht en grachten gedempt. Deze demping heeft pas in de 19^e eeuw plaatsgevonden en wel in één keer. In dit dempingspakket bevindt zich dan ook geen materiaal dat een indruk kan geven van bewoning en gebruik van de vesting door de eeuwen heen. In de grachtbodem die onder dit dempingspakket ligt kan dergelijk materiaal eventueel aanwezig zijn, bijvoorbeeld op plaatsen waar zich latrines hebben bevonden. Deze locaties zijn echter niet exact te bepalen.

relicten

Met betrekking tot relicten kan het volgende worden gezegd. Resten van Coevorden in haar middeleeuwse gedaante zijn terug te vinden in de vorm van een aantal straten, grachtresten, kavelstructuren en (meest herkenbaar) het kasteel en kasteelterrein.



Cultuurhistorische inventarisatie Centrum Coevorden Gemeente Coevorden

Relictenkaart

RAAP-rapport 968, kaartbijlage 2, schaal 1:2500

legenda

Relicten

- Zone met zichtbare resten uit de Late Middeleeuwen (kasteelterrein)
 - grachtrestant uit de Late Middeleeuwen
 - zone met lijnrelicten uit de Late Middeleeuwen (stadsrand)
 - wegen en wegrellicten uit 'Schanstijdperk'
 - gracht uit 'Schanstijdperk'
 - grachtrestant rond het kasteel uit de Late Middeleeuwen en Schanstijdperk. Zichtbaar als depressie en aangetoond door middel van archeologisch onderzoek (1958, 1968, 1991, 1993 en 2003).
 - lijnrelict uit 'Schanstijdperk'
 - wegen en wegrellicten uit de Late Middeleeuwen
- overig**
- grens onderzoeksgebied

uitsnede relictenkaart Coevorden, RAAP

Resten van het 'vesting-tijdperk' van Coevorden zijn terug te vinden in het stratenpatroon en in wal- en grachtresten:

- De structuur van de wallen en grachten van de vesting Coevorden is voor een deel nog goed herkenbaar. Zowel van de buitengracht als de binnengracht zijn nog gedeelten bewaard gebleven. Een groot deel van de buitengracht is bewaard gebleven als waterpartij in het Van Heutszpark. Delen van de binnengracht zijn bewaard gebleven en functioneren als onderdeel van het Stieltjeskanaal. Ook de Haven is een deel van de binnengracht van de vesting en heeft misschien oorspronkelijk deel uitgemaakt van het middeleeuwse grachtenstelsel rond het kasteel.

- De wallen zijn vrijwel geheel geslecht. Het patroon van de wallen is op een aantal plaatsen nog duidelijk herkenbaar. Dit geldt voor de noordelijke contour van het Van Heutszpark, voor de westrand van de stad (hier is ook een deel van de buitengracht bewaard) en voor delen van de bastions in het oosten en zuiden van de binnenstad. Wal- en grachtresten en -relicten dienen te worden gehandhaafd. Dit heeft reeds deels gestalte gekregen doordat de buitengracht in het Van Heutszpark een beschermd rijksmonument is (Monumentenwet 1988) en het Van Heutszpark en een aangrenzend deel van de binnenstad zal worden aangewezen als beschermd stadsgezicht (Monumentenwet 1988). Rooilijnen die voormalige grachten en wallen (waaronder bastions) aanduiden, dienen te worden gehandhaafd.

Met de uitvoering van voorliggend plan wordt de bodem geroerd. Een archeologisch bureauonderzoek is uitgevoerd om te bepalen of er archeologische resten in de bodem zitten die verstoord kunnen worden tijdens de realisatie van de gebouwen¹⁵. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage.

Uit dit onderzoek blijkt dat de voorgenomen nieuwbouw naar verwachting zal leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. Op grond van de gegevens uit het bureauonderzoek geldt voor het plangebied een hoge verwachting voor vondsten uit de steentijd en de bronstijd en een middelhoge verwachting voor vondsten uit de ijzertijd tot en met de middeleeuwen. Voor de nieuwe tijd geldt een lage verwachting. Een nader inventariserend archeologisch veldonderzoek wordt daarom noodzakelijk geacht.

