



Locatieonderzoek De Nieuwe Veste Coevorden

projectnummer 0471074.100
definitief revisie 00
21 oktober 2021

Locatieonderzoek De Nieuwe Veste Coevorden

projectnummer 0471074.100

definitief revisie 00
21 oktober 2021

Auteurs

drs. L. Bijvoet
J.F.A. Grolleman MSc

Opdrachtgever

Gemeente Coevorden
Kasteel 1
7741 GC COEVORDEN

Colofon

Projectgroep bestaande uit

Gerda Kos
Eddy Schottert
Peter Bouma

Gecontroleerd:



datum	21 oktober 2021
-------	-----------------

beschrijving	definitief
--------------	------------

vrijgave	L. Bijvoet
----------	------------

Inhoudsopgave

Samenvatting en Conclusies	4
1 Inleiding	8
1.1 Aanleiding	8
1.2 Doel	8
1.3 Vraagstelling	9
1.4 Leeswijzer	9
2 Locaties	10
2.1 Van Heeckerenlaan	10
2.2 Holwert Midden	12
3 Onderzoeksopzet	15
4 Locatieonderzoek Van Heeckerenlaan	17
4.1 Onderzoeken en kosten	17
4.1.1 Verwervingskosten	17
4.1.2 Sloopkosten	17
4.1.3 Stichtingskosten	17
4.1.4 Bodemsaneringskosten	18
4.1.5 Planschade	18
4.1.6 Tijdelijke huisvestingskosten en verhuiskosten	19
4.1.7 (Verkeers)veiligheid	20
4.1.8 Bestemmingsplan	20
4.2 Overige aspecten	21
4.2.1 Bereikbaarheid	21
4.2.2 Profileren en kansen	21
4.2.3 Leerlingenaantallen	22
4.2.4 Omgeving	22
4.2.5 Tijdspad	22
4.3 Opbrengstpotentie	23
4.4 Risico's	23
4.5 Samenvatting en Conclusie	24
4.5.1 Variantenafweging	24
4.5.2 Kosten en opbrengsten	24
4.5.3 Overig	25
5 Locatieonderzoek Holwert Midden	26
5.1 Onderzoeken en kosten	26
5.1.1 Verwervingskosten	26
5.1.2 Sloopkosten	26

5.1.3	Stichtingskosten	27
5.1.4	Milieuonderzoeken	27
5.1.5	Planschade	34
5.1.6	Tijdelijke huisvesting en verhuiskosten	36
5.1.7	(Verkeers)veiligheid	36
5.1.8	Bestemmingsplan	37
5.2	Overige aspecten	37
5.2.1	Bereikbaarheid	37
5.2.2	Profilering en kansen	37
5.2.3	Leerlingenaantallen	38
5.2.4	Omgeving	38
5.2.5	Tijdspad	39
5.3	Opbrengstpotentie	39
5.4	Risico's	40
5.5	Samenvatting en Conclusies	40
5.5.1	Variantenafweging	40
5.5.2	Kosten en opbrengsten	41
5.5.3	Overig	41
6	Kansen voor revitalisering	43
6.1	Situatie	43
6.2	Actieplan bedrijventerrein Coevorden, maart 2020	43
6.3	Vestiging Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg)	43
6.4	Kansen en belemmeringenkomst DNV voor zittende bedrijven.	44
6.5	Toegekende kosten aan revitalisering	45

Samenvatting en Conclusies

Onderzoeksvragen

Met behulp van dit locatieonderzoek kan een antwoord gegeven worden op twee hoofdvragen:

1. Welke locatie is het meest geschikt voor nieuwbouw van De Nieuwe Veste: de van Heeckerenlaan of Holwert Midden?
2. Wat zijn de mogelijkheden voor herontwikkeling van Holwert Midden met en zonder nieuwbouw van De Nieuwe Veste?

Er is inzicht gekregen in de kosten voor de beide locaties en ook welke kosten bij de keuze voor Holwert Midden zijn toe te schrijven aan de revitalisering en welke aan de realisatie van DNV. Er is ook gekeken naar de mogelijkheden van de revitalisering van Holwert Midden met en zonder De Nieuwe Veste.

Bij het onderzoek is de 'checklist grote projecten' (meer specifiek: Verkennende fase en Besluitvormende fase) van de rekenkamer gebruikt.

Het onderzoek

Antea Group heeft de locaties aan de Van Heeckerenlaan en op bedrijventerrein Holwert Midden gelijkwaardig onderzocht in het kader van een mogelijke ontwikkeling van een nieuwe school voor DNV.

Het onderzoek is gedaan in een 5-tal stappen:

1. Er is een aantal onderzoeken uitgevoerd om te bepalen of er belemmeringen zijn waardoor de school niet gevestigd zou kunnen worden.
2. De kosten zijn bepaald. Zowel van de sloop en de herbouw van de school als de maatregelen die genomen moeten worden om eventuele belemmeringen weg te nemen (bodem, geluid, aanpassingen aan infra etc.).
3. De opbrengsten van woningbouw op de van Heeckerenlaan zijn berekend voor een aantal varianten.
4. De risico's zijn benoemd.
5. En de locaties zijn met elkaar vergeleken.

Tot slot is nog gekeken naar de kansen voor de revitalisering (met en zonder DNV).

Belemmeringen

Voor geen van beide locaties zijn belemmeringen gevonden die nieuwbouw van DNV onmogelijk maken.

Kosten en opbrengsten

In onderstaande tabel zijn de kosten van ontwikkeling van DNV op beide locatie weergegeven. In de 2^e en 3^e kolom zijn de kosten voor beide locaties weergegeven die toe te schrijven zijn aan de ontwikkeling van DNV. In kolom 4 zijn de kosten ten behoeve van de revitalisering van Holwert Midden opgenomen. Deze kosten voor de aankoop, de sloop van de panden aan de Parallelweg en de bodemsaneringskosten kunnen ten laste gelegd worden van de revitalisering omdat deze kosten ook gemaakt moeten worden om de functieverandering van Holwert Midden mogelijk te maken.

Tabel 1: Samenvatting kosten, bedragen excl. BTW

Onderdeel	Locatie Van Heeckerenlaan	Locatie Holwert Midden	
Opbrengstpotentie			
Opbrengstpotentie	Tussen € 500.000,- en € 1.800.000,-	€ 3.500.000,-	
Kosten			
		School	Revitalisering
Verwervingskosten*	€ 0,-		PM
Sloopkosten**	€ 1.410.000,-	€ 1.410.000,-	€ 410.000,-
Stichtingskosten	€ 25.485.000,-	€ 26.970.000,-	
Tijdelijk huisvesting ***	€ 2.455.000,-	€ 0,-	
Verhuiskosten ***	€ 240.000,-	€ 120.000,-	
Bodem	€ 0,-		€ 797.000,-
Externe veiligheid	€ 0,-	€ 0,-	
Geluid	€ 0,-	€ 0,-	
Milieuzonering	€ 0,-	€ 0,-	
Lucht	€ 0,-	€ 0,-	
Planschade	€ 0,-	€ 200.000,-	
Verkeersveiligheid	€ 300.000,-	€ 300.000,-	
Bestemmingsplanwijziging	€ 30.000,-	€ 50.000,-	
Totale kosten	€ 29.920.000,-	€ 29.050.000,-	

* de verwervingskosten zijn nog niet exact bepaald onderhandelingen vinden plaats

**de sloopkosten ten laste van de revitalisering zijn geraamd zonder evt. vervuiling met asbest.

***zonder verhuizing van zware machines praktijkonderwijs

Kwalitatieve vergelijking

Kwalitatief gezien heeft de locatie aan de Van Heeckerenlaan de volgende voordelen ten opzichte van de locatie op Holwert Midden:

- Reeds aanwezige omgevingskwaliteit;
- Omgeving is bekend met de school waardoor minder bezwaren verwacht worden;
- Nabijheid sportvoorzieningen en Cultuurhuis;
- Veiligere fietsbereikbaarheid.

Nadelen van de locatie aan de Van Heeckerenlaan ten opzichte van de locatie op Holwert Midden zijn:

- Op de korte termijn een negatief effect op leerlingenaantallen door tijdelijke huisvesting (door DNV wordt dit geschat op -15% met na-ijleffect de jaren daarna);
- Mindere bereikbaarheid met het OV;
- Minder profilerings- en koppelkansen met bedrijven en een mogelijk MBO.

Kwalitatief gezien heeft de locatie op Holwert Midden de volgende voordelen ten opzichte van de locatie aan de van Heeckerenlaan:

- Op korte termijn geen negatief effect op leerlingenaantallen, omdat er geen sprake is van tijdelijke huisvesting;
- Nabijheid en profilerings- en koppelkansen met bedrijven;
- Bereikbaarheid OV;

- Profilerings- en samenwerkingskansen met een mogelijk MBO door ligging nabij OV;
- Biedt kansen voor revitalisering.

Nadelen van de locatie op Holwert Midden ten opzichte van de locatie aan de Van Heeckerenlaan zijn:

- Investeringsen benodigd voor goede omgevingskwaliteit;
- Ligging op enige afstand van sportvoorzieningen en Cultuurhuis,
- Beperkt Aanpassing nodig aan infra voor voetgangers en fietsers (DSM weg en EDS Plein).

Risico's

Voor beide locaties zijn risico's aan te merken. Voor de Van Heeckerenlaan zijn de voornaamste risico's:

- Er bestaat een risico dat leerlingenaantallen fors teruglopen door tijdelijke huisvesting. Door DNV wordt dit effect geschat op 15%, maar het risico bestaat dat dit effect hoger uitvalt met als gevolg dat de onderwijsbijdrage afneemt;
- Een bestemmingsplanwijziging kan leiden tot vertraging, hetgeen voor DNV ook leidt tot een langere periode van hoge exploitatiekosten;
- Hogere kosten tijdelijke huisvesting. Vertragingen tijdens het bouwproces leiden er toe dat DNV genoodzaakt is om langer in haar tijdelijke onderkomen te blijven.

Voor Holwert Midden zijn de voornaamste risico's

- Het niet minnelijk kunnen verwerven van de benodigde gronden. Hierdoor zal de ontwikkeling vertraging oplopen, hetgeen voor DNV leidt tot een langere periode van hoge exploitatiekosten;
- Er komen bezwaren vanuit de omgeving (bijvoorbeeld bedrijven waarvan grond gekocht moet worden) waardoor de bestemmingsplanwijziging vertraging oploopt, hetgeen voor DNV ook leidt tot een langere periode van hoge exploitatiekosten;
- De bodem kan vervuilerd dan gedacht en/ of sanering kan meer tijd kosten. Dit leidt tot hogere saneringskosten en vertraging, waardoor DNV langer blijft zitten met hoge exploitatiekosten.

Tabel 2: Overige aspecten kwalitatief beoordeeld

Overig	Locatie Van Heeckerenlaan	Locatie Holwert Midden
Verkeersveiligheid	+	±
Bereikbaarheid	+	++
Profilering en kansen	+	++
Leerlingenaantallen korte termijn	-	+
lange termijn	±	+
Omgeving	+	±
Planning	+	±
Risico's	+	-
Bijdrage aan revitalisering	-	++

Antwoord op de hoofdvragen

1. Welke locatie is het meest geschikt voor nieuwbouw van De Nieuwe Veste: de van Heeckerenlaan of Holwert Midden?

Als puur gekeken wordt naar de kosten dan zijn de beide locaties gelijkwaardig te beoordelen. Als gekeken wordt naar de opbrengstpotentie dan zijn die hoger als de school naar Holwert Midden gaat omdat dan de gehele locatie aan de van Heeckerenlaan in aanmerking komt. Als enkel gekeken wordt naar kwalitatieve aspecten dan scoort Holwert Midden beter dan de van Heeckerenlaan. Dit komt vooral door de betere bereikbaarheid en de daarmee gepaard gaande profilering en kansen. Doordat geen gebruik gemaakt hoeft te worden van tijdelijke huisvesting is het effect op de leerlingenaantallen overwegend positief. Wordt echter naar de risico's gekeken dan kan gesteld worden dat de van Heeckerenlaan minder risico's kent dan Holwert Midden. Dat komt vooral omdat de panden op Holwert Midden nog aangekocht moeten (vooral van invloed op de planning). De vestiging van de school op Holwert Midden zal wel een positief effect hebben op de kansen voor en de snelheid van de revitalisering.

De keuze van de beste locatie is afhankelijk van kwalitatieve aspecten. Dit is een bestuurlijke afweging.

2. Wat zijn de mogelijkheden voor herontwikkeling van Holwert Midden met en zonder nieuwbouw van De Nieuwe Veste?

De vestiging van de school levert geen belemmeringen op voor de omliggende bedrijven. In het onderzoek is er van uit gegaan dat de bedrijven die in het blauwe vlak op de tekening staan door de gemeente aangekocht worden.



Ten tijde van het uitvoeren van de onderzoeken ten behoeve van de voorliggende rapportage is er nog geen uitgewerkte toekomstvisie voor Holwert Midden bekend. Als gekeken wordt naar het Actieplan (zie 6.2) en hetgeen in het Raadsvoorstel staat dat hoort bij de vestiging van het voorkeursrecht dan past een school daar prima in. Sterker de komst van de school maakt de aankoop van de panden noodzakelijk en het geeft directe aanleiding om de panden aan te (kunnen) kopen.

De komst van de school is een mooie eerste stap op weg naar een gerevitaliseerd terrein. De hoek Parallelweg-DSM Weg tegenover de stationslocatie wordt door de komst van de school opgeknapt en dat zal een impuls geven aan de revitalisering van de rest van Holwert Midden.

Bij de invulling van het resterende bedrijventerrein zal rekening gehouden moeten worden met de omliggende percelen en dat kan. Als namelijk gekozen wordt voor een gemengde bestemming kan het terrein Holwert Midden zo ingericht worden dat de omliggende bedrijven (Forbo, Directbouw, Veenstra) niet benadeeld worden bij hun bedrijfsvoering. Bij de planvorming en definitieve inrichting moet voldoende afstand gehouden worden tot de omliggende percelen en de bebouwing (variërend van 30 tot 100 meter).

