

Zienswijzennota

Chw bestemmingsplan Woonwijken Kampen,
5^e herziening Jan Ligthartstraat 5-7

Gemeente Kampen

Mei 2023

Inhoudsopgave

A.	Inleiding.....	3
1.1	Leeswijzer.....	3
B.	Zienswijzen.....	4
2.1	Ontvankelijkheid	4
2.2	Zienswijzen.....	4
2.2.1	Zienswijze 1.....	4
2.2.2	Zienswijze 2.....	7
2.3	Conclusies op een rij	13

A. Inleiding

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 24 januari 2023 besloten het ontwerp van het 'Chw bestemmingsplan Woonwijken Kampen, 5^e herziening Jan Ligthartstraat 5-7' ter inzage te leggen.

Het bestemmingsplan maakt de bouw van een nieuwe sporthal en de aanleg van een sportveld voor het Ichthus College en volleybalvereniging Reflex mogelijk. De bestaande bebouwing ter plaatse van de Jan Ligthartstraat 5-7 wordt hiervoor gesloopt. In het plan wordt voor de sporthal een maximale hoogte vastgelegd van 12 m. Aan de zijde van de Jan Ligthartstraat is ruimte gereserveerd voor kleedruimte, technische voorzieningen en kantine.

Het parkeren vindt plaats tussen de brandweerkazerne en de nieuwe sporthal. Fietsen kunnen aan de voorzijde gestald worden.

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is aan een ieder de gelegenheid geboden tot het indienen van een zienswijze. Het ontwerpbestemmingsplan heeft daartoe met ingang van 1 februari 2023 tot en met 15 maart 2023 ter inzage gelegen.

Gedurende de termijn van tervisielegging van het ontwerp zijn twee (waarvan één namens meerdere ondertekenaars) zienswijzen ingediend. Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van die zienswijzen ten aanzien van het voorliggend bestemmingsplan. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Deze reactienota maakt onderdeel uit van de toelichting, behorende bij het 'Chw bestemmingsplan Woonwijken Kampen, 5^e herziening Jan Ligthartstraat 5-7'.

1.1 Leeswijzer

Deze reactienota betreft de behandeling van de ontvangen zienswijzen op het ontwerp van het 'Chw bestemmingsplan Woonwijken Kampen, 5^e herziening Jan Ligthartstraat 5-7'. In hoofdstuk 2 wordt de inhoud van de zienswijzen puntsgewijs weergegeven met daarbij in *cursief* weergegeven de reactie daarop. De conclusie, of de zienswijze wel of geen aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan, wordt aan het eind bij elke zienswijze in **vetgedrukte** tekst weergegeven. Eventuele wijzigingen van het bestemmingsplan worden eveneens **vetgedrukt** weergegeven.

B. Zienswijzen

2.1 Ontvankelijkheid

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 1 februari 2023 tot en met 15 maart 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn van tervisielegging zijn twee zienswijzen ingediend.

- Zienswijze reclamant 1, ontvangen 9 februari 2023, geregistreerd onder zaaknummer: 10139-2023;
- Zienswijze reclamant 2, ontvangen 14 maart 2023, geregistreerd onder zaaknummer: 19255-2023;

Alle zienswijzen zijn voorzien van alle benodigde gegevens. Beide zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend. Zienswijze 2 is mede door anderen ondertekend.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht worden reclamanten als belanghebbenden aangemerkt. De genoemde zienswijzen zijn hiermee ontvankelijk.

In de volgende paragraaf wordt inhoudelijk stil gestaan bij de zienswijzen. De zienswijzen worden vervolgens van een gemeentelijke reactie voorzien.

2.2 Zienswijzen

2.2.1 Zienswijze 1

A. Geluid

Er is en wordt aandacht gevraagd voor geluidsoverlast door de technische installatie op de sporthal. De theoretisch gepresenteerde berekeningen geven onvoldoende houvast om de zorgen weg te nemen. Voorgesteld wordt om de installaties naar de achterzijde van de hal te verplaatsen om overlast voor te zijn.

