

---

Projectnummer: 368302  
Referentienummer: SWNL0254583  
Datum: 15-03-2021

---

## Bestemmingsplan Integraal Kindcentrum Marum

Toelichting

Status: vastgesteld

Opdrachtgever:  
Gemeente Westerkwartier  
Postbus 100  
9350 AC LEEK

## Verantwoording

|                  |                                                |
|------------------|------------------------------------------------|
| Titel            | Bestemmingsplan Integraal Kindcentrum<br>Marum |
| Subtitel         | Toelichting                                    |
| Projectnummer    | 368302                                         |
| Referentienummer | SWNL0254583                                    |
| Revisie          | Vastgesteld                                    |
| Datum            | 15-03-2021                                     |

|             |                        |
|-------------|------------------------|
| Auteur      | Mervin Rozema          |
| E-mailadres | mervin.rozema@sweco.nl |

|                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| Gecontroleerd door   | Alice Schuiling |
| Paraaf gecontroleerd |                 |



|                    |  |
|--------------------|--|
| Goedgekeurd door   |  |
| Paraaf goedgekeurd |  |



## Inhoudsopgave

|          |                                                              |           |
|----------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                                       | <b>5</b>  |
| 1.1      | Aanleiding .....                                             | 5         |
| 1.2      | Begrenzing plangebied .....                                  | 5         |
| 1.3      | Vigerend bestemmingsplan .....                               | 6         |
| 1.4      | Leeswijzer .....                                             | 6         |
| <b>2</b> | <b>Planbeschrijving .....</b>                                | <b>7</b>  |
| 2.1      | Voorgeschiedenis .....                                       | 7         |
| 2.2      | Behoeftanalyse .....                                         | 7         |
| 2.3      | Voorgenomen activiteit .....                                 | 8         |
| <b>3</b> | <b>Beleidskader .....</b>                                    | <b>12</b> |
| 3.1      | Rijksbeleid .....                                            | 12        |
| 3.2      | Provinciaal beleid .....                                     | 13        |
| 3.3      | Gemeentelijk beleid .....                                    | 13        |
| <b>4</b> | <b>Omgevingsonderzoek .....</b>                              | <b>15</b> |
| 4.1      | Bodem .....                                                  | 15        |
| 4.2      | Archeologie .....                                            | 16        |
| 4.3      | Water .....                                                  | 17        |
| 4.4      | Natuur .....                                                 | 20        |
| 4.5      | Milieuzonering .....                                         | 21        |
| 4.6      | Verkeer en parkeren .....                                    | 22        |
| 4.6.1    | Verkeer .....                                                | 23        |
| 4.6.2    | Parkeren .....                                               | 26        |
| 4.6.3    | Verkeersplan veilige schoolomgeving .....                    | 27        |
| 4.7      | Geluid .....                                                 | 28        |
| 4.8      | Luchtkwaliteit .....                                         | 29        |
| 4.9      | Externe veiligheid .....                                     | 30        |
| <b>5</b> | <b>Juridische toelichting .....</b>                          | <b>31</b> |
| 5.1      | Systematiek .....                                            | 31        |
| 5.2      | Toelichting op de regels .....                               | 31        |
| <b>6</b> | <b>Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid .....</b> | <b>34</b> |
| 6.1      | Economische uitvoerbaarheid .....                            | 34        |
| 6.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....                       | 34        |
| 6.2.1    | Informatiebijeenkomst en klankbordgroep .....                | 34        |
| 6.2.2    | Vooroverleg .....                                            | 34        |
| 6.2.3    | Vervolg .....                                                | 34        |

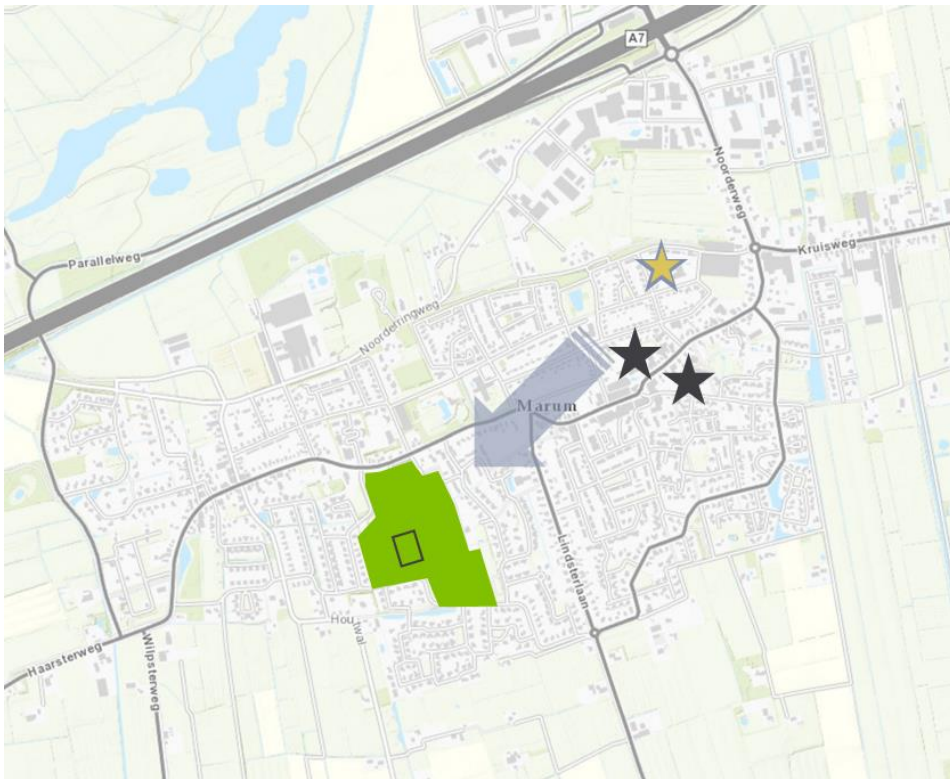
## Bijlagen

|            |                                             |
|------------|---------------------------------------------|
| Bijlage 1  | Historisch bodemonderzoek                   |
| Bijlage 2  | Verkennd bodemonderzoek                     |
| Bijlage 3  | Quick scan archeologie                      |
| Bijlage 4  | Archeologisch inventariserend veldonderzoek |
| Bijlage 5  | Watertoets en infiltratieonderzoek          |
| Bijlage 6  | Verkennd natuuronderzoek                    |
| Bijlage 7  | Verkeersplan                                |
| Bijlage 8  | Onderzoek wegverkeerslawaaï                 |
| Bijlage 9  | Onderzoek geluidsbelasting omgeving         |
| Bijlage 10 | Onderzoek activiteiten en installaties      |
| Bijlage 11 | Informatiebijeenkomst 7 oktober 2020        |
| Bijlage 12 | Reacties vooroverleg                        |

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Westerkwartier is voornemens op het sportpark De Holten te Marum een Integraal Kindcentrum (IKC) te realiseren. Sportpark De Holten ligt in het zuidwestelijke deel van Marum aan de Hoornweg. In het IKC worden meerdere kindfuncties samengevoegd op één locatie. Deze functies liggen nu verspreid in Marum. Basisscholen CBS De Bron en OBS De Springplank zijn gevestigd nabij het centrum op circa 100 meter van elkaar, gescheiden door de Wendtsteinweg (zie figuur 1.1). Het consultatiebureau is gelegen aan de Langestraat. Kindcentrum Het Zonnetje, dat onderdeel wordt van een nieuwe kinderopvangstichting Quadraten Kinderopvang, is nu gevestigd aan de Schoolstraat. Dat geldt ook voor de muziekschool van vereniging Kunstbedrijven Westerkwartier, die na schooltijd tevens gebruik maakt van het gebouw.



Figuur 1.1: Ligging individuele voorzieningen IKC in Marum en sportpark De Holten

### 1.2 Begrenzing plangebied

Het IKC ligt centraal binnen het sportpark De Holten, ten westen van het fietspad over het sportpark dat de Hoornweg met de Alberdaweg verbindt. Het plangebied van het IKC is circa 7.000 m<sup>2</sup> groot en zal gepositioneerd worden op het huidige trainingsveld. Aan de noordzijde bevindt zich de kleedruimte van SV Marum. Aan de oostzijde van het plangebied is het kunstgrasveld van SV Marum gelegen, aan de westzijde ligt een regulier sportveld.

Daarnaast is binnen dit bestemmingsplan een plangebied rondom een groenstrook en sloot opgenomen, waardoor het in de toekomst mogelijk wordt een fietspad aan te leggen.



*Figuur 1.2: Ligging bestemmingsplangebied (zwart omlijnd) in het sportpark De Holten*

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied is momenteel het bestemmingplan Marum Dorp 2015 van kracht. Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 16 december 2015. Voor het plangebied geldt op dit moment de bestemming Sport en de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 5. De ontwikkeling van een maatschappelijke functie is niet mogelijk binnen de bestemming Sport.

Het toekomstige fietspad vereist het verplaatsen van een sloot. Aangezien binnen het bestemmingsplan Marum Dorp niet is toegestaan een fietspad te realiseren binnen de bestemming Water, is binnen het bestemmingsplan IKC Marum de water- en groenstrook overgenomen en is het aanleggen van fietspaden wel toegestaan binnen de bestemming Water.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plan beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op voor dit bestemmingsplan relevant rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 komen de milieuaspecten aan bod en de daaraan verbonden onderzoeken. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridisch bestuurlijke aspecten. In hoofdstuk 6 komt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

## 2 Planbeschrijving

### 2.1 Voorgeschiedenis

Op 19 maart 2018 heeft de raad van de voormalige gemeente Marum besloten bestaande maatschappelijke voorzieningen in de kern Marum, in de nabije toekomst te herhuisvesten en op logische wijze te bundelen in twee nieuw te realiseren gebouwen.

De twee basisscholen CBS De Bron en OBS De Springplank, een kinderopvanginstelling, ruimte voor consultatiebureau en ruimte voor muziekonderwijs (voor 0 tot 13 jarigen) moeten een plaats krijgen in een nieuw Integraal Kind Centrum (IKC). Daarvoor is op basis van de destijds bepaalde ruimtebehoefte en het bepaalde ambitieniveau door de raad van Marum een reserve beschikbaar gesteld, die is meegenomen in de begroting van de gemeente Westerkwartier. Daarnaast is op 3 december 2018 door de raad, na een locatiestudie, voor het IKC een definitieve plaats vastgesteld, te weten de trainingsveldlocatie van de voetbalvereniging SV Marum op sportpark De Holten. Het budget voor dit project is door de raad van de gemeente Westerkwartier hereikt naar de huidige marktsituatie. De planning is er op gericht het gebouw medio 2022 in gebruik te nemen.

Ruimten voor de bibliotheek en sociaal cultureel werk moeten een plaats krijgen in het centrum van het dorp. De bedoeling is deze functies (voor alle leeftijden) in een, van derden te huren maatschappelijke plint, in de tweede fase van het zogenaamde Centrumplan Marum onder te brengen.