Als de school niet naar Holwert Midden gaat dan zal de gemeente nog meer initiatief moeten nemen om de bedrijven aan te kopen. Er zal dan eerst een visie vastgesteld moeten worden en een bestemmingsplan gemaakt moeten worden. Ook zonder school kan de revitalisering plaatsvinden maar de ontwikkeling van een school is zoals gezegd een goede eerste stap.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Coevorden heeft in 2019 ingestemd met het Integraal Huisvestingsplan (IHP) 'Ruimte voor elkaar'. Het IHP is samen met de betrokken schoolbesturen opgesteld. In het IHP is de aanpak van huisvesting voor De Nieuwe Veste (DNV) opgenomen. Gezocht moet worden naar huisvesting die een oplossing biedt voor de huidige knelpunten en ook voor de langere termijn geschikt is voor het verzorgen van voortgezet onderwijs in Coevorden.

De gemeente Coevorden en DNV hebben gezamenlijk een verkenning gedaan naar het gewenste toekomstperspectief voor DNV. De resultaten hiervan staan opgenomen in het rapport 'Ruimte voor talentontwikkeling - Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden', opgesteld door HEMM. In dit rapport zijn op basis van een inhoudelijke visie en ambitie meerdere huisvestingsscenario's uitgewerkt en is aangegeven wat het voorkeursscenario van de stuurgroep (met bestuurlijk en ambtelijk vertegenwoordiging van beide partijen) is.

In de verkenning van het gewenste toekomstperspectief zijn twee mogelijke locaties onderzocht:

- 1) Huidige locatie aan de Van Heeckerenlaan;
- 2) Bedrijventerrein Holwert Midden.

Op 26 januari 2021 heeft de gemeenteraad vergaderd over de huisvesting van De Nieuwe Veste. Tijdens de vergadering is er een amendement en motie aangenomen. Met het amendement heeft het college (onder andere) opdracht gekregen om in plaats van een voorkeursscenario beide locaties gelijkwaardig te onderzoeken. Het amendement staat als volgt beschreven:

Het college van Burgemeester en Wethouders opdracht te geven:

De mogelijkheden van realisatie van nieuwbouw voor De Nieuwe Veste op de locatie Holwert Midden en nieuwbouw op de huidige locatie als gelijkwaardige alternatieven nader te onderzoeken.

Met een motie is de rekenkamer verzocht om kwaliteitseisen te formuleren welke gesteld moeten worden aan de haalbaarheidsonderzoeken. Ook is de rekenkamer verzocht om onderzoek te doen of het te nemen besluit voldoet aan de te formuleren kaders. De gedachte hiervan is dat de raad duidelijke informatie nodig heeft om een beslissing te kunnen nemen.

De optie van renovatie van de school is bij besluit van de raad in juni 2021 afgefallen.

1.2 Doel

Het doel is om volledige nieuwbouw op de locaties aan de van Heeckerenlaan en op bedrijventerrein Holwert Midden gelijkwaardig te onderzoeken en te beoordelen. Dit om de raad handvaten aan te reiken zodat zij een weloverwogen besluit kan nemen.

1.3 Vraagstelling

Voor het te voeren onderzoek zijn de twee onderwerpen met hoofdvragen als volgt:

1. Welke locatie is het meest geschikt voor nieuwbouw van De Nieuwe Veste: de van Heeckerenlaan of Holwert Midden?
2. Wat zijn de mogelijkheden voor herontwikkeling van Holwert Midden met en zonder nieuwbouw van De Nieuwe Veste?

Daarbij is het van belang om inzichtelijk te krijgen welke investeringen zijn toe te schrijven aan de revitalisering en welke aan de realisatie van DNV op locatie Holwert Midden.

Bij de definitieve keuze voor de locatie wordt ook de mogelijkheden van revitalisering van Holwert Midden met en zonder De Nieuwe Veste onderzocht.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de locaties beschreven. H3 gaat in op de 5 stappen van het onderzoek en in H4 en H5 worden de onderzoeken samengevat. Ook wordt aandacht besteed aan de risico's. Deze twee hoofdstukken besluiten met een samenvatting en conclusies. In H6 tenslotte wordt aandacht besteed aan de kansen en belemmeringen van de vestiging van DNV op Holwert Midden voor de revitalisering van het bedrijventerrein.

De samenvatting en conclusies van het totale onderzoek zijn te vinden aan het begin van de rapportage.

De bijlagen van dit locatieonderzoek zijn separaat opgemaakt.

2 Locaties

In onderstaande figuur zijn de te onderzoeken locaties op een kaart aangegeven. Aan de westkant Holwert Midden en aan de oostkant de locatie van Heeckerenlaan.



Figuur 1: Aanduiding beide locaties (bron: Cyclomedia)

2.1 Van Heeckerenlaan

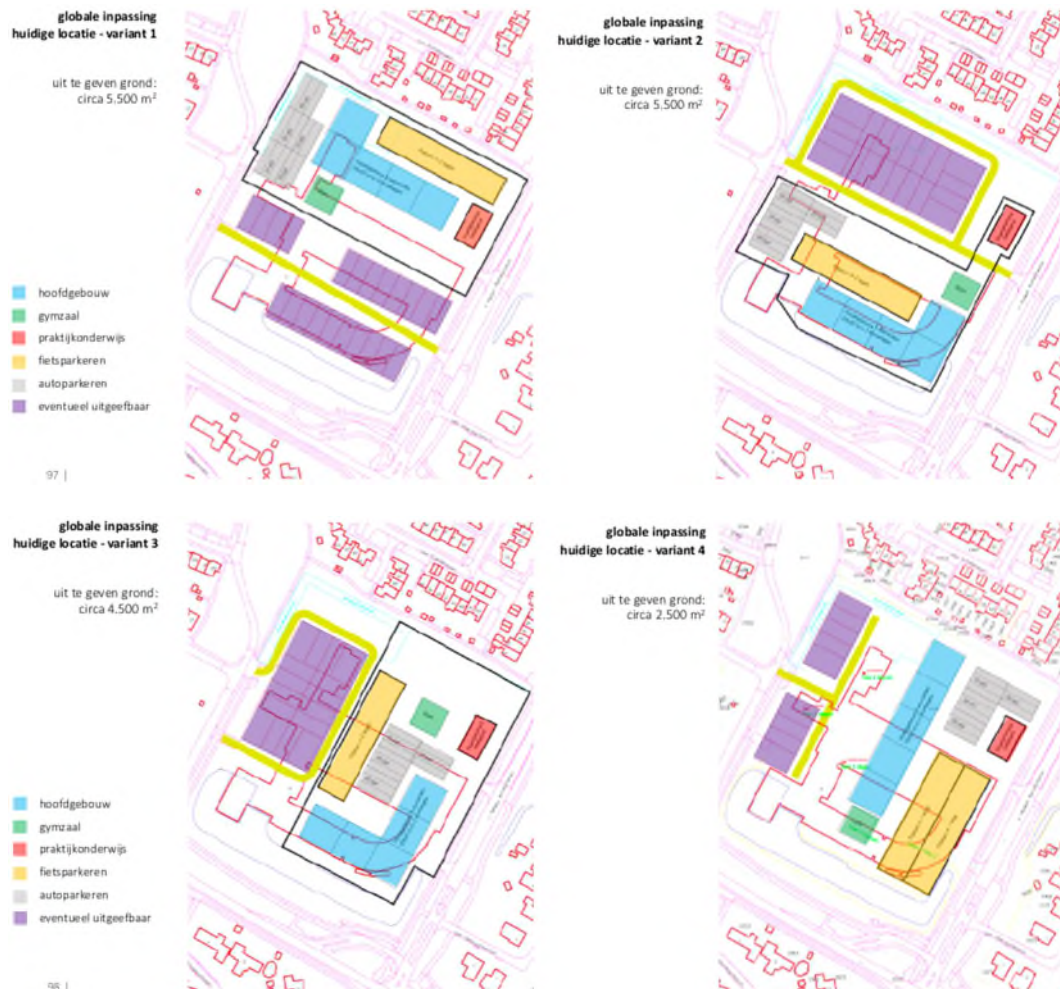
In onderstaande figuur is de huidige locatie aan de Van Heeckerenlaan weergegeven. Op deze locatie is De Nieuwe Veste gevestigd. De locatie is gevestigd aan de oostzijde van Coevorden. De omgeving wordt gekenmerkt als stedelijke omgeving met voornamelijk woningbouw.



Figuur 2: Huidige locatie Van Heeckerenlaan (bron: Cyclomedia)

Voor de locatie aan de Van Heeckerenlaan zijn vier varianten mogelijk, zoals uitgewerkt in het rapport 'Ruimte voor talentontwikkeling - Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden', opgesteld door HEMM. In alle varianten is de omvang van de te ontwikkelen school hetzelfde. De verkavelingsvarianten zijn weergegeven in onderstaande figuur. Opgemerkt dient te worden dat onderstaande figuur 'maar' schetsen betreft. Het is geenszins zeker dat één van onderstaande varianten, bij ontwikkeling van DNV aan de Van Heeckerenlaan, ook de daadwerkelijke variant gaat worden. Op de onderzoeken hebben de varianten weinig invloed. Verschillen tussen de varianten ontstaan door positionering van de school en het oppervlakte uit te geven grond.

De varianten hieronder zijn slechts schetsen (op basis van m²) hoe de locatie ingevuld zou kunnen worden. De definitieve invulling volgt nadat een besluit is genomen over de locatie.



Figuur 3: Varianten schoolontwikkeling locatie Van Heeckerenlaan (bron: HEMM)

2.2 Holwert Midden

De Holwert Midden is een verouderd bedrijventerrein. Er zijn braakliggende terreinen en verpauperde gebouwen. De locatie ligt tegen het centrum aan, achter het treinstation. De locaties Holwert Noord en Holwert Zuid hebben al een impuls gehad. Ook Holwert Midden is toe aan een revitalisering. Omdat Holwert Midden als mogelijke locatie wordt gezien in geval van nieuwbouw voor De Nieuwe Veste is hierop een voorkeursrecht gevestigd op 8 december 2020.



Figuur 4: Locatie Holwert Midden (bron: Cyclomedia)

Voor de locatie op bedrijventerrein Holwert Midden zijn drie varianten mogelijk, zoals uitgewerkt in het rapport 'Ruimte voor talentontwikkeling – Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden', opgesteld door HEMM. In alle varianten is de omvang van de te ontwikkelen school hetzelfde. Ook is in de drie varianten het hoofdgebouw van de school zo veel mogelijk voorzien in de zuidoost hoek van het plangebied. In variant 1 maakt de Koninkrijkszaal van Jehova's Getuigen, gevestigd aan de DSM Weg 2, onderdeel uit van het plangebied. In de varianten 2 en 3 is dit niet het geval. Daarnaast ontstaan er kleine verschillen tussen de varianten door positionering van de school. De varianten zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 5: Varianten schoolontwikkeling op Holwert Midden (bron: HEMM)

De varianten hierboven zijn slechts schetsen (op basis van m²) hoe de locatie ingevuld zou kunnen worden. De definitieve invulling volgt nadat een besluit is genomen over de locatie.

3 Onderzoeksopzet

Het doel van onderhavig locatieonderzoek is een gelijkwaardige beoordeling van beide locaties. Daarom zijn voor beide locaties dezelfde aspecten onderzocht. Door de rekenkamer wordt verwezen naar hun 'checklist voor grote projecten'. Deze is niet geheel passend voor deze opgave maar de daarin genoemde aandachtspunten worden wel allemaal langsgelopen:

Verkennde fase

- De kosten en baten zijn in beeld gebracht, evenals de plus- en minpunten (voor- en nadelen) en de risico's;
- Gekeken is naar de belangen van de omgeving (bewoners en bedrijven) en de school zelf

Besluitvormende fase

- De resultaten zijn zoveel meetbaar geformuleerd (€ en via plussen en minnen);
- En er is een planning opgesteld;
- Als een beslissing is genomen over de definitieve locatie kan ook aangegeven worden hoe verder wordt omgegaan met eventuele wijzigingen en met de belanghebbenden.

De accenten van het onderzoek zijn wel wat verschillend. Waar het bij de huidige locatie vooral gaat over de plek van de school en de gevolgen die dat heeft voor tijdelijke huisvesting en/ of invulling van het resterende gebied, gaat het op de locatie Holwert Midden vooral over de vraag of de locatie vanuit milieuaspecten geschikt te maken is, wat de doorlooptijd is in verband met verwerving en planologische procedure en hoe de school gepositioneerd gaat worden op de kavel.

Voor Holwert Midden bepalen we ook of te maken kosten aan de komst van de school of aan de revitalisering van het bedrijventerrein zijn toe te rekenen. De sloopkosten van het huidige schoolgebouw zijn er altijd maar een eventuele sanering of verwerving is niet per sé alleen toe te rekenen aan de school.

Voor de weging van de locaties is niet alles op 'geld' te zetten. Sommige aspecten zijn ondanks dat wel een belangrijk afwegingscriterium (bijvoorbeeld veiligheid of bereikbaarheid).

Stap 1 Onderzoeken

Ten eerste zijn voor beide locaties de belemmeringen en daarmee samenhangende eventueel te treffen maatregelen onderzocht.

Deze onderzoeken richten zich met name op de locatie op bedrijventerrein Holwert Midden, daar deze locatie door de aanwezigheid van bedrijvigheid complexer is dan de locatie aan de Van Heeckerenlaan. Stap 1 resulteert in een overzicht van belemmeringen van een schoolontwikkeling op beide locaties. Indien belemmeringen optreden is onderzocht hoe deze opgelost kunnen worden door middel van het treffen van maatregelen.