Daarnaast wordt geadviseerd het bureauonderzoek en het advies met betrekking tot het vervolgonderzoek op te nemen in het bestemmingsplan en te koppelen aan een aanlegvergunningstelsel.

In dit bestemmingsplan is conform het advies uit het onderzoek, gewag gemaakt van het onderzoek, het benodigde vervolgonderzoek en er is een aanlegvergunningstelsel in de regels opgenomen waarin bepaald wordt dat, voordat de grondroerende activiteiten worden ondernomen, archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

Daarmee is de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan op dit punt aangetoond.

3.6 VERKEER EN PARKEREN

3.6.1 *verkeer*

Voor de beoogde verkeerskundige structuur binnen het plangebied wordt verwezen naar paragraaf 2.3.5. Er zijn modelberekeningen zijn uitgevoerd om de effecten van voorliggend plan op de omliggende wegen te berekenen¹⁶. Uit dit onderzoek blijkt dat in zowel de ochtend- als de avondspits geen structurele knelpunten optreden. Daar waar toch wachttijden optreden, zal dit van tijdelijke en plaatselijke aard zijn.

¹⁵ Gemeente Coevorden (12 april 2007), Bureauonderzoek De Holwert te Coevorden, kenmerk MWA/UIT/SAD/P0501901.

¹⁶ Grontmij (21 september 2012), verkeersafwikkeling De Holwert-Zuid.

3.6.2 *parkeren*

In de planbeschrijving in hoofdstuk 2 is beschreven dat voor de ontwikkeling van het plangebied is door Grontmij Parkconsult een parkeeradvies opgesteld. Omdat dit advies nog uitging van een hoger aantal woningen, is een aanvullend memo opgesteld waarin de parkeerbehoefte is bijgesteld. Hieruit blijkt dat het aantal opgenomen parkeerplaatsen in het stedenbouwkundig ontwerp binnen de marges van de benodigde parkeerbehoefte valt.

Het aspect parkeren vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend plan.

3.7 **ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De gemeente Coevorden heeft in 2005 een samenwerkingsovereenkomst met Bouwfonds MAB Ontwikkeling B.V., in samenwerking met Esprit Projecten B.V., afgesloten. In dit verband is Esprit Planontwikkeling B.V. aangesteld als gedelegeerd projectontwikkelaar. Om de markt niet te overspoelen, wordt het plan gefaseerd uitgevoerd. Dit is omschreven in de planbeschrijving. De exploitatie is toegesneden op deze fasering.

Ten behoeve van deze herontwikkeling is een grondexploitatie opgesteld. In deze grondexploitatie is rekening gehouden met de diverse kosten voor de herontwikkeling van Holwert zuid alsmede de opbrengsten uit woningen en voorzieningen. De herontwikkeling brengt hogere kosten met zich mee dan de reguliere marktwaarde bij verkoop als gevolg van onder andere de sanering en de sloopkosten. De exploitatie is mede hierdoor niet sluitend. Voor het tekort wordt door de gemeente een reservering gemaakt c.q. krediet beschikbaar gesteld voor de realisatie van het plan. Met de vaststelling is hiervoor de benodigde bijdrage gereserveerd.

Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.

4 WIJZE VAN BESTEMMEN

4.1 ALGEMEEN

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindend 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. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

4.2 METHODIEK

verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden.

regels

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat de inleidende bepalingen. Deze bepalingen beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot en met 8) bevat de bestemmingen. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden. Ook de nader uit te werken bestemming is hier opgenomen.
- Hoofdstuk 3 (artikelen 9 tot en met 15) bevat de algemene bepalingen, waaronder een antidubbeltelbepaling en de algemene ontheffingsbepalingen.
- Hoofdstuk 4 (artikelen 16 en 17) bevat het overgangsrecht en een slotbepaling.

regels in verband met de bestemmingen

De bestemmingsregels kennen alle eenzelfde opbouw met de volgende leden:

- lid 1 bestemmingsomschrijving;
- lid 2 bouwregels;
- lid 3 nadere eisen (*indien aanwezig*);
- lid 4 specifieke gebruiksregels (*indien aanwezig*);
- lid 5 ontheffing van de bouwregels (*indien aanwezig*);
- lid 6 ontheffing van de gebruiksregels (*indien aanwezig*).

Alleen voor de nader uit te werken bestemming geldt een andere opzet.

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies ge-

noemd. De bouwregels zijn gerelateerd aan deze omschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

inleidende, algemene en overgangs- en slotbepalingen

De inleidende (hoofdstuk 1), algemene (hoofdstuk 3) en overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 4) worden hier verder niet toegelicht.

4.3 BESTEMMINGEN

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen 'Detailhandel', 'Gemengd', 'Verkeer', 'Water', 'Woongebied', 'Gemengd - Uit te werken' en 'Geluidzone - Industrie'.

Bestemmingen Bedrijf 1 en Bedrijf 2

Deze bestemmingen zijn toegekend aan de gronden van fase 3 en ten westen daarvan. Deze bestemming komt overeen met het feitelijk gebruik van deze gronden; bedrijvigheid.

De precieze invulling van fase 3 is nog niet bekend. Waarschijnlijk vindt de uitvoering na de planperiode van dit bestemmingsplan plaats. Om die reden is hiervoor een wijzigingsbevoegdheid naar wonen opgenomen.

De planontwikkeling voor het gebied ten westen van fase 3 is nog niet zeker voor deze planperiode. Daarom is ook aan deze gronden deze bestemming toegekend, overeenkomstig de feitelijke en planologische situatie.

Het totale aantal woningen binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Detailhandel' en binnen 'de wijzigingsbevoegdheid' gezamenlijk bedraagt maximaal 100 en is per gebied geregeld in de algemene bepalingen.

bestemming 'Detailhandel'

In het noordelijk deel van het plangebied is de bestemming Detailhandel toegekend. Op de begane grond is detailhandel en grotere detailhandel toegestaan tot een maximum van 7.000 m² b.v.o.. Wat moet worden verstaan onder detailhandel en grootschalige detailhandel is omschreven in de begripsbepalingen in artikel 1 van de regels. Het vloeroppervlak moet minimaal 500 m² b.v.o. bedragen.

Binnen deze bestemming zijn naast detailhandel ook kantoren en dienstverlenende bedrijven toegestaan. Omdat de bestemming detailhandel is, wordt het gebruik van kantoren, dienstverlenende bedrijven beperkt gehouden. Het maximaal toegestane aantal is twee dienstverlenende bedrijven, of twee kantoren of van beide functies één, waarbij het gezamenlijk bedrijfsvloeroppervlak maximaal 250 m² b.v.o. bedraagt.

Wonen is uitsluitend toegestaan op de verdieping binnen de aangegeven gebiedsbegrenzing (w). Dit in verband met de bestaande bedrijvigheid van Holwert- Noord.

Het totale aantal woningen binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Detailhandel' en binnen 'de wijzigingsbevoegdheid' gezamenlijk bedraagt maximaal 100 en is per gebied geregeld in de algemene bepalingen.

Binnen de bouwregels zijn normen gesteld voor de gebouwen en de bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor deze bouwwerken gelden maxima ten aanzien van goothoogten, bouwhoogten et cetera. Daarbij wordt verwezen naar een op de verbeelding aangegeven maatvoering.

bestemming 'Gemengd'

Het DSM-gebouw is een bestaand gebouw (Rijksmonument) dat de bestemming 'Gemengd' heeft gekregen. Dit is een flexibele bestemming, meerdere functies worden, uitwisselbaar, toegelaten. Het gaat om dienstverlening, horeca en woningen. Deze termen worden in artikel 1 nader omschreven zodat duidelijk is wat de functies precies inhouden. De opzet van de bouwregels is vrijwel identiek aan die van de bestemming 'Detailhandel'.

bestemmingen 'Verkeer' en 'Water'

De geprojecteerde hoofdontsluiting en wegen voor doorgaand verkeer zijn bestemd tot 'Verkeer'. De overige wegen zijn mogelijk onder de functionele bestemming (Detailhandel en Woongebied). De eerste bestemming is toegekend aan wegen met een functie voor het doorgaande verkeer, de tweede voor pleinen, straten en wegen met een verblijfs-functie.

Het kanaal Coevorden-Zwinderen ligt deels binnen het plangebied en is bestemd tot 'Water'. Ook de oevers en direct aangrenzende gronden hebben deze bestemming gekregen.

bestemming 'Woongebied'

Deze bestemming is toegekend aan alle gronden waarop woningen zijn geprojecteerd. De regeling is flexibel, zowel rijwoningen als gestapelde woningen zijn toegelaten.

Het totale aantal woningen binnen de bestemmingen 'Wonen', 'Detailhandel' en binnen 'de wijzigingsbevoegdheid' gezamenlijk bedraagt maximaal 100 en is per gebied geregeld in de algemene bepalingen.

Op de verbeelding heeft niet elke woning afzonderlijk een eigen bestemmingsvlakje gekregen, noch is voor elke woning afzonderlijk een bouwvlak aangewezen. Gekozen is voor bestemmingsvlakken die het gehele woongebied omvatten. Alleen de hoofdontsluiting vanaf de Krimweg heeft een aparte bestemming Verkeer gekregen. Binnen de bestemmingsvlakken Woongebied is voor alle woningen per bestemmingsvlak één bouwvlak aangewezen. Op deze manier is het bestemmingsplan flexibel, zonder dat onrecht wordt gedaan aan de rechtsbescherming.

Binnen de bouwregels wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouwen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor deze bouwwerken gelden maxima ten aanzien van goothoogten, bouwhoogten et cetera. Alleen voor hoofdgebouwen zijn goot- en bouwhoogte op de verbeelding aangeduid. Voor het overige is het uitgeschreven in de regels. Deze normen beogen met name te voorkomen dat een bouwperceel volledig wordt bebouwd en dat stedenbouwkundig gezien ongewenste situaties ontstaan.

De regels bij deze bestemming bieden de mogelijkheid tot het uitoefenen van aan huis gebonden beroepen. In artikel 1 is een omschrijving van dit begrip opgenomen.

Door middel van een ontheffing kunnen ook bedrijfsmatige activiteiten in een woning worden toegelaten. Er gelden diverse voorwaarden. Zo zijn huisgebonden beroepen alleen toegestaan mits er voldoende parkeergelegenheid is.

Het is mogelijk door middel van een ontheffing het gezamenlijk oppervlak van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen uit te breiden. Dit in verband met het gebruik van genoemde bouwwerken als afhankelijke woonruimte. Mits een dergelijk gebruik noodzakelijk is vanuit het oogpunt van mantelzorg. Van afhankelijke woonruimte is sprake indien de woning door inrichting en bestemming niet geschikt is voor zelfstandige woonruimte.

bestemming 'Gemengd - Uit te werken'

De plannen voor het Bentheimer Eisenbahngedouw zijn nog niet concreet uitgewerkt. Daarom is gekozen voor een nader uit te werken bestemming. Voordat kan worden overgegaan tot realisatie zal voor dit plandeel dus een uitwerkingsplan moeten worden vastgesteld door burgemeester en wethouders. In voorliggend bestemmingsplan is vastgelegd welke functies toelaatbaar worden geacht en welke uitwerkingsregels gelden. Omdat het een veelheid aan functies betreft, is gekozen voor de bestemming 'Gemengd'. Het gaat om kantoren, horeca, sport, cultuur en ontspanning, dienstverlening en grootschalige detailhandel alsmede de bijbehorende wegen, groen en water.

Het Bentheimer Eisenbahngedouw is een beeldbepalende bouwwerk en als zodanig op de verbeelding aangegeven.

bestemming 'Geluidzone - Industrie (dubbelbestemming)'

Het aanpalende bedrijventerrein Leeuwerikenveld 1 is een gezoneerd bedrijventerrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Deze zone is opnieuw berekend en wordt door het vastleggen van dit bestemmingsplan vastgesteld voor dat gedeelte van de zone dat over dit plangebied ligt. Deze gronden die binnen deze zone industrielawaai liggen hebben de gelijknamige dubbelbestemming gekregen. Op deze gronden mogen nieuwe woningen en andere in de zin van de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen worden gerealiseerd, nadat burgemeester en wethouders ontheffing hebben verleend waarbij zij gebruikmaken van een vóór de vaststelling van het plan verkregen hogere grenswaarde.

5 PROCEDURE

De reacties uit inspraak en vooroverleg zijn in een separate responsnota opgenomen.

De resultaten uit de wettelijke procedure zijn in een aparte nota van zienswijzen opgenomen.