Reactie gemeente:

Ten behoeve van de sporthal is onderzoek gedaan naar geluid als gevolg van de beoogde ontwikkeling. In het akoestisch onderzoek is expliciet op de installaties ingegaan. Verder is stilgestaan bij de geluidseisen uit het Activiteitenbesluit die van toepassing zijn op de beoogde ontwikkeling.

Uit het onderzoek volgt dat voor wat betreft de maximale geluidsniveaus voldaan wordt aan de richtwaarden conform de VNG-publicatie. Ook wordt voldaan aan de grenswaarden conform het Activiteitenbesluit. In de reguliere bedrijfssituatie wordt voldaan aan de richt- en grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en voor goede ruimtelijke ordening. Het woon- en leefklimaat is voor de woningen als goed te karakteriseren. Bij de woningen wordt overdag een geluidsniveau van 45 dB(A) berekend.

Uit de zienswijze kan niet opgemaakt worden waarom het onderzoek niet juist zou zijn uitgevoerd. Wij zien op basis van deze zienswijze geen aanleiding om de uitkomsten van het onderzoek in twijfel te trekken.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

B. Trillingen

Er wordt gevreesd voor overlast door trillingen. Hierover is in de toelichting echter niets opgenomen.

Reactie gemeente:

In Nederland bestaat geen concrete wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen door bijvoorbeeld het stellen van normen of waarden. In het algemeen kan gesteld worden dat op grond van het Burgerlijk Wetboek geen onevenredige hinder mag worden veroorzaakt.

Bij ruimtelijke plannen dient op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening onderzoek te worden gedaan naar een goede ruimtelijke ordening. Daarom dient in het voorkomende geval ook mogelijke trillingshinder in kaart gebracht te worden en deze mee te nemen in de beoordeling.

Er is een aantal richtlijnen en beleidsregels die worden gebruikt:

- 1 SBR-richtlijn
- 2 Beleidsregel trillinghinder spoor
- 3 Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen
- 4 Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening

De genoemde beleidsregel en handreikingen met betrekking tot het spoor en Industrielawaai zijn in het voorliggende bestemmingsplan niet van toepassing. Als er aanleiding bestaat voor een onderzoek naar trillingen, dan zou de SBR-richtlijn, 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen', van toepassing zijn.

Deze richtlijn heeft alleen betrekking op trillingen die van buiten het te beoordelen gebouw komen. Dat houdt in dat het gaat om trillingen die via de ondergrond en de funderingen het gebouw bereiken. Dat is ook het beoordelingscriterium voor eventuele schade aan gebouwen.

De richtlijn heeft geen rechtstreekse juridische doorwerking in de publiekrechtelijke bouwregelgeving. Binnen de jurisprudentie heeft de richtlijn wel een zekere status opgebouwd. De grenswaarden in de richtlijn kunnen door de rechterlijke macht gebruikt worden bij de beoordeling van de rechtmatigheid van handelen.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt de mogelijkheid een nieuwe sporthal te bouwen en een sportveld aan te leggen. Eventuele trillingen zullen zich pas voordoen op het moment dat de bouwwerkzaamheden gestart worden. Wanneer gebruikt gemaakt wordt van heipalen voor de fundering kunnen bij het heien trillingen ontstaan. Dit bestemmingsplan gaat niet over de wijze waarop de sporthal gerealiseerd wordt. Bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen kan nagegaan worden welke funderingsmethode wordt gekozen en of er een kans op trilling is.

Deze zienswijze leidt daardoor niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

C. Verkeer

De overlast door het verkeer wordt als belangrijkste zorgpunt aangehaald. In de toelichting is beschreven dat verschillende varianten van ontsluiting van het gebied in het verkeersonderzoek zijn onderzocht. Vooralsnog wordt uitgegaan van scenario 1, wat gelijk is aan de huidige situatie. In de toelichting wordt de keuze voor dit scenario (handhaven huidige situatie) niet onderbouwd.