De onderzoeken bestaan uit:

- Bestemmingsplan;
- Bodem;
- Externe veiligheid;
- Geluid;
- Lucht;
- Milieuzonering;
- Planchaderisicoanalyse;
- Tijdelijke huisvesting en verhuiskosten;
- Tijdspad.

Daarnaast is er een aantal andere (wat meer ‘zachte’) aspecten die niet altijd financieel te waarderen zijn onderzocht:

- Bereikbaarheid;
- Leerlingenaantallen;
- Omgeving;
- Planning;
- Profilering en kansen;
- Verkeersveiligheid.

Stap 2 Kosten

De tweede stap richt zich op het financiële deel van het locatieonderzoek. Hoe veel kost het om DNV te ontwikkelen op de locatie aan de Van Heeckerenlaan en hoe veel kost het om DNV te ontwikkelen op bedrijventerrein Holwert Midden?

Belangrijk hierbij is welke kosten, en in hoeverre kosten kunnen worden toegerekend aan de ontwikkeling van DNV op één van beide locaties of dat de kosten ook los van de ontwikkeling van DNV gemaakt moeten worden.

Hierin zijn naast de kosten om te bouwen ook de bijkomende kosten berekend aan de hand van de uitgevoerde onderzoeken en vervolgens bepaald op basis van expert judgement. Er is gekeken naar:

- (Eventuele) verwervingskosten;
- Sloopkosten;
- Stichtingskosten;
- (Eventuele) bodemsaneringskosten;
- Planschade;
- (Eventuele) kosten tijdelijke huisvesting;
- Verhuiskosten;
- Kosten voor maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid;
- Kosten bestemmingsplanwijziging;

Stap 3 Opbrengsten

De opbrengstpotentie van de grond aan de van Heeckerenlaan die niet meer door DNV wordt gebruikt is residueel bepaald. Er is uitgegaan van woningbouw.

Stap 4 Risico's

Naast de kosten- en opbrengstencomponenten is ook gekeken naar mogelijke risico's. Welke risico's treden er op bij ontwikkeling van DNV op de huidige locatie en welke risico's treden op bij ontwikkeling van DNV op Holwert Midden? Wat is het risico dat de te treffen maatregel niet het gewenste effect heeft, waardoor de belemmering voor de schoolontwikkeling blijft bestaan?

Stap 5 Vergelijken locaties

Deze stap draait om het vergelijken van de ontwikkeling van DNV op de locatie aan de Van Heeckerenlaan met de ontwikkeling van DNV op de locatie op bedrijventerrein Holwert Midden. Om beide locaties eerlijk met elkaar te kunnen vergelijken is een kwalitatieve beoordeling van de locaties ten opzichte van elkaar opgesteld. Deze kwalitatieve beoordeling biedt inzicht in de plus- en minpunten van beide locaties.

4 Locatieonderzoek Van Heeckerenlaan

4.1 Onderzoeken en kosten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de onderzoeken en, daar waar mogelijk, de kosten die gemoeid zijn met de herbouw van de school aan de Van Heeckerenlaan. De onderzoeken naar de bodem, externe veiligheid, geluid, milieuzonering, lucht en trilling zijn hier niet van toepassing. Deze onderzoeken zijn wel uitgevoerd voor Holwert Midden.

4.1.1 Verwervingskosten

Er is geen sprake van verwervingskosten.

4.1.2 Sloopkosten

Indien de school ontwikkeld wordt aan de Van Heeckerenlaan dient de huidige school gesloopt te worden. In onderstaande tabel zijn de sloopkosten weergegeven. Voor een gedetailleerdere sloopkostenraming verwijzen wij naar bijlage 1. De sloopkostenraming is opgesteld op basis van kengetallen van Bouwkostenkompas en de volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- Prijspeil september 2021;
- Er is uitgegaan van de pandanalyse door HEMM, zoals uitgewerkt in 'Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden';
- Op basis van 'Asbestinventarisatie november 2012 Type A en B is een grove asbestsaneringsraming opgesteld;
- Geen aanvullende kosten gerekend voor eventueel asbest en mogelijke andere verontreinigingen welke niet genoemd zijn in 'Asbestinventarisatie november 2012 Type A en B'.

Tabel 3: Sloopkostenraming huidige school

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Sloopkosten huidige school	€ 1.335.000,-	€ 1.615.000,-
Asbestsaneringsraming	€ 75.000,-	€ 90.000,-

4.1.3 Stichtingskosten

In het IHP-rapport is voor de bepaling van de stichtingskosten uitgegaan van VNG normbedragen. Voor ENG is dat op basis van prijspeil 2019 tussen de € 2.600 en de € 2.900 per m².

Ten behoeve van de bepaling van de stichtingskosten is een stichtingskostenraming opgesteld, welke in zijn volledigheid is opgenomen in bijlage 2. Ter controle van deze normbedragen is de stichtingskostenraming opgesteld op basis van kengetallen van Bouwkostenkompas. Voor de raming zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- Afwerkingsniveau hoog;
- Er is uitgegaan van het Programma van Eisen opgesteld door HEMM, zoals uitgewerkt in 'Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden';
- Onderscheid tussen bouwkosten voor onderwijs/ FabLab en gymzaal;
- Uitwerking in klasse Frisse Scholen A + ENG;
- Inclusief terreininrichting.

Tabel 4: Stichtingskostenraming

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Stichtingskosten	€ 25.485.000,-	€ 30.835.000,-

In de stichtingskosten voor ontwikkeling van de nieuwe school op de locatie aan de Van Heeckerenlaan zijn de lokalen voor praktijkonderwijs niet meegenomen, omdat deze lokalen behouden blijven.

4.1.4 Bodemsaneringskosten

Er is geen sprake van bodemsaneringskosten.

4.1.5 Planschade

In de planschaderisicoanalyse (PRA) is onderzocht in hoeverre er kans is dat omliggende objecten planschade ondervinden door de komst van de school. Het PRA concludeert geen kans op planschade, althans geen nadeel dat leidt tot waardevermindering boven de 2%, ten aanzien van omliggende woningen.

Voor een inhoudelijke beoordeling van planschade dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens vaste jurisprudentie dient te worden uitgegaan van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van elk planologisch regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden. Wanneer uit de planologische vergelijking volgt dat er planologisch nadeel zou kunnen ontstaan, moet worden bezien in hoeverre dit planologisch nadeel zich zou kunnen vertalen in planschade.

In de PRA naar de schoolontwikkeling aan de Van Heeckerenlaan is gekeken naar de volgende adressen:

- Van Echtenlaan 37-69
- Van Haersoltelaan 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11 en 31
- Beneluxplantsoen 1-2 en Nordhornerstraat 27
- Prof. Aalbersestraat 2, 4 en Burg Feithsingel 33
- Secr Lammertsstraat 17 en Schaepmanstraat 28
- Burgemeester Feithsingel 52 (Woon- en zorgcentrum St. Franciscus)

Op grond van het huidige regime is een zeer groot school gebouw toegestaan met bijhorende hinder. Onder het beoogde regime worden naast de school, met bijhorende hinderfactoren, enkele woningen gerealiseerd. De realisatie van de woningen zal niet leiden tot aanvullende hinder op omliggende woningen. Het voorgaande samenvattende kan geconcludeerd worden dat geen van de varianten zal leiden tot een planologisch nadeel, althans geen nadeel dat leidt tot waardevermindering boven de 2%, ten aanzien van omliggende woningen. Het volledige planschade risico analyse is opgenomen in bijlage 3.

Tabel 5: Planschade

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Planschade	€ 0,-	€ 0,-

4.1.6 Tijdelijke huisvestingskosten en verhuiskosten

Indien de school wordt ontwikkeld op de Van Heeckerenlaan is tijdelijke huisvesting noodzakelijk omdat er onvoldoende ruimte is en het niet veilig is om de huidige school te laten functioneren en tegelijkertijd de nieuwe school te bouwen.

Door de gemeente zijn een viertal mogelijke locaties aangedragen:

1. Hoek Burgemeester Feithsingel – Drostenstraat
2. Sportveld Pampert
3. Oefenvelden Germanicus
4. Van Ewijklaan – voormalige Wilhelminaschool

De locatie Hoek Burgemeester Feithsingel – Drostenstraat heeft de voorkeur, omdat deze locatie qua bereikbaarheid, centrale ligging en nabijheid van parkeren het meest geschikt is. Daarnaast hoeft er voor deze locatie ook geen oplossing voor het huidige gebruik gevonden te worden. Het relatief kleine oppervlak van deze locatie kan opgelost worden middels tijdelijke huisvesting in meerdere bouwlagen.

Voor al deze locaties is een reguliere vergunningsaanvraag nodig waarin wordt vermeld dat tijdelijke onderwijshuisvesting in afwijking is van het bestemmingsplan. Bezwaar en beroep zijn mogelijk. Met deze procedure zijn leges gemoeid.

De volledige investeringsraming evenals een uitwerking van de vier mogelijk tijdelijke locaties is opgenomen in bijlage 4.

Kosten voor tijdelijke huisvesting zijn geraamd middels een investeringsraming. Er is uitgegaan van een noodzakelijk BVO van 10.400 m². Ten behoeve van de raming is zowel gekeken naar ontwikkeling van tijdelijke schoolunits als de huur van tijdelijke units. Er is gekozen voor de huur van tijdelijke units over een periode van 17 maanden, daar huur vele malen goedkoper is dan eigen ontwikkeling.

Door vertragingen in de sloop- of bouwperiode is het mogelijk dat DNV niet na 17 maanden, maar na 24 maanden pas kan verhuizen. Hetgeen leidt logischerwijs tot hogere kosten. De kosten voor tijdelijke huisvesting zijn weergegeven in onderstaande tabel.

De bestaande praktijkruimte blijft behouden. Echter, dit is maar een klein onderdeel van alle praktijklokalen in DNV. De grootste praktijkruimtes waarin de zware machines staan bevinden zich in het praktijkgedeelte van het VMBO en zullen dus verhuisd moeten worden naar de tijdelijke huisvesting.



Figuur 6: Mogelijke locatie tijdelijke huisvesting
(bron: gemeente Coevorden)

Tabel 6: Investeringsraming tijdelijke huisvesting*

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. .BTW
Investeringskosten huur 17 maanden	€ 2.455.000,-	€ 2.970.000,-
Investeringskosten huur 24 maanden	€ 3.205.000,-	€ 3.880.000,-

*Excl. Zware machines

De verhuiskosten zijn geraamd met behulp van een rekentool van de Consumentenbond, uitgaande van een te verhuizen m² BVO van 14.736 m². Bij ontwikkeling van de school op de Van Heeckerenlaan zijn verhuiskosten twee keer van toepassing, ten eerste van de huidige school naar de tijdelijke huisvesting en ten tweede van de tijdelijke huisvesting naar de nieuwe school. De verhuiskosten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Zoals hierboven aangegeven zullen de zware machines nog meeverhuisd moeten worden. Deze kosten zijn nu nog niet in de raming opgenomen. De verhuiskostenraming is opgenomen in bijlage 4.

Tabel 7: Verhuiskostenraming

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Verhuiskosten (twee keer)*	€ 240.000,-	€ 290.000,-

*Excl. Zware machines

4.1.7 (Verkeers)veiligheid

Verkeersveiligheid is over het algemeen als goed aan te merken. Wel brengt de verkeersdruk, met name op piekmomenten, de nodige dynamiek met zich mee. Indien DNV zich blijft vestigen aan de Van Heeckerenlaan, dan is nader onderzoek naar de fietsvoorzieningen op de route Binnenvree aan te raden. Er is een budget opgenomen, omdat de kosten afhankelijk zijn van te nemen maatregelen.

Tabel 8: Noodzakelijke verkeersingrepen Van Heeckerenlaan

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Budget Fietsvoorzieningen route Binnenvree	€ 300.000,-	€ 363.000,-

Tevens is een aantal verkeersingrepen noodzakelijk of aan te raden die voor beide locaties gelden en/ of ook zonder herontwikkeling van DNV aandacht behoeven. Deze punten zijn weergegeven in de bijlage 5. In het kader van dit onderzoek en de kosten die gemoeid zijn met de herbouw van de school zijn deze niet relevant en dus niet in deze rapportage opgenomen.

4.1.8 Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan "Bestemmingsplan Kernen", vastgesteld op 9 november 2020, is de locatie bestemd als 'Maatschappelijk' en er is een bouwvlak aangegeven. Het bestemmingsvlak is deels omgeven door de bestemming 'Wonen' en voor een deel door 'Water'.

Niet alle geschetste varianten passen binnen het vigerende bouwvlak. De varianten zoals aangegeven in paragraaf 2.1 gaan uit van 3 bouwlagen. Het huidige gebouw is ook (deels) 3 bouwlagen daarmee is op die plek meer dan 9 meter hoogte toegestaan. Voor het overige geldt een goothoogte van 6 meter en bouwhoogte van max 9 meter.

Het verdient aanbeveling om het ontwerp van de school passend te maken binnen het bestemmingsvlak 'Maatschappelijk'. Dit brengt echter wel een ontwerpbeperking met zich mee voor de architect. Lukt dat niet dan moet het bestemmingsplan aangepast worden.

Als gekozen wordt voor woningbouw op het overgebleven deel van het perceel, dan is hiervoor zeker een bestemmingsplan wijziging nodig.



Figuur 7: Bestemmingsplankaart (bron: Ruimtelijkeplannen)

In deze rapportage is rekening gehouden met de noodzaak van een bestemmingsplanwijziging.

Tabel 9: Kosten bestemmingsplanwijziging

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. .BTW
Bestemmingsplanwijziging	€ 30.000,-	€ 36.000,-

4.2 Overige aspecten

4.2.1 Bereikbaarheid

De locatie aan de Van Heeckerenlaan scoort goed op het gebied van bereikbaarheid te voet, met de fiets en met de auto. De locatie is binnen 30 minuten voor de meeste leerlingen te bereiken. Door ligging tussen woonwijken is de locatie te voet goed bereikbaar. De verwachting is echter dat zeer weinig leerlingen of leraren te voet komen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is niet goed, omdat de locatie enkel met de bus, (een overstap is voor leerlingen uit noorden, zuiden en westen nodig), ontsloten is. Een uitgebreid onderzoek is te vinden in bijlage 5.