### 2.2 Behoeftanalyse

Aanleiding voor de realisatie van een nieuw IKC is de huidige verouderde en door de gehele kern verspreide huisvesting, waarin de huidige functies zijn ondergebracht. Dat betreft de beide schoolgebouwen van OBS De Springplank en CBS De Bron, 't Marheem (kinderopvang en muziekonderwijs) en het Groene Kruisgebouw (consultatiebureau). Naast het toekomstbestendig maken van de huisvesting, biedt het samenvoegen van meerdere functies in een gebouw meerwaarde door onderlinge samenwerking, gezamenlijke organisatie van activiteiten en ruimtegebruik. In de periode 2016-2018 hebben, in overleg met de toekomstige gebruikers, diverse onderzoeken plaatsgevonden.

In 2016 is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar basisonderwijs in de kern Marum<sup>1</sup>. Er is onderzoek gedaan naar de financiële en ruimtelijke haalbaarheid van drie mogelijke scenario's en daarin enkele varianten voor de toekomstbestendige oplossing voor de huisvesting van de scholen De Bron en De Springplank. Voor elk scenario is bepaald wat de omvang van de onderwijsaccommodatie(s) is (zijn) uitgaande van levensduurverlengende renovatie, dan wel vervangende nieuwbouw. De Bron is een gebouw op leeftijd waarvan de verwachting was dat deze op termijn om nieuwe investeringsimpulsen vraagt om het gebouw technisch functioneel op peil te houden. De Springplank heeft te maken met overcapaciteit dat de komende jaren toeneemt. Voor beide problematieken is vervangende nieuwbouw de meest logische en duurzame oplossing. Uitgaande van de financiële en ruimtelijke haalbaarheid is voor de toekomstige onderwijsvoorziening een nieuwbouwlocatie noodzakelijk. Sportpark De Holten was één van de vier overgebleven potentiële locaties die in dit onderzoek zijn aangedragen.

In 2018 is nader onderzoek uitgevoerd naar het Integraal Kindcentrum en de Plint in Marum<sup>2</sup>. De gemeente Marum zag namelijk kans om een toekomstgericht IKC te

<sup>1</sup> ICS Adviseurs, Haalbaarheidsonderzoek basisonderwijs kern Marum, 915159/201611EO, 13 januari 2016

<sup>2</sup> De Mevrouwen, Onderzoek Kindcentrum en de Plint Marum, 6 februari 2018

ontwikkelen in samenhang met de maatschappelijke Plint (beoogd in het centrum). De kosten voor de verbouwing, gecombineerd met de staat van het gebouw van CBS De Bron en de veranderende visie op onderwijs en kinderopvang zijn aanleiding geweest om de haalbaarheid van een IKC te onderzoeken. De ruimtebehoefte is opnieuw berekend op basis van prognosecijfers van het aantal leerlingen op beide scholen, de ruimte voor de buitenschoolse opvang/kinderopvang en het consultatiebureau. Ook is gekeken naar medegebruik van voorzieningen door de muziekschool en de bibliotheek binnen het IKC.

Enkele nieuwbouwlocaties die in 2016 in het haalbaarheidsonderzoek zijn aangedragen zijn op basis van voortschrijdend inzicht afgevalen. De overgebleven locaties waren sportpark De Holten (trainingsveld en evenemententerrein) en zwembad Wotterwille (parkeerterrein). Hierbij zijn de keuzes ook voorgelegd aan de bewoners van Marum via een online uitvraag en is de gemeenteraad bevraagd op hun visie op de beoordelingscriteria. Op basis van deze afgewogen beoordelingscriteria heeft het trainingsveld van het sportpark De Holten de voorkeur gekregen.

Naar aanleiding van een informatieavond voor omwonenden en belanghebbenden in juli 2018 is besloten om een integrale locatiestudie uit te voeren naar de meest optimale locatie voor het IKC op het sportpark De Holten<sup>3</sup>. Hierbij zijn alle mogelijke locatievarianten integraal onderzocht en tegen elkaar afgewogen. Het huidige trainingsveld van SV Marum, naast de kleedruimte, is in dit onderzoek naar voren gekomen als de beste locatie voor nieuwbouw van het IKC.

De huidige locaties en gebouwen van de functies die in het IKC worden ondergebracht kunnen na de verhuizing herontwikkeld worden. De gemeente Westerkwartier is met belanghebbenden in gesprek om deze ruimtelijke inpassing per locatie te verkennen. Bij deze (her)ontwikkelingen wordt rekening gehouden met een goede ruimtelijke ordening, de marktbehoefte en wensen van belanghebbenden. De vrijkomende locaties en gebouwen bieden de mogelijkheid om tegemoet te komen aan het uitgangspunt in de Woonvisie 2020-2025 van de gemeente Westerkwartier, dat in alle dorpen in de gemeente inbreiding vóór uitbreiding dient te gaan. Met de ontwikkeling van het IKC en het herontwikkelen van de vrijkomende locaties komt er minder druk te liggen op verstedelijking van het buitengebied.

Alle kosten die gemoeid zijn met de ontwikkeling van het IKC zijn middels een budgetraming in beeld gebracht. Op basis hiervan is de kostendekking ten behoeve van de begroting 2019 en de perspectiefnota 2020-2023 bepaald. Daaruit blijkt dat deze kosten kunnen worden gedekt.

### 2.3 Voorgenomen activiteit

Het IKC wordt gerealiseerd op het huidige trainingsveld van SV Marum. In overleg met de toekomstige gebruikers is de benodigde ruimte voor het IKC bepaald. Daarnaast is rekening gehouden met de prognoses van de ontwikkeling van het aantal leerlingen voor beide basisscholen. Vervolgens heeft een aanbesteding plaatsgevonden en is er een schetsontwerp van het IKC uitgewerkt (zie afbeelding op de volgende pagina). Dit betreft een indicatieve schets. De terreininrichting moet nog nader worden uitgewerkt.

In onderstaande tabel is de oppervlakte per programmaonderdeel weergegeven van het voorlopig ontwerp. Ook is de hoeveelheid buitenruimte weergegeven.

<sup>3</sup> Sweco, IKC Marum, locatiestudie sportpark De Holten, 28 november 2018

| Programma in m <sup>2</sup>                                                             |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>Gebouw (brutovloeroppervlakte)</b>                                                   |              |
| • De Bron + De Springplank                                                              | 1.907        |
| • Kinderdagverblijf + Peuterspeelzaal                                                   | 527          |
| • Consultatiebureau                                                                     | 154          |
| • Muziekschool                                                                          | 27           |
| • Gezamenlijke ruimten (naar functies nader te verdelen)                                | 1.055        |
| <b>Benodigde brutovloeroppervlakte</b>                                                  | <b>3.670</b> |
| <b>Footprint (begane grond)</b>                                                         | <b>1.900</b> |
| <b>Buitenruimte (pleinen, groene speelvelden, fietsparkeren, buitenbergingen, wadi)</b> | <b>4.389</b> |
| • Onverhard (minimaal 30%)                                                              | 1.317        |
| • Verhard (maximaal 70%)                                                                | 3.072        |

Tabel 1: Programmaonderdelen en BVO



Figuur 2.1: Voorlopig ontwerp IKC

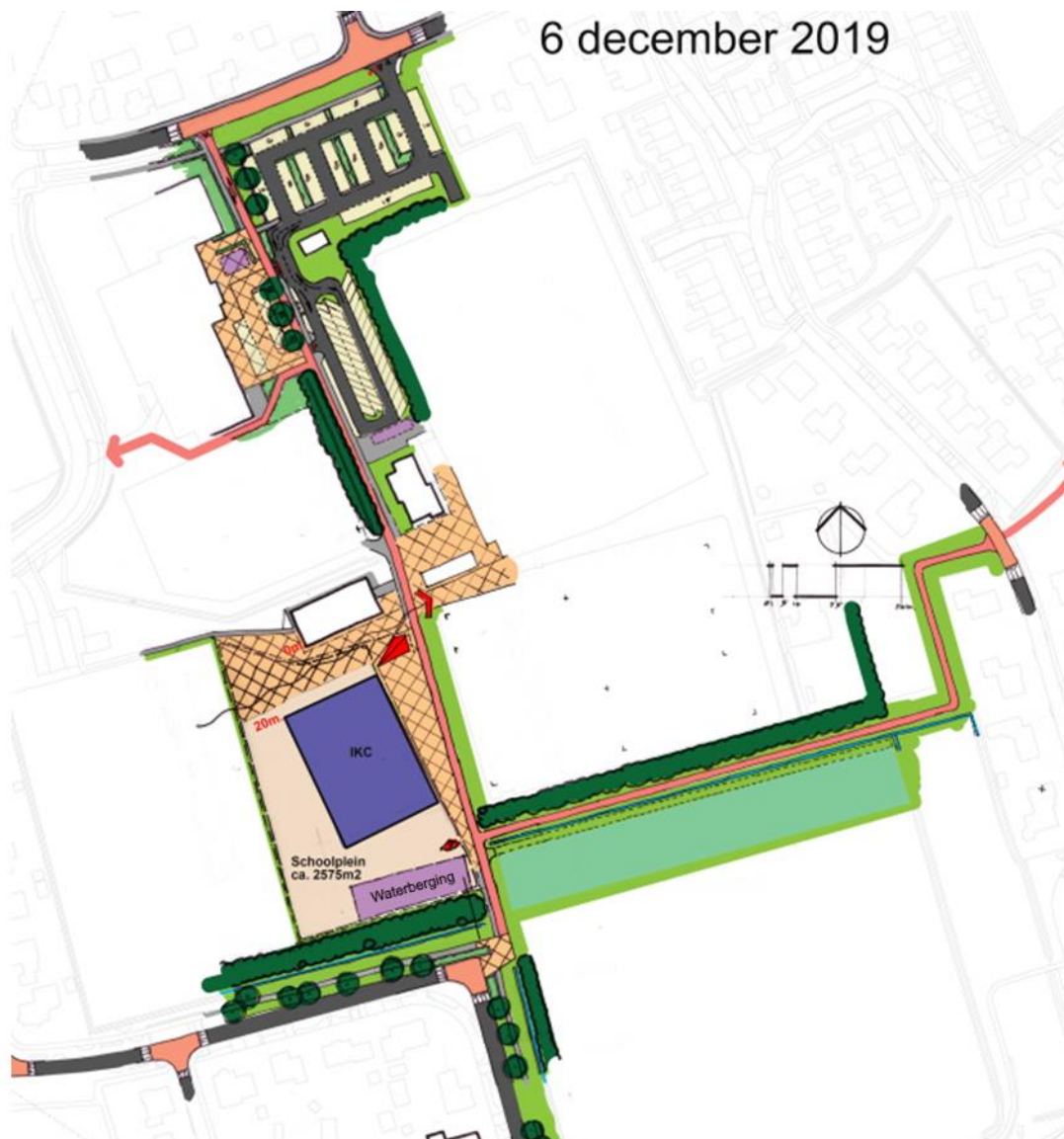
Naast deze ruimtestaat dient tevens rekening gehouden te worden met stedenbouwkundige en verkeerskundige randvoorwaarden:

- Het gebouw bestaat uit twee bouwlagen.
- Om een goede visuele en fysieke verbinding tussen de kantine en het westelijk gelegen sportveld te borgen wordt een minimale afstand van 20 meter tussen het kleedgebouw van SV Marum en het IKC aangehouden. Tevens wordt deze afstand in acht genomen om de schaduwwerking van het IKC te voorkomen, in verband met de zonnepanelen op het kleedgebouw.
- De groenstructuren door en langs de randen van het sportpark dienen behouden te blijven c.q. ingepast te worden in het ontwerp zodat van meet af aan sprake is van een visuele afscheiding tussen het IKC en de omliggende woningen.
- De ontsluiting van het IKC voor gemotoriseerd verkeer (personeel, halen en brengen) vindt plaats via de Hoornweg. De ingang van het IKC wordt zodanig gesitueerd dat sprake is van een optimale routing richting het parkeerterrein aan de Hoornweg. Het halen en brengen via de Alberdaweg wordt ontmoedigd (zie hieronder).