Dit staat volgens indiener recht tegenover wat in de brief van 16 juni 2022 aan omwonenden is geschreven. In die brief is namelijk aangegeven dat de voorkeursvariant nummer 4 is. Ook is

aangegeven dat na de zomer verdere onderzoeken zullen worden opgestart om deze voorkeursvariant nader uit te kunnen werken. Door middel van een bijeenkomst wordt daar op teruggekomen.

Deze bijeenkomst is (nog) niet gehouden. Vermoedt wordt ook dat de nadere onderzoeken niet hebben plaatsgevonden.

In de participatieparagraaf is geschreven dat het mogelijk is om de gedeeltelijke afsluiting van de Jan Ligthartstraat nader uit te werken, omdat dit kan bijdragen aan minder verkeersintensiteit.

Met deze passage wordt de suggestie gewekt dat alleen de mogelijkheid tot verder onderzoek is afgesproken. Dit is in tegenspraak met wat eerder met omwonenden is gedeeld: onderzoek(en) uitvoeren en resultaten terugkoppelen aan omwonenden.

De participatie schiet daarom op dat punt te kort.

Reactie gemeente:

Uit het verrichtte verkeersonderzoek dat als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan is gekoppeld, kan opgemaakt worden dat alle onderzochte scenario's voor- en nadelen hebben. Uit de beoordeling van de verschillende scenario's kan afgeleid worden dat scenario 4 de hoogste score krijgt. Deze score wordt veroorzaakt door positieve aspecten op:

- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid Campusterrein per fiets
- Leefbaarheid.

De op één na hoogste score betreft de bestaande situatie.

Uit paragraaf 4.9 van de toelichting volgt dat de wegen waarop het plangebied is ontsloten, de Jan Ligthartstraat via de rotonde Kalmoessingel en rotonde Lovinkstraat, voldoende capaciteit heeft om de verkeersgeneratie aan te kunnen. Woonstraten zoals de Jan Ligthartstraat hebben een capaciteit van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De Jan Ligthartstraat wordt in de huidige situatie gebruikt door circa 1.000 motorvoertuigen. Dat betekent dat de wegen rondom het plangebied voldoende capaciteit hebben om een verkeerstoename op te vangen.

Hiermee is onderbouwd dat de bestaande infrastructuur geen wijzigingen hoeft te ondergaan. Althans niet in die zin dat daarvoor bestemmingen gewijzigd moeten worden. De omliggende infrastructuur maakt daardoor ook geen deel uit van het plangebied.

In de brief van de gemeente van 16 juni 2022 is aangegeven dat de gemeente bij omwonenden terugkomt met een nadere uitwerking op voorkeursvariant 4. De in dit scenario bedachte maatregelen betreffen technische verkeerskundige maatregelen die los van het bestemmingsplan getroffen kunnen worden en bij kunnen dragen aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een vastgesteld bestemmingsplan staat die eventuele maatregelen niet in de weg.

Uit de participatieparagraaf volgt dat omwonenden betrokken zijn bij de ontwikkeling van de plannen voor de nieuw sporthal en het sportveld. Ook is helder dat er zorgen bestaan over de verkeersafwikkeling. Gevraagd is te onderzoeken of de ontsluiting van de parkeervoorziening van de sporthal meer ter hoogte van het kruispunt met de Melde kan worden gefaciliteerd. Daarnaast zien omwonenden graag een vergelijk van de varianten 4 (knip) en 8 (ontsluiting parkeervoorziening via Jan Ligthartstraat in en via Europa-Allee uit).

De ontsluiting van de sporthal vindt plaats op de Jan Ligthartstraat. Dit is beschreven op bladzijde 3 van de participatieparagraaf. Ook is beschreven dat het mogelijk is om de gedeeltelijke afsluiting van de Jan Ligthartstraat nader uit te werken, omdat dit kan bijdragen aan minder verkeersintensiteiten. De uitwerking van deze maatregel wordt in samenhang met de ontwikkeling Zenegroen uitgewerkt. Voor deze ontwikkeling is nog geen planning bekend.