4.2.2 Profileren en kansen

Profileren en kansen wordt voor de locatie aan de Van Heeckerenlaan als goed beoordeeld. Goede branding en profilering van de school, in combinatie met de nieuwbouw (en de nieuwe mogelijkheden die dit met zich meebrengt) zijn belangrijk. Hierbij is het naast de fysieke mogelijkheden, slim om direct de koppeling te leggen met wat dit betekent voor de kwaliteit van het onderwijs en daarmee meerwaarde voor (nieuwe) leerlingen. Tussen de 4 varianten aan de van Heeckerenlaan ontstaat weinig verschil in profilering en kansen. Enkel valt een stedenbouwkundig argument aan te dragen dat positionering aan de Europaweg iets beter is voor de zichtbaarheid van DNV.

4.2.3 Leerlingenaantallen

Op de korte termijn heeft ontwikkeling van DNV op de locatie aan de Van Heeckerenlaan een (fors) negatief effect op de leerlingenaantallen. Door DNV wordt dit verlies op leerlingenaantallen geschat op 15%. Op een leerlingenpopulatie van 1.100 leerlingen kost dit DNV jaarlijks € 1.570.000,- aan inkomsten.

Tijdens de bouw van een nieuwe school op de locatie aan de Van Heeckerenlaan zal onderwijs plaats moeten vinden in tijdelijke onderwijsunits. De verwachting is dat dit een negatief effect heeft op het welbevinden van leerlingen en docenten. Door het gebruik van een tijdelijke locatie neemt de kwaliteit van de te gebruiken ruimtes en faciliteiten af, waardoor op de korte termijn het leerlingenaantallen zal afnemen. Deze dip in leerlingenaantallen zal gedurende de middelbare loopbaan van leerlingen zichtbaar blijven. Dit effect zal op de middellange termijn mogelijke naschokken met zich meebrengen, omdat broertjes en zusjes naar dezelfde school gaan als hun broer of zus die door de tijdelijke huisvesting hebben gekozen voor een andere school dan DNV. Op de lange termijn wordt een positief effect op het aantal leerlingen verwacht. Nieuwbouw en daarmee een kwaliteitsverbetering van huisvesting heeft vaak een positieve invloed op leerlingenaantallen.

De locatie aan de Van Heeckerenlaan scoort goed op het gebied van reeds aanwezige omgevingskwaliteit (prettige en gezonde leeromgeving), nabijheid sportvoorzieningen en veilige fietsbereikbaarheid. Daarentegen is de verkeersdruk op deze locatie groot. De analyse naar ontwikkeling van de leerlingenaantallen is opgenomen in bijlage 6.

4.2.4 Omgeving

De omwonenden zijn de school gewend, daarom is het niet te verwachten dat er veel bezwaren zullen komen tegen de herbouw. Vanwege de lage bezetting door Corona is er in de laatste 1,5 jaar geen overlast geweest. Daarvoor waren de klachten minimaal.

Er kunnen bezwaren komen tegen de tijdelijke huisvesting vanuit de omgeving van de tijdelijke huisvestingslocatie.

Belangrijk is de omwonenden tijdig te informeren over de plannen, de procedure en de planning. De ervaring leert dat goede voorlichting en presentatie van de plannen van belang is om bezwaren tegen de herbouw en de tijdelijke huisvesting te voorkomen.

4.2.5 Tijdsplan

Kavelinrichting	jan-feb 2022
Definitief Ontwerp school	jan 2022-april 2023
Bestemmingsplan (indien noodzakelijk en excl bezwaar en beroep)	jan 2022- april 2023
Omgevingsvergunning tijdelijke huisvesting	dec 2022-mrt 2023
Tijdelijke huisvesting	mei 2023-sept 2023
Omgevingsvergunning nieuwbouw	mei 2023- aug 2023
Realisatie (incl. sloop en sanering Parallelweg)	sep 2023- jan 2025

De volledige planning is opgenomen in bijlage 7.

4.3 Opbrengstpotentie

Op basis van de door HEMM opgestelde varianten is een woningbouwprogramma opgesteld dat ontwikkeld kan worden op de resterende oppervlakte van het perceel. Er is gekozen voor een ruim opgezet plan, eventuele verdichtingen in programma zijn mogelijk. Het programma bestaat uit levensloopbestendige appartementen, zowel in het sociale als het vrije segment, tweekappers en uitgeefbare kavels. In onderstaande tabel is het vastgoedprogramma per variant weergegeven.

Tabel 10: Woningbouwprogramma

Woningtype	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Appartement levensloopbestendig sociaal	16	14	9	6
Appartement levensloopbestendig vrije segment	28	18	11	6
Tweekapper	4	4	4	2
Uitgeefbare kavel	0	4	4	3
Totaal	48	40	28	17

De opbrengstpotentie bevindt zich circa tussen de € 1.800.000,- en € 500.000,-, afhankelijk van de variant, waarbij variant 1 de hoogste opbrengstpotentie genereert en variant 4 de laagste. De volledige uitwerking van de uitgangspuntennotitie en berekeningen ten behoeve van de bepaling van de opbrengstpotentie is weergegeven in bijlage 8.

4.4 Risico's

Voor herontwikkeling aan de Van Heeckerenlaan zijn de volgende risico's te benoemen:

- **Bestemmingsplanwijziging leidt tot vertraging:** op de uit te voeren bestemmingsplanwijziging komt mogelijk bezwaar en beroep. Hetgeen kan leiden tot een vertraging in de planning. Een vertraging leidt door de langere looptijd niet enkel tot hogere kosten bij de gemeente, maar ook tot hogere exploitatielasten bij DNV. Wanneer de planning aan de voorkant van het project uitloopt is DNV genoodzaakt langer in het huidige pand te blijven, hetgeen leidt tot hoge kosten voor DNV. Deze aanvullende kosten bedragen op jaarbasis € 600.000,- tot € 650.000 aan normatieve leegstand, te hoge reservering groot onderhoud en te hoge instandhoudingskosten niet duurzaam gebouw. Deze 'extra' kosten kunnen niet besteed worden aan het primaire onderwijsproces, waardoor DNV circa 6,7 FTE niet kan inzetten;
- **Groot negatief effect op leerlingenaantallen:** Het risico bestaat dat het aantal leerlingen meer afneemt door langere doorlooptijden en doordat een afnamedip zichtbaar is in de latere leerjaren 3 tot en met 6, waardoor DNV over een langere periode minder geld ontvangt wat invloed heeft op onderwijs;
- **Hogere kosten tijdelijke huisvesting:** vertragingen tijdens het bouwproces leiden er toe dat DNV genoodzaakt is langer in haar tijdelijke onderkomen te blijven. Hetgeen zal leiden tot hogere tijdelijke huisvestingskosten. Verhuizen dient bij voorkeur in de vakanties plaats te vinden. Dat kan van invloed zijn op de planning;
- **Omgevingswet:** naar verwachting treedt de Omgevingswet per 1 juli 2022 in werking. In het kader van de aankomende Omgevingswet kan het zo zijn dat het wijzigen van het bestemmingsplan niet gaat of meer tijd vergt dan gepland;
- **Hogere sloopkosten door asbest:** op basis van de asbestinventarisatie uit 2012 is op kengetallen een sloopkostenraming voor het asbest afgegeven. De asbestinventarisatie is echter gedateerd en er bestaat een mogelijkheid dat niet al het daadwerkelijk aanwezige asbest

is geconstateerd tijdens de inventarisatie. Hetgeen brengt een risico op hogere sloopkosten met zich mee.

4.5 Samenvatting en Conclusie

4.5.1 Variantenafweging

De 4 varianten zijn qua beoordeling nauwelijks verschillend. In kosten zijn de vier varianten aan elkaar gelijk en ook op het gebied van kansen, profilering, leerlingenaantallen, bereikbaarheid en veiligheid ontstaat geen onderscheidt tussen de varianten.

Ruimtelijk zou gesteld kunnen worden dat de combinatie van zichtbaarheid vanaf de Europaweg en ligging aan het water leidt tot een iets betere stedenbouwkundige positionering. Op basis hiervan zouden varianten 2, 3 en 4 de voorkeur genieten boven variant 1. Bij de varianten 3 en 4 is meer open afstand tot de woningen aan de Van Echtenlaan. Dit zal door bewoners als positief worden ervaren.

Het verschil tussen de varianten wordt gemaakt door de opbrengstpotentie van het overblijvende deel van het perceel. Deze is in variant 1 het hoogst en in variant 4 het laagst. Op basis van geld zou variant 1 de voorkeur genieten.

4.5.2 Kosten en opbrengsten

In onderstaande tabel zijn de kosten en opbrengstpotentie van het ontwikkelen van een nieuwe school aan de Van Heeckerenlaan weergegeven.

Tabel 11: Kosten en opbrengstenpotentie vier varianten Van Heeckerenlaan; bedragen excl. BTW

Onderdeel	Excl. BTW
Opbrengstpotentie	
Opbrengstpotentie	Tussen de € 500.000,- en € 1.800.000,-
Kosten	
Verwervingskosten	€ 0,-
Sloopkosten (incl. grove raming asbest)	€ 1.410.000,-
Stichtingskosten	€ 25.485.000,-
Planschade	€ 0,-
Tijdelijke huisvestingskosten (excl zware machines)	€ 2.455.000,-
Verhuiskosten (excl. zware machines)	€ 240.000,-
Verkeersveiligheid (budget)	€ 300.000,-
Bestemmingsplanwijziging	€ 30.000,-
Totale kosten	€ 29.920.000,-

4.5.3 Overig

De plus- en minpunten voor ontwikkeling van DNV aan de Van Heeckerenlaan zijn als volgt:

Pluspunten:

- Op lange termijn positief effect op leerlingenaantallen door nieuwbouw;
- Reeds aanwezige omgevingskwaliteit;
- Nabijheid sportvoorzieningen en Cultuurhuis;
- Veilige fietsbereikbaarheid;
- Goede bereikbaarheid te voet, per fiets en met de auto;
- Weinig weerstand omgeving verwacht;
- De planning is goed in te schatten.

Minpunten:

- Op korte termijn fors negatief effect op leerlingenaantallen door tijdelijke huisvesting en 2x verhuizen. Dat betekent ook minder onderwijsbudget;
- Tijdelijke huisvesting brengt veel gedoe met zich mee voor praktijkonderwijs (kosten kunnen hoger oplopen) en bij bijvoorbeeld examens;
- Bereikbaarheid met OV is matig;
- Minder profilerings- en koppelkansen met bedrijven;
- De locatie is niet gemakkelijk geschikt te maken voor MBO;
- Verhuiskosten kunnen nog oplopen als er vertraging optreedt.

5 Locatieonderzoek Holwert Midden

5.1 Onderzoeken en kosten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de onderzoeken en, daar waar mogelijk, de kosten die gemoeid zijn met de herbouw van de school op Holwert Midden. De onderzoeken naar de bodem, externe veiligheid, geluid, milieuzonering, lucht en trilling zijn hier wel uitgevoerd.

Er is ook gekeken welke kosten zijn toe te rekenen aan de vestiging van de school en die ook als gevolg van de revitalisering van Holwert Midden gemaakt zouden moeten worden.

5.1.1 Verwervingskosten

Ten behoeve van de vestiging van de school moeten in ieder geval de bedrijven aan de Parallelweg 29, 29a, 29b en 29c aangekocht worden. Momenteel vinden er gesprekken plaats met de eigenaren. In het kader van de Wvg worden gesprekken gevoerd.

Ook de overige panden/ grond binnen de contouren van de locatie zoals aangegeven in figuur 4 in paragraaf 2.2 moeten mogelijk aangekocht worden. Van deze panden/grond wordt de werkelijke waarde bepaald.

Of de panden ook daadwerkelijk tegen de getaxeerde waarde aangekocht kunnen worden zal uit de onderhandelingen moeten blijken.

5.1.2 Sloopkosten

Indien de nieuwe school ontwikkeld wordt op Holwert Midden dienen de huidige school én de objecten aan de Parallelweg 29, 29a, 29b en 29c gesloopt te worden. In onderstaande tabel zijn de sloopkosten weergegeven. Voor een gedetailleerdere sloopkostenraming verwijzen wij naar bijlage 1.

De sloopkostenraming is opgesteld op basis van kengetallen van Bouwkostenkompas. Voor de sloopkostenraming zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- Prijspeil september 2021;
- Er is uitgegaan van de pandanalyse door HEMM, zoals uitgewerkt in 'Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden';
- Op basis van 'Asbestinventarisatie november 2012 Type A en B' is een grove asbestsaneringsraming opgesteld;
- Geen aanvullende kosten gerekend voor eventueel asbest en mogelijke andere verontreinigingen welke niet genoemd zijn in 'Asbestinventarisatie november 2012 Type A en B';
- Van de objecten aan de Parallelweg is geen asbestinventarisatie bekend. Hiervoor zijn geen aanvullende kosten voor asbestsanering gerekend.

Tabel 12: Sloopkostenraming huidige school en Parallelweg 29, 29a, 29b en 29c

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Sloopkosten huidige school	€ 1.335.000,-	€ 1.615.000,-
Asbestsaneringsraming school	€ 75.000,-	€ 90.000,-
Sloopkosten Parallelweg 29, 29a, 29b en 29c	€ 410.000,-	€ 500.000,-

5.1.3 Stichtingskosten

In het IHP-rapport is voor de bepaling van de stichtingskosten uitgegaan van VNG normbedragen. Voor ENG is dat op basis van prijspeil 2019 tussen de € 2.600,- en de € 2.900,- per m². Ten behoeve van de bepaling van de stichtingskosten is een stichtingskostenraming opgesteld, welke in zijn volledigheid is opgenomen in bijlage 2. Ter controle van deze normbedragen is de stichtingskostenraming is opgesteld op basis van kengetallen van Bouwkostenkompas. Voor de raming zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- Afwerkingsniveau hoog;
- Er is uitgegaan van het Programma van Eisen opgesteld door HEMM, zoals uitgewerkt in 'Toekomstvisie De Nieuwe Veste Coevorden';
- Onderscheid tussen bouwkosten voor onderwijs/ FabLab en gymzaal;
- Uitwerking in klasse Frisse Scholen A + ENG;
- Inclusief terreininrichting.

