

TOELICHTING

VAN HET

BESTEMMINGSPLAN

**PARTIËLE HERZIENING LOCHEM-WEST,
SPORTPARK DE ELZE**

GEMEENTE LOCHEM

Opdrachtnummer : 08.362

IDnr. : NL.IMRO.0262.loPHSprtsparkDeElze-BP41

Datum : mei 2020

Versie : 7

Auteurs : mRO b.v.

Vastgesteld d.d. : 25 mei 2020 / Besluitnr. 2019-158535

INHOUD VAN DE TOELICHTING

1	INLEIDING.....	2
1.1	AANLEIDING EN DOEL.....	2
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	3
1.3	HET GELDENDE BESTEMMINGSPLAN	4
1.4	LEESWIJZER.....	6
2	BESCHRIJVING PLANGEBIED	7
2.1	INLEIDING.....	7
2.2	DE BESTAANDE SITUATIE.....	7
2.3	DE TOEKOMSTIGE SITUATIE.....	12
3	BELEIDSKADER	20
3.1	INLEIDING.....	20
3.2	RIJKSBELEID	20
3.3	PROVINCIAAL BELEID	21
3.4	GEMEENTELIJK BELEID	23
4	RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN	26
4.1	GELUID	26
4.2	ECOLOGIE	30
4.3	BODEM	33
4.4	LUCHTKWALITEIT	33
4.5	BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING (OMGEVINGSANALYSE).....	33
4.6	EXTERNE VEILIGHEID	33
4.7	WATER.....	33
4.8	ARCHEOLOGIE	34
4.9	CULTUURHISTORIE	35
5	JURIDISCHE ASPECTEN	36
5.1	ALGEMEEN.....	36
5.2	OPBOUW REGELS EN VERBEELDING	37
5.3	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING.....	37
6	UITVOERBAARHEID	42
6.1	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	42
6.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	42
	BIJLAGEN BIJ TOELICHTING	60
	BIJLAGE 1 – GELUIDONDERZOEK, ALCEDO.....	61
	BIJLAGE 2 – ECOLOGISCHE QUICKSCAN, ECO TIERRA.....	62
	BIJLAGE 3 – NOTA VAN ZIENSWIJZEN	63

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Sportpark De Elze in Lochem heeft al in 1994 in het bestemmingsplan 'Westelijke Omleidingsweg, partiële herziening West III Noord' een bestemming voor sportvelden gekregen, met een verblijfs- en verkeerbestemming (voetgangers, fietsers en motorvoertuigen inclusief parkeren) voor de toegangsweg tot het sportcomplex en de ontsluitingsweg naar de ijsbaan. In 2013 is deze bestemmingsregeling, overgenomen in het bestemmingsplan 'Lochem West', dat op dit moment nog steeds de geldende regeling is.

Een groot aantal aanwonenden (Koedijk, Molenerf, zaagmolenerf en Torenmolenlaan) ervaart echter al geruime tijd diverse overlast van het sportpark, waaronder parkeren, gebruik ontsluitingsweg naar ijsbaan, en lichtmasten. Daarop heeft het gemeentebestuur geïnvesteerd in een uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal en is een mediation-traject geïnitieerd met de aanwonenden en de sportverenigingen om tot een vergelijk te komen op de andere punten die als overlast worden ervaren. Inmiddels is de uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal gerealiseerd. Helaas heeft de mediation niet tot een gedragen oplossing geleid. De verhoudingen tussen alle betrokken partijen zijn verhard en de gemeente ziet zich geconfronteerd met diverse rechtszaken.

In één van die rechtszaken is er een uitspraak gedaan door de Rechtbank Gelderland die noopt tot herziening van het bestemmingsplan 'Lochem West'. Op een verzoek om handhaving van een groot aantal aanwonenden heeft de rechtbank op 18 juli 2018 geoordeeld dat parkeren op gronden met de bestemming 'Sport' (op ijsdagen (30 tot 40 auto's) en in andere perioden van het jaar als er activiteiten op het terrein plaatsvinden), niet binnen het toegestane gebruik van de bestemming 'Sport' valt. De gemeente moet volgens de rechtbank tegen overtreding daarvan in beginsel dan ook handhavend optreden, tenzij sprake is van bijzondere omstandigheden.

Het gevolg van deze uitspraak is dat het parkeren op de nieuw gerealiseerde parkeeruitbreiding bij de voetbal niet langer is toegestaan, omdat deze uitbreiding is gerealiseerd binnen de sportbestemming waar het gebruik voor parkeren volgens de rechtbank niet is toegestaan. Om de nieuw gerealiseerde parkeeruitbreiding bij de voetbal te kunnen legaliseren, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Met deze aanpassing van het bestemmingsplan 'Lochem West' is dan ook beoogd om de nieuw gerealiseerde parkeerplaats bij de voetbal in te passen, en tegelijkertijd een handhaafbare parkeerregeling vast te stellen die recht doet aan de belangen van de sportverenigingen en de belangen van aanwonenden.

Daartoe is rekening gehouden met het commentaar van aanwonenden en sportverenigingen tijdens de informatie avond van 17 april 2019 en de schriftelijke reacties naar aanleiding van deze avond (zie paragraaf 6.2 van deze toelichting).

Op basis van het commentaar en de schriftelijke reacties voorziet deze partiële herziening in de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan 'Lochem West':

- een bestemming 'Verkeer-Verblijf' voor de reeds gerealiseerde uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal (deze uitbreiding heeft nu nog de bestemming 'Sport');
- maximaal 3 parkeerplekken binnen het hek bij de korfbal, ten behoeve van minder validen, laden en lossen, beheer, bestuur en vrijwilligers;
- maximaal 20 parkeerplekken binnen het hek bij de ijsbaan ten behoeve van het reguliere gebruik en het gebruik voor bestuur, beheer, en vrijwilligers, op een afstand van ten minste 70 meter van de woningen aan de andere zijde van de Barchemse Veengoot;
- uitsluitend op schaatsdagen (natuurijs en ijsbaan open) ook buiten het hek bij de ijsbaan in de berm parkeren, op tenminste 30 meter afstand van de woningen aan de andere zijde van de Barchemse Veengoot, met maximaal 20 parkeerplekken.

Tegen parkeren dat niet binnen deze bestemmingsregeling valt zal dan in het vervolg handhavend worden opgetreden.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Sportpark De Elze ligt aan de noordwest rand van de kern Lochem langs de provinciale weg N346 (rondweg west). Het sportpark maakt deel uit van het plangebied van bestemmingsplan 'Lochem-West'.



Ligging sportpark De Elze aan de noordwestrand van het plangebied van Lochem-West.

Het plangebied is gesitueerd aan de zuidoost rand van het sportpark (weg richting ijsbaan) en aan de zuidwest rand van het sportpark (weg richting parkeervoorziening bij de voetbal). Deze wegen worden begrensd door het bos langs de Koedijk in het zuiden en zuidwesten, de berm en oever langs de Barchemse Veengoot aan de oostzijde, en het sportpark aan de noordzijde.



Globale begrenzing plangebied PH Lochem West sportpark De Elze.

Het plangebied ter plaatse van de parkeervoorziening bij de voetbal, wordt begrensd door de bestaande ontsluitingsweg aan de noordzijde, de bosstrook langs de provinciale weg N346 aan de westzijde, een bosgebiedje aan de zuidzijde en de bestaande parkeerplaats aan de oostzijde.

Het plangebied ter plaatse van de korfbal wordt begrensd door het gebouw van de korfbalvereniging aan de noordzijde, de ontsluitingsweg naar de ijsclub aan de zuidzijde en het terrein van de korfbalvereniging aan de oost- en de westzijde.

Het plangebied ter plaatse van de ijsbaan wordt begrensd door de bestaande ontsluitingsweg aan de zuidzijde, het terrein van de ijsclub aan de noord-, oost- en westzijde.

1.3 Het geldende bestemmingsplan

De wegen op het sportpark maken deel uit van het bestemmingsplan 'Lochem West' (vastgesteld op 14 oktober 2013).

In dit bestemmingsplan hebben de weg naar het parkeerterrein bij de voetbal en de weg naar de korfbal en de ijsbaan de 'Verkeer – Verblijf'. Het oorspronkelijke parkeerterrein bij de voetbal heeft de bestemming 'Verkeer-Verblijf'.

Volgens artikel 15.1 van de regels van het bestemmingsplan zijn deze gronden onder meer bestemd voor wegen, straten en paden met

hoofdzakelijk een verblijfsfunctie en/of voor voet- en rijwielpaden en/of parkeervoorzieningen.

De gerealiseerde uitbreiding van dit parkeerterrein heeft de bestemming 'Sport'. Volgens artikel 12.1 van de regels zijn de voor sport aangewezen gronden bestemd voor sportvelden, sporthallen, zwembaden, tennisbanen, squash- en fitnesscentra. Ter plaatse van de aanduiding 'ijsbaan' zijn de gronden mede bestemd voor een natuurijsbaan. Dit alles met de bijbehorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en paden, speelvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding, tuinen en erven.

De weg naar de korfbal en de verharding voor het hek van de korfbal heeft de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Binnen deze bestemming is parkeren toegestaan. De gronden binnen het hek naast het clubgebouw van de korfbal hebben de bestemming 'Sport'.

De weg naar de ijsbaan heeft de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Deze bestemming voor de weg naar de ijsbaan heeft langs de Barchemse Veengoot een breedte van 5 meter. Ook het stuk weg dat afbuigt naar het clubgebouw van de ijsclub heeft de bestemming 'Verkeer-Verblijf' met een breedte van 5 meter.

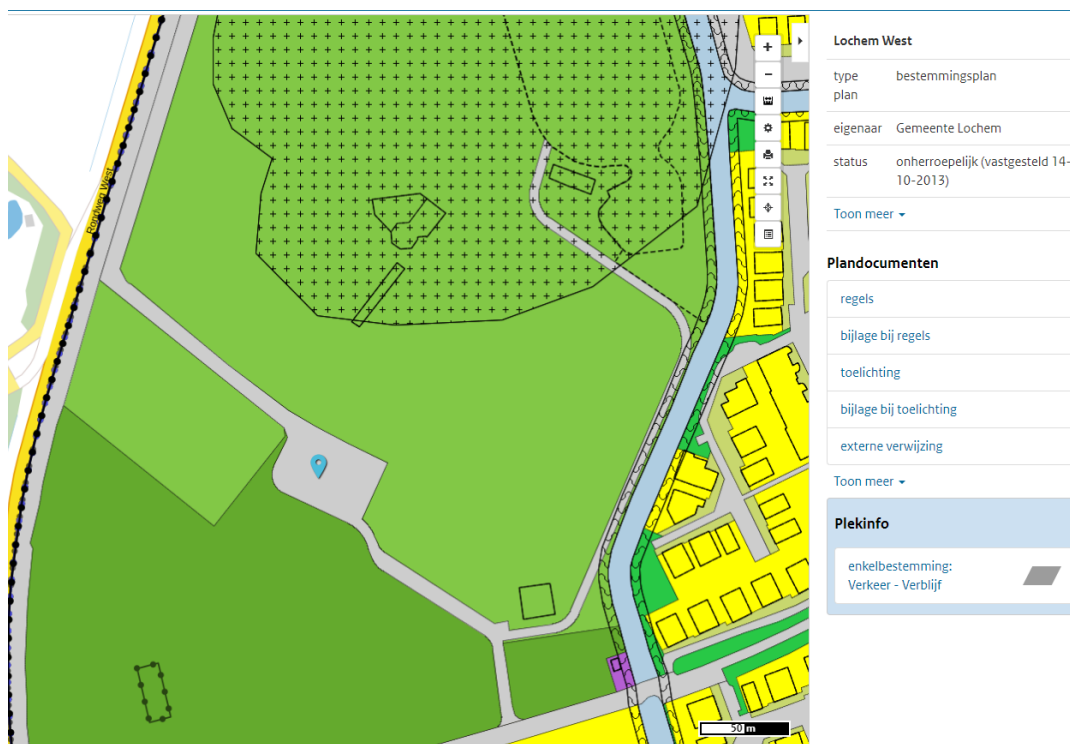
De gronden die aan de weg naar de ijsbaan grenzen hebben de bestemming 'Sport'. Langs de gehele oever van de Veengoot is een strook van 5 meter aangewezen als dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterlopen' ter bescherming van de waterloop en het beheer daarvan.

Daarnaast hebben de gronden van het sportpark in het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie' een dubbelbestemming voor archeologie gekregen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen 'Waarde – Archeologie 5', 'Waarde – Archeologie 6' en 'Waarde – Archeologie 7'.

Op de voor 'Waarde – Archeologie 5' aangewezen gronden is een omgevingsvergunning nodig voor grondbewerkingen dieper dan 30 centimeter en met een oppervlakte van 250 m² of meer.

Op de voor 'Waarde – Archeologie 6' aangewezen gronden is een omgevingsvergunning nodig voor grondbewerkingen dieper dan 30 centimeter en met een oppervlakte van 1.000 m² of meer.

Op de voor 'Waarde – Archeologie 7' aangewezen gronden is een omgevingsvergunning nodig voor grondbewerkingen dieper dan 30 centimeter en met een oppervlakte van 2.500 m² of meer.



Schermafdruck www.ruimtelijkeplannen.nl met sportpark De Elze.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting is verder als volgt opgebouwd.

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 kort ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied, waarna ook de beoogde ontwikkeling wordt beschreven.

Vervolgens is in hoofdstuk 3 het beleidskader kort toegelicht.

Hoofdstuk 4 verwoordt de resultaten van diverse uitgevoerde (milieu)onderzoeken en omgevingsaspecten.

Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de planregels alsook verbeelding en geeft aan waarom voor een bepaalde regeling is gekozen.

Ten slotte komt in hoofdstuk 6 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde. Ook de resultaten van de informatie avond d.d. 17 april 2019, de beantwoording van de schriftelijke reacties n.a.v. deze avond en het vooroverleg zijn in dit hoofdstuk opgenomen.

2 BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van het plangebied gegeven, zowel van de bestaande situatie als ook voor de beoogde nieuwe situatie. In de beschrijving is er specifieke aandacht voor de 3 locaties waar het parkeren wordt ingepast.

2.2 De bestaande situatie

2.2.1 Het sportpark

Vanaf de toegang van het sportpark aan de Koedijk loopt de Elzelaan in noordwestelijke richting naar de parkeervoorziening bij de voetbal. Vanaf de Elzelaan (op ongeveer 50 meter vanaf de Koedijk) loopt er een weg in oostelijke/noordoostelijke richting eerst naar de korfbal en vervolgens naar de ijsbaan. Het oorspronkelijke parkeerterrein bij de voetbal is inmiddels uitgebreid naar een parkeerterrein met 179 parkeerplekken.

Vanaf dit parkeerterrein bedraagt de loopafstand naar het verenigingsgebouw van de voetbal circa 125 meter over het terrein van de voetbal. De loopafstand vanaf het parkeerterrein naar het verenigingsgebouw van de korfbal bedraagt ook ca. 125 meter, maar dat is een wandeling over de weg naar de ijsbaan. De loopafstand vanaf het parkeerterrein naar het verenigingsgebouw van de ijsbaan bedraagt ca. 442 meter over de weg naar de ijsbaan. De ijsbaan is ook bereikbaar via het terrein van de voetbal. De loopafstand via de voetbal is korter en bedraagt dan ca. 225 meter. Het terrein van de voetbal is niet openbaar en wordt met een hek afgesloten als er geen voetbalactiviteiten zijn.

Vanaf het parkeerterrein is het verenigingsgebouw van de voetbal zichtbaar, maar het gebouw van de korfbal en de ijsbaan niet.

Gebleken is dat de loopafstanden en -route naar de korfbal en de ijsbaan zodanig zijn dat een deel van de gebruikers hun auto niet parkeren op het parkeerterrein bij de voetbal maar bij de verenigingsgebouwen. Bij de korfbal wordt er voor het hek van de korfbal en in de smalle berm van de weg naar de ijsbaan geparkeerd, en bij de ijsbaan wordt er achter het hek van de ijsbaan geparkeerd in het brede groen naast de weg. Op schaatsdagen (natuurijs en ijsbaan open) wordt er bij de ijsbaan ook voor het hek van de ijsbaan geparkeerd in het groen langs de weg (ca. 30 tot 40 auto's).

De weg naar de ijsbaan loopt voor een deel langs de Barchemse Veengoot, is geasfalteerd en heeft een breedte van 3 meter. Deze weg is openbaar maar kan met een paaltje worden afgesloten voor het autoverkeer. Voor automobilisten is deze weg uitsluitend bedoeld voor bestemmingsverkeer naar de Ijsbaan. Het pad wordt echter ook door sportvissers gebruikt die met de auto nog een stukje verder langs de Barchemse Veengoot rijden. Daarnaast worden de weg en het pad langs de Barchemse Veengoot in het kader van een pilot gebruikt als hondenlosloopgebied.

Aan de overzijde van de Barchemse Veengoot zijn woningen aanwezig langs het Oliemolenerf en het Zaagmolenerf en langs de Torenmolenlaan. Daarvan liggen alleen de woningen Oliemolenerf 10 en 11 gelijk aan de Barchemse Veengoot. De overige woningen liggen aan de weg (Oliemolenerf, Zaagmolenerf en Torenmolenlaan), die tussen hun woning en de Barchemse

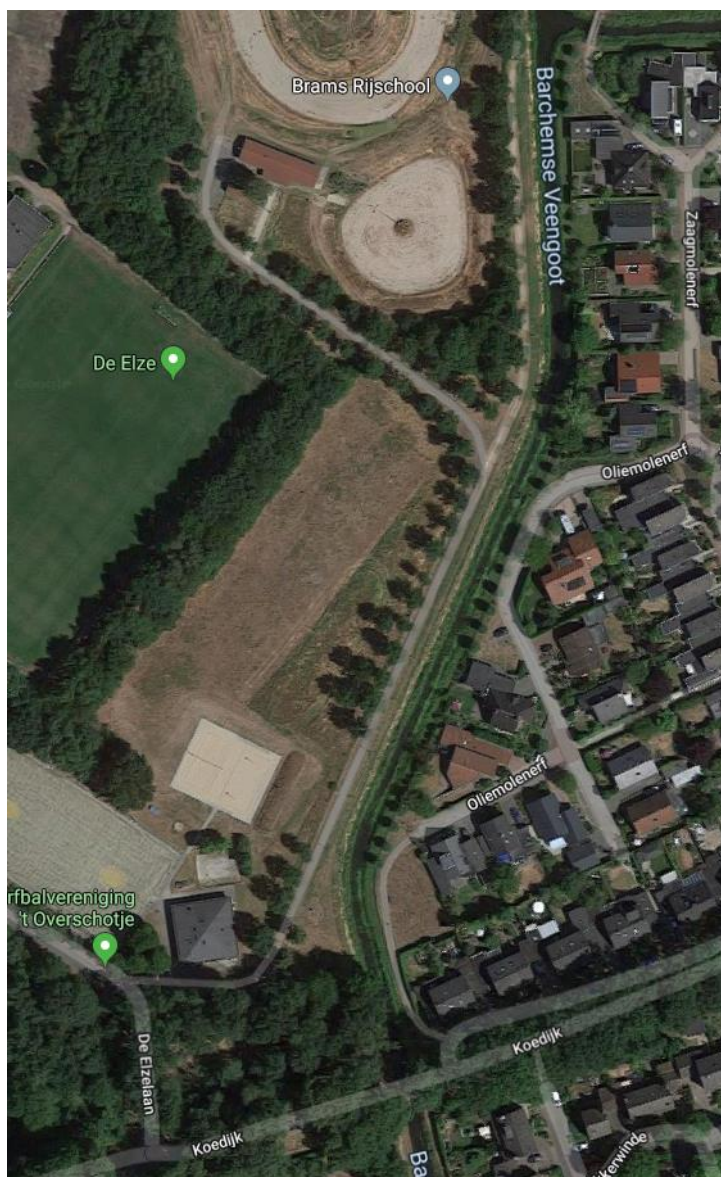
Veengoot is gesitueerd (zie hierna de schermafdruck van streetview ter plaatse van Oliemolenerf 1).



Weg Oliemolenerf tussen woningen en Barchemse Veengoot. Schermafdruck Google Streetview.

De afstand van het asfalt tot de woningen Oliemolenwerf 10 en 11 bedraagt circa 18 meter. De overige woningen liggen op meer afstand.

De weg naar de ijsbaan heeft brede grasbermen. Langs de westrand van deze weg staan bomen in de grasbermen met een onderlinge afstand van circa 10 meter. Op het stuk dat van de Barchemse Veengoot afbuigt naar de ijsbaan staan er aan weerszijden van de weg bomen in de grasbermen met een onderlinge afstand van circa 10 meter. Het toegangshek staat ongeveer halverwege deze weg op circa 60 meter van de Barchemse Veengoot.



Schermafdruck Google Maps. Weg van De Elzeaan naar de ijsbaan.

De Elzeaan loopt vanaf de Koedijk langs de rand van het sportpark naar het parkeerterrein bij de voetbal. Het eerste stukje tot de splitsing met de weg naar de ijsbaan gaat de Elzeaan door het bos. Vanaf de splitsing ligt het sportpark aan de noordzijde van de Elzeaan en het bos aan de zuidzijde.

2.2.2 Voetbal, korfbal en ijsbaan

Het parkeerterrein bij de voetbal:

Het parkeerterrein bij de voetbal bleek op drukke dagen niet voldoende om al het parkeren op het sportpark voor met name de voetbal te kunnen accommoderen. Op basis van ervaringen is inmiddels een uitbreiding gerealiseerd, waarmee de parkeervoorziening bij de voetbal een totale capaciteit heeft van 179 parkeerplaatsen. Dat is voldoende om op drukke dagen in al het parkeren van het sportpark te kunnen voorzien.



Inmiddels gerealiseerde uitbreiding parkeervoorziening bij de voetbal. Foto's EcoTierra.

Het parkeerterrein bij de voetbal is in het verleden reeds met een omgevingsvergunning ingericht als parkeerterrein. Voorheen was hier een sportveld aanwezig.

Hieronder is op de luchtfoto aangegeven waar de uitbreiding is gerealiseerd op gronden die nu nog de bestemming 'Sport' hebben. Beoogd is om de sportbestemming ter plaatse te vervangen door een verkeersbestemming. De uitbreiding was nodig om op de drukste tijden van de voetbal (weekenden) al het parkeren goed te kunnen accommoderen.



Schermafdruck Google Maps. De parkeervoorziening bij de voetbal.

De Korfbal:

Bij de korfbal is er voor het toegangshek een verhard stuk dat voor parkeren wordt gebruikt. Er is op deze locatie buiten het hek ruimte om 2 auto's te parkeren zonder de toegang tot de sportvelden te belemmeren.

Het bestaande parkeren in de berm langs de weg naar de ijsbaan belemmert het verkeer wel en gaat ten koste van de bermen langs het bos. Dat zal hier niet langer worden toegestaan. In plaats daarvan kan er binnen het hek, naast het verenigingsgebouw worden geparkeerd. Hier is naast het gebouw plaats voor 3 auto's.



Parkeren bij het hek. Foto EcoTierra.



Parkeren binnen het hek. Schermafdrak Google Streetview.

De Ijsbaan

De weg langs de Barchemse Veengoot buigt naar het noordwesten richting de ijsbaan. Ongeveer halverwege deze weg staat het toegangshek tot de ijsbaan. Vanaf het toegangshek loopt de weg door naar het clubgebouw van de ijsclub en de ijsbaan zelf. Deze weg heeft een verharding van 3 meter breed, en aan weerszijden brede groene bermen.

Binnen het hek wordt er in de bermen geparkeerd. De bermen zijn stevig genoeg om dit zonder schade te kunnen verdragen.



Verharding en bermen buiten het hek langs de weg naar de ijsbaan. Foto's EcoTierra.

Op schaatsdagen (als er natuurijs ligt en de ijsbaan open is) wordt er niet alleen binnen het hek maar ook daarbuiten geparkeerd (circa 30 a 40 auto's).



Op 'schaatsdagen' worden er ook voor het hek auto's geparkeerd. Google streetview. Inmiddels is de halfverharding van het 'karrenspoor' geheel verhard.

2.3 De toekomstige situatie

2.3.1 Afweging parkeren en verkeer

Het sportpark heeft een omvang van circa 10,7 hectare. Volgens het gemeentelijke beleid dient het parkeren op eigen terrein te worden opgelost.

Dat is op sportpark De Elze gebeurd door de oorspronkelijke parkeerplaats uit te breiden met een extra parkeerterrein bij de voetbalvereniging, dat ook op de drukste dagen in het weekeinde voorziet in voldoende parkeerplaatsen. Daarbij is voor het benodigde aantal parkeerplaatsen gekeken naar het feitelijke parkeergebruik op het sportpark. Sinds de uitbreiding van het parkeerterrein is er op het sportpark dan ook geen sprake meer van een tekort aan parkeerplaatsen.

Wel is gebleken dat de loopafstanden van dit parkeerterrein (vanaf het hart van de oorspronkelijke parkeerplaats) naar de verenigingsgebouwen van de korfbal (circa 125 meter) en de ijsclub (circa 442 meter) zodanig zijn dat er, ook na uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal, nog steeds bij deze verenigingsgebouwen wordt geparkeerd.

Op basis van de uitspraak van de Rechtbank Gelderland is afgewogen in hoeverre het parkeren bij de clubgebouwen acceptabel is. Daartoe is bekeken in hoeverre het verkeer en parkeren als redelijk gebruik van het sportpark moet worden aangemerkt en wat de gevolgen daarvan zijn voor de woonomgeving.

Volgens het geldende bestemmingsplan 'Lochem West' is de bestemming 'Verkeer-Verblijf' bedoeld voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en wandelaars. De asfaltweg naar de ijsbaan heeft een breedte van circa 3 meter en brede groene bermen. De bestemming 'Verkeer – Verblijf' heeft hier een breedte van circa 5 meter. Daarmee is de weg in principe geschikt voor het gelijktijdige gebruik door gemotoriseerd verkeer in combinatie met fietsers en wandelaars.

Ter vergelijking: de smalle woonstraten met parkeerhavens van het Oliemolenerf en het Zaagmolenerf zijn nauwelijks breder en missen eveneens een trottoir en fietsstroken. Ook daar moeten voetgangers, fietsers en automobilisten dezelfde smalle weg met elkaar delen.



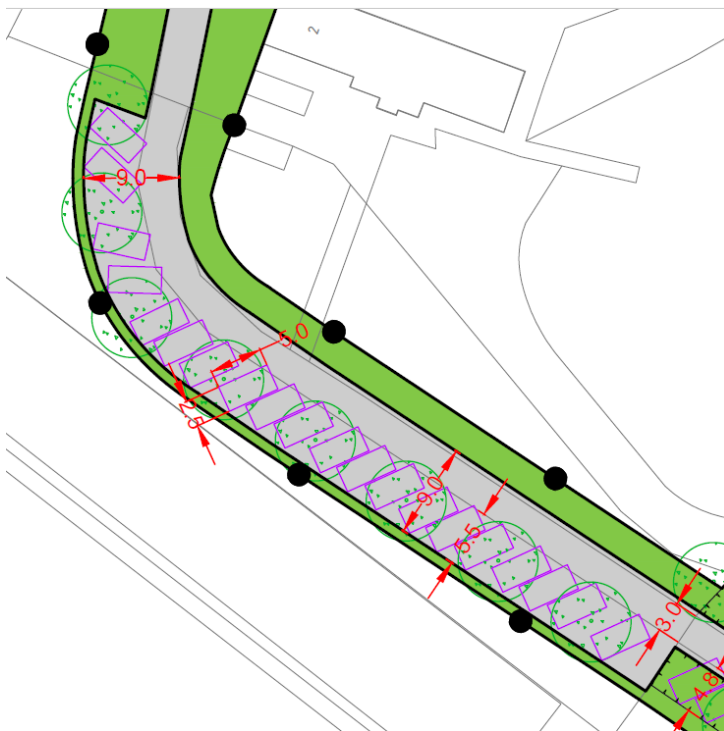
Schermafdruck googlemaps: smal profiel woonstraat Oliemolenerf.

Dat neemt niet weg dat het gebruik van de weg naar de ijsbaan door het gemotoriseerde verkeer wel gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Op de smalle weg is hard rijden niet verantwoord en is de maximum snelheid terug gebracht naar 15 km per uur.

Om te bepalen in hoeverre het parkeren bij de verenigingsgebouwen nu als redelijk gebruik van het sportpark kan worden aangemerkt, is onder meer overwogen dat de verenigingsgebouwen van de korfbal en de ijsclub toch op de nodige loopafstand van de parkeerplaats bij de voetbal liggen en er om die reden in het verleden ook altijd bij de verenigingsgebouwen is geparkeerd. De uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal is bovendien aan de oostzijde van de oorspronkelijke parkeerplaats gesitueerd, vanwaar de loopafstand naar de verenigingsgebouwen nog groter is.

Volgens de landelijke richtlijnen van het kennisplatform CROW¹ worden loopafstanden beneden de 100 meter naar een functie ontspanning als acceptabel aangemerkt. Afstanden van meer dan 600 meter zijn voor deze functie niet meer acceptabel en de acceptatie van afstanden tussen de 100 en 600 meter is afhankelijk van vele factoren waaronder de verwachte kans op een parkeerplek, de parkeerduur, het motief voor het bezoek, de route enz..

Bij de ijsbaan is er binnen het hek voldoende ruimte voor parkeren en is er in het verleden ook altijd binnen het hek met auto's geparkeerd. In die situatie vormt de loopafstand van 442 meter (vanaf het hart van de oorspronkelijke parkeerplaats) een te hoge drempel. Door bij de ijsbaan het hele jaar door alleen parkeren binnen het hek toe te staan, kan het aantal parkeerplaatsen worden beperkt tot maximaal 20 stuks (meer ruimte is er binnen het hek niet).



Maximaal 20 parkeerplekken binnen het hek.

¹ CROW publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen.

Dat aantal parkeerplekken is voldoende om het reguliere gebruik door ijsclub en wielervedclub te accommoderen. Ook bij drukke situaties zoals op wedstrijddagen, ledenvergaderingen of rayonbijeenkomsten zijn er dan voldoende parkeerplekken. Voor een gemiddelde trainingsmiddag of avond zullen minder dan 20 parkeerplekken al volstaan.

Door het parkeren alleen binnen het hek toe te staan, bedraagt de afstand tot de woningen aan de andere zijde van de Barchemse Veengoot ten minste 70 meter en kan overlast (visueel en geluid) worden voorkomen. Visuele hinder wordt bovendien nog voorkomen door het parkeren af te schermen met een wintergroen blijvende haag.

Bij 20 parkeerplekken blijft het aantal verkeersbewegingen over de weg naar de ijsbaan beperkt (maximaal 40 overdag en maximaal 40 in de avond), en kan dit verkeer veilig worden afgewikkeld. Op de smalle weg kunnen tegenliggers elkaar alleen passeren door deels gebruik te maken van de groene bermen. Deze bermen zijn daarvoor ook geschikt door hun harde ondergrond. Bovendien vallen de bermen binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijf' die hier een breedte heeft van circa 5 meter.

De weg naar de ijsbaan is een openbare weg bedoeld voor het bestemmingsverkeer naar de ijsbaan. De inrichting is daar mee in overeenstemming. Door het smalle profiel wordt voorkomen dat de weg uitnodigt tot te hard rijden.

Via het terrein van de voetbal zou een kortere route naar de ijsbaan mogelijk zijn. Maar ook via deze route bedraagt de loopafstand nog altijd meer dan 250 meter. Daar komt bij dat het terrein van de voetbal niet openbaar is en wordt afgesloten als er geen voetbalactiviteiten zijn. Dat betekent dat de instemming van alle betrokkenen nodig is voor een doorsteek over het terrein van de voetbal en een extra in- en uitgang aan de zijde van de ijsbaan. Daar is thans geen zicht op.

Op schaatsdagen, als er natuurijs ligt en de ijsbaan open is, wordt ook incidenteel parkeren buiten het hek mogelijk gemaakt in de bermen langs de weg naar de ijsbaan, op een afstand van tenminste 30 meter van de woningen aan de andere zijde van de Barchemse Veengoot. De weg en de bermen zijn daarvoor geschikt en dit komt zo incidenteel voor dat de gevolgen voor de omgeving aanvaardbaar zijn.

De loopafstand vanaf het parkeerterrein bij de voetbal naar de korfbal (en jeux de boules) is veel korter. Bovendien is er bij de korfbal niet veel ruimte beschikbaar om te parkeren. Dat neemt niet weg dat ook bij de korfbal en de jeux de boules parkeerplaatsen nodig zijn voor laden en lossen en voor minder validen. Omdat de looproute niet zoals bij de voetbal over het eigen terrein gaat en het gebouw vanaf het parkeerterrein nog niet zichtbaar is, worden hier ook een aantal parkeerplaatsen voor beheerders, bestuurders en vrijwilligers redelijk geacht. Bij de korfbal en jeux de boules zijn hooguit 5 parkeerplekken mogelijk: 3 binnen het hek naast het clubgebouw en 2 op de verharding voor het hek. De 2 parkeerplekken voor het hek vallen binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijf' waarbinnen parkeren sowieso is toegestaan. Het parkeren in de berm langs de weg naar de ijsbaan is hier niet acceptabel. Dat belemmert het verkeer en gaat ten koste van de verkeersveiligheid en de boomwortels. Voor de overige gebruikers wordt de loopafstand vanaf het parkeerterrein bij de voetbal hier acceptabel geacht.

Om de gevolgen voor de woonomgeving van het parkeren en het verkeer over de weg naar de ijsbaan in beeld te krijgen is er een geluidonderzoek uitgevoerd door het akoestisch bureau Alcedo². Het geluidonderzoek is uitgebreid beschreven in paragraaf 4.1 van deze toelichting en integraal opgenomen als bijlage achter de toelichting. Op basis van het geluidonderzoek is geconcludeerd dat beperkt parkeren bij de ijsbaan en de korfbal, op meer dan 50 meter afstand van woningen, niet tot onacceptabele geluidgevolgen voor de woonomgeving leidt. Zie hierover paragraaf 4.1. van deze toelichting.

Vervolgens zijn de volgende afwegingen gemaakt ten aanzien van de verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid op de weg naar de ijsbaan en eventuele overlast als gevolg daarvan.

Door het aantal parkeerplaatsen bij de ijsbaan te beperken tot maximaal 20 zal het aantal motorvoertuigbewegingen op de weg naar de ijsbaan beperkt zijn en is de menging van auto's, fietsers en voetgangers verantwoord. Zo nodig kunnen verkeersmaatregelen zoals verkeersborden worden ingezet om de verkeersveiligheid te bevorderen.