Variant 8 (ontsluiting via Jan Ligthartstraat in en via Europa-allee uit) scoort in deze beoordeling minder goed dan variant 4, vooral op het aspect verkeersveiligheid. De uitrit van de parkeerplaats sluit dan namelijk aan op de Europa-allee en kruist de, in twee richtingen bereden, hoofdfietsroute wat risico's met zich meebrengt. Daarnaast ontstaat het risico dat bewoners van de Jan Ligthartstraat het parkeerterrein als sluiproute gaan gebruiken richting de Europa-allee. Vandaar dat deze variant verkeerskundig niet hoog scoort. Daarbij komt dat ook de brandweer een ontsluiting heeft op de Europa-Allee waardoor het niet wenselijk is een gecombineerde of extra ontsluiting naast de bestaande ontsluiting van de brandweer aan te leggen.

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2.2 Zienswijze 2

Deze zienswijze is door meerdere omwonenden ondertekend. In de zienswijze is aangegeven dat de gemeente gevraagd is de verkeersstroom te onderzoeken die als gevolg van het bouwen van de sporthal volgens indieners ontstaat. Een voorkeur voor de ontsluiting van de parkeerplaats van de sporthal aan de zijde van de Europa-allee is uitgesproken. Gewezen wordt op de door Bonotraffics onderzochte mogelijkheden in relatie tot scenario 1 (is huidige situatie). Indieners wijzen op voorkeursvariant 4 en dat dit met omwonenden besproken en teruggekoppeld zou worden. Dit is volgens indieners (nog) niet gebeurt.

Samengevat staat de zienswijze stil bij:

1. Onrust in de directe omgeving over toegenomen verkeersbewegingen in de avonden en het weekend door de aanwezigheid van de sporthal. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties. De omgeving is niet ontworpen op deze situatie.
2. Verminderd woongenot door toegenomen verkeersoverlast, overlast door de nabijheid van een sporthal, sportkantine met terras, overlast van de technische installaties op het dak en de verlichting aan en rondom de sporthal, de parkeerplaats en in- en uitrit van de parkeerplaats. Overlast van optrekkende auto's en inschijnende verlichting van auto's die van de parkeerplaats gebruik maken. Met name tijdens de vooralsnog rustige avonduren en het weekend.
3. De gemeente belooft de haalbaarheid van de 'knip' te onderzoeken en de resultaten met omwonenden te delen/terug te koppelen.
4. Communicatie naar de bewoners over de besluitvorming en gevolgen van dit project is onvoldoende.

Reactie gemeente:

In de toelichting op het bestemmingsplan is de bestaande situatie beschreven. Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Kampen, aan de zuidoost kant van de historische binnenstad. Het gebied bestaat uit het schoolgebouw van het Ichthus College met aangrenzende parkeerplaatsen en het stuk groen ten zuidwesten van het gebouw. Daarmee ligt de locatie binnen bestaand stedelijk gebied.

De bestaande ontsluiting van het huidige parkeerterrein ligt tegenover de huisnummers 26 en 28. In de volgende afbeelding is de huidige situatie weergegeven.



Luchtfoto, parkeerterrein Ichthus College (bron: gemeente Kampen)

De toekomstige situatie is eveneens in de toelichting beschreven (paragraaf 3.2). Het huidige schoolgebouw van het Ichthus College aan de Jan Ligthartstraat 3 en 5 wordt volledig gesloopt. Een deel van deze locatie wordt in de nieuwe situatie gebruikt voor de sporthal. Het sportveld wordt hiernaast gerealiseerd. Ten noordwesten van de sporthal komen fietsparkeerplaatsen en reguliere parkeerplaatsen.

Het gebouw als geheel wordt ook zoveel mogelijk richting de Europa-Allee gesitueerd.