Tabel 13: Stichtingskostenraming

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Stichtingskosten	€ 26.970.000,-	€ 32.630.000,-

De stichtingskosten voor ontwikkeling van de nieuwe school op de locatie Holwert Midden vallen hoger uit dan de stichtingskosten van de nieuwe school aan de Van Heeckerenlaan, omdat bij de ontwikkeling op Holwert Midden wel sprake is van nieuwbouw voor praktijkonderwijs.

5.1.4 Milieuonderzoeken

5.1.4.1 Bodem en archeologie

Bodem

Ten behoeve van de bodem is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Ter plaatse van een drietal deellocaties zijn matig tot sterke verontreinigingen met minerale olie en PAK (grachtdemping), zware metalen en PAK aangetoond. Het betreft met name verontreinigingen in de bovengrond tot 1 m -mv. Een groot deel van het terrein kon niet worden onderzocht vanwege fundaties/onderkeldering van de bestaande gebouwen, het niet toegankelijk zijn vanwege een dichte begroeiing en het niet verkrijgen van toestemming. De grachtdemping is over het gehele terrein omvangrijk aanwezig en is daarom maar ten dele onderzocht.

Daarnaast blijkt uit het historisch onderzoek dat er sprake is van een sterke verontreiniging met VOCL in grond en met name het grondwater en verspreid over het terrein aanwezig in het diepere grondwater, en overlopend in een ander geval van bodemverontreiniging (lopende bodemsanering) aan westzijde van de huidige onderzoekslocatie. Voor beide verontreinigingen zijn vaststellingsovereenkomsten getekend.

Op het gehele terrein zijn veel bijmengingen aangetroffen en valt de grond indicatief aan de klasse Industrie of > Industrie (niet toepasbaar). In het kader van de beoogde bestemmingswijziging is hergebruik van de grond niet mogelijk. Deze dient te worden afgevoerd als industriegrond. Zowel de bestaande verontreiniging met VOCL in grond en grondwater, de aangetroffen (sterke) verontreinigingen in de bovengrond maar ook de licht verontreinigde grond (bijmengingen met puin met klasse industrie of niet-toepasbaar) maken dat er (hoge) kosten moeten worden gemaakt

om het terrein geschikt te maken voor de geplande onderwijsbestemming. De kosten bestaan uit een vervolgetraject bodemonderzoek, vergunningenprocedures, eventuele bestemmingsgerichte bodemsanering, en de afvoer van ongeschikte grond. Deze kosten zijn opgenomen in onderstaande saneringsraming. De provincie Drenthe moet als bevoegd gezag goedkeuring geven op een bestemmingsgerichte bodemsanering.

Op basis van dit verkennend bodemonderzoek, welke is opgenomen in bijlage 9, is een eerste saneringsraming opgesteld. Ten behoeve van deze saneringsraming zijn een aantal aannames gedaan:

1. Ter plaatse van de huidige bebouwing is een vloer en een (mogelijke) kruipruimte aanwezig. Derhalve gaan wij ervan uit dat het maaiveld in het rood gearceerde gebied (figuur hiernaast) na sloop 50 cm lager ligt als de omgeving.
2. Ter plaatse van de nieuwbouw is een ontgraving nodig tot 1m-mv. (waarbij het peil vooralsnog ongewijzigd blijft). Het is nog niet geheel zeker hoe de inrichting van perceel 4882 er uit komt te zien. Wij gaan nu uit van een leeflaag van 1m. Op deze manier kan dit gebied bijvoorbeeld als sportveld of als 'groentetuin' (praktijkles) worden ingericht.
3. Schone grond blijft op de locatie achter en wordt hergebruikt (zandig materiaal wat civieltechnisch herbruikbaar is).



Figuur 8: Huidige bebouwing

De saneringskosten zijn opgenomen in onderstaande tabel. De totale saneringsraming is opgenomen in bijlage 10.

Tabel 14: Saneringskostenraming

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Saneringskosten*	€ 797.000,-	€ 964.500,-

*Van deze kosten is ruim € 100.000,- al nodig voor standaard grondwerk (dus ook zonder sanering).

Archeologie

De gemeente heeft De Steekproef bv opdracht gegeven om archeologisch onderzoek uit te voeren. Hieronder volgt hun conclusie:

“Op 19 oktober is een verkennend en deels karterend booronderzoek uitgevoerd aan de DSM Weg. Er zijn acht verkennende boringen uitgevoerd en vier karterende boringen. Uit het bureauonderzoek bleek al dat de buitenste gracht van de vesting door het plangebied liep. Deze is in de jaren '80 van de vorige eeuw pas gedempt. Deze demping werd teruggevonden in vier boringen. In de demping werd alleen modern materiaal gevonden. Onderin de demping zijn geen intacte lagen van de gracht gevonden (zoals humeuze lagen).

In het noorden van het plangebied heeft tot circa 7 jaar geleden nog een groot pand gestaan. De bodem was hierdoor volledig verstoord. Onder de verstoring werd beekzand waargenomen.

In het uiterste zuiden van het plangebied werd in één boring een deels intacte podzol aangetroffen. Daarom werden deze boring, en drie boringen er omheen, karterend uitgevoerd. Er werd echter in de andere boringen een verstoord profiel waargenomen en er zijn geen archeologische vondsten gedaan.

Samenvattend zijn er geen oudtijds vondsten gedaan, noch intacte lagen aangetroffen in de grachtdemping en is de bodem aan beide kanten van de gracht diep verstoord. Ook onder het

metaalbewerkingsbedrijf is de bodem waarschijnlijk al verstoord; dit is merendeels gebouwd nadat de gracht gedempt werd. Het plangebied is voor wat betreft de archeologie vrijgegeven.”

5.1.4.2 Externe veiligheid

Vanuit het onderzoek naar externe veiligheid is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd, waaruit geen beperkingen zijn gevonden. Er zijn derhalve geen maatregelen noodzakelijk om te treffen.

De wettelijk vastgelegde plaatsgebonden risicocontouren raken geen (geplande) gebouwen van DNV en of het bouwvlak van DNV. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico voldoet aan de vereisten van het Bevi (er is voldaan aan de normwaarde alsook aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico).

Uit de groepsrisicoberekening blijkt dat het situeren van DNV op bedrijventerrein Holwert Midden effect heeft op de hoogte van het groepsrisico van het LPG-tankstation, maar dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Het groepsrisico neemt licht toe als gevolg van de uitbreiding. Het verschil tussen de verschillende varianten is relatief beperkt en behoeft geen maatregelen.

DNV is beoordeeld als een kwetsbaar object. Voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is in de circulaire een afstand genoemd van 160 meter. De geplande locatie van DNV ligt op een afstand meer dan 160 meter van het LPG-tankstation. Deze situatie past daarmee binnen het beleid zoals dat in de Circulaire LPG tankstations is opgenomen.

De spoorlijn ligt op meer dan 40 meter van de beoogde ontwikkeling, waardoor aan de grens van het invloedsgebied van 35 meter wordt voldaan. Dat betekent dat er op dit punt geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling op deze locatie.

In relatie tot externe veiligheid zijn er twee no-regret maatregelen aan te dragen bij ontwikkeling van de DNV op het bedrijventerrein:

- Organiseer een (extra) BHV (Bedrijfs Hulpverlening) cursus/ instructie en oefen specifiek op calamiteiten bij het tankstation. In navolging daarop, maak bij eventuele calamiteiten bij het tankstation geen gebruik van (eventuele) verzamelpunten tussen het tankstation en de school, maar houdt bij ontruiming en daaropvolgende verzameling van leerlingen en leerkrachten de school tussen het tankstation en het verzamelpunt;
- Hoewel niet strikt noodzakelijk is het raadzaam om de te ontwikkelen school zo veel mogelijk buiten de straal van 160 meter (radius voor zeer kwetsbare objecten onder de aankomende Omgevingswet) te positioneren.

Het volledige externe veiligheidsonderzoek is opgenomen in bijlage 11.

5.1.4.3 Geluid

Het geluidsonderzoek is uitgevoerd naar rail,- industrie en wegverkeerslawaaï. Uit de geluidsonderzoeken komen geen belemmeringen en geen te treffen maatregelen naar voren. Wel dienen er voor rail- en wegverkeerslawaaï hogere waarden worden aangevraagd.

Industrielawaai

Voor het geluidsonderzoek naar Industrielawaai is gekeken naar de richtafstanden van de VNG en de milieuvergunningen van de bedrijven Directbouw B.V., Nijman-BelNed B.V., Jongeneel Coevorden en Tuindeco International B.V.. Voor de omliggende bedrijven geldt dat deze bedrijven moeten voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. De richtafstanden van de omliggende bedrijven tot het hoofdgebouw van de school (gevoelig object) in relatie tot de bijbehorende milieucategorieën conform de VNG activiteitenlijst worden gehandhaafd, zoals ook is geconcludeerd in het onderzoek naar de milieuzoneringen. In de vigerende milieuvergunningen zijn geen aanvullende zaken opgenomen. Op basis van de huidige drie bouwvarianten is inpassing mogelijk.

Het volledige geluidsonderzoek naar Industrielawaai is opgenomen in bijlage 12.

Raillawaai

Uit de resultaten blijkt dat bij de potentiële vestigingslocatie voor de te realiseren school de voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting op de plangrens is 55 dB. Deze geluidbelasting vindt plaats op een beoordelingshoogte van 8,9 meter aan de noord- en zuidoostzijde. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (68 dB) wordt niet overschreden.

De voorkeursgrenswaarde wordt met 2 dB overschreden ten gevolge van het spoorverkeer op traject Gramsbergen-Dalen. Er zal naar alle waarschijnlijkheid een hogere waarde dienen te worden aangevraagd. Daarnaast dient de geluidswering op orde te zijn.

Omdat de overschrijding 2 dB betreft is het naar alle waarschijnlijkheid niet doelmatig om bron- en overdrachtmaatregelen toe te passen als gevolg van railverkeerslawaai. Daarnaast houdt een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB in dat er geen extra geluidwerende voorzieningen getroffen hoeven te worden. Uit het vigerende Bouwbesluit volgt dat de maximale interne geluidsbelasting 33 dB mag bedragen. Voor gevels is het verplicht om voor minimaal 20 dB geluidswerend te zijn. Om te voldoen aan de maximale interne geluidsbelasting van 33 dB dient de geluidswering van de gevel van de te ontwikkelen school minimaal 22 dB te zijn. Gezien de hedendaagse energieprestatie eisen die worden gesteld aan nieuw te ontwikkelen panden is het aannemelijk dat de geluidswering van gevels minimaal 25 dB bedraagt. Hierdoor blijft de interne geluidsbelasting onder de maximale geluidsbelasting van 33 dB.

Het volledige geluidsonderzoek naar raillawaai is opgenomen in bijlage 12.



Figuur 9: Geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer op het plangebied (blauw), cijfers v.l.n.r.: 1^e bouwlaag, 2^e bouwlaag, 3^e bouwlaag

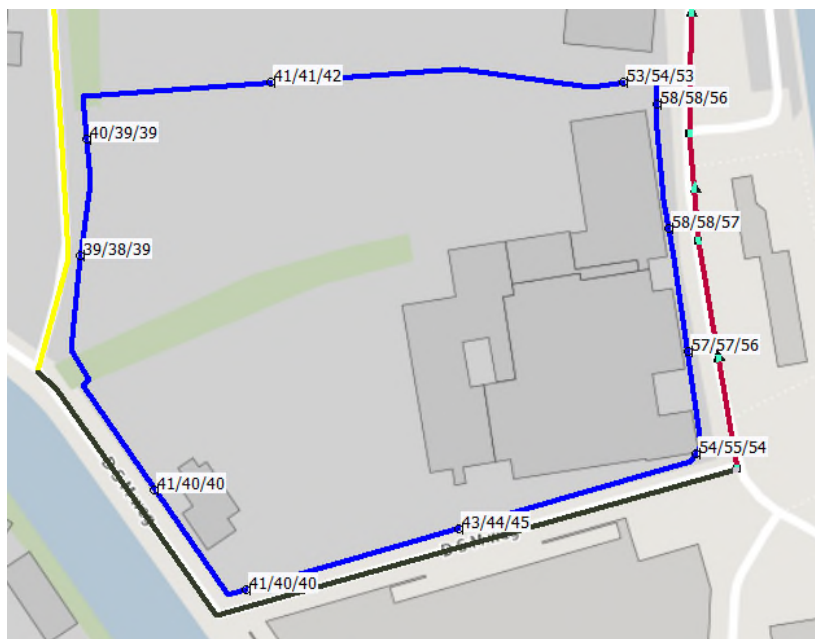
Wegverkeerslawaai

Uit het geluidsonderzoek naar wegverkeerslawaai blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de Parallelweg, de DSM Weg en De Holwert. De maximale geluidsbelasting bedraagt 58 dB (op de Parallelweg). De hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB wordt niet overschreden. Voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient een hogere waarde te worden aangevraagd en dient de geluidsweging op orde te zijn.

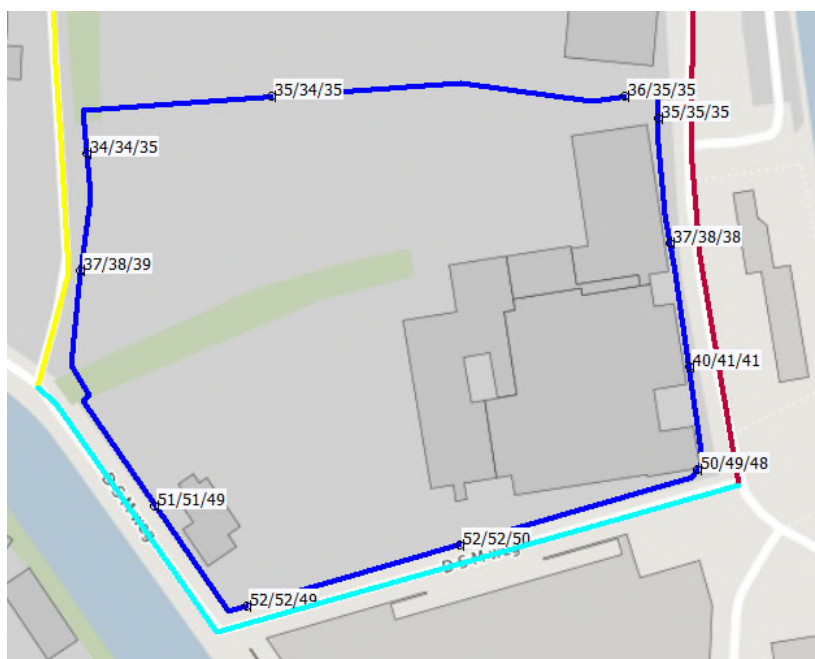
Het is naar alle waarschijnlijkheid niet doelmatig om bron- en overdrachtsmaatregelen toe te passen, want:

1. Bronmaatregelen door middel van het aanbrengen van een geluid reducerend wegdek op de Parallelweg, de DSM Weg en De Holwert stuiten op technische bezwaren. Geluid reducerend wegdek op een weg met veel afremmend, wringend en optrekkend verkeer is niet gewenst, het geluid reducerende wegdek is hiervoor te kwetsbaar. Er kan gekeken worden naar het terugbrengen van de snelheid van 50km/u naar 30 km/u echter dit kan betekenen dat de weg anders ingericht moet worden met alle financiële gevolgen van dien;
2. Het treffen van overdrachtsmaatregelen in de vorm van een geluidsscherm of geluidswal is landschappelijk en stedenbouwkundig niet inpasbaar. Daarnaast zou een geluidsscherm of geluidswal buitensporig hoog moeten zijn om voldoende effect te hebben;
3. Het treffen van ontvangersmaatregelen in de gevel van de school is niet nodig. Uit het vigerende Bouwbesluit volgt dat de maximale interne geluidsbelasting 33 dB mag bedragen. Voor gevels is het verplicht om voor minimaal 20 dB geluidswerend te zijn. Om te voldoen aan de maximale interne geluidsbelasting van 33 dB dient de geluidswering van de gevel van de te ontwikkelen school minimaal 25 dB te zijn. Gezien de hedendaagse energieprestatie eisen die worden gesteld aan nieuw te ontwikkelen panden is het aannemelijk dat de geluidswering van gevels minimaal 25 dB bedraagt. Hierdoor komt de interne geluidsbelasting uit op de maximale geluidsbelasting van 33 dB.

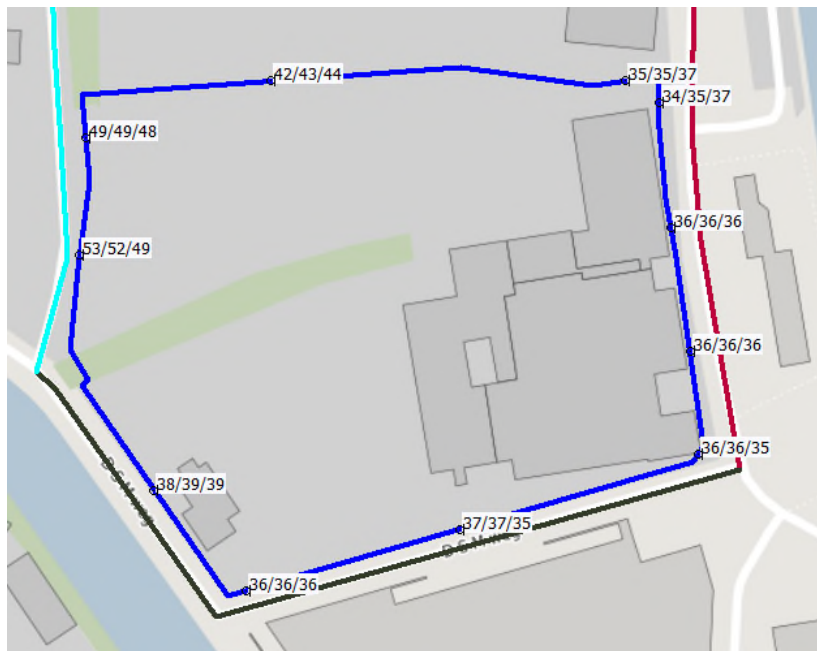
Het volledige geluidsonderzoek naar wegverkeerslawaai is opgenomen in bijlage 12.



Figuur 10: Geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai Parallelweg op het plangebied (blauw), cijfers v.l.n.r.: 1e bouwlaag, 2e bouwlaag, 3e bouwlaag



Figuur 11: Geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai DSM Weg op het plangebied (blauw), cijfers v.l.n.r.: 1e bouwlaag, 2e bouwlaag, 3e bouwlaag



Figuur 12: Geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï De Holwert op het plangebied (blauw), cijfers v.l.n.r.: 1e bouwlaag, 2e bouwlaag, 3e bouwlaag

5.1.4.4 Milieuzonering

Uit het milieuzoneringsonderzoek volgt dat er geen beperkingen zijn voor de vestiging van de school en er geen noodzakelijk maatregelen te treffen zijn. In het milieuzoneringsonderzoek is gekeken naar de afstand tussen de nieuwe te ontwikkelen school en de omliggende bedrijven. De afstanden zijn getoetst aan de VNG richtafstanden. Het milieuzoneringsonderzoek onderzoekt zowel een mogelijk effect van hinder van de school op de omgeving als op hinder van omliggende bedrijven op de school.

Geconcludeerd kan worden dat de school geen hinder geeft aan de omgeving, omdat er zich binnen de richtafstand van 30 meter om het plangebied van de school geen geluidsgevoelige objecten bevinden.

Ten aanzien van mogelijk hinder van omliggende bedrijven op de school kan geconcludeerd worden dat de omliggende bedrijven in de huidige situatie op voldoende afstand liggen van de school om te kunnen voldoen aan de richtafstanden. Hierbij is gekeken naar de drie varianten en de afstanden van gevel school tot gevel bedrijf. Het milieuzoneringsonderzoek concludeert geen noodzakelijk te treffen maatregelen.

Omliggende bedrijven, zoals Forbo en Veenstra, hebben nog voldoende ruimte om uit te breiden. Voor hen is het van belang om een minimale afstand van de gevel van hun (uit te breiden) panden tot gevel school van 50 meter (bij milieucategorie 3.2) of 100 meter (bij milieucategorie 4.1) te hanteren. Wanneer deze twee bedrijven willen uitbreiden op hun huidige percelen voldoen zij ruimschoots aan deze afstanden.

Voorwaarde voor bovenstaande conclusie betreft het verwerven en slopen van de bedrijfspanden gelegen aan de Parallelweg 29, 29a, 29b en 29d. Het volledige milieuzoneringsonderzoek is opgenomen in bijlage 13.



Figuur 13: Afstanden van bedrijven tot hoofdgebouw beoogde middelbare school (variant 3); witte peil = richtafstand gehandhaafd (bron: ruimtelijke plannen, bewerking Antea Group 2021)

Zoals uit het onderzoek naar de milieuzonering blijkt bevinden de omliggende bedrijven zich op grotere afstand van de te ontwikkelen school dan de VNG richtafstanden voorschrijven. Hierdoor speelt ontwikkelbeperking door lucht geen rol.

5.1.5 Planschade

In de planschade risico analyse (PRA) is onderzocht in hoeverre er kans is dat omliggende objecten planschade ondervinden door de komst van de school. Planschade kan bijvoorbeeld ontstaan wanneer bedrijven beperkt worden in hun uitbreidingsmogelijkheden of wanneer milieucategorieën omlaag gebracht moeten worden. Uitgangspunt van het PRA betreft het aankopen van het gehele beoogde plangebied door de gemeente (percelen kadastraal bekend als gemeente Coevorden, sectie D, nummer 3250, 4842, 4882 (deels, 7.025 m²), 4944, 4945, 5009, 5010, 5011).

De PRA concludeert kans op planschade op de percelen van De Holwert 1 en 4, omdat deze percelen belemmerd worden in hun bebouwingsuitbreidingsmogelijkheden met hun vigerende milieucategorie.

Ten aanzien van de bedrijven aan de Holwert 1 en 4 kan waardevermindering niet worden uitgesloten. Het bedrijfsp perceel aan de Holwert 1 bevat milieucategorie 3.2 en 4.1, maar staat momenteel leeg waardoor er geen sprake kan zijn van inkomensschade, echter kan zich wel een waardevermindering voordoen doordat het perceel minder bruikbaar wordt. Het perceel aan de Holwert 4 waar het bedrijf Direct Bouw is gevestigd, bevat milieucategorie 4.1, echter heeft Direct Bouw op basis van de VNG bedrijfsactiviteitenlijst een milieucategorie 3.2. Er bestaat gelet op de hogere toegestane milieucategorie kans op potentiële beperking van de gebruiksmogelijkheden van het perceel.

Bovenstaande is ook van toepassing op de DSM Weg 2 indien dit pand met bijbehorend perceel (perceel Coevorden D 4842) niet aangekocht wordt.

Voor een inhoudelijke beoordeling van planschade dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de twee opeenvolgende planologische regimes, waarbij volgens vaste jurisprudentie dient

te worden uitgegaan van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van elk planologisch regime, ongeacht of de realisering daarvan heeft, of zou hebben plaatsgevonden. Wanneer uit de planologische vergelijking volgt dat er planologisch nadeel zou kunnen ontstaan, moet worden bezien in hoeverre dit planologisch nadeel zich zou kunnen vertalen in planschade.

In de PRA naar de schoolontwikkeling op Holwert Midden is gekeken naar de volgende adressen:

- EDS Plein 2, 3 en 4;
- De Holwert 1, 3 en 4;
- Parallelweg 20, 31, 33 en 37;
- Data 12 en 18;
- Krimweg 24;
- Woningen aan de Wilhelminasingel, het Stationsplein en de Stationsstraat.

In de PRA zijn twee sporen te volgen. Ten eerste het spoor bezien vanuit de ontwikkeling van enkel een nieuwe school. Dit spoor beantwoordt de vraag welk effect de ontwikkeling van DNV heeft op omliggende bedrijven in bijvoorbeeld bebouwingsmogelijkheden of het afwaarderen van milieucategorieën.

De ontwikkeling van een school leidt qua bebouwing of gebruik niet tot een nadeliger positie ten aanzien van de omliggende bedrijven gelet op de afstand, huidige bedrijfsvoering en milieu categorieën. Ten aanzien van de percelen Holwert 1, 4 en DSM Weg 2 (indien deze niet wordt aangekocht) bestaat er echter wel een potentieel risico op waardevermindering door toegestane hogere milieucategorieën dan de huidige bedrijfsvoering.

Het tweede spoor richt zich op effect van het doorvoeren van de bestemmingsplanwijzigingen zoals voornemens onder de vestiging van het Wvg. Onder de vestiging van het Wvg is voorgenomen om voor percelen kadastraal bekend als gemeente Coevorden, sectie D, nummers 3250, 4842, 4882 (deels 7.025 m²), 4944, 4945, 5007, 5010 en 5011 de bestemming te wijzigen naar 'maatschappelijk'. Aangenomen is dat deze gronden verworven zullen worden door de gemeente, waardoor voor deze gronden geen sprake is van planschade. Voor de percelen kadastraal bekend als gemeente Coevorden, sectie D, nummers 4454, 4455, 4775, 4791, 4792, 4578, 4879, 4880, 4881, 4882 (deels 15.694 m²), 4883, 4884, 5012 en 5013 is de toebedachte bestemming 'gemengd'. Onduidelijk is tot welke milieucategorie bedrijven worden toegestaan onder deze bestemming 'gemengd'. Logischerwijs zal het deel dat conform het vigerende bestemmingsplan bedrijfsvestiging tot milieucategorie 4.1 toegestaan is worden afgewaardeerd, mogelijk geldt dit ook voor het deel dat conform het vigerende bestemmingsplan bedrijfsvestiging tot milieucategorie 3.2 toestaat. Op basis van ervaring leidt het afwaarderen van de milieucategorie niet tot een verminderde waarde van het perceel en dus niet tot planschade.

Het volledige planschade risico analyse is opgenomen in bijlage 14. Er is geen exacte berekening gemaakt voor de planschade maar op basis van expert judgement kan aangegeven worden dat het bedrag niet groter zal zijn dan € 200.000,-.

Tabel 15: raming planschade

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Planschade (worst case)	€ 200.000,-	€ 240.000,-

5.1.6 Tijdelijke huisvesting en verhuiskosten

Tijdens de bouw van de school op Holwert Midden kan de school aan de van Heeckerenlaan in gebruik blijven. Er is dus geen sprake van tijdelijke huisvesting. Wel zullen er kosten gemaakt worden voor de verhuizing.

De verhuiskosten zijn geraamd met behulp van een rekentool van de Consumentenbond, uitgaande van een te verhuizen m² BVO van 14.736 m². Bij ontwikkeling van de school op Holwert Midden zijn verhuiskosten één keer van toepassing, van de huidige school naar de nieuwe school. De verhuiskosten zijn opgenomen in onderstaande tabel. De volledige verhuiskostenraming is opgenomen in bijlage 4.