Om een veilig bereikbare schoolomgeving te realiseren zijn, in samenwerking met een klankbordgroep (zie paragraaf 6.2.1), voor de omgeving van het IKC (buiten het plangebied) een aantal aanvullende maatregelen uitgewerkt (zie impressie op de volgende pagina. Hierop is tevens de mogelijke ligging van het IKC indicatief aangegeven):

1. Markeren van een schoolzone op de Hoornweg en Alberdaweg;
2. Herinrichting van het parkeerterrein aan de Hoornweg met één in- en uitrit ter hoogte van de Sportlaan;
3. Realisatie van een geheel vrijliggend fietspad in noord-zuid richting tussen de Hoornweg en de Alberdaweg;
4. Opwaardering van het schelpenpad ten zuiden van het kunstgrasveld tot fietspad richting de A.S. Talmaweg (aansluitend op bestaand fietspad richting de Lindsterlaan);
5. Verkeersveiliger maken van de Alberdaweg door herinrichting van kruisingen en bochten.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op deze gefaseerd in te voeren verkeersmaatregelen. Deze maatregelen en aanpassingen in de openbare ruimte zijn binnen het vigerende bestemmingsplan Marum Dorp (2015) mogelijk. Dit met uitzondering van maatregel 4 (opwaardering schelpenpad tot fietspad): deze maatregel is meegenomen in voorliggende bestemmingsplan. Om dit fietspad te kunnen realiseren moet de aanwezige sloot tussen de volkstuinvereniging en het schelpenpad enkele meters verplaatst worden in zuidelijke richting. Het fietspad komt namelijk mogelijk te liggen ter plaatse van de bestaande watergang, die in het bestemmingsplan Marum Dorp is bestemd als Water. Als compensatie voor de mogelijk te dempen watergang kan een nieuwe watergang aangelegd worden direct ten zuiden van de huidige watergang in de bestemming Groen. In dit bestemmingsplan is het zoekgebied voor het fietspad opgenomen en binnen de bestaande bestemmingen mogelijk gemaakt onder voorwaarde dat de huidige watergang ter plaatse gecompenseerd wordt. Hierdoor wordt het mogelijk dit fietspad in de toekomst te realiseren.



Figuur 2.2: Schetsontwerp verkeersplan IKC Marum

## 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2040 (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen tot aan 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. Hoofddlijn in de structuurvisie vormt de decentralisatie. Het Rijk geeft ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, om zelf beslissingen te nemen en om ruimte te geven aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling.

Het plangebied ligt binnen het stedelijk gebied. In beginsel is herstructurering en transformatie hier mogelijk. Pas indien duidelijk is dat ontwikkeling buiten het bestaand bebouwd gebied nodig is en dat er geen oplossingen kunnen worden gevonden binnen bestaande stedelijke- en dorpsgrenzen, kan sprake zijn van uitbreiding (dit is het principe van de Ladder voor duurzame verstedelijking).

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is het voorgaande vertaald en daarna vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen de treden van de ladder moeten worden doorlopen. Per 1 juli 2017 is de nieuwe Ladder geregeld in artikel 3.1.6 leden 2-4 Bro. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Bovendien kan de ladder als katalysator functioneren in de regionale (de)programmering van de verstedelijking.

De ladder kent vanaf 1 juli 2017 twee treden die achter elkaar worden doorlopen. In de eerste trede dient allereerst beschreven te worden dat er een actuele regionale behoefte bestaat aan de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling. Indien sprake is van een actuele regionale behoefte aan de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling dient voor het doorlopen van de tweede trede beschreven te worden in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied.

Het te bouwen IKC is een accommodatie voor diverse maatschappelijke functies, waardoor er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Hoewel het huidige sportterrein een stedelijke functie is en daarmee op de betreffende locatie geen uitbreiding van stedelijk gebied aan de orde is, is op basis van artikel 1.1.1, onder i van het Bro geconcludeerd dat de laddertoets uitgevoerd moet worden. Zoals bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro moet de toelichting van het bestemmingsplan dan voorzien in een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. De maatschappelijke behoefte voor het IKC en de toekomstige realisatie op de beoogde locatie is in diverse onderzoeken aangetoond. In paragraaf 2.2 is deze behoefteanalyse nader uitgewerkt.

### 3.2 Provinciaal beleid

Op 1 juni 2016 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie 2016-2020 vastgesteld. De Omgevingsvisie bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie komt in de plaats van het Provinciaal Omgevingsplan (POP). Uit de Omgevingsvisie vloeien richtlijnen en voorschriften voort, die zijn vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie al het provinciale beleid dat op een of andere manier raakt aan de fysieke leefomgeving geformuleerd en geordend in vijf samenhangende thema's en elf provinciale 'belangen'. Voor de ontwikkeling is het thema 'ruimte' met de daarbij behorende belangen 'ruimtelijke kwaliteit' en 'aantrekkelijk vestigingsklimaat' van belang.

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

De provincie streeft naar een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door de mate waarin binnen een gebied de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde in onderlinge verhouding geoptimaliseerd zijn. In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied en buitengebied. Onderhavig plangebied grenst aan het stedelijk gebied. Daarop aanvullend is het gebied aangemerkt als uitbreidingslocatie. Hier kunnen stedelijke functies, zoals woningen, in toegevoegd worden. Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijk gebied. Bij de inpassing van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied en ruimtelijke ingrepen in het stedelijk gebied die een effect hebben heeft de provincie een faciliterende rol.

In dit geval is sprake van een inbreidingslocatie. Op basis van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, waar de Omgevingsvisie aan refereert, is geen afweging nodig van de ruimtevrage, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling waarin het gebied ligt.

#### Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het provinciaal beleid geen belemmeringen oplevert voor het realiseren van het integraal kindcentrum.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### Nota Veilige Schoolomgevingen gemeente Leek

De voormalige gemeente Leek heeft in 2018 een nota Veilige Schoolomgevingen voor de gemeente Leek opgesteld. In afwachting van een definitief vast te stellen verkeersvisie hanteert de gemeente Westerkwartier de aanpak zoals omschreven in voornoemde visie voor de verkeersaanpak voor alle schoolomgevingen in de gemeente.

De basis voor verkeersveilige schoolomgevingen en veilig verkeersgedrag in de schoolomgeving wordt gevormd door vier pijlers, te weten; de fysieke inrichting, verkeerseducatie, afspraken & communicatie en handhaving van afspraken en verkeersregels. De gemeente kan als wegbeheerder sturing geven aan de fysieke inrichting van de schoolomgeving. Tevens kunnen gemeentelijke handhavers incidenteel handhaven op de algemene verkeers- en parkeerregels. De gemeentelijke handhavingscapaciteit is echter beperkt en fysieke maatregelen zijn erg kostbaar. Van belang is dus om naast een veilige fysieke inrichting van de schoolomgeving en incidentele parkeer- en verkeershandhaving gezamenlijk invulling te geven aan de overige pijlers; verkeerseducatie, voorlichting, communicatie en afspraken over gedragsregels in de schoolomgeving.



*Figuur 3.1: Pijlers veilige schoolomgeving gemeente Westerkwartier*

Naast het maken van afspraken en communicatie, educatie en handhaving worden diverse maatregelen genoemd hoe een verkeersveilige leefomgeving fysiek kan worden ingericht. Dit betreft onder andere het aanbrengen van herkenbare en uniforme aanduidingen van schoolomgevingen met straatmeubilair en wegmarkering. Ook wordt verkeer rondom de entrees van schoolpleinen indien mogelijk gescheiden en vindt parkeren op afstand plaats. Tevens dienen er voldoende goede stallingsvoorzieningen voor fietsen aanwezig te zijn om fietsen naar school te stimuleren.

Bij nieuwbouw wordt het parkeren op enige afstand van de entrees geplaatst en worden goede, voldoende en veilige voorzieningen voor lopen en fietsen gerealiseerd. Tevens wordt de directe schoolomgeving als herkenbare schoolomgeving ingericht en wordt met de fysieke inrichting foutparkeren in de schoolomgeving voorkomen.

Voor het IKC Marum zullen deze maatregelen in de openbare ruimte worden toegepast.

#### Welstandsbeleid gemeente Marum

De gemeente Westerkwartier is gevormd uit de voormalige gemeenten Zuidhorn, Leek, Grootegast en Marum en het gebied Middag van de voormalige gemeente Winsum. Op dit moment is één integraal beleid voor de gemeente Westerkwartier nog in de maak. Tot die tijd geldt voor dit betreffende onderwerp het staande beleid van de voormalige gemeente Marum.

De gemeente Marum heeft haar welstandsbeleid geformuleerd in de Welstandsnota Marum (2013). Daarmee wil zij aan burgers duidelijkheid geven over de koers die de gemeente vaart met haar welstandstoezicht.

De raad heeft een proef uitgevoerd met het welstandsvrij verklaren van de gehele gemeente; deze proef is geëvalueerd. De gemeente is in beginsel welstandsvrij, met uitzondering van vergunningplichtige bouwactiviteiten aan cultuurhistorisch waardevolle gebouwen (c.q. karakteristiek aangeduide panden).

Voor het plangebied geldt geen welstandsbeleid.

## 4 Omgevingsonderzoek

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet aandacht worden besteed aan de wet- en regelgeving voor de verschillende omgevingsaspecten. Het gaat hierbij om het minimaliseren van de invloeden vanuit het plangebied op de omgeving en omgekeerd. Dat zijn de milieuaspecten bodem, archeologie, water, natuur, milieuzonering, verkeer en parkeren, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

### 4.1 Bodem

#### **Wet- en regelgeving**

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Hierbij moet worden opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel moet worden voorkomen.

#### **Historisch onderzoek**

Sweco Nederland B.V. heeft een milieuhygiënisch vooronderzoek uitgevoerd ter plaatse van het nieuw te realiseren IKC (bijlage 1). Doel van het vooronderzoek is het nagaan of in of in de nabijheid van de onderzoekslocatie bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden waardoor verontreinigende stoffen in de bodem zijn terecht gekomen. Op basis van deze informatie moet blijken of verkennend bodemonderzoek nodig is en zo ja, welke onderzoeksstrategie bij het eigenlijke bodemonderzoek gehanteerd moet worden.

Het locatiebezoek is uitgevoerd door Sweco op 17 oktober 2018. Een locatiebezoek betreft een inspectie van de locatie gericht op het huidige gebruik, kenmerken die kunnen duiden op bodemverontreiniging en het vaststellen van de mogelijke aanwezigheid van asbest. Tijdens het locatiebezoek zijn geen bijzonderheden vastgesteld die kunnen duiden op de mogelijke aanwezigheid van een bodemverontreiniging.

Het onderzoeksgebied is tot in de jaren '80 van de twintigste eeuw in gebruik geweest als landbouwgebied. Hierna is het gebied ontwikkeld als sportvelden voor voetbalvereniging SV Marum. Binnen het onderzochte gebied bevindt zich een gedempte sloot. Uit historische kaarten blijkt de sloot te zijn gedempt in de periode van aanleg van het sportpark.

In het kader van grondverzet, wordt de verwachte bodemkwaliteit vergeleken met de bodemkwaliteit zoals vastgelegd in de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart (Bbk). Als de verwachte bodemkwaliteit beter of gelijk is aan de Bbk, dan vormt de Bbk het erkende bewijsmiddel voor hergebruik van grond. Bij een afwijkende slechtere kwaliteit is voorafgaande aan hergebruik een verkennend bodemonderzoek of een partijkeuring nodig om een erkend bewijsmiddel te verkrijgen.

### **Verkennd bodemonderzoek**

Het uitgevoerde verkennd bodemonderzoek geeft inzicht in de algemene bodemkwaliteit. Het onderzoek is als bijlage 2 bij deze toelichting toegevoegd. De bovengrond is in lichte mate verontreinigd ten aanzien van PFAS. Ten aanzien van overige NEN-parameters zijn geen verhoogde gehalten waargenomen in de bodem. Ten aanzien van het grondwater is een lichte verontreiniging aan barium en naftaleen aangetoond. De concentratie aan barium is vermoedelijk gerelateerd aan het natuurlijk voorkomen van de stof.

### **Conclusie**

Mits de normstellingskaders ruim genoeg worden aangepast, zijn geen verontreinigingen aanwezig en is de grond volledig toepasbaar. Het bestemmingsplan is op het aspect bodem uitvoerbaar.

## **4.2 Archeologie**

### **Wet- en regelgeving**

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Het doel hiervan is om cultuurhistorische belangen meer te laten meewegen in de ruimtelijke ordening.

### **Bureauonderzoek**

Het archeologisch bureauonderzoek is als bijlage 3 bij deze toelichting toegevoegd. Het plangebied ligt op een keileemopduiking met daarop een dekzandpakket waardoor in de ondergrond potentieel archeologische resten vanaf de Steentijd kunnen worden aangetroffen. In de nabije omgeving van het plangebied (circa 300 m ten westen) zijn al diverse archeologische resten aangetroffen, die met name dateren in het Laat-Neolithicum-Vroege Bronstijd en de IJzertijd.

Op basis van de geraadpleegde historische kaarten is te zien dat het plangebied in historische periodes onbebouwd was. Op de kadastrale minuut uit de eerste helft van de 19e eeuw wordt het grondgebruik als bouwland weergegeven.

Deze situatie blijft zo tot het begin van de 21e eeuw, wanneer het terrein als sportveld in gebruik wordt genomen. Opvallend is dat in het historische kaartbeeld in het noordelijk deel van het plangebied een hoogtelijn is ingetekend, wat impliceert dat hier een relatieve hoogte aanwezig was. Deze hoogte is mogelijk geëgaliseerd met de aanleg van het sportveld, maar indien nog intact zou een dergelijke hoogte een geschikte vestigingslocatie voor prehistorische jager-verzamelaars kunnen zijn.

Voor het plangebied geldt een dubbelbestemming archeologie waarvoor geldt dat er archeologisch onderzoek dient plaats te vinden voor ingrepen met een groter oppervlakte van 1000 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,4 m. Vanwege de kans op de aanwezigheid van archeologische resten in het plangebied, die direct onder de bouwvoor kunnen worden

aangetroffen, is een verkennend booronderzoek uitgevoerd (IVO-O; SIKB BRL 4000, protocol 4003).

#### **Verkennd booronderzoek**

Ten behoeve van het archeologische onderzoek (zie bijlage 4) zijn 6 handmatige grondboringen verricht. De archeologisch relevante bodem, de top van het dekzand, is niet langer aanwezig. Waarschijnlijk is deze eertijds met de aanleg van het voetbalveld afgegraven. Er worden geen archeologische waarden in het plangebied verwacht. De archeologische verwachting kan worden bijgesteld naar laag. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. De voorgenomen bodemingrepen voor het IKC Marum kunnen zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd.

#### **Conclusie**

Aan de hand van de archeologische onderzoeken is het bestemmingsplan op het aspect archeologie uitvoerbaar.

### **4.3 Water**

#### **Wet- en regelgeving**

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een zogenoemde waterparagraaf te worden opgenomen. In deze waterpara-graaf moet uiteengezet worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding. Het is de schriftelijke neerslag van de zogenaamde watertoets. Het doel van de watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van een watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect (zie ook bijlage 5).

#### **Onderzoek**

##### *Hydrologie*

De planlocatie bevindt zich in het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest en specifiek in deelstroomgebied Dwarsdiep. De afwatering vindt plaats via een sloot ten zuiden van de planlocatie, die langs de westzijde van het sportcomplex afstroomt via een knijpduiker op de hoofdwatgang Tocht langs de Houtwal. Langs de oostzijde van de planlocatie bevindt zich een duiker.

##### *Bodem*

Op de planlocatie bevindt zich een boormonsterprofiel in Dinoloket (B11F1372). Uit dit profiel blijkt de bodem onder de ophooglaag te bestaan uit matig fijn zand tot zandig leem. Vanaf ca. 1,5 m beneden maaiveld wordt klei aangetroffen.

De bodem is te karakteriseren als een laarpodzolgrond van lemig fijn zand. De grondwatertrap ligt grotendeels rond trap V-VI. Dit wil zeggen dat de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) kan voorkomen op tenminste 120 cm beneden maaiveld en de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) op ca. 40 cm beneden maaiveld. De bodem kent overwegend een infiltratie situatie. De aanwezigheid van matig fijn zand en leem zorgt echter voor een matige tot slechte doorlatendheid van de bodem en periodiek hoge grondwaterstanden. Als infiltratie van afgekoppeld hemelwater wordt overwogen dient een infiltratieonderzoek plaats te vinden.



Figuur 4.1: Lokale waterhuishoudkundige situatie planlocatie (bron: Waterschapskaart)

De realisatie van het IKC met buitenterrein en fietsstalling zorgt voor een toename van het verhard oppervlak. Er worden geen bestaande watergangen gedempt, duikers verwijderd of nieuwe watergangen gerealiseerd.

#### *Veilig*

In de omgeving van de planlocatie bevindt zich geen waterkering ter bescherming van de locatie tegen overstroming. Er is volgens de Klimateffectatlas geen significante overstromingskans. Om het risico op verdrinking te voorkomen dient er vrij zicht te zijn op open water (sloten) door afscherming door bomen en struiken te voorkomen. Tevens wordt aanbevolen geen (nieuw) open water in de vorm van een vijver op de planlocatie te realiseren.

#### *Voldoende*

Uitgangspunt is dat kansen worden benut om de planlocatie klimaatrobust in te richten. Zo is het mogelijk om het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien en periodes van droogte en hitte.

Bij de inrichting van de planlocatie kan hierop worden geanticipeerd door bijvoorbeeld het percentage verhard oppervlak te verminderen en de planlocatie groener in te richten. Voorbeelden waaraan kan worden gedacht zijn bijvoorbeeld het toepassen van waterdoorlatende of waterbergende verharding, het oppervlakkig (dus niet ondergronds) afvoeren van hemelwater, opslag en hergebruik van hemelwater en het toepassen van groene daken.

Er is op de planlocatie een groot risico op ondergrondverdichting. Door de ondergrondverdichting neemt het infiltratievermogen en de doorlatendheid van de bodem af. Ondergrondverdichting kan leiden tot wateroverlast.

Rondom de planlocatie bevinden zich sloten. Deze zorgen voor de afwatering van het sportcomplex. Voorkomen dient te worden dat deze sloten worden gedempt, of dat de afwatering wordt verminderd of geblokkeerd. Eventuele extra waterberging kan worden gevonden in het verbreden van de sloot.

De maaiveldhoogte binnen de planlocatie voldoet momenteel aan de droogleggingsnorm en ontwateringsdiepte voor het huidige gebruik als trainingsveld. Om grondwateroverlast in de toekomstige situatie te voorkomen, dient rekening te worden gehouden met een drooglegging van tenminste 1,30 m voor gebouwen met kruipruimte en tenminste 1,00 m voor gebouwen zonder kruipruimte.

Voor het eventueel verleggen (dempen en opnieuw graven) of het dempen van oppervlaktewater is een watervergunning nodig. Dempingen dienen voor 100% gecompenseerd te worden (zelfde hoeveelheid oppervlaktewater) binnen hetzelfde peilgebied. Het dempen van oppervlaktewater is vooralsnog niet aan de orde.

Waterschap Noorderzijlvest hanteert een compensatienorm van 10%. Door de realisatie van het kindcentrum met buitenterrein en fietsstalling neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met circa 4.500 m<sup>2</sup>. Indien de neerslag op het toegenomen verhard oppervlak versneld tot afvoer komt, dient circa 450 m<sup>2</sup> aan nieuwe waterberging aangelegd te worden. Nieuwe waterberging kan worden gezocht in het verbreden van een bestaande watergang of het graven van een nieuwe watergang. Het zoekgebied hiervoor is de naaste omgeving. Aan de oostkant van de planlocatie bevindt zich een lange duiker. Mogelijk is deze als watergang aan te leggen.

Op basis van nader infiltratieonderzoek (zie bijlage 5) is geconcludeerd dat de compensatie het beste plaats kan vinden door op de zuidzijde van de kavel een waterberging met overloop te realiseren. De waterberging zal conform de uitgangspunten in bijlage 5 gerealiseerd worden in het plangebied.

#### *Schoon*

Om een goede waterkwaliteit te realiseren is het nodig dat voorkomen wordt dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. De bouwwijze en onderhoudstechniek van het kindcentrum moeten emissievrij zijn. Ook is het nodig dat wordt gebouwd met milieuvriendelijk en duurzaam materiaal.

Om het aantal overstortingen van rioolwater en de belasting van rioolwaterzuiveringen te beperken is het uitgangspunt om regenwater en rioolwater zoveel mogelijk gescheiden af te voeren. De uitvoering hiervan dient in de vorm van een rioleringsplan voorgelegd te worden aan het waterschap en de gemeente.

#### *Watertoets*

Op 18 juli 2019 is waterschap Noorderzijlvest middels de Digitale Watertoets geïnformeerd over het initiatief. Hieruit is gebleken dat de normale procedure wordt gevolgd. Op 22 juli 2019 heeft waterschap Noorderzijlvest in een aanvullende reactie nadere informatie geleverd over de uitgangspunten en wateraspecten.

#### **Conclusie**

Door het planvoornemen ontstaat er extra verhard oppervlak. Elke vierkante meter extra verhard oppervlak moet met 10% worden gecompenseerd in of in de directe nabijheid van het plangebied. In de einduitwerking van de terreininrichting wordt hier rekening mee gehouden, conform de uitgangspunten in bijlage 5. Het is tevens mogelijk binnen elke

bestemming in het bestemmingsplan Marum Dorp water te realiseren of wateroppervlakten te verbreden. Hierdoor is het bestemmingsplan IKC Marum op het aspect water uitvoerbaar.

#### **4.4 Natuur**

##### **Wet- en regelgeving**

In het kader van de Wet natuurbescherming moet voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen worden onderzocht of er sprake is van effecten van de voorgenomen werkzaamheden op wettelijk beschermde soorten flora en fauna en/of natuurgebieden. De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming.

Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met belangrijke natuurwaarden wettelijk zijn beschermd. Het gaat hierbij om het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS), Natura 2000-gebieden, natuurreervaten en andere in bestemmingsplannen aangeduide natuurgebieden. De soortbescherming valt net als Natura-2000 onder de Wet Natuurbescherming, die per 1 januari 2017 in werking is getreden.

##### **Onderzoek**

###### *Natura 2000-gebieden*

Dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied is Bakkeveense Duinen en ligt op dusdanige afstand van het plangebied (ca. 5,5 km) dat geen verstoring door licht, geluid of beweging zal plaatsvinden.

Tijdens de aanlegfase wordt een toename van de stikstofuitstoot verwacht. Om te kunnen beoordelen hoeveel stikstof maximaal neerslaat op gevoelige habitattypen is een Aeries-berekening uitgevoerd. De rekenresultaten laten geen resultaten zien hoger dan 0,00 mol N/ha/jr. Het verkennend natuuronderzoek is als bijlage 6 bij deze toelichting toegevoegd. Hierdoor is de realisatie van het IKC te Marum voor de Wet natuurbescherming vergunningsvrij.

De gebruiksfase bestaat uit de bundeling van een aantal kindfuncties op één locatie terwijl ze in de huidige situatie verspreid door Marum zitten. Doordat het aantal functies in Marum niet uitbreidt of wijzigt wordt logischerwijs geen toenemende verkeersaantrekkende werking verwacht. De uitstoot van stikstof neemt door verplaatsing en bundeling van functies niet toe.

###### *Soortenbescherming*

Er zijn binnen het plangebied geen beschermde soorten waargenomen. Derhalve zullen geen negatieve effecten ontstaan voor beschermde soorten. Om verstoring van broedende vogels te voorkomen zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen (grootweg half maart t/m juli met uitloop tot halverwege augustus) uitgevoerd moeten worden. Indien uitvoering van de werkzaamheden in het broedseizoen niet is te voorkomen, dient het terrein en de omringende bomen voorafgaand aan de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een deskundig ecoloog op aanwezigheid van in gebruik zijnde vogelnesten. Deze mogen niet verstoord worden zolang ze in gebruik zijn.

### *Zorgplicht*

Om verstoring van migrerende, overvliegende of foeragerende vleermuizen te voorkomen, dienen de werkzaamheden zo veel als mogelijk overdag uitgevoerd te worden en dient waar mogelijk tussen zonsondergang en zonsopgang geen directe werkverlichting of strooiverlichting (m.u.v. voertuigen) toegepast te worden, die op bosjes, bomen en gebouwen kan schijnen.

Voor eventueel aanwezige algemene (vrijgestelde) soorten in de Provincie Groningen geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Hiervoor geldt wel de zorgplicht, wat betekent dat nadelige gevolgen voor planten en dieren zoveel mogelijk moet worden voorkomen.

### *Natuurnetwerk Nederland*

Het plangebied valt buiten de begrenzing van NNN in Groningen en valt tevens niet in overige natuur. Derhalve zullen geen negatieve effecten optreden ten aanzien van de kernwaarden van NNN Groningen.

### **Conclusie**

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

## **4.5 Milieuzonering**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en bescherming van het woon- en leefklimaat is het van belang om inzicht te krijgen in relevante milieuhinder aspecten. Hiervoor wordt de methode milieuzonering gebruikt. Deze methode bestaat uit het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende (bijvoorbeeld een bedrijf) en milieugevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen). Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld scholen). Vanwege dit ruimtelijk structurerend karakter kan een zonering in het bestemmingsplan juridisch worden vastgelegd.

In het handboek 'Bedrijven en milieuzonering' worden milieuaspecten als geluid, geur, stof en gevaar uitgedrukt in richtlijnafstanden die wenselijk worden geacht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De richtlijnafstand is gebaseerd op een minimale afstand tot aaneengesloten woonbebouwing. Het betreffen indicatieve afstanden die bij voorkeur worden aangehouden.

De directe omgeving ten van het plangebied kan worden aangemerkt als rustige woonwijk (woningen Traverse, Alberdaweg, A.S. Talmalaan, Hoornweg). Hier komen naast de woonfunctie geen andere functies voor, behalve de sport- en horecafuncties op sportpark De Holten.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen functies die hinder kunnen opleveren voor het plangebied. Voor basisscholen en kinderdagverblijven zelf geldt milieucategorie 2. Geluid is hierbij het meest bepalende hinderaspect. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking en bijbehorende effecten relevant voor deze functies. De richtafstand richting de woningen rondom het IKC bedraagt in dit geval 30 meter (milieucategorie 2 in rustige woonwijk).

In het ontwerpproces en bij de locatiekeuze van het IKC is rekening gehouden met deze indicatieve afstanden. Concreet betekent dit dat voor de bestemmingsgrens Maatschappelijk op de verbeelding een afstand is aangehouden van minimaal 30 meter ten

opzichte van de woningen. In onderstaande figuur is de ligging van verblijfsobjecten ten opzichte van het IKC en de milieuzonering weergegeven.



Figuur 4.2: Ligging verblijfsobjecten t.o.v. 30 meter zone

#### 4.6 Verkeer en parkeren

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de verkeersstructuur en de verkeersstromen. Om inzicht te krijgen in het huidige verkeersbeeld en de effecten van de voorgenomen activiteit is een verkeersonderzoek uitgevoerd, dat hieronder wordt beschreven. Onderzocht is wat de omvang is van de huidige en toekomstige hoeveelheid verkeer en de bijbehorende parkeervraag. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van CROW-kengetallen.

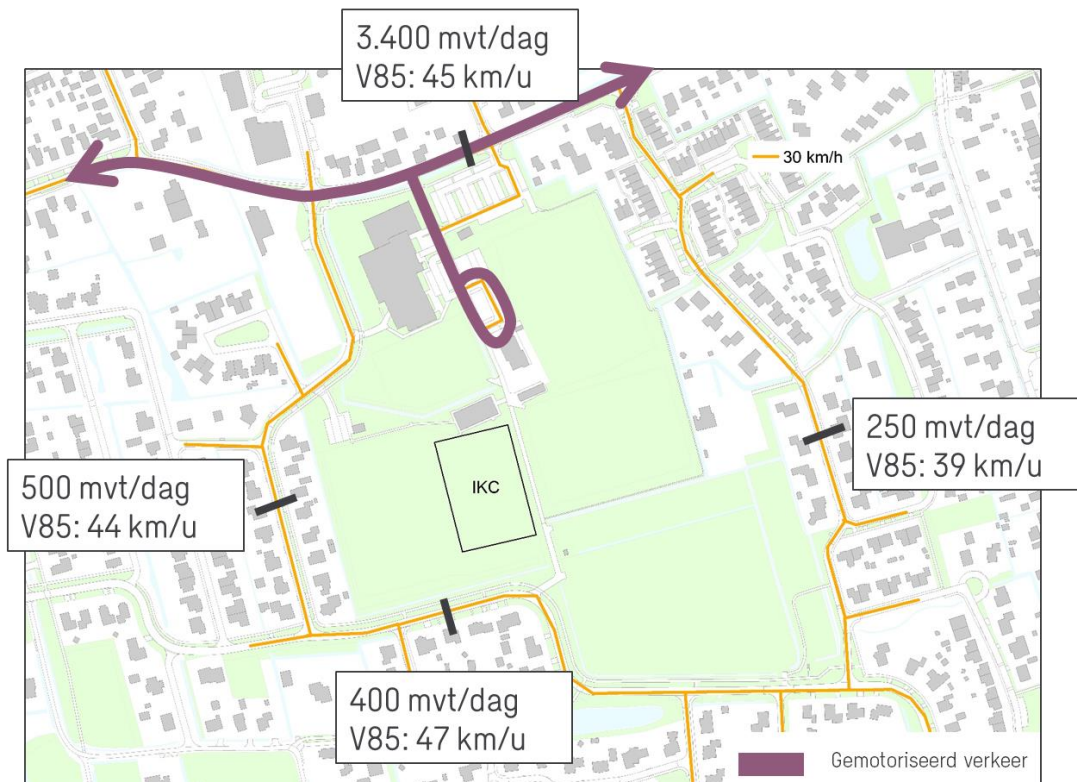
#### 4.6.1 Verkeer

##### *Huidige situatie*

De wegen in Marum zijn grotendeels ingericht volgens het Duurzaam Veilig principe. Dit houdt in dat de positie op en functie van de weg eenduidig en herkenbaar is. In de bebouwde kom van Marum zijn onder andere de Noorderweg en Kruisweg aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen (GOW) waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. De overige wegen in Marum zijn aangemerkt als erftoegangsweg (ETW) met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De 30 km zone zorgt er voor dat alle kruisingen binnen de bebouwde kom gelijkwaardig zijn (voorrang van rechts), waardoor er een grote mate van eenduidigheid is.

Wel is hierin een onderscheid te maken. De Hoornweg, Wendtsteinweg en Lindsterlaan hebben meer een ontsluitende functie (ETW A), terwijl de overige straten in Marum primair een woonfunctie hebben (ETW B). De Hoornweg is breder, overzichtelijker en heeft parkeervakken. In de woonstraten kan men parkeren op de rijbaan en hebben de wegen een smaller en bochtiger profiel. Dit resulteert vaak ook in een lagere snelheid.

In onderstaande figuur staan de hoeveelheid motorvoertuigen (mvt) per dag weergegeven op basis van een verkeerstelling gedurende twee weken in november 2019. Hierin is op te merken dat de Hoornweg een ontsluitende functie heeft voor Marum. Hier zijn namelijk aanzienlijk meer motorvoertuigen geteld dan op de Traverse, Alberdaweg en A.S. Talmalaan. De Hoornweg is daarom ook het meest geschikt als ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer.



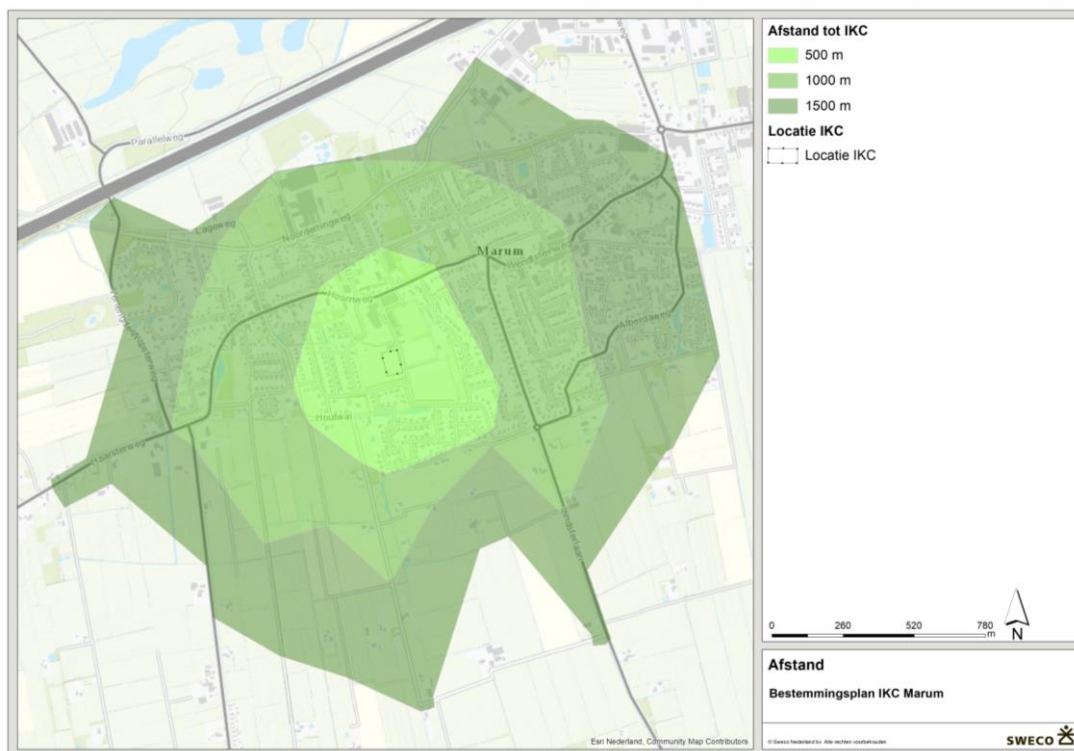
Figuur 4.3: Verkeerstellingen en gemeten gemiddelde snelheid

Tevens is op te merken dat de gemiddelde gemeten snelheid bij de vier meetpunten boven het limiet van 30 km/uur ligt. De V85 (de snelheid die 85% van de automobilisten beschouwd als een redelijke en veilige snelheid) ligt op de Alberdaweg het hoogst met 47 km/uur.

#### *Toekomstige situatie*

Landelijke cijfers laten zien dat gemiddeld 70% van de scholieren per fiets of lopend naar school gaat. De overige 30% wordt met de auto gebracht. De afstand tussen huis en school is het meest bepalend: bij minder dan 500 meter gaan kinderen veelal lopend naar school, bij meer dan 1 kilometer worden de scholieren vaker gebracht met de auto en boven de 2 kilometer kiest een groot deel van de ouders de auto om kinderen naar school te brengen (bron: KPVV Dashboard).

Voor Marum geldt dat de gehele kern binnen een afstand van 1,5 kilometer is gelegen (zie onderstaande afbeelding). Daarmee wonen bijna alle leerlingen uit Marum zelf binnen een afstand van 1,5 kilometer hemelsbreed van de nieuwe schoollocatie. Daarmee ligt de nieuwe locatie ruim binnen de grenzen waarboven het gebruik van de auto de boventoon voert. Voor het grootste deel van de leerlingen ligt het IKC dus op loop- of fietsafstand.



*Figuur 4.4: Afstand vanaf sportpark De Holten*

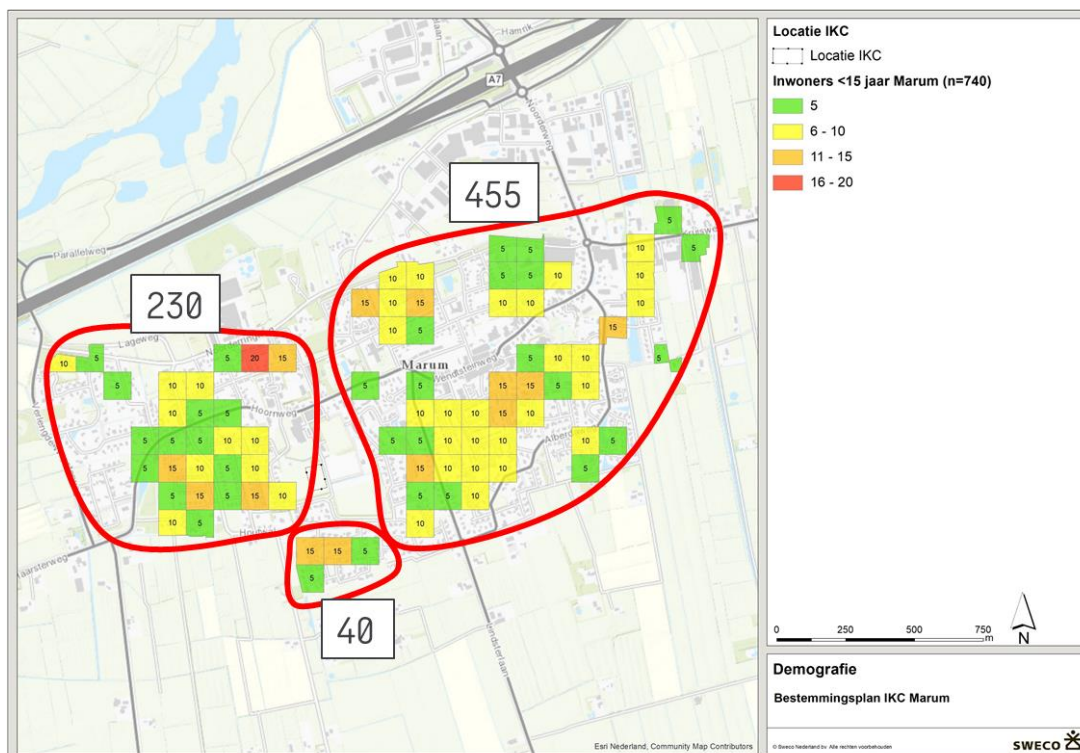
Met de CROW Rekentool is een op de lokale situatie van Marum toegespitste prognose opgesteld<sup>4</sup> (zie onderstaande tabel). Hieruit blijkt dat de verkeersgeneratie van het IKC circa 590 ritten per etmaal is (heen en terug = 2 ritten). In deze berekening wordt uitgegaan van

<sup>4</sup> Dit betreft een berekening voor alle individuele functies van het IKC waarbij geen rekening is gehouden met gelijktijdig halen en brengen van kinderen naar school en kinderopvang. In de verkeersaantallen geldt dit als twee ritten, terwijl in de praktijk regelmatig sprake zal zijn van gecombineerde ritten. Dit is dus een worst case scenario.

een continuurooster, zoals op beide scholen in de huidige situatie het geval is (geen halen en brengen in de middagpauze). 's Ochtends zal het brengen van de kinderen naar school de grootste piekdrukke tot gevolg hebben. Aan het einde van de dag is het verkeer vaak meer gespreid, vooral als een deel van de kinderen naar de buitenschoolse opvang gaat. Voor de muziekschool wordt verwacht dat de meeste leerlingen per fiets naar het IKC zullen gaan, maar dat een klein gedeelte gebracht wordt met de auto.

| Onderdeel                | Ritten (werkdag) |
|--------------------------|------------------|
| <b>Scholen</b>           | <b>336</b>       |
| - Halen/brengen kinderen | 304              |
| - Personeel              | 32               |
| <b>Kinderdagverblijf</b> | <b>195</b>       |
| - Halen/brengen kinderen | 180              |
| - Personeel              | 15               |
| <b>Consultatiebureau</b> | <b>39</b>        |
| <b>Muziekschool</b>      | <b>20</b>        |
| <b>Totaal</b>            | <b>590</b>       |

Op basis van data van het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) is vastgesteld waar de inwoners onder de 15 jaar in Marum wonen<sup>5</sup>. Hieruit blijkt dat circa 2/3<sup>e</sup> ten oosten van De Holten wonen en circa 1/3<sup>e</sup> ten zuiden en ten westen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat van de verwachte 590 ritten circa 390 ritten via de Hoornweg in oostelijke richting worden afgewikkeld en 200 ritten via de Hoornweg in westelijke richting.



Figuur 4.5: Herkomst scholieren (bron: CBS)

<sup>5</sup> Dit betreft landelijke data hoeveel mensen er binnen gebieden van 100 bij 100 meter wonen, waarbij een bepaalde leeftijdscategorie geselecteerd kan worden. Vanwege de privacy is er een ondergrens gesteld op 5 inwoners per gebied.

#### 4.6.2 Parkeren

##### *Huidige situatie*

Aan de Hoornweg is een parkeerplaats gelegen voor onder andere SV Marum, de sporthal en de sportschool (circa 175 parkeerplaatsen). Tevens zijn aan de Traverse nog 16 parkeerplaatsen aanwezig voor de korfbalvereniging. Deze parkeerplaatsen worden in de huidige situatie in hoofdzaak voor de aanwezige sportfuncties gebruikt.



Overzicht huidige parkeersituatie

##### *Toekomstige situatie*

In onderstaande tabel is de parkeervraag weergegeven van de betrokken maatschappelijke functies in het IKC in de toekomstige situatie (gebaseerd op de kengetallen uit CROW-publicatie 381 en de CROW Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren).

| Onderdeel                | Parkeren<br>(werkdag) |
|--------------------------|-----------------------|
| <b>Scholen</b>           | <b>49</b>             |
| - Halen/brengen kinderen | 30                    |
| - Personeel              | 19                    |
| <b>Kinderdagverblijf</b> | <b>21</b>             |
| - Halen/brengen kinderen | 13                    |
| - Personeel              | 8                     |
| <b>Consultatiebureau</b> | <b>5</b>              |
| <b>Muziekschool</b>      | <b>5</b>              |
| <b>Voetbal/Korfbal</b>   | <b>71</b>             |
| <b>Sporthal</b>          | <b>72</b>             |
| <b>Sportschool</b>       | <b>45</b>             |
| <b>Totaal</b>            | <b>268</b>            |

In theorie zijn 268 parkeerplaatsen benodigd voor de combinatie van alle voorzieningen op hetzelfde tijdstip. Deze activiteiten vinden in de praktijk echter niet gelijktijdig maar verspreid over de dag en de week plaats. Het parkeren ten behoeve van de scholen, het kinderdagverblijf en het consultatiebureau vindt doordeweeks plaats tussen grofweg 8.00 en 17.00 uur, het parkeren ten behoeve van de muziekschool grofweg tussen 13.00 en 20.00 uur. Het parkeren voor de sporthal, sportschool en de voetbal- en korfbalvereniging vindt hoofdzakelijk in de weekenden en de avonden (na 17.00 uur) plaats.

Op basis van de toepassing van aanwezigheidspercentages (zie onderstaande figuur) blijkt het piekmoment op de zaterdagmiddag te zijn. Op dat moment zijn er 188 parkeerplaatsen benodigd. Er zijn 191 (175+16) parkeerplaatsen, waardoor het aanbod overeen komt met de parkeervraag. Op basis hiervan is er geen sprake van een parkeertekort. Wel kan er tijdens piekmomenten in het weekend sprake zijn van een parkeertekort. Door de week zijn er voor de maatschappelijke functie (scholen, muziekschool, kinderdagverblijf en het consultatiebureau) en de sportfuncties voldoende parkeerplaatsen.

| Functie                                           | Parkeervraag | werkdag |     |        |     |       |     |       |   | zaterdag |     |       |     | zondag |     |
|---------------------------------------------------|--------------|---------|-----|--------|-----|-------|-----|-------|---|----------|-----|-------|-----|--------|-----|
|                                                   |              | ochtend |     | middag |     | avond |     | nacht |   | middag   |     | avond |     | middag |     |
| Sportfuncties binnen                              | 117          | 25%     | 29  | 50%    | 59  | 100%  | 117 | 0%    | 0 | 100%     | 117 | 100%  | 117 | 75%    | 88  |
| Sportfuncties buiten                              | 71           | 0%      | 0   | 25%    | 18  | 50%   | 36  | 0%    | 0 | 100%     | 71  | 25%   | 18  | 50%    | 36  |
| Sociaal medisch (o.a. consultatiebureau)          | 5            | 100%    | 5   | 100%   | 5   | 0%    | 0   | 0%    | 0 | 0%       | 0   | 0%    | 0   | 0%     | 0   |
| Dagonderwijs (incl. kinderopvang en muziekschool) | 75           | 100%    | 75  | 100%   | 75  | 7%    | 5   | 0%    | 0 | 0%       | 0   | 0%    | 0   | 0%     | 0   |
| Totaal                                            | 268          |         | 109 |        | 156 |       | 158 |       | 0 |          | 188 |       | 135 |        | 123 |

#### Parkeervraag fietsen

Voor basisonderwijs geldt volgens de ASVV-2012 een richtlijn van 3,5 tot 5,8 stallingsplaatsen per 10 leerlingen. Uitgaande van 456 leerlingen levert dit een capaciteit van 160 tot 265 stallingsplaatsen. Er is voldoende ruimte rond het schoolgebouw om een dergelijk aantal stallingsplaatsen te kunnen realiseren.

#### 4.6.3 Verkeersplan veilige schoolomgeving

Om een goede en veilige bereikbaarheid van het IKC te realiseren wordt in een verkeersplan onder meer aandacht besteed aan:

- De wijze van ontsluiting voor autoverkeer (hoofdroute via Hoornweg en eventueel voorzieningen tegen ongewenst parkeren aan de Alberdaweg);
- Toegankelijke, logische en veilige loop- en fietsroutes en -oversteken uit zowel het gehele dorp als de parkeerplaatsen bij de sporthal/voetbalkantine;
- Een Kiss & Ride'-strook zo dicht mogelijk bij het schoolterrein;
- Logische aansluitingen voor fietser, voetganger en automobilist (incl. gehandicapten parkeerplaatsen) aansluitend op de terreininrichting van het IKC.

In bijlage 7 staat het uitgebreide verkeersplan weergegeven. Hieronder worden de belangrijkste aspecten opgesomd:

1. Veilige aansluiting op de Hoornweg, scheiding van verkeersstromen op het parkeerterrein en veiliger maken bocht/aansluiting Alberdaweg;
2. Nieuw fietspad oostzijde richting Lindsterlaan;
3. Veiliger maken gehele Alberdaweg.

#### Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren worden binnen dit bestemmingsplan uitvoerbaar geacht

## 4.7 Geluid

### Wet- en regelgeving

In de Wet geluidhinder (Wgh) is de zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat (geluids)eisen worden gesteld aan de milieubelastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd aan milieugevoelige functies. Omdat er geen fysieke wijzigingen aan een weg plaatsvinden en er geen sprake is van de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen binnen de Wettelijke zone van wegen is er vanuit de Wgh geen verplichting tot onderzoek. Wel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan naar de indirecte hinder vanwege de verkeersaantrekkende werking en de geluidbelasting (bijlage 8), geluidreflectie en afscherming door het IKC (bijlage 9) en vanwege activiteiten (stemgeluid) en gebouwinstallaties van het IKC (bijlage 10).

#### *Indirecte hinder en geluidbelasting wegverkeer*

Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting vanwege de omliggende wegen op de nieuwbouw van het IKC (directe hinder) voldoet aan de voorkeursgrenswaarde  $L_{den} \leq 48$  dB(A). De hoogst berekende cumulatieve bijdrage bedraagt  $L_{den} = 37$  dB. Aan het toelaatbare binnenniveau van 33 dB, geldend voor geluidgevoelige ruimten als klaslokalen, kan ruimschoots worden voldaan.

Daarnaast is de in de omgeving te verwachten geluidbelasting in beeld gebracht als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het IKC (indirecte hinder). Ter plaatse van de langs de ontsluitingsroute gelegen woningen kan worden voldaan aan de voor indirecte hinder geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

#### *Geluidreflectie en afscherming door het IKC*

Rond het nieuw te bouwen IKC te Marum liggen sportvelden. De omliggende woningen ondervinden een geluidbelasting vanwege het gebruik van deze sportvelden. In opdracht van Sweco Nederland B.V. is nagegaan in hoeverre door reflecties en afscherming van het nieuw te bouwen IKC de geluid-bijdrage door gebruik van de sportvelden toe-, dan wel afneemt.

Uit de berekeningen volgt dat, voor zover er sprake is van een eventuele toename van de geluidbijdrage, deze minder dan 1 dB bedraagt en daarmee niet of nauwelijks hoorbaar is. Afhankelijk van het gebruikte veld is de geluidreductie door afscherming groter en varieert van 0 tot 7 dB. Een reductie van 7 dB is als een duidelijk hoorbare afname te beoordelen.

In de praktijk geldt voor de omliggende woningen dat het dichtstbijzijnde sportveld maatgevend zal zijn voor de (hoogste) geluidbelasting door sportactiviteiten. Uit het onderzoek volgt dat, met de realisatie van het IKC, de vanwege deze nabijgelegen velden ondervonden geluidbelasting niet significant wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie.

#### *Activiteiten en gebouwinstallaties van het IKC*

Uit het onderzoek volgt dat ter plaatse van de omliggende woningen zonder aanvullende maatregelen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A), geldend voor een rustige woonomgeving. Ook kan het IKC voldoen aan de standaard geluidvoorschriften als verbonden aan het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Om aan de (5 dB strengere) VNG-richtwaarden te kunnen voldoen, kan op de zuidelijke terreingrens een geluidscherm worden gerealiseerd, maar hiervoor geldt geen wettelijke verplichting. Aanvullend dient nadere aandacht te worden besteed aan de installatiekeuze en/of de situering van de gebouwinstallaties. Wanneer gebruik wordt gemaakt van lucht-water warmtepompen moeten specifiek stille units worden toegepast. Een alternatief is om

de geluidemissie van de warmtepompen in de richting van met name de woningen aan de Alberdaweg af te schermen.

## Conclusie

Aan de hand van het akoestische onderzoek is het bestemmingsplan op het aspect geluid uitvoerbaar.

## 4.8 Luchtkwaliteit

Het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit wettelijk stelsel wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor dat bij ruimtelijke plannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Hierbij moeten de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het onderzoeksgebied worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen.

Uit onderzoek is gebleken, dat slechts bij hoge verkeersintensiteiten in grotere stedelijke gebieden overschrijdingen van grenswaarden voorkomen. Op basis van artikel 5.16 Wm kan een bestemmingsplan worden vastgesteld, indien aannemelijk is gemaakt dat de planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof. Door middel van een quickscan (NIBM tool, versie 2020) is onderzocht of aan het bepaalde omtrent luchtkwaliteit kan worden voldaan of dat nadere berekeningen voor luchtkwaliteit noodzakelijk zijn.

In onderstaande afbeelding is de ingevulde rekensheet weergegeven, waarbij gebruik is gemaakt van de in paragraaf 4.7 gehanteerde verkeersgegevens (voor vrachtverkeer is op basis van expert judgement uitgegaan van een aandeel van 2%). Hierbij is de toename van verkeer vanwege het IKC betrokken. Uit de quickscan blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer vanwege de nieuwe functies in het gebied niet in betekende mate is en nader onderzoek niet nodig is.

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

|                                                                                              |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                      | 2021 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                        |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                 | 590  |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                        | 2,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                              |      |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                         | 0,51 |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                        | 0,10 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                             |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;<br>geen nader onderzoek nodig |      |

Figuur 4.6: Berekening quick-scan NIBM tool

#### **4.9 Externe veiligheid**

##### **Wet- en regelgeving**

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Het beoordelingskader externe veiligheid richt zich met name op het handelen met en het transport van gevaarlijke stoffen en kan naar risicobron grofweg als volgt ingedeeld worden:

- 1) inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- 2) buisleidingen;
- 3) vervoer over weg, water of spoor.

Bij een bestemmingsplanwijziging moet het plangebied worden getoetst aan het vigerende beleid voor externe veiligheid. Om de ontwikkeling verder in procedure te kunnen brengen is het noodzakelijk aan te tonen dat de omgeving geen onaanvaardbare risico's veroorzaakt voor de ontwikkeling. Het plaatsgebonden risico vanwege inrichten en het transport van gevaarlijke stoffen voor kwetsbare objecten mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde. Ook mag de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet worden overschreden en op basis van onderzoek (en advies van de regionale brandweer) moet blijken dat er voldoende mogelijkheden zijn tot zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor hulpverlening en rampenbestrijding.

##### **Onderzoek**

Rondom het plangebied zijn de volgende risicobronnen aanwezig op basis van de Risicokaart:

- Openluchtwembad Wotterwille op ca. 400 meter
- Friesland Foods Cheese op ca. 700 meter

In de omgeving van het beoogde IKC zijn geen hogedruk gasleidingen aanwezig. Gezien de grote afstand tussen het IKC en deze risicobronnen is er in het kader van externe veiligheid geen sprake van een onveilige situaties (toename plaatsgebonden en/of groepsrisico).

##### **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend plan aan de normen voor externe veiligheid voldoet.

## 5 Juridische toelichting

### 5.1 Systematiek

Het bestemmingsplan Integraal Kindcentrum Marum (NL.IMRO.1969.BPMA19HERS1-OW01) voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor beheer en ontwikkeling van het plangebied. Het is een plan op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarmee kunnen met direct recht omgevingsvergunningen worden verleend. De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende regels geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan.

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten in principe per bestemming: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels, en waar nodig een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is digitaal gemaakt. De digitale verbeelding is variabel in schaal doordat kan worden in- en uitgezoomd, en bezit een meetfunctie. Het digitale plan is raadpleegbaar via het internet ([www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Daar zijn de digitale bestanden ook te downloaden.

De papieren (analoge) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1:1000. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart). De verbeelding geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.

### 5.2 Toelichting op de regels

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

#### **Hoofdstuk 1: Inleidende regels**

In hoofdstuk 1 worden enkele in de planregels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde grootheden dienen te worden gemeten.

#### **Artikel 1: Begripsbepaling**

In dit artikel zijn begrippen gedefinieerd, die voorkomen in de regels. De begripsbepalingen in artikel 1 zijn noodzakelijk bij de interpretatie van de regels. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

Behalve de eerste twee begrippen zijn deze omschrijvingen alfabetisch gerangschikt. Zij zijn zoveel mogelijk gebaseerd op vaste jurisprudentie. In de loop der tijd hebben de meeste begrippen zich ontwikkeld tot een standaard, waarvan ook in dit bestemmingsplan gebruik is gemaakt.

**Artikel 2: Wijze van meten**

De bepalingen over de wijze van meten zijn in artikel 2 opgenomen. Dit artikel geeft aan hoe de hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

**Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**

In hoofdstuk 2 zijn de op de kaart aangegeven bestemmingen omschreven. De bestemmingsomschrijving betreft de centrale bepaling van de bestemming. Het betreft een omschrijving waarin limitatief de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan.

De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving. Ook het gebruik van gronden en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving. In de bouwregels staan uitsluitend bepalingen die betrekking hebben op het bouwen. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen om bouwvergunning. Afwijkingsmogelijkheden van de bouwregels geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid om onder voorwaarden met omgevingsvergunning af te wijken van een specifieke regel. De specifieke gebruiksregels vormen een nadere concretisering van het toegestane gebruik.

**Artikel 3: Groen**

Om ten zuiden van het kunstgrasveld een fietspad te kunnen realiseren moet de aanwezige sloot tussen de volkstuinvereniging en het schelpenpad naar verwachting enkele meters verplaatst worden in zuidelijke richting. Het fietspad komt namelijk mogelijk te liggen ter plaatse van de bestaande watergang, die in het bestemmingsplan Marum Dorp is bestemd als Water. Als compensatie voor de mogelijk te dempen watergang kan een nieuwe watergang aangelegd worden direct ten zuiden van de huidige watergang in de bestemming Groen. In dit bestemmingsplan zijn voor het zoekgebied voor het fietspad de bestemmingen Groen en Water uit het bestemmingsplan Marum Dorp 2015 overgenomen. Binnen deze bestemmingen is het realiseren van een fietspad mogelijk gemaakt onder voorwaarde dat de huidige watergang ter plaatse gecompenseerd wordt.

**Artikel 4: Maatschappelijk**

Deze bestemming is toegekend aan het te realiseren gebouw voor het IKC Marum en de bijbehorende buitenruimte. De begrenzing volgt in hoofdlijnen de nieuwe situatie. In de bestemmingsomschrijving (lid 4.1) staan de toegestane functies van de bestemming. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten op de regeling uit het bestemmingsplan Marum Dorp 2015.

**Artikel 5: Water**

Om ten zuiden van het kunstgrasveld een fietspad te kunnen realiseren moet de aanwezige sloot tussen de volkstuinvereniging en het schelpenpad naar verwachting enkele meters verplaatst worden in zuidelijke richting. Als compensatie voor de mogelijk te dempen watergang kan een nieuwe watergang aangelegd worden direct ten zuiden van de huidige watergang in de bestemming Groen. In dit bestemmingsplan zijn voor het zoekgebied voor het fietspad de bestemmingen Groen en Water uit het bestemmingsplan Marum Dorp 2015 overgenomen. Binnen deze bestemmingen is het realiseren van een fietspad mogelijk gemaakt onder voorwaarde dat de huidige watergang ter plaatse gecompenseerd wordt.

**Artikel 6: Waarde - Archeologie**

Voor het gedeelte waar mogelijk een fietspad gerealiseerd wordt is de dubbelbestemming archeologie uit het bestemmingsplan Marum Dorp 2015 overgenomen. Hierin is een drempelwaarde opgenomen voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek, namelijk een oppervlakte vanaf 1.000 m<sup>2</sup> bij bouwactiviteiten en een oppervlakte vanaf 1.000 m<sup>2</sup> en een diepte van 50 cm bij overige werkzaamheden.

**Hoofdstuk 3 Algemene regels**

In hoofdstuk 3 van de regels is een aantal standaardbepalingen opgenomen te weten, de anti-dubbeltelbepaling en de algemene afwijkingsregels.

**Artikel 7: Anti-dubbeltelregel**

De anti-dubbeltelbepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

**Artikel 8: Algemene bouwregels**

In dit artikel zijn de algemene bouwregels beschreven, die voor hele plangebied gelden. In de algemene bouwregels zijn bepalingen omtrent ondergeschikte bouwdelen, dakopbouwen en meetverschillen

**Artikel 9: Algemene gebruiksregel**

De gebruiksregels in dit artikel zijn op alle bestemmingen van toepassing en sluit bepaalde activiteiten uit. De regels hebben vooral ten doel het woon- en leefklimaat te beschermen. De regels volgen veelal uit het gemeentelijk beleid.

**Artikel 10: Algemene afwijkingsregels**

Met de algemene afwijkingsregels wordt de mogelijkheid gegeven om in uitzonderingssituaties met een omgevingsvergunning maximaal 10% af te wijken van de maten die in de bestemmingen zijn genoemd. Indien van deze afwijkingsmogelijkheid gebruik wordt gemaakt dient te worden gemotiveerd dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt van enkele waarden.

**Artikel 11: Overige algemene regels**

De in dit artikel opgenomen regel beoogt te borgen dat bij functiewijziging de toets aan de parkeercijfers van het CROW wordt toegepast.

**Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

In hoofdstuk 4 zijn twee artikelen opgenomen, het overgangsrecht ten aanzien van gebruik en bebouwing en de slotregel waarin de citeertitel van het bestemmingsplan wordt aangehaald.

**Artikel 12: Overgangsrecht**

In deze bepaling is vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht. Globaal staat hierin dat bestaande legale bouwwerken die afwijken van dit plan mogen blijven bestaan en dat bestaand legaal gebruik dat afwijkt van dit plan mag worden voortgezet.

**Artikel 13: Slotregel**

Als laatste is de slotregel opgenomen. Deze bepaling omschrijft de titel van het plan.

## 6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het opstellen van dit plan komen op grond van artikel 91 van de Wet op het primair onderwijs, voor rekening van de gemeente. Dit geldt zowel voor de realisatie van het plan als voor eventuele planschade. De gemeenteraad heeft de benodigde kredieten in 2018 en 2019 beschikbaar gesteld. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd. Daarnaast is op 3 december 2018 door de gemeenteraad de voorkeurslocatie voor Integraal Kindcentrum vastgesteld. Gelet hierop is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.

### 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) plegen burgemeester en wethouders overleg met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Het vooroverleg vindt gelijktijdig plaats met de ter visie legging.

#### 6.2.1 Informatiebijeenkomst en klankbordgroep

Op 26 november 2018 is voor gebruikers, buurtbewoners en belangstellenden een informatiebijeenkomst voor het IKC georganiseerd. Tijdens deze avond zijn de drie onderzochte locatievarianten op het sportpark De Holten voor het oprichten van het IKC voorgelegd. Omwonenden hebben naar aanleiding daarvan hun reactie op de drie varianten kunnen geven.

In 2019 is een klankbordgroep samengesteld bestaande uit ouders van schoolgaande kinderen, de voetbalvereniging, de volkstuin, omwonenden, Marum Belang, de scholen, GGD, kinderopvang en de gemeente Westerkwartier. Op 24 september en 12 november 2019 hebben twee bijeenkomsten van de klankbordgroep plaatsgevonden. Hierin is het verkeersplan voor een veilige schoolomgeving en het ontwerp van de openbare ruimte uitgewerkt. Op 7 oktober 2020 heeft er een informatiebijeenkomst plaatsgevonden in de Kruisweg in Marum. Tijdens deze bijeenkomst is het proces, het verkeers- en bouwplan en het bestemmingplan verder toegelicht. De vragen die tijdens deze avond zijn gesteld zijn samen met de antwoorden hierop, opgenomen in bijlage 11.

#### 6.2.2 Vooroverleg

Instanties die blijken hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, worden bij de totstandkoming van bestemmingsplannen betrokken in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). Het plan is toegestuurd naar het waterschap en de provincie. De provincie had geen opmerkingen. Het waterschap had enkele opmerkingen over hoe de uitwerking van de klimaat robuuste inrichting er uit komt te zien en over de scheiding van regen- en rioolwater. Dit heeft geresulteerd in een nadere uitwerking die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. Daarnaast is in de toelichting duidelijk gemaakt dat riool- en regenwater gescheiden wordt afgevoerd. De vooroverlegreacties zijn opgenomen in bijlage 12.

#### 6.2.3 Vervolg

Na het verwerken van de inspraak- en overlegreacties is het ontwerp van dit bestemmingsplan overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode zijn vier zienswijzen ingediend tegen het plan. Deze zijn betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. De wijzigingen als gevolg van de zienswijzen zijn verwerkt in het plan. Na de vaststelling volgt

de beroepstermijn van zes weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de beroepstermijn treedt het plan in werking en is onherroepelijk als er geen beroep wordt ingesteld. Als er wel beroep wordt ingesteld wordt het plan pas na de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk maar treedt wel eerder in werking.

Bijlage 1 Historisch bodemonderzoek

## Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek

## Bijlage 3 Quick scan archeologie

Bijlage 4 Archeologisch inventariserend veldonderzoek

## Bijlage 5 Watertoets en infiltratieonderzoek

## Bijlage 6 Verkennend natuuronderzoek

Bijlage 7 Verkeersplan

Bijlage 8    Onderzoek wegverkeerslawaaï

Bijlage 9    Onderzoek geluidsbelasting omgeving

## Bijlage 10 Onderzoek activiteiten en installaties

Bijlage 11 Informatiebijeenkomst 7 oktober 2020

Bijlage 12 Reacties vooroverleg