Op onderstaande afbeelding is de toekomstige situatie weergegeven: rechts is het te renoveren / verbouwen deel aan de Jan Ligthartstraat 1 te zien, met daarnaast de sport- en spelzaal; links is de nieuw te bouwen sporthal en het sportveld te zien. De ontsluiting vanaf het parkeerterrein ligt nagenoeg op dezelfde locatie, tegenover de huisnummers 26 en 28.



Weergave nieuwe situatie (bron: Studio Nuy Van Noort)

Ten aanzien van het verkeer (ontsluiting parkeerterrein en verkeersstromen paragraaf 4.9 en bijlage 8) is het volgende in de toelichting opgenomen (voor zover hier van toepassing).

De wegen waarop het plangebied is ontsloten, de Jan Ligthartstraat via de rotonde Kalmoessingel en rotonde Lovinkstraat, heeft voldoende capaciteit om deze verkeersgeneratie aan te kunnen. Woonstraten zoals de Jan Ligthartstraat hebben een capaciteit van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De Jan Ligthartstraat wordt in de huidige situatie gebruikt door circa 1.000 motorvoertuigen. Dat betekent dat de wegen rondom het plangebied voldoende capaciteit hebben om een verkeerstoename op te vangen.

Omdat het Ichthus College qua leerlingenumvang gelijk blijft aan de huidige situatie, zal deze niet tot extra verkeersbewegingen leiden. Het maximaal aantal verkeersbewegingen blijft daarom nagenoeg gelijk. Wel kan het zijn dat met de realisatie van de sporthal de verkeersbewegingen op andere tijdstippen enigszins gaan toenemen. Gezien de maximaal toelaatbare verkeerscapaciteit van de Jan Ligthartstraat vormt de wijzigingen in tijdstippen van het gebruik van de Jan Ligthartstraat geen belemmering voor de infrastructuur. Vooral tijdens de trainingsavonden en wedstrijddagen kunnen deze specifieke verkeersbewegingen merkbaar zijn. Als gevolg van dit gegeven is verkeersonderzoek gedaan. De uitkomst van het verkeersonderzoek is dat een ontsluiting van de campusontwikkeling op de Jan Ligthartstraat, eventueel aangevuld met een knip voor gemotoriseerd verkeer, het beste scoort.

Ook wordt in het verkeersonderzoek (bijlage 8 van het ontwerpbesluit) een aanbeveling gedaan in de vorm van de aanleg van een separate fietsverbinding vanaf de Cellesbroeksweg naar de fietsenstalling van het Ichthus College. Ook wordt aanbevolen om vanaf het bestaande fietspad ter hoogte van de uitrit van de brandweer, te kijken naar de fietsroute op het terrein naar de fietsenstalling van zowel de sporthal als de school. Daarbij wordt de aanbeveling gedaan om te onderzoeken of het mogelijk is een vrijliggend fietspad (parallel aan de Europa-allee) naar de fietsenstalling van het Ichthus College en de sporthal te realiseren.

Samen met het eventueel verdere uitwerking van scenario 4 kan gezien worden welke maatregelen concreet getroffen kunnen worden ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De hiervoor beschreven aanvullingen betreffen hoofdzakelijk verkeerstechnische maatregelen waarvoor geen wijziging van een bestemmingsplan noodzakelijk is. Over de maatregelen is nog geen specifiek besluit genomen.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan, worden de eventuele maatregelen niet onmogelijk gemaakt.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de beschreven deelaspecten wordt het volgende opgemerkt.

1. Onrust in de direct omgeving over toegenomen verkeersbewegingen in de avonden en het weekend door de aanwezigheid van de sporthal. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties. De omgeving is niet ontworpen op deze situatie.