Tabel 16: Verhuiskostenraming

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Verhuiskosten (één keer)	€ 120.000,-	€ 145.000,-

5.1.7 (Verkeers)veiligheid

Verkeersveiligheid is over het algemeen als goed aan te merken. Wel brengt de verkeersdruk van vrachtwagens vanuit omliggende bedrijven en detailhandel de nodige dynamiek met zich mee. Indien DNV zich vestigt op Holwert Midden, dan is de bestaande tunnel onder het spoor ter hoogte van het station een aandachtspunt. Deze tunnel is niet bedoeld voor fietsers. De verwachting is dat voor de gymlessen en de cultuurlessen naar Cultuurhuis de voetgangerstunnel bij het station gebruikt zal worden door leerlingen. Gemeente Coevorden heeft aangegeven dat met name de spoorwegovergang ter hoogte van de Krimweg aandacht vereist. Om de verkeersveiligheid hier te verbeteren is vanwege de komst van de treinverbinding naar Duitsland reeds een onderzoek uitgevoerd. Ook moet naar verwachting (in 2023) het riool in de Sallandsestraat worden vervangen. Dit biedt gelijk mogelijkheden de verkeerssituatie te verbeteren. Wanneer de gemeente een ongelijkvloerse kruising (tunnel) met het spoor wil realiseren liggen de kosten op enkele miljoenen euro's.

Ook dienen in de directe omgeving van de school veilige voet- en fietsvoorzieningen gerealiseerd te worden (DSM weg en het EDS plein in de richting van het station/ Parallelweg en de Krimweg (ten zuiden van het winkelcentrum). Hiermee wordt het aantal potentiële conflicten tussen auto- en fietsverkeer/ voetgangers sterk verminderd. Mogelijk is er aan de westzijde van het EDS plein ruimte voor een verkorte fietsroute).

Tabel 17: Noodzakelijke verkeersingrepen Holwert Midden

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Langzaam verkeerstunnel	Aandachtspunt	Aandachtspunt
Fiets- en voetgangers-voorzieningen Holwert Midden	€ 300.000,-	€ 363.000,-

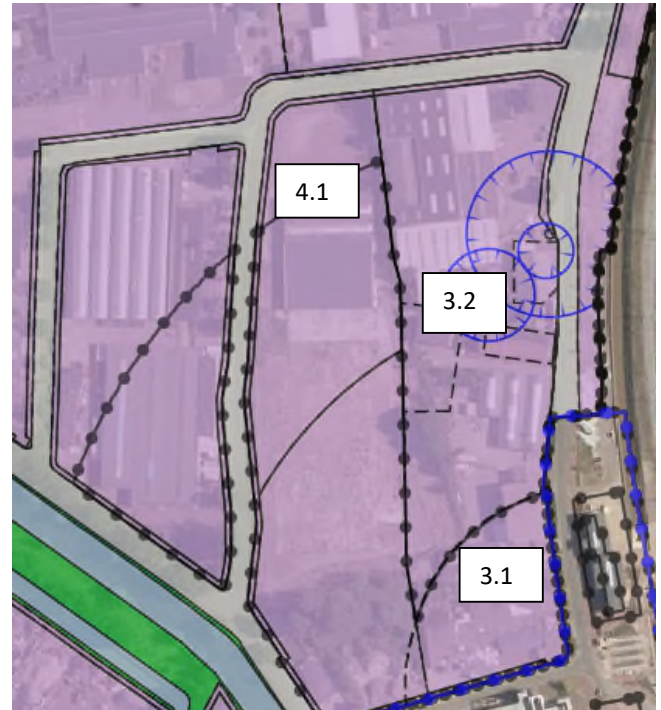
Tevens is er een aantal verkeersingrepen noodzakelijk of aan te raden die voor beide locaties gelden en/ of ook zonder herontwikkeling van DNV aandacht behoeven. Deze punten zijn niet direct toe te rekenen aan de vestiging van de school op Holwert Midden en derhalve niet in dit rapport opgenomen. De aandachtspunten zijn te vinden in bijlage 5.

5.1.8 Bestemmingsplan

De bestemming is 'Bedrijventerrein' conform het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Stad Coevorden". De categorie varieert van 3.1, 3.2 naar 4.1

Ten behoeve van de bouw van de school moet het bestemmingsplan gewijzigd worden naar de bestemming 'Maatschappelijk'.

Ten tijde van de vaststelling van Wvg is besloten, als de school gevestigd wordt op Holwert Midden, het overige deel van Holwert Midden te bestemmen als 'Gemengd'.



Figuur 14: Bestemmingsplan (bron: Ruimtelijkeplannen)

Tabel 18: Kosten bestemmingsplanwijziging

Onderdeel	Bedrag excl. BTW	Bedrag incl. BTW
Bestemmingsplanwijziging	Tussen € 30.000,- en € 50.000	Tussen € 36.000,- en € 60.000,-

5.2 Overige aspecten

5.2.1 Bereikbaarheid

De locatie Holwert Midden scoort goed op het gebied van bereikbaarheid met de fiets, met de auto en met het OV. Per voet is de locatie minder goed bereikbaar. Echter is niet de verwachting dat leerlingen en/ of leraren te voet naar DNV gaan.

De fietsbereikbaarheid is goed, hetzij er wel maatregelen getroffen moeten worden ten behoeve van de fietsveiligheid. Voordeel van de locatie Holwert Midden is dat deze met het OV ook goed bereikbaar is voor zowel leerlingen als leraren. Zie ook bijlage 5.

5.2.2 Profileren en kansen

Profileren en kansen wordt voor de locatie Holwert Midden als zeer goed beoordeeld. Goede branding en profilering van de school, in combinatie met de nieuwbouw (en de nieuwe mogelijkheden die dit met zich meebrengt) zijn belangrijk. Hierbij is het naast de fysieke mogelijkheden, slim om direct de koppeling te leggen met wat dit betekent voor de kwaliteit van het onderwijs en daarmee meerwaarde voor (nieuwe) leerlingen.

De locatie Holwert Midden heeft ten opzichte van de locatie aan de Van Heeckerenlaan het voordeel dat DNV zich naast de profilering en kansen door de nieuwbouw ook kan profileren en kansen kan benutten op het gebied van betrokkenheid met bedrijven en bereikbaarheid met het OV. Zo kan betrokkenheid met omliggende bedrijven zichtbaarder zijn en biedt bereikbaarheid met het OV een extra pluspunt.

Vanwege de gunstige ligging ten opzichte van het OV (regionale bus- en treinverbinding en een toekomstige treinverbinding naar Duitsland) biedt deze locatie een kans voor de mogelijke vestiging van een internationaal MBO waarover al gesprekken zijn gevoerd met de MBO's in Emmen, Hardenberg en de Landkreis Grafschaft Bentheim, Stadt Nordhorn en de Ems-Achse in Duitsland. Samenwerking tussen MBO en DNV is wenselijk.

5.2.3 Leerlingenaantallen

Op de korte termijn heeft ontwikkeling van DNV op locatie Holwert Midden geen negatief effect op leerlingenaantallen, omdat er geen gebruik gemaakt hoeft te worden van tijdelijke onderwijshuisvesting.

Op de lange termijn wordt een positief effect op het aantal leerlingen verwacht. Nieuwbouw en daarmee een kwaliteitsverbetering van huisvesting heeft vaak een positieve invloed op leerlingenaantallen.

Voor de locatie op Holwert Midden concluderen we dat de multimodale ontsluiting en de nabijheid van het bedrijfsleven een positief effect kunnen hebben op leerlingenaantallen. Echter, de dynamiek van de locatie door de aanwezigheid van (vracht)autoverkeer en het gevoel dat dit oproept bij ouders, heeft ook zeker nadelige effecten voor toekomstige leerlingen.

Op de korte termijn scoort de locatie op Holwert Midden goed, omdat bij deze locatie geen negatieve effecten ontstaan op leerlingenaantallen door tijdelijke huisvesting. Wanneer directe nabijheid van bedrijfsleven voor de toekomstbestendigheid van het onderwijs op DNV en een multimodale bereikbaarheid (met het oog op toekomstige samenwerking / komst met / van MBO leerlingen) essentieel is, dan lijkt de locatie Holwert Midden ook langjarig een geschikte keuze voor nieuwbouw. Dit vraagt wel om investeringen in uitstraling (groen, prettig leer en werkklimaat) van het stationsgebied en directe omgeving (bedrijventerrein).

Zie voor een uitgebreidere toelichting bijlage 6.

5.2.4 Omgeving

Er is gesproken met Ondernemend Coevorden, Forbo, Intergas, Veenstra Group. De komst van de school stuit niet op bezwaren als de bedrijven niet in hun uitbreiding worden beperkt. Voor de bedrijven is een veilige verkeersafhandeling belangrijk. Industrieel verkeer en fietsende kinderen van en naar school en van school naar de sportvelden (en vice versa) wordt als risico gezien.

De bedrijven geven aan dat, indien ze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering de komst van de school als een kans te zien de gewenste revitalisering vlot te trekken.

Op basis van een mail en de bestuursvergadering van het Centrummanagement op 5 oktober jl. omarmen de ondernemers in de binnenstad een eventuele vestiging van DNV op Holwert Midden. Van de aan het EDS-plein aanwezige bedrijven is enkel contact geweest met de Jumbo. Ook de Jumbo aan het EDS-plein 3 is voorstander van vestiging van DNV op Holwert Midden. Van de overige bedrijven is de verwachting dat ook zij geen bezwaar hebben.

Belangrijk is met de omliggende bedrijven het gesprek aan te gaan en hen tijdig te informeren over de plannen, de procedure en de planning. De ervaring leert dat goede voorlichting en presentatie van de plannen van belang is om bezwaren tegen de nieuwbouw te voorkomen.

Als de onderhandelingen met onder andere de eigenaren van de Parallelweg 29, 29a, 29b, 29c niet soepel verlopen zijn zienswijzen en bezwaren van deze partijen te verwachten.

5.2.5 Tijdsplanning

Kavelinrichting	jan-feb 2022
Definitief Ontwerp school	jan 2022- april 2023
Bestemmingsplan (exclusief bezwaar en beroep)	jan 2022- april 2023
Omgevingsvergunning nieuwbouw	mei 2023- aug 2023
Realisatie (incl. sloop en sanering Parallelweg)	sep 2023- jan 2025

Bezwaren tegen het bestemmingsplan en het niet komen tot overeenstemming met partijen over de (ver) koop van o.a. Parallelweg 29, 29a, 29b, 29c kan vertraging opleveren.

De volledige planning is opgenomen in bijlage 7.

5.3 Opbrengstpotentie

Ten behoeve van de bepaling van de opbrengstpotentie is een woningbouwplan opgesteld. Er is gekozen voor een ruim opgezet plan, eventuele verdichtingen in programma zijn mogelijk. Het programma bestaat uit levensloopbestendige appartementen, zowel in het sociale als het vrije segment, tweekappers en uitgeefbare kavels. In onderstaande tabel is het vastgoedprogramma weergegeven.

Tabel 19: Woningbouwprogramma

Woningtype	
Appartement levensloopbestendig sociaal	34
Appartement levensloopbestendig vrije segment	56
Tweekapper	10
Uitgeefbare kavel	6
Totaal	106

De opbrengstpotentie is weergegeven in onderstaande tabel. De volledige uitwerking van de uitgangspuntennotitie en berekeningen ten behoeve van de bepaling van de opbrengstpotentie is weergegeven in bijlage 8.

Tabel 20: Opbrengstpotentie locatie van Heeckerenlaan

Opbrengstpotentie	
Opbrengstpotentie	€ 3.500.000,-

5.4 Risico's

Voor herontwikkeling aan de Van Heeckerenlaan zijn de volgende risico's te benoemen:

- **Gronden kunnen niet minnelijk verworven worden:** indien benodigde gronden niet minnelijk verworven kunnen worden is onteigening een optie. Onteigening is echter zeer ingrijpend en brengt een lange procedure met zich mee. Tijd die DNV gezien haar hoge exploitatiekosten van haar huidige pand niet heeft. Wanneer de planning aan de voorkant van het project uitloopt is DNV genoodzaakt langer in het huidige pand te blijven. Deze aanvullende kosten bedragen op jaarbasis € 600.000,- tot € 650.000,- aan normatieve leegstand, te hoge reservering groot onderhoud en te hoge instandhoudingskosten niet duurzaam gebouw. Deze 'extra' kosten kunnen niet besteed worden aan het primaire onderwijsproces, waardoor DNV circa 6,7 FTE niet kan inzetten;
- **Bestemmingsplanwijziging leidt tot vertraging:** op de uit te voeren bestemmingsplanwijziging komt mogelijk bezwaar en beroep. Hetgeen kan leiden tot een vertraging in de planning. Een vertraging leidt door de langere looptijd niet enkel tot hogere kosten bij de gemeente, maar ook tot hogere exploitatielasten bij DNV. Wanneer de planning aan de voorkant van het project uitloopt is DNV genoodzaakt langer in het huidige pand te blijven, een pand waarvan de exploitatiekosten bijzonder hoog zijn. Deze 'extra' kosten kunnen niet ingezet worden waar het geld eigenlijk voor bedoeld is, faciliteren van goed onderwijs. Dit leidt ook tot een latere onteigeningsmogelijkheid indien niet minnelijk verworven kan worden;
- **Er zit meer bodemvervuiling dan nu blijkt:** ten behoeve van de bodem is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit bodemonderzoek heeft echter niet op het gehele plangebied plaats kunnen vinden door bebouwing, begroeiing en/ of geen toestemming van de eigenaar. Hierdoor is het mogelijk dat er in het plangebied meer bodemverontreiniging aanwezig is dan uit het verkennend bodemonderzoek blijkt. Hetgeen kan leiden tot hogere saneringskosten en een langere saneringsperiode. Dit leidt er toe dat DNV langer in haar huidige pand moet blijven met substantiële hoge kosten;
- **Bodemsanering leidt tot vertraging:** het is mogelijk dat de bodemsanering niet kan plaatsvinden binnen de daarvoor in de planning opgenomen tijd. Hetgeen leidt tot vertraging en een langer verblijf van DNV in haar huidige pand met hoge kosten;
- **Omgevingswet:** naar verwachting treedt de Omgevingswet per 1 juli 2022 in werking. In het kader van de aankomende Omgevingswet kan het zo zijn dat het wijzigen van het bestemmingsplan niet gaat of meer tijd vergt dan gepland;
- **Hogere sloopkosten door asbest:** op basis van de asbestinventarisatie uit 2012 is op kengetallen een sloopkostenraming voor het asbest afgegeven. De asbestinventarisatie is echter gedateerd en er bestaat een mogelijkheid dat niet al het daadwerkelijk aanwezige asbest is geconstateerd tijdens de inventarisatie wat een risico op hogere sloopkosten met zich meebrengt.

5.5 Samenvatting en Conclusies

5.5.1 Variantenafweging

Het is raadzaam om het hoofdgebouw van de school, gezien de uitkomst van de milieuonderzoeken en externe veiligheid, zo veel mogelijk in de zuidoosthoek van het plangebied te plaatsen. De school vormt zo geen belemmering voor de bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven. De voorkeur gaat daarom uit naar een ontwikkeling van variant 1 of 2.

5.5.2 Kosten en opbrengsten

In onderstaande tabel zijn de kosten en opbrengstpotentie van het ontwikkelen van een nieuwe school op Holwert Midden weergegeven. De sloop en verwervingskosten van de Parellelweg 29, 29a, 29b, 29c en eventueel overig te verwerven kavels, zijn hierin niet meegenomen omdat deze kosten niet zijn gekoppeld aan de vestiging van DNV maar ten laste komen van de revitalisering van Holwert Midden.

Tabel 21: Opbrengstpotentie en kostenoverzicht vier varianten Holwert Midden; bedragen excl. BTW

Onderdeel		Excl. BTW
Opbrengstpotentie		
Opbrengstpotentie	€ 3.500.000,-	
Kosten		
	School	Revitalisering
Verwervingskosten*		PM
Sloopkosten	€ 1.410.000,-	€ 410.000,-
Stichtingskosten	€ 26.970.000,-	
Tijdelijk huisvesting	€ 0,-	
Verhuiskosten	€ 120.000,-	
Bodem (incl. € 100.000,- grondwerk)		€ 797.000,-
Externe veiligheid	€ 0,-	
Geluid	€ 0,-	
Milieuzonering	€ 0,-	
Lucht	€ 0,-	
Planschade	€ 200.000,-	
Verkeersveiligheid (budget)	€ 300.000,-	
Bestemmingsplanwijziging	€ 50.000,-	
Totale kosten	€ 29.050.000,-	

*de daadwerkelijke verwervingskosten zijn nog punt van onderhandeling

5.5.3 Overig

De plus- en minpunten voor ontwikkeling van DNV de Holwert Midden zijn als volgt:

Pluspunten:

- Op lange termijn positief effect op leerlingenaantallen door nieuwbouw;
- Geen tijdelijke huisvesting nodig. Dat betekent dat daarvoor geen kosten gemaakt hoeven worden en dat heeft dan geen negatief effect op leerlingenaantallen;
- Nabijheid bedrijven is voor profilering van de school positief;
- De school is goed bereikbaar per OV;
- De locatie is (mede vanwege goede bereikbaarheid per OV) geschikt voor samenwerking met MBO;
- De komst van de school verbetert de uitstraling van Holwert Midden en de stationsomgeving en biedt kansen voor revitalisering.

Minpunten:

- Investering op de locatie (bijvoorbeeld toevoegen van groen) is noodzakelijk voor goede omgevingskwaliteiten;
- Op enige afstand van sportvoorzieningen en Cultuurhuis;
- Planning is door noodzakelijke aankoop van bedrijven en de onzekerheid of partijen op korte termijn willen verkopen nog onzeker.

6 Kansen voor revitalisering

6.1 Situatie

Holwert Midden is extensief opgezet en bebouwd: de kavels zijn groot, er is relatief laag gebouwd en het bebouwingspercentage is laag. Sommige panden hebben een andere invulling gekregen. Zo is er een schietsportvereniging en een sportschool gevestigd (respectievelijk aan de parallelweg 33 en 37) en aan de DSM Weg 2 is een kerkgebouw(Koninkrijksaal Jehova's getuigen) gevestigd. Daarnaast heeft het voormalig kantoorgebouw van BE/van Gend en Loos een andere functie gekregen, is er een onderdoorgang onder het spoor gerealiseerd en is het EDS Plein gerealiseerd. Als alles volgens plan verloopt zal vanaf 2025 reizen vanuit Coevorden per trein naar Duitsland mogelijk zijn.

6.2 Actieplan bedrijventerrein Coevorden, maart 2020

Gemeente, parkmanager en de bedrijven zien dat er een ontwikkeling aan de gang is geweest die niet volledig terug te draaien is.

In het actieplan (blz. 23) blijven twee scenario's over die als realistisch kunnen worden bestempeld:

1. Een scenario waarbij een harde grens wordt getrokken bij de huidige ontwikkeling naar detailhandel en verder strak gehandhaafd wordt op afwijkend gebruik van de bestemming bedrijventerrein.
2. Een scenario waarbij er wordt gekeken welk gebruik afwijkend mogelijk is (kantoorachtige functies, grootschalige detailhandel) en huidig afwijkend gebruik (fitness, schietbaan) waar mogelijk ingepast wordt, zonder dat de maakindustrie daarmee gehinderd wordt.



Figuur 15: Actieplan bedrijventerrein Coevorden

De voor- en nadelen van de scenario's zijn ten tijde van het opstellen van het Actieplan, besproken en gewogen. De nadelen van scenario 1 waarbij de nadruk op handhaving en procedures komt te liggen, waarbij vastgoedeigenaren niet gaan investeren tegenover het meer op ontwikkeling gerichte scenario 2 heeft ertoe geleid dat de voorkeur op scenario 2 is gevallen waarbij het lichtpaarse gebied het te transformeren gebied is.

De komende jaren zullen de bedrijven, parkmanagement en gemeente zich inzetten om Holwert Midden toekomstbestendig te houden. De gemeente heeft daarin een belangrijke rol. Bedrijven zien de komst van DNV als aanjager voor deze gewenste revitalisering maar alternatief gebruik moet geen belemmering vormen voor de bestaande bedrijven.

6.3 Vestiging Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg)

Holwert Midden heeft een flinke opwaardering nodig die aansluit bij de vernieuwingsslag van het stationsgebied en Holwert Zuid. Hierbij is ook een andere bestemming denkbaar zoals

maatschappelijk en/of gemengd. De huidige bestemming van de aan te wijzen gronden is 'Bedrijventerrein' met de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1' (vier percelen), 'bedrijf tot en met categorie 3.2' (vijftien percelen) of 'bedrijf tot en met categorie 4.1' (één perceel). Vier percelen hebben deels ook de functieaanduiding 'specifieke vorm van sport' en op één perceel bevindt zich een verkooppunt voor motorbrandstoffen met lpg.

Op 8 december 2020 heeft de gemeenteraad voorkeursrecht gevestigd op grond van de Wvg. In verband met de gewenste gebiedsontwikkeling en de zorgplicht voor realisatie van adequate en bereikbare huisvesting van onderwijs, is de vestiging van een voorkeursrecht gewenst. Hierdoor kan de gemeente een actieve rol nemen bij het verwerven van de gronden in het beoogde ontwikkelingsgebied.

De vestiging van voorkeursrecht geeft de gemeente een sterkere positie ten aanzien van de verwerving van (rechten op) de gronden in het voorkeursgebied. De gemeente heeft hierdoor de regie en kan ongewenste ontwikkelingen voorkomen omdat eerst aan de gemeente te koop moet worden aan geboden.

Aan de aan te wijzen gronden, in totaal betreft het twintig percelen, wordt een niet-agrarische bestemming toegedacht, namelijk 'maatschappelijk' (in blauw) of 'gemengd' (in geel). Daarmee wijkt de toegedachte bestemming af van het huidige gebruik van de aan te wijzen gronden.



Figuur 16: Voorgestelde bestemmingswijziging

6.4 Kansen en belemmeringenkomst DNV voor zittende bedrijven.

Op 10 december 2020 schreef Ondernemend Coevorden een brief aan de gemeenteraad waarin ze aangeven zich bij de komst van DNV zorgen te maken over:

- verkeer op o.a. de Parallelweg en EDS plein,
- de milieuzonering en
- of de school past in de toekomstvisie voor De Holwert.

In Hoofdstuk 5 van deze rapportage is uitgebreid ingegaan op de invloed van de school op de omgeving. In bijlage 5 wordt een aantal maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid van en naar de school te verbeteren. De verkeerssituatie aan de Parallelweg komt niet uit het onderzoek als onveilig naar voren. In het onderzoek wordt wel aangegeven dat voorkomen moet worden dat grote groepen jongeren het EDS plein moeten oversteken. Om deze reden is het gewenst een vrij liggende fiets- en voetgangersinfrastructuur aan te brengen op de DSM weg en het EDS plein in de richting van het station/ Parallelweg en de Krimweg (ten zuiden van het winkelcentrum). Hiermee wordt het aantal potentiële conflicten tussen auto- en fietsverkeer/ voetgangers sterk verminderd. Mogelijk is er aan de westzijde van het EDS plein ruimte voor een verkorte fietsroute.

Daarnaast levert vestiging van de school geen belemmeringen op voor de omliggende bedrijven. In het onderzoek is er van uit gegaan dat de bedrijven in het blauwe vlak op de tekening hierboven door de gemeente aangekocht worden.

Ten tijde van het uitvoeren van de onderzoeken ten behoeve van de voorliggende rapportage is er nog geen uitgewerkte toekomstvisie voor Holwert Midden bekend. Als gekeken wordt naar het

Actieplan (zie 6.2) en hetgeen in het Raadsvoorstel staat dat hoort bij de vestiging van het voorkeursrecht dan past een school daar prima in. Sterker de komst van de school maakt de aankoop van de panden noodzakelijk en het geeft directe aanleiding om de panden aan te (kunnen) kopen. De komst van de school is een mooie eerste stap op weg naar een gerevitaliseerd terrein. De hoek Parallelweg-DSM Weg tegenover de stationslocatie wordt door de komst van de school opgeknapt en dat zal een impuls geven aan de revitalisering van de rest van Holwert Midden.

Bij de invulling van het resterende bedrijventerrein zal rekening gehouden moeten worden met de omliggende percelen en dat kan. Als namelijk gekozen wordt voor een gemengde bestemming kan het terrein Holwert Midden zo ingericht worden dat de omliggende bedrijven (Forbo, Directbouw, Veenstra) niet benadeeld worden bij hun bedrijfsvoering. Bij de planvorming en definitieve inrichting moet voldoende afstand gehouden worden tot de omliggende percelen en de bebouwing (variërend van 30 tot 100 meter).

De huidige bedrijven (Holwert 1, en I.P.C) kunnen wellicht aangekocht worden of voorlopig blijven op de locatie. Hier zal in gesprek met eigenaren meer duidelijkheid moeten komen. Planschade is hier niet of nauwelijks te verwachten.

6.5 Toegekende kosten aan revitalisering

De gemeente heeft samen met de bedrijven de noodzaak van de revitalisering van Holwert Midden onderkent. Om de revitalisering te laten slagen en het gebied van 'kleur' te laten veranderen zoals in het Actieplan is aangegeven moet het bestemmingsplan aangepast worden en zullen bedrijven aangekocht moeten worden om vervolgens andere bestemmingen functies te kunnen faciliteren. De gemeente moet hierin een aanjagende rol nemen en met de vestiging van voorkeursrecht is een belangrijk signaal afgegeven. De gemeente heeft hierdoor de regie en kan ongewenste ontwikkelingen voorkomen omdat eerst aan de gemeente te koop moet worden aan geboden.

Er kan onderscheid gemaakt worden in de verwervingskosten voor de plot van de school (als in blauw hierboven) en de overige verwervingskosten (in geel) waarbij er vanuit gegaan is dat alle in het blauw gelegen percelen aangekocht gaan worden. Omdat de aankoop van de panden een groter doel dient dan enkel de vestiging van DNV zijn de kosten van de aankoop niet meegenomen in de totale raming voor de school maar komen die ten laste van de revitalisering. De bedragen zijn nog niet bekend omdat de onderhandelingen nog plaats vinden.

Dezelfde redenering kan worden gevolgd voor het saneren van de bodem. Dat zou ook ten behoeve van een nieuwe bestemming in het kader van alleen de revitalisering moeten gebeuren. De bodemsaneringskosten zijn beschreven in H5.1.4.1 en geraamd op € 797.000,- excl. BTW. Daarvan is ruim 100.000 euro nodig voor het standaard grondwerk. Die zouden eventueel nog toegerekend kunnen worden aan de school.

De sloopkosten (waarbij geen rekening is gehouden met asbest) van de panden geadresseerd aan de Parallelweg 29, 29A, 29B en 29C zijn geraamd op € 410.000,- excl. BTW. Deze kosten komen net als de saneringskosten en de verwervingskosten ten laste van de revitalisering.

De kosten die gemoeid zijn met de verbetering van voet- en fietsverbinding ten behoeve van de school komen voor rekening van de verplaatsing van de school. Deze kosten zijn geraamd op € 300.000 excl. BTW. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur als gevolg van de revitalisering van Holwert Midden komen voor rekening van de revitalisering. Een groot deel van de acties uit het Masterplan Holwert Midden (gemeente en STEC Groep, 2013) is uitgevoerd. Eventuele extra acties op het gebied van infra en/of revitalisering zijn nu niet in beeld gebracht.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 06 51 40 28 09
E. Liesbeth.Bijvoet@AnteaGroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.