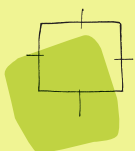
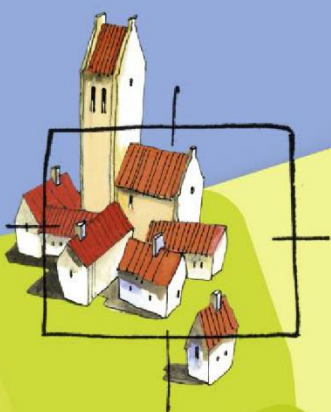


Verdiepend onderzoek onderwijsvoorziening

Maarsveld



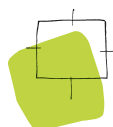
BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

**Verdiepend onderzoek onderwijsvoorziening
Maarsveld**

Inhoud
Rapport en bijlage

17 juli 2024
Projectnummer P002781



Ruimte voor de leefomgeving

BügelHajema, Adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Uitgangspunten	4
1.3	Opzet onderzoek en leeswijzer	4
1.4	Vervolg	4
2	Relevante aspecten fysieke leefomgeving	5
2.1	Inleiding	5
2.1.1	Verkeer	5
2.1.2	Milieuzonering	6
2.1.3	Overige aspecten	6
2.2	Meester Neuteboom	8
2.2.1	Verkeer	9
2.2.2	Milieuzonering	10
2.3	Brummelkant	11
2.3.1	Verkeer	11
2.3.2	Milieuzonering	12
2.4	Maarsbroek	13
2.4.1	Verkeer	14
2.4.2	Milieuzonering	14
3	Structuurplan Stadskanaal 1998	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Structuurplan: algemeen	15
3.3	Structuurplan: het groene long-beleid	15
4	Conclusie	18

Bijlage

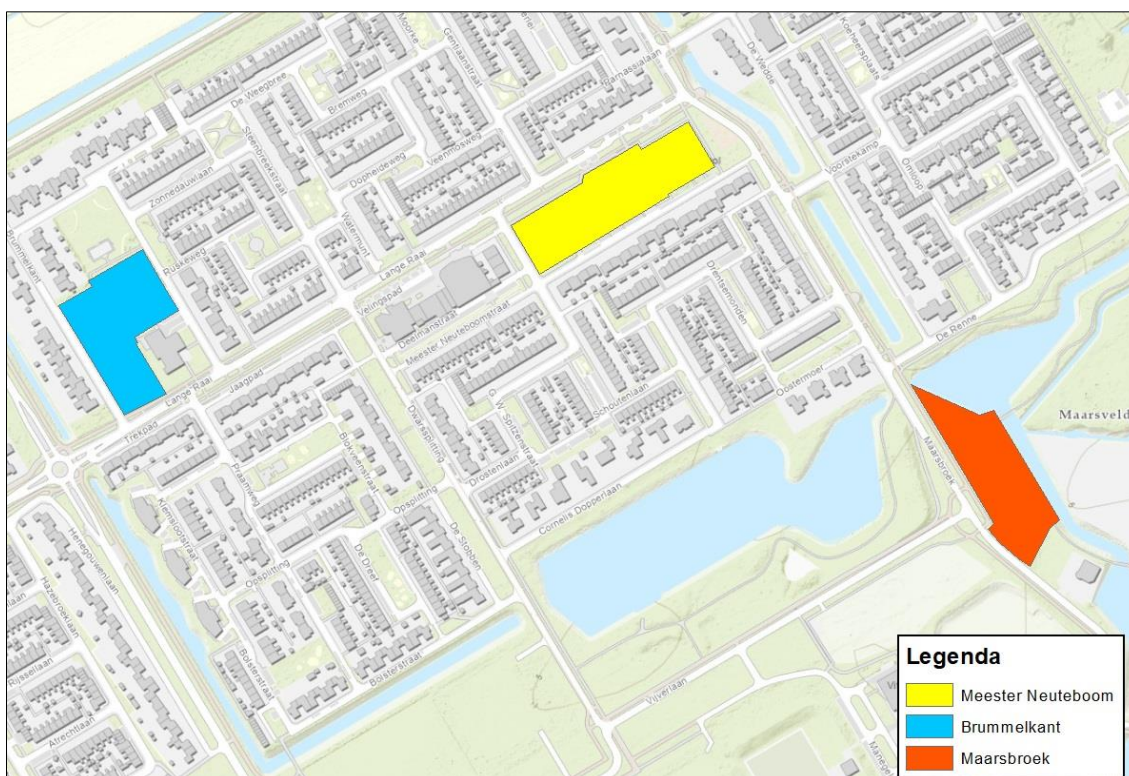
1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De huidige gebouwen van CBS de Maarsborg en OBS Meester Neuteboom zijn technisch verouderd. Er is daarom urgentie de leerlingen een nieuw, modern onderdak te geven. Beide schoolbesturen hebben aangegeven voor beide scholen één gebouw te willen realiseren in de wijk Maarsveld, eventueel samen met kinderopvang, gymzaal en wijkgerichte functies.

Als vervolg hierop, is door ICS Adviseurs een locatieonderzoek uitgevoerd, waarbij de locaties Brummelkant en de huidige locatie van de OBS Meester Neuteboom als meest geschikt naar voren kwamen. Aan de locatie Maarsbroek wordt in het locatieonderzoek weliswaar de hoogste score toegekend, vanwege de ligging in de groene long wordt deze locatie als niet kansrijk betiteld.

Aan BügelHajema Adviseurs is gevraagd de drie hierboven genoemde locaties in een verdiepend onderzoek tegen het licht te houden. Doel van het verdiepend onderzoek is om als oplegger te fungeren bij het ICS-rapport en daarmee een bijdrage te leveren aan de uiteindelijke locatiekeuze.



Afbeelding 1 – Overzicht locaties

1.2 Uitgangspunten

1. Dit verdiepend onderzoek vormt een verdieping van het 'Locatieonderzoek onderwijsvoorziening Maarsveld' (ICS Adviseurs, maart 2024). Uitsluitend daar waar nuancerings of omissies worden gezien ten opzichte van het genoemde ICS-rapport, zijn deze in dit verdiepend onderzoek beschreven. Beide rapporten dienen derhalve in samenhang te worden gelezen en beschouwd.
2. Voor dit verdiepend onderzoek is gebruikgemaakt van expert judgements. Er zijn bijvoorbeeld geen planologische veldonderzoeken uitgevoerd.
3. Het door ICS Adviseurs berekende ruimteprogramma (van in totaal 5.401 m² voor gebouw, buitenruimte, (fiets)parkeren en Kiss & Ride) wordt in dit verdiepend onderzoek als gegeven beschouwd.

1.3 Opzet onderzoek en leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgezet. In hoofdstuk twee is de geschiktheid van de locaties Brummelkant, Meester Neuteboom en Maarsbroek geduid in het licht van de relevante aspecten van de fysieke leefomgeving. In hoofdstuk drie is vervolgens ingezoomd op het Structuurplan Stadskanaal 1998 en het daarin opgenomen groene long-beleid. Hoofdstuk vier bevat de conclusies.

Dit verdiepend onderzoek zal ter advisering worden voorgelegd aan de provincie Groningen en de Omgevingsdienst Groningen. De ontvangen adviezen worden, waar nodig, verwerkt in de voorliggende rapportage.

1.4 Vervolg

Op basis van het ICS-rapport en de voorliggende verdiepende studie zal een locatiekeuze worden gemaakt. Die keuze markeert de start van de volgende stap: het opstellen van gedetailleerd programma van eisen en een (stedenbouwkundig) ontwerp. Op basis daarvan zal vervolgens een ruimtelijke procedure worden doorlopen om de nieuwbouw juridisch-planologisch mogelijk te maken. In dat kader zal nader worden ingezoomd op de planologische aspecten en zullen de benodigde veldonderzoeken worden uitgevoerd.

Ook zal in de vervolgfase onderzoek worden ingesteld naar de beschikbaarheid en eventueel aanvullend benodigde nutsvoorzieningen (elektriciteit, water, telecommunicatie, gas, riolering, etc...).

2 Relevante aspecten fysieke leefomgeving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de locaties Brummelkant, Meester Neuteboom en Maarsbroek beoordeeld op de aspecten verkeer en milieuzonering. Na bestudering van het ICS-rapport wordt aanleiding gezien deze beide aspecten verdiepend te beoordelen. De achtergronden van deze keuze is in de navolgende paragrafen toegelicht.

2.1.1 Verkeer

PARKEREN

In het rapport van ICS Adviseurs wordt ingegaan op de benodigde parkeergelegenheid ten behoeve van het personeel en de Kiss & Ride. Daartoe is gebruik gemaakt van de normen van het CROW. Deze normen worden ook door de gemeente Stadskanaal gebruikt.

In de berekening van ICS Adviseurs is ervan uitgegaan dat alle kinderen begeleid naar school worden gebracht. In de praktijk zal dat, zeker in het geval van de bovenbouw, echter niet altijd het geval zijn. Daardoor geeft de berekening een overschat beeld wat betreft het aantal benodigde parkeerplaatsen. Er worden daardoor een zevental parkeerplaatsen meer geadviseerd dan in het kader van de CROW-normen nodig is. Dit wordt echter niet beschouwd als een fundamenteel punt; de effecten op het berekende ruimteprogramma zijn beperkt. Onderstaande tabel bevat een samenvattend overzicht (zie bijlage 1 voor een meer uitvoerige berekening).

Tabel 1 - Herberekening parkeerplaatsen

	BHA	ICS	Vershil
Parkeerplaatsen tbv groep 1-3 (K&R)	18	24	+6
Parkeerplaatsen tbv groep 4-8 (K&R)	6	13	+7
Parkeerplaatsen kinderopvang (K&R)	8	6	-2
Parkeerplaatsen personeel basisschool	21	19	-2
Parkeerplaatsen kinderopvang (K&R)	8	6	-2
Parkeerplaatsen kinderopvang personeel	5	5	0
	66	73	+7

VERKEERSGENERATIE

In het rapport van ICS Adviseurs blijft het onderwerp verkeersgeneratie onbesproken. In verband met mogelijke overlast voor omwonenden wordt dit echter wel als relevant beschouwd. In bijlage 1 is daarom de verkeersgeneratie berekend. Deze komt uit op 550 ritten per etmaal (basisschool en kinderopvang gezamenlijk). Van grote invloed hierop is of de te realiseren school een zogenaamd continue-rooster krijgt. In de defaultwaarden van de aanvullende berekeningen is daarom een percentage leerlingen opgenomen dat tussen de middag overblijft. Als defaultwaarde is 30% aangehouden. Indien alle kinderen op de basisschool overblijven, betekent dit een totale verkeersgeneratie van circa 390 ritten per etmaal. In het vervolg van dit verdiepend onderzoek is van dat aantal ritten uitgegaan.

2.1.2 Milieuzonering

In het kader van milieuzonering geldt voor scholen op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) een richtafstand van 30 m ten opzichte van milieugevoelige objecten als woningen. Deze richtafstanden gelden tussen enerzijds de grens van de bestemming die een milieubelastende functie toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Dit laatste houdt in dat moet worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die een woonbestemming biedt. Ook een (mogelijke) mantelzorgwoning in de achtertuin, het (mogelijk) uitbreiden van een bestaande woning binnen de planologische ruimte, of het gebruik van de buitenruimte als tuin dient derhalve te worden beschermd tegen geluid van de onderwijsvoorziening.

In het ICS-rapport is de richtafstand anders geïnterpreteerd en is gemeten tussen de gevels. Gelet op het bovenstaande is daardoor uitgegaan van een te korte afstand. Ook de ontwerpen van de locaties Brummelkant (ICS-rapport pagina 13) en Meester Neuteboom (ICS-rapport pagina 15) zijn gebaseerd op deze te korte afstand.

Omdat het echter gaat om een richtafstand, is gemotiveerd afwijken mogelijk. Op twee manieren kan worden afgeweken.

1. Gemotiveerd een andere afstandsstep toepassen

De richtafstanden van de VNG-publicatie zijn gebaseerd op het gebiedstype 'rustige woonwijk'. Van een rustige woonwijk is niet altijd sprake. In bepaalde gevallen kan daarom worden gemotiveerd dat er geen sprake is van een 'rustige woonwijk', maar van een 'gemengd gebied'. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een lint in een centrumgebied, een lint of een dorpskern waar meerdere functies (zoals lichte bedrijvigheid, wonen en maatschappelijke functies) naast elkaar zitten. Bij een 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden met één afstandsstep worden verkleind. In het voorliggende geval zou, indien sprake zou zijn van een gemengd gebied, de richtafstand van 30 m kunnen worden verkleind tot 10 m. Van een gemengd is echter geen sprake; de wijk Maarsveld valt in het gebiedstype 'rustige woonwijk'. Verkleinen van de richtafstand is daardoor niet aan de orde is.

2. Afwijken binnen de afstandsstep

Bij het opstellen van de VNG-publicatie is uitgegaan van de vestiging van een *gemiddeld* bedrijf/voorziening. Er kunnen daardoor omstandigheden zijn waarom toch van een grotere of kleinere afstand kan of moet worden uitgegaan. Bij afwijking van de richtafstand moet worden aangetoond dat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden. Veelal wordt daartoe ter onderbouwing een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Met betrekking tot dit aspect is veel jurisprudentie ontstaan.

2.1.3 Overige aspecten

Aspecten als nutsvoorzieningen, geluid, bodem, luchtkwaliteit, archeologie en bestemmingsplan (procedure) zijn niet onderscheidend, dan wel eenvoudig oplosbaar. Deze zijn in dit verdiepend onderzoek om die reden niet meegenomen. Een aantal aspecten wordt hierna kort uitgelicht.

Omgevingsveiligheid

Dit geldt ook voor het onderwerp 'omgevingsveiligheid'. Het is bekend dat de locatie Maarsbroek voor de helft is gelegen binnen de veiligheidszone van de N366. Als binnen deze zone een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, dan dient het besluit een beperkte groepsrisico-verantwoording bevatten. Dit geldt echter alleen als de locatie geheel op een afstand van minimaal 200 m van de N366 is gelegen. Dit is niet aan de orde; de locatie Maarsbroek is gelegen op een afstand van circa 840 m van de N366. Aangezien deze afstand dermate groot is wordt verwacht dat het groepsrisico met een beknopte motivering goed te onderbouwen is. In het kader van de omgevingsveiligheid ontstaat naar alle waarschijnlijkheid geen knelpunt. Ook het aspect omgevingsveiligheid is daardoor niet onderscheidend.

Ecologie

Wat betreft ecologische aspecten geldt dat op elke locatie rekening dient te worden gehouden met eventuele natuurwaarden. In dat opzicht is het onderwerp ecologie niet onderscheidend. De aanwezigheid van een roekenkolonie vraagt echter nadere duiding. Onderstaande afbeelding toont de grens van het roekenbeheergebied. Binnen dit gebied is door de provincie Groningen een ontheffing verleend waardoor maatregelen kunnen worden genomen om de groei van de kolonie tegen te gaan. Geen van de drie onderzoekslocaties is gelegen binnen het roekenbeheergebied. Wel grenst de locatie Maarsbroek aan het beheergebied.



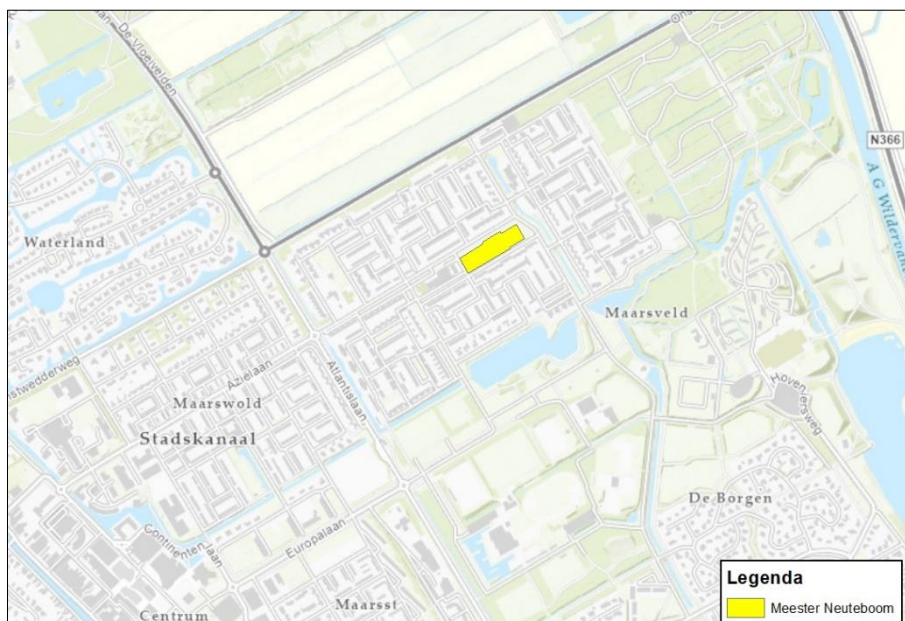
Afbeelding 2 – Beheerlocatie roeken (bron: provincie Groningen)

Uit gegevens van Cabwim consultancy¹ is gebleken dat het aantal roeken binnen het beheergebied sinds 2020 afneemt. In de randzone (200 m om het beheergebied) neemt het aantal roeken daarentegen sinds 2020 toe. In het rapport van Cabwim wordt als vermoedelijke verklaring genoemd dat een groep van zo'n 200 paren (van buiten de gemeente) zich heeft gevestigd in de randzone en op andere plaatsen in de woongebieden. Op basis van de inzichten van Cabwim consultancy lijkt de aanwezigheid van roeken op en/of rond de drie onderzoekslocaties derhalve niet te kunnen worden uitgesloten. De roeken zijn in de huidige situatie met name aanwezig rond de locatie Manegelaan en zwermen hoofdzakelijk uit richting de Dwassplitting. In de bomen rond de locatie Maarsbroek zitten op dit moment, ook al grenst deze locatie aan het beheergebied, bijna geen roeken.

Inpassing en kwaliteitsaspecten

Tot slot een enkel woord over de aspecten 'ruimtelijke inpassing', 'stedenbouwkundige kwaliteit' en 'architectonische kwaliteit'. In het ICS-rapport zijn deze aspecten meegenomen in de locatiebeoordeling en -afweging. Voor de aspecten 'inpassing' of 'kwaliteit' bestaan geen wettelijke normen. Dit maakt dat per definitie sprake is van enige mate van subjectiviteit. Ongeacht welke locatie uiteindelijk wordt gekozen; op alle locaties zal het ruimteprogramma moeten landen in een ontwerp dat past op de plek en recht doet aan context. Dit geldt voor alle locaties in gelijke mate. Om die reden wordt geadviseerd in de afweging aan deze aspecten geen doorslaggevende betekenis toe te kennen.

2.2 Meester Neuteboom



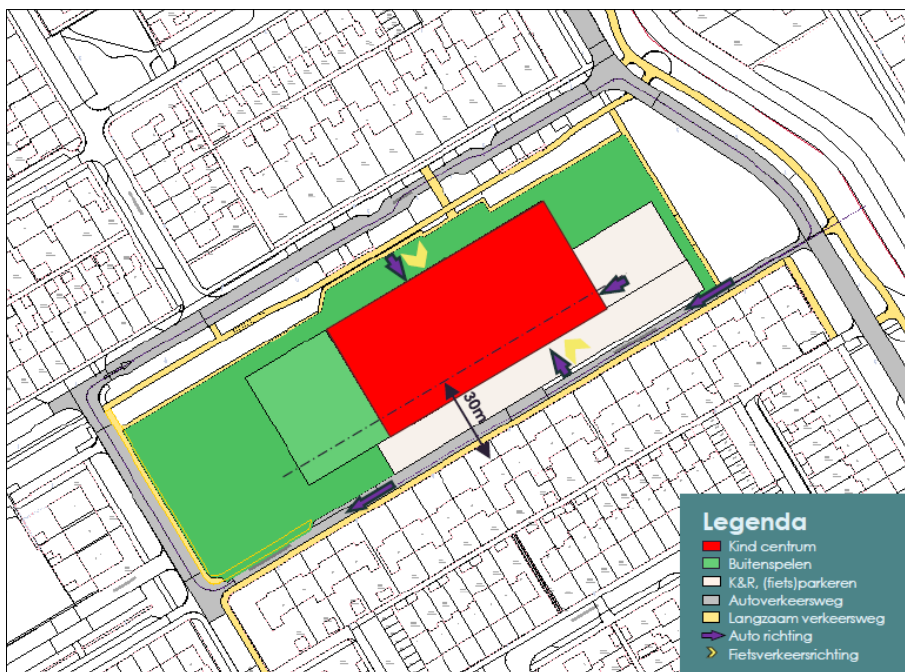
Afbeelding 3 – Ligging locatie Meester Neuteboom

¹ Overzicht roekennestaantal beheersgebied en andere gebieden 10.04.2023 (Cabwim, april 2023)

2.2.1 Verkeer

VERKEERSVEILIGHEID EN ONTSLUITING

Via de Lange Raai is de locatie per auto goed bereikbaar. De Lange Raai heeft een verkeersfunctie wat betreft de ontsluiting van de wijk. De Lange Raai is ter hoogte van de locatie voorzien van een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad aan de zuidzijde en oostzijde van de weg. In de Lange Raai zijn versmallingen aangebracht, teneinde de voetgangers een veilige oversteek te bieden. De Meester Neuteboomstraat is zeer smal en kent eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 4 – Ontwerp inrichting Meester Neuteboom (bron: ICS)

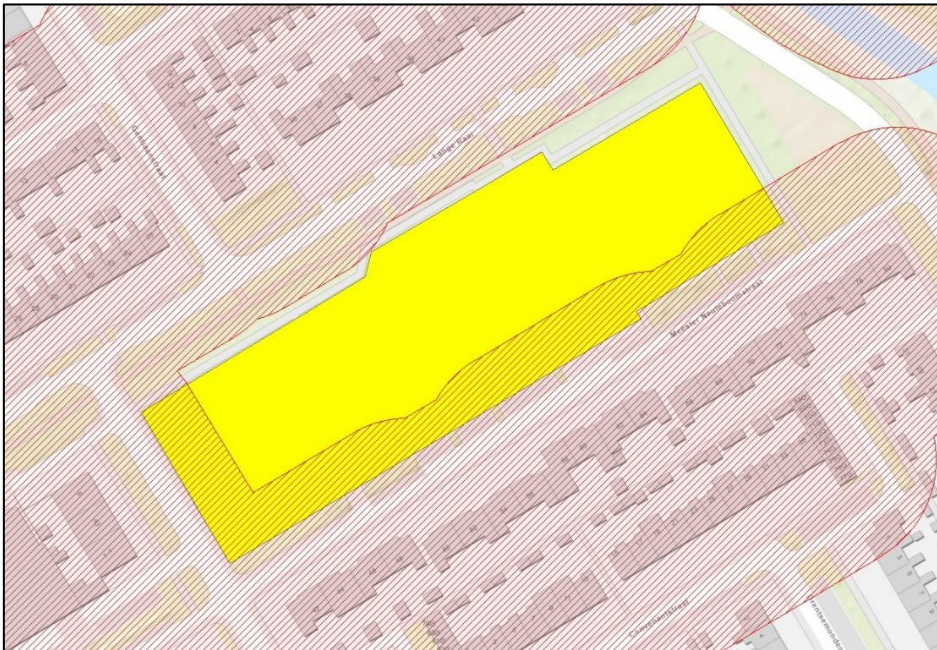
Het ontwerp suggereert dat de ontsluiting van de locatie (grotendeels) plaatsvindt via de Meester Neuteboomstraat. Gelet op het profiel van deze weg en de nabijheid van de aangelegene woningen zullen problemen/conflicten ontstaan tussen Kiss & Ride, fietsers en bewonersverkeer. In het ICS-rapport wordt het Kiss & Ride gewaardeerd met een (maximale score) 5. Deze waardering wordt in dit verdiepend onderzoek om bovengenoemde redenen als veel te hoog beschouwd.

Wat betreft fietsers en voetgangers zijn goede mogelijkheden om de locatie te ontsluiten via de Lange Raai. Ten behoeve van voetgangers die de Lange Raai moeten oversteken zijn speciale voorzieningen getroffen ter hoogte van de locatie. Daarvan kan door de leerlingen goed gebruik worden gemaakt.

Het in het ICS-rapport opgenomen ontwerp vraagt nadere blik en verdieping. In haar huidige vorm wordt in het ontwerp onvoldoende tegemoetgekomen aan de aspecten verkeersveiligheid en ontsluiting. Mogelijk is een ontwerp denkbaar waarbij de Lange Raai een ontsluitingsmogelijkheid biedt voor het gemotoriseerd verkeer waarbij geen gebruik wordt gemaakt van de Meester Neuteboomstraat.

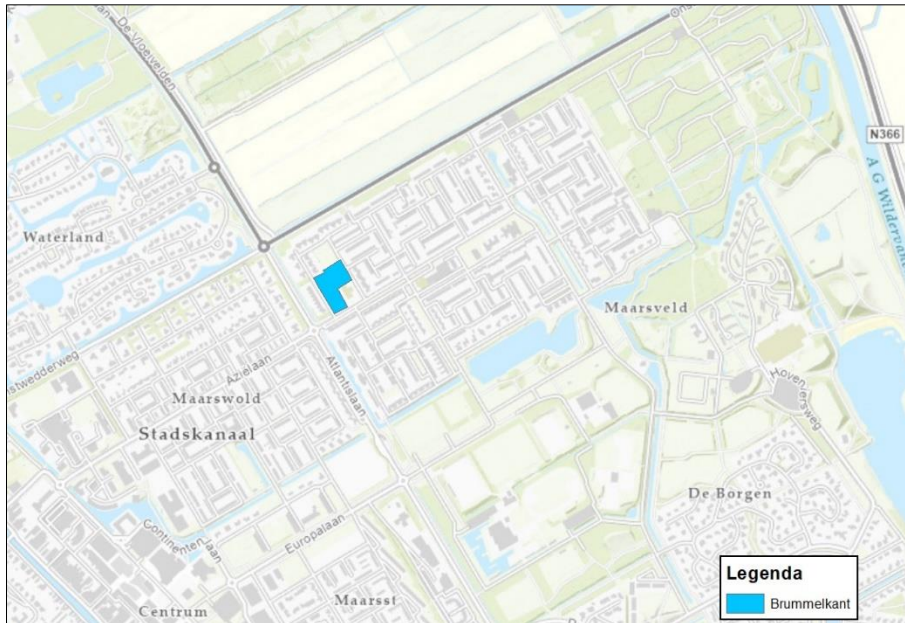
2.2.2 Milieuzonering

Navolgende afbeelding toont de richtafstand uit de VNG-publicatie in de vorm van een zone. Bij het bepalen van de zone is rekening gehouden met de vergunningsvrije bouwmogelijkheden voor omliggende woningen. Aan de zuidzijde valt de zone deels over de locatie. Daardoor valt aan de zuidzijde valt te ontwikkelen gebied af. Als rekening wordt gehouden met deze (binnenwaartse) zonering blijft circa 6.350 m² te ontwikkelen gebied over. Dit is echter nog steeds voldoende om het benodigde programma (afgerond 5.400 m²) te realiseren. In aanvulling daarop is ook gemotiveerd afwijken binnen de afstandsstep mogelijk, mits sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.



Afbeelding 5 - Binnenwaartse zonering locatie Meester Neuteboom

2.3 Brummelkant



Afbeelding 6 – Ligging locatie Brummelkant

2.3.1 Verkeer

VERKEERSVEILIGHEID EN ONTSLUITING

Via de Lange Raai is de locatie per auto goed bereikbaar. De Lange Raai heeft een verkeersfunctie wat betreft de ontsluiting van de wijk. De weg is voorzien van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde en een deels parallelweg/fietspad aan de zuidzijde. De ontsluiting van de locatie wat betreft het autoverkeer vindt ook plaats via deze weg. Gelet op de locatie van de ontsluiting zullen de omwonenden naar verwachting relatief weinig hinder ondervinden van het autoverkeer.

Bij het ontwerpen van deze aansluiting dient wel rekening te worden gehouden met de fietsers op het fietspad en de afslaanende auto's naar het parkeerterrein.

Daarnaast dient het Kiss & Ride verkeer gebruik te maken van het parkeerterrein. Dit lijkt een relatief lastige manoeuvre, waarbij de kans bestaat dat met name begeleiders van de bovenbouw stoppen langs de Lange Raai om daar de kinderen te laten uitstappen. De oplossing voor dit probleem lijkt niet eenvoudig.



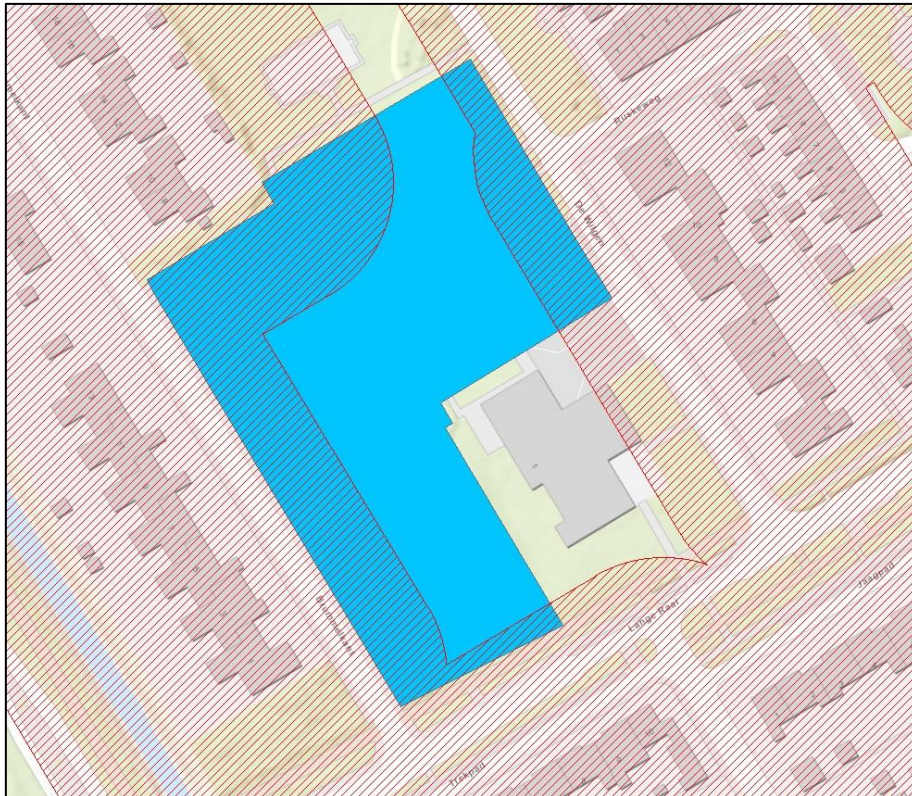
Afbeelding 7 – Ontwerp inrichting Brummelkant (bron: ICS)

Wat betreft fietsers en voetgangers zijn goede mogelijkheden om de locatie te ontsluiten via de Brummelkant. Ten behoeve van fietsers en voetgangers die de Lange Raai moeten oversteken, is een speciale voorziening getroffen ter hoogte van de Praamweg. Daarvan kan door de leerlingen goed gebruik worden gemaakt.

In het ICS-rapport wordt het Kiss & Ride gewaardeerd met een (maximale score) 5. Gelet op het vorenstaande is deze waardering te hoog. De oplosbaarheid van de verkeerskundige knelpunten worden in het ICS-rapport daarmee ook te hoog ingeschat.

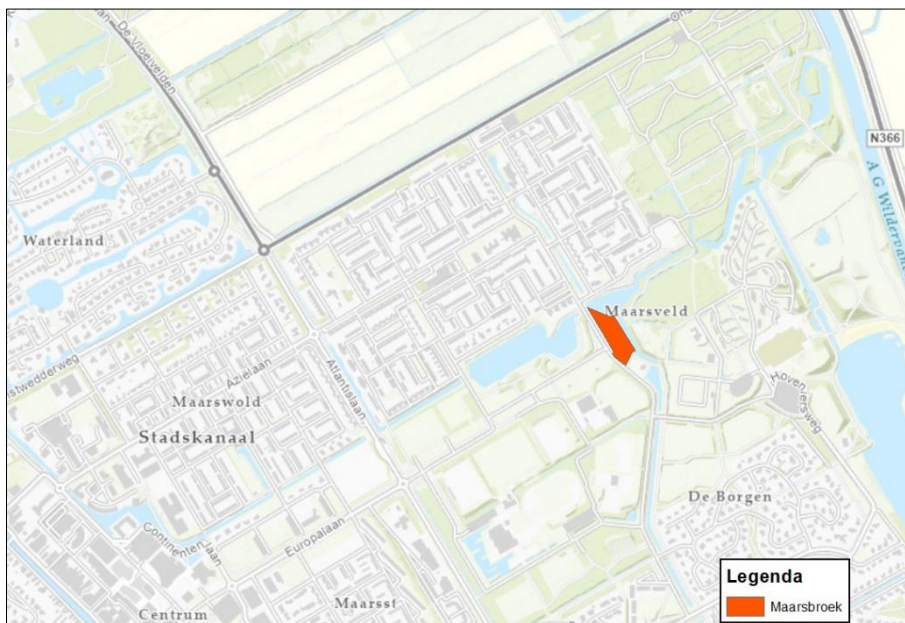
2.3.2 Milieuzonering

Navolgende afbeelding toont de richtafstand uit de VNG-publicatie in de vorm van een zone. Bij het bepalen van de zone is rekening gehouden met de vergunningsvrije bouw mogelijkheden voor omliggende woningen. Met name aan de oost- en zuidwestzijde overlapt de zone de locatie. Daardoor valt aan deze zijden te ontwikkelen gebied af. Rekening houdend met deze (binnenwaartse) zonering blijft circa 3.950 m² te ontwikkelen gebied over. Voor het programma is 5.400 m² nodig. Dit betekent dat meerlaags bouwen op deze locatie noodzakelijk is om het programma te kunnen realiseren. Ook lijkt, kijkend naar de ligging van de milieucontouren, dat gebruik moet worden gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid binnen de afstandsstep. Hierbij dient echter sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.



Afbeelding 8 - Binnenwaartse zonering Brummelkant

2.4 Maarsbroek



Afbeelding 9 – Ligging locatie Maarsbroek

2.4.1 Verkeer

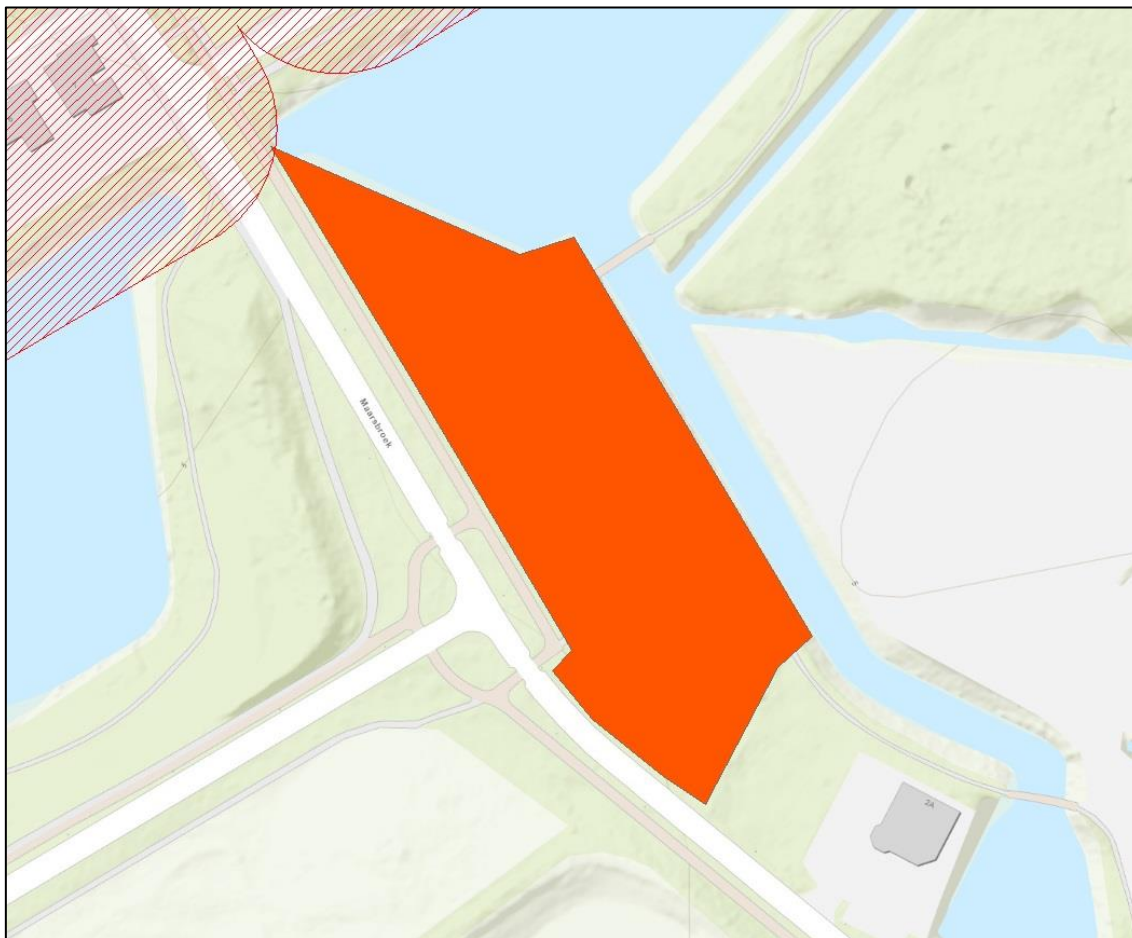
VERKEERSVEILIGHEID EN ONTSLUITING

De locatie is gelegen ter hoogte van de aansluiting van de Vijverlaan op de Maarsbroek. Beide wegen maken deel uit van de hoofdwegenstructuur van Stadskanaal en zijn voorzien van een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad. De ontsluiting van de locatie wat betreft het autoverkeer vindt plaats via de Maarsbroek. Gelet op de locatie zullen de omwonenden geen hinder ondervinden van het autoverkeer.

Het autoverkeer en fietsverkeer is gescheiden. Het autoverkeer kruist geen fietsstromen. Wel dient het fietsverkeer dat gebruik maakt van de Vijverlaan, de Maarsbroek te kruisen. Het zicht vanuit de Vijverlaan op de Maarsbroek is echter goed. Wat betreft verkeer scoort deze locatie zeer goed, hetgeen overeenkomt met de toegekende scores in het ICS-rapport.

2.4.2 Milieuzonering

Navolgende afbeelding toont de richtafstand uit de VNG-publicatie in de vorm van een zone. Bij het bepalen van de zone is rekening gehouden met de vergunningsvrije bouw mogelijkheden voor omliggende woningen. Voor de locatie geldt dat de zone op een verwaarloosbaar deel de locatie overlapt. In het ontwerp van de locatie kan hiermee eenvoudig rekening worden gehouden, bijvoorbeeld door dit deel niet in te richten als onderwijsvoorziening. In het kader van milieuzonering ontstaat er geen knelpunt.



Afbeelding 10 - Binnenwaartse zonering Maarsbroek

3 Structuurplan Stadskanaal 1998

3.1 Inleiding

In het tot nu toe doorlopen proces heeft het Structuurplan Stadskanaal 1998 een voorname rol gespeeld. Het structuurplan bevat namelijk het groene long-beleid, op basis waarvan drie van de negen onderzochte locaties zijn afgevallen.

In het navolgende wordt ingezoomd op het Structuurplan Stadskanaal 1998 en worden een aantal overwegingen gegeven.

3.2 Structuurplan: algemeen

Allereerst een paar algemene woorden over 'het structuurplan'. Het structuurplan was een van de instrumenten van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Deze uit 1965 stammende wet is per 2008 opgegaan in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die op haar beurt per 1 januari 2024 werd opgevolgd door de Omgevingswet. Het structuurplan is daarmee een relatief oud planfiguur en als instrument vervallen met de invoering van de Wro.

Het hebben van een structuurplan was onder de WRO geen verplichting. Artikel 7 van de WRO stelde namelijk: "de gemeenteraad *kan* voor het grondgebied van de gemeente een structuurplan vaststellen, waarin de toekomstige ontwikkeling van de gemeente wordt aangegeven".

Het gemeentelijk structuurplan was aldus een beschrijving van de gewenste ontwikkeling van een gemeente. Het structuurplan werd in de praktijk met name ingezet als brug tussen het (toenmalige) provinciale streekplan en een gemeentelijk bestemmingsplan. Het structuurplan was zelfbindend voor het vaststellend orgaan (de gemeenteraad), maar heeft geen juridische status of specifieke rechtsgevolgen. Dit alles betekent dat het de gemeenteraad en/of het college van burgemeester en wethouders vrij staat besluiten te nemen die afwijken van het structuurplan. Wel zullen die eventuele besluiten vanzelfsprekend in lijn moeten zijn met de thans geldende regelgeving van het Rijk en de provincie.

3.3 Structuurplan: het groene long-beleid

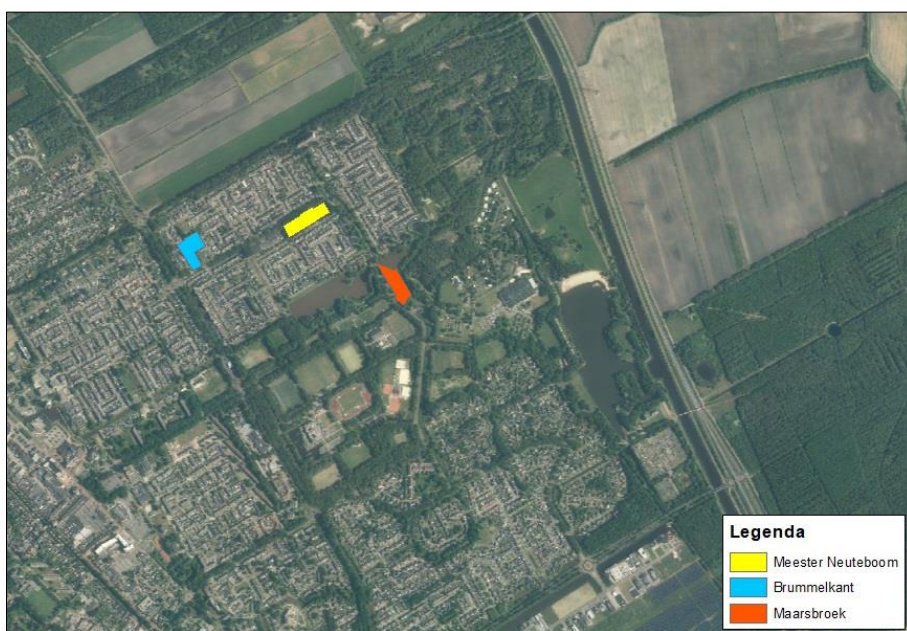
In het Structuurplan Stadskanaal 1998 wordt de groene long niet op een kaart begrensd. Wel wordt de groene long omschreven als 'het gebied tussen het Pagedal, de woonwijken en het centrum van Stadskanaal'. Gesteld wordt dat de groene long:

1. een parkachtige uitstraling kent;
2. intact dient te blijven;
3. gevrijwaard dient te blijven van woningbouw.

Hierna worden deze drie aspecten nader uitgewerkt.

AD 1. PARKACHTIGE UITSTRALING

Wanneer de groene long vanuit de lucht wordt bekeken, valt een tweedeling op. Aan de oostzijde kent de groene long (in de vorm van het Pagedal) een parkachtige uitstraling. De (noord)westzijde van de groene long kent die uitstraling minder. In het gebied tussen de woonwijken is sprake van een kamerstructuur: forse beplantingsstructuren langs de perceelranden met daartussen groene kamers. Voor een aanzienlijk deel zijn deze kamers in de huidige situatie in gebruik bij sportverenigingen, een manege/pensionstal en een school. De groene long heeft onmiskenbaar een groene, parkachtige uitstraling, in het westelijk deel gecombineerd met maatschappelijke functies, zoals sport en onderwijs.



Afbeelding 11 – Ligging locaties ten opzichte van de groene long

Van de drie locaties, ligt alleen Maarsbroek binnen de groene long. De locatie bevindt zich direct ten zuiden van de woonbebouwing van Maarsveld, op de grens tussen het oostelijk en het westelijk deel van de groene long. De locatie manifesteert zich als groene kamer en sluit daardoor qua uitstraling aan bij het westelijke deel van de groene long.

AD 2. INTACT HOUDEN

Het structuurplan geeft voorts aan dat de groene long intact dient te blijven. Wat exact wordt verstaan onder 'intact blijven' is in het structuurplan niet gedefinieerd. Twee invalshoeken zijn denkbaar.

Het toevoegen van een ruimteprogramma van 5.400 m² betekent, de woorden uit het structuurplan letterlijk nemend, dat de groene long met een gelijke oppervlakte wordt verkleind. In dat geval kan worden geredeneerd dat de groene long, bij bouwen op de locatie Maarsbroek, niet intact blijft.

De groene long kan echter ook worden benaderd als ontwerpprincipe. De locatie Maarsbroek is groter dan het benodigde programma. Deze locatie biedt daardoor op voorhand goede mogelijkheden tot het ontwerpen van een groene, duurzame schoolomgeving. Ook lijken goede mogelijkheden te bestaan de nieuwe bebouwing in te passen in de bestaande groene kamer. In dat geval kan worden geredeneerd dat door middel van een groen ontwerp de groene long intact blijft.

Uit de ruimtelijke ontwikkelingen van de afgelopen decennia lijkt de gemeente het tweede principe te hanteren. Na vaststelling van het structuurplan hebben namelijk meerdere ontwikkelingen in de groene long plaatsgevonden. Deze ontwikkelingen zijn mogelijk gemaakt via een bestemmingsplan of vergunning.

AD 3. GEEN WONINGBOUW

In het structuurplan wordt tot slot gesteld dat de groene long gevrijwaard dient te blijven van woningbouw. Aangezien het structuurplan met de bijbehorende zorgvuldigheid is voorbereid, mag ervan worden uitgegaan dat het woord 'woningbouw' bewust is gekozen. Immers; als het structuurplan had beoogd alle vorm van nieuwbouw uit te sluiten, was het woord 'nieuwe bebouwing' beter op haar plaats geweest. Voor een dergelijke formulering is echter niet gekozen.

Om te controleren of het woord 'woningbouw' inderdaad een bewuste keuze is geweest, is het 'Chw bestemmingsplan gemeente Stadskanaal' geraadpleegd. De regels van het Chw-bestemmingsplan maken duidelijk dat woningbouw² in de groene long niet mogelijk is. Er zijn echter wel bouwvlakken (en daarmee bouwmogelijkheden) opgenomen voor bijvoorbeeld de functies sport, maatschappelijk en cultuur en ontspanning. Daarmee is het Chw-bestemmingsplan in lijn met het uitgangspunt dat woningbouw in de groene long niet mogelijk is, maar dat bebouwing als zodanig niet geheel is uitgesloten.

Het Chw-bestemmingsplan is tevens een voortzetting van de bestaande regeling uit het bestemmingsplan 'Correctieve en partiele herziening Stadskanaal kern' (2008). In dat plan was er reeds voor gekozen om geen woningbouw mogelijk te maken, maar wel bepaalde bouwmogelijkheden voor de hierboven genoemde activiteiten).

² Wel zijn voor de functies Maatschappelijk - Bouwen (Noorderpoort), Sport - Bouwen (Manege Via Nostra) en Cultuur en ontspanning - Bouwen (Pagedal) regels opgenomen voor een dienstwoning. Veelal gaat het daarbij om bestaande dienstwoningen.

4 Conclusie

In dit verdiepend onderzoek is nader ingezoomd op een aantal aspecten. Het onderzoek maakt het volgende duidelijk:

Roeken

1. Geen van de drie onderzoekslocaties is gelegen binnen roekenbeheergebied.
2. Sinds 2020 is het aantal roeken buiten het roekenbeheergebied toegenomen. Als gevolg daarvan kan de aanwezigheid van roeken op of rond elk van de locaties niet worden uitgesloten.

Verkeer en ontsluiting

3. Er is aanleiding de locatie Meester Neuteboom ten opzichte van het ICS-rapport aanzienlijk lager te beoordelen op de aspecten verkeersveiligheid en ontsluiting.
4. Ook de locatie Brummelkant komt wat betreft deze aspecten een lagere beoordeling toe dan in het ICS-rapport is aangegeven.
5. De locatie Maarsbroek (in lijn met het ICS-rapport) scoort goed op de verkeersaspecten.

Milieuzonering

6. De richtafstand van 30 meter de locatie Brummelkant voor een aanzienlijk deel, de locatie Meester Neuteboom deels en de locatie Maarsbroek voor een zeer beperkt deel overlappen.
7. Op de locatie Brummelkant is daardoor de verwachting dat moet worden afgeweken van de richtafstand teneinde een onderwijsvoorziening te kunnen realiseren. Op de locatie Meester Neuteboom lijkt de noodzaak om af te wijken van de richtafstand minder aan de orde. Op de locatie Maarsbroek is afwijken in het geheel niet nodig.

Structuurplan/groene long

8. Het Structuurplan Stadskanaal 1998 beschrijft de gewenste ontwikkeling van de gemeente, maar heeft geen juridische status of rechtsgevolgen.
9. Het staat de gemeenteraad en/of het college vrij (mits in lijn met regels van Rijk en provincie) af te wijken van het eigen groene long-beleid.
10. In het verleden is reeds afgeweken van het groene long-beleid ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen (niet zijnde bouw van woningen).

De overallconclusie luidt dat aanleiding bestaat ten opzichte van het ICS-rapport de locaties Meester Neuteboom en Brummelkant lager te beoordelen. Het in het ICS-rapport afwijzen van de locatie Maarsbroek op basis van de ligging in de groene long betreft een keuze die niet noodzakelijkerwijs volgt uit het Structuurplan Stadskanaal 1998 en niet in lijn lijkt met eerdere ruimtelijke ontwikkelingen in de groene long.

Bijlage

Bijlage 1 - Parkeerberekening basisschool en kinderopvang

Basisschool Maarsveld

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

BASISSCHOOL

Functieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	7	12

Profiel - op basis defaultwaarden

	onderbouw	bovenbouw	
leerlingen per klas	17,9	16,7	
overblijft percentage	30	30	%
leerlingen begeleid naar school	80	30	%
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1,33	1,18	
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoers wijzen)	1,20	1,20	
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2,0	4,0	
% ouders/verzorgers per auto		45	%
% personeel per auto		80	%
docenten per klas		1,0	
overig personeel per klas		0,3	
turnover parkeerplaatsen personeel		1,0	

Resultaat - Verkeersgeneratie

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	238	152	30	8	428
voor begin schooldag	0	0	15	2	17
begin schooldag	71	45	0	2	118
begin middagpauze	48	31	0	0	79
eind middagpauze	48	31	0	0	79
eind schooldag	71	45	0	2	118
na eind schooldag	0	0	15	2	17

Resultaat - Parkeren

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
benodigde parkeerplaatsen			16	5	21
benodigde parkeerruimte K&R	18	6			24

Kinderopvang Maarsveld

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

KINDERDAGVERBLIJF

Functieprofiel

aantal groepen: 4

Profiel - op basis defaultwaarden

kindplaatsen per groep	15,0
medewerkers per groep	2,6
% kinderen dat de hele dag blijft	75 %
% ouders/verzorgers per auto	50 %
% medewerkers per auto	50 %
aantal kinderen per ouder/verzorger (per auto)	1,33
aantal kinderen per per ouder/verzorger (overige vervoerwijze)	1,33
turnover parkeerruimte per ouder/verzorgers	3
turnover parkeerplaatsen personeel	1

Resultaat - Verkeersgeneratie

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst + vertrek)	112	10	122
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	5	5
- begin kinderdagverblijfdag	45	0	45
- begin middagpauze	11	0	11
- eind middagpauze	11	0	11
- eind kinderdagverblijfdag	45	0	45
- na eind kinderdagverblijfdag	0	5	5

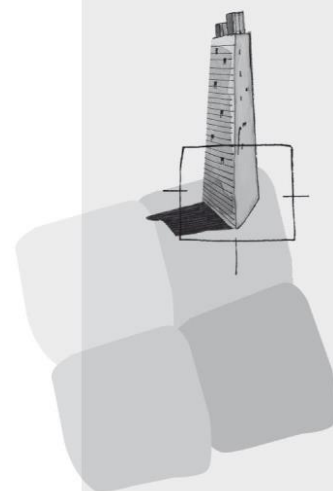
Resultaat - Parkeren

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
benodigde parkeerplaatsen		5	5
benodigde parkeerruimte K&R	8		8

Colofon

Projectnummer

P002781



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Vaart NZ 48-50
9401 GN Assen

T 0592-31 62 06

E info@bugelhajema.nl

W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en
Amersfoort