Reactie gemeente:

Zoals hiervoor is beschreven is er naar verwachting geen sprake van een (substantiële) toename van het aantal verkeersbewegingen. De verkeersstromen kunnen als gevolg van het plan op andere tijden plaatsvinden. In het verkeersonderzoek is duidelijk gemaakt dat de bestaande infrastructuur de bestaande hoeveelheid verkeersbewegingen zonder meer aan kan. Ook is hiervoor beschreven dat het maximum aantal verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur niet is bereikt (circa 1.000 verkeersbewegingen van de circa 4.000 die mogelijk zijn). De wegen rondom het plangebied hebben

voldoende capaciteit om een eventuele verandering in tijdstippen van de verkeersbewegingen op te vangen. Met het onderzoek naar de knip (scenario 4) gaan we na of in het voorkomende geval aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn. Vooralsnog wordt geen noodzaak gezien om de bestaande infrastructuur aan te passen.

2. Verminderd woongenot door toegenomen verkeersoverlast, overlast door de nabijheid van een sporthal, sportkantine met terras, overlast van de technische installaties op het dak en de verlichting aan en rondom de sporthal, de parkeerplaats en in- en uitrit van de parkeerplaats. Overlast van optrekkende auto's en inschijnende verlichting van auto's die van de parkeerplaats gebruik maken. Met name tijdens de vooralsnog rustige avonden en het weekend.

Reactie gemeente:

Het gaat bij dit aspect om overlast, te verdelen in overlast door verkeer, geluidsoverlast en overlast door (inschijnende) verlichting (van auto's).

Overlast door verkeer

Eerder is aangegeven dat het aantal verkeersbewegingen voor het Ichthus College niet substantieel toeneemt, omdat deze vooral gerelateerd zijn aan het aantal leerlingen. Ook is aangegeven dat de tijdstippen waarop de verkeersstromen zich voordoen mogelijk wijzigen.

De locatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied, waarbinnen ook scholen liggen. De bestaande infrastructuur is mede op basis van die functies gebaseerd. In de nieuwe situatie wordt het bestaande schoolgebouw vervangen door een sporthal. Deze sporthal en het sportveld dienen voor bewegingsonderwijs voor leerlingen van het Ichthus College. In de onderwijsfunctie verandert daarom niets. De sporthal zal echter ook gebruikt worden door volleybalvereniging Reflex, wat aanvullend is op de onderwijsfunctie. In het ontwerp en de onderzoeken is daar rekening mee gehouden.

Uit het verkeersonderzoek, dat gebaseerd is op het gebruik van de sporthal voor bewegingsonderwijs en volleybalwedstrijden, inclusief trainingen en wedstrijden, is gebleken dat ook zonder het treffen van verkeersmaatregelen de verkeersveiligheid in dit gebied verkeerskundig acceptabel blijft. Door het treffen van aanvullende verkeersmaatregelen (o.a. uitwerking variant 4) kunnen we – indien de noodzaak zich voordoet – de verkeerssituatie met name in de Jan Ligthartstraat verbeteren. De toegezegde nadere uitwerking van variant 4 is nog niet nader geconcretiseerd en met omwonenden besproken. De wens is om de uitwerking van deze maatregel in samenspraak met de ontwikkeling van Zenegroen op te pakken. De bestaande situatie is daarom voor nu als uitgangspunt voor het bestemmingsplan gehanteerd. Dit uitgangspunt kan zoals gezegd ook de verkeersstromen aan die kunnen ontstaan bij het gebruik van de sporthal. Hieruit volgt dat de verandering zonder problemen in bestaande omgeving opgenomen kan worden.

Deze zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

Geluidsoverlast

Gevreesd wordt voor geluidsoverlast als gevolg van het gebruik van de sporthal, -kantine met terras en geluid afkomstig van de technische installaties op het dak.

Reactie gemeente:

Door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo is onderzoek gedaan naar de geluiduitstraling van de sporthal met sportveld aan de Jan Ligthartstraat in Kampen. De resultaten van dat onderzoek zijn beschreven in de rapportage van 13 december 2022. De rapportage is als bijlage 7 aan de toelichting gekoppeld.

Het doel van het onderzoek was het beoordelen van de veroorzaakte geluidsniveaus naar de omliggende woningen ten gevolge van activiteiten binnen het plangebied. De situatie is als totaal 'worst case' berekend met de gelijktijdigheid van de geluidsbronnen, maar ook de optie met ligging van een beachvolleybalveld aan de zijde van de woningen.

Uit het onderzoek volgt een aantal conclusies die hierna zijn weergegeven:

- *Ten aanzien van de indirecte hinder¹ wordt voldaan aan de richtwaarde van 50 dB(A) conform de VNG-publicatie.*
- *Voor wat betreft de maximale geluidsniveaus wordt voldaan aan de richtwaarden conform de VNG-publicatie, en wordt ook voldaan aan de grenswaarden conform het Activiteitenbesluit. Het stemgeluid van sporters op het sportterrein is daarbij relevant.*
- *In de reguliere bedrijfssituatie wordt voldaan aan de richt- en grenswaarden voor het Activiteitenbesluit en voor goede ruimtelijke ordening. Het woon- en leefklimaat is voor de woningen als goed te karakteriseren. Bij de woningen wordt overdag een geluidsniveau van 45 dB(A) berekend.*

In de normale bedrijfssituatie zonder muziekgeluid op maximaal 30 zaterdagen per jaar voldoen de sporthal en het sportterrein aan de richtwaarden voor een goede ruimtelijke ordening.

Het is denkbaar dat bijvoorbeeld bij (kampioens)wedstrijden van Reflex muziek buiten de sporthal waarneembaar is. In het onderzoek is hiermee rekening gehouden. In die situaties is dan nog steeds sprake van een aanvaardbare ruimtelijke ordening.

Wanneer structureel (onaanvaardbare) hinder wordt ervaren van muziek afkomstig uit de sporthal kunnen wij overwegen om voor de wedstrijdzaterdagen maatwerkvoorschrift te stellen. Gezien het beperkte aantal zaterdagen van ten hoogste 30 per jaar staat het Activiteitenbesluit toe dat dit kan vallen onder een maatwerkvoorschrift conform artikel 2.20, ofwel een regelmatige afwijking van de representatieve bedrijfssituatie (RABS). Een en ander zal pas duidelijk worden bij de ingebruikname van de sporthal.

Met het vaststellen van het bestemmingsplan worden de ruimtelijke kaders bepaald. Voor de ingebruikname van de sporthal zal te zijner tijd ook een melding op grond van het Activiteitenbesluit moeten worden gedaan (of de op dat moment geldende wet- en regelgeving).

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Overlast door inschijnende autoverlichting

Verwacht wordt dat hinder ervaren gaat worden van optrekkende auto's en inschijnende verlichting van auto's die van de parkeerplaats komen.

Reactie gemeente:

¹ Onder indirecte hinder wordt verstaan: de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel ze plaatsvinden buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Indirecte hinder zou kunnen ontstaan door voertuigbewegingen van auto's van en naar de inrichting via de openbare weg.

De bestaande in- en uitrit is tegenover de woningen met de huisnummers 26 en 28 gelegen. In de bestaande situatie kan al hinder van inschijnende autoverlichting en optrekkende auto's worden ondervonden. In de nieuwe situatie kan hier eveneens hinder van ervaren worden. Bij de uitvoering van het plan wordt nagegaan hoe bij het af- en aanrijden op het terrein directe en langdurige lichtuitstraling op de woningen zoveel mogelijk kan worden voorkomen door de uitrit zo te situeren dat bij het weggrijden van de parkeerplaats bij de sporthal de koplampen niet de woning(en) inschijnen, maar richting de garage en de zijstraat schijnen. In de bijlage 'Participatieparagraaf Sporthal' is beschreven dat de ontsluiting schuin op weg komt te liggen, zodat koplampen richting een zijstraat schijnen en niet richting de woningen aan de Jan Ligthartstraat. Wij verwachten met deze praktische maatregel onaanvaardbare lichthinder in de woningen te kunnen voorkomen.

Optrekkende auto's blijven bestaan. Om het parkeerterrein veilig te kunnen verlaten, zal stilgestaan moeten worden om vervolgens op te trekken en de Jan Ligthartstraat op te rijden. Hoewel in zijn algemeenheid gesteld kan worden dat auto's stiller worden en er ook meer elektrisch auto's rijden, kan overlast door optrekkende auto's niet volledig uitgesloten worden. Wij achten deze eventuele hinder, mede gelet op de bestaande situatie, en de uitkomsten van het verkeersonderzoek, niet onaanvaardbaar.

Uit het verkeersonderzoek volgt dat er geen sprake is van onaanvaardbare hinder.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. De gemeente belooft de haalbaarheid van de 'knip' te onderzoeken en de resultaten met omwonenden te delen/terug te koppelen.

Reactie gemeente:

Deze belofte staat nog steeds. Met het vaststellen van het bestemmingsplan wordt een planologisch kader gerealiseerd waarbinnen een nieuwe sporthal mogelijk wordt gemaakt. Deze sporthal kan vervolgens ingezet worden voor bewegingsonderwijs en trainingen en wedstrijden van volleybalvereniging Reflex.

Hiervoor is aangegeven dat de bestaande infrastructuur een grotere capaciteit aan verkeersbewegingen aankan dan nu het geval is. Naast het afwikkelen van de verkeersstromen, spelen verkeersveiligheid en leefbaarheid ook een rol.

Juist omdat vanuit de omgeving aandacht is gevraagd voor de veranderende verkeersstromen, zijn samen met BonoTraffics verschillende varianten onderzocht en in beeld gebracht. Uit het verkeersonderzoek, dat als bijlage aan de toelichting is gekoppeld, volgt dat voorkeursvariant 4 de beste score laat zien. Met name op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid Campusterrein per fiets en leefbaarheid scoren goed.

Overleg over deze variant en andere scenario's die geschetst zijn, vindt nog plaats en wordt waar mogelijk integraal onderdeel van de ontwikkeling Zenegroen.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Communicatie naar de bewoners over de besluitvorming en gevolgen van dit project is onvoldoende.

Reactie gemeente:

Gesteld wordt dat er onvoldoende met omwonenden over besluitvorming en gevolgen is gecommuniceerd. Uit de bijlage bij de toelichting 'Participatieparagraaf Sporthal' volgt dat omwonenden al in een vroeg stadium geïnformeerd zijn over de plannen. Op diverse momenten zijn omwonenden door verschillende partijen bijgepraat en is informatie gedeeld en opgehaald, waarmee zo veel mogelijk in de verdere planuitwerking rekening is gehouden. De laatste (inloop)bijeenkomst die in de betreffende bijlage is aangehaald vond plaats op 27 september 2022. Verder zijn omwonenden op 27 januari 2023 door het Projectteam (ver)nieuwbouw Ichthus College per brief gewezen op de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingplan.

Op basis van de ingebrachte reacties is een verkeersonderzoek gedaan, waarin ook verschillende scenario's zijn opgenomen. Aan alle keuzes die zijn gemaakt of nog worden gemaakt, hangen voor- en nadelen. Daarbij hebben wij ook niet de illusie dat we aan iedere wens tegemoet kunnen komen.

We komen wel tot de conclusie dat omwonenden betrokken zijn bij de planvorming. De aangedragen informatie is zoveel mogelijk meegenomen bij de planontwikkeling.

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Conclusies op een rij

- a. De zienswijzen van reclamant 1 geven geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan.
- b. De zienswijzen van reclamant 2 geven geen aanleiding tot het wijzigen van het bestemmingsplan.
- c. Met betrekking tot de mogelijk nog te treffen (fysieke/technische) maatregelen merken wij op dat scenario 4 verder onderzocht zal worden. Hierover zullen omwonenden te zijner tijd nader geïnformeerd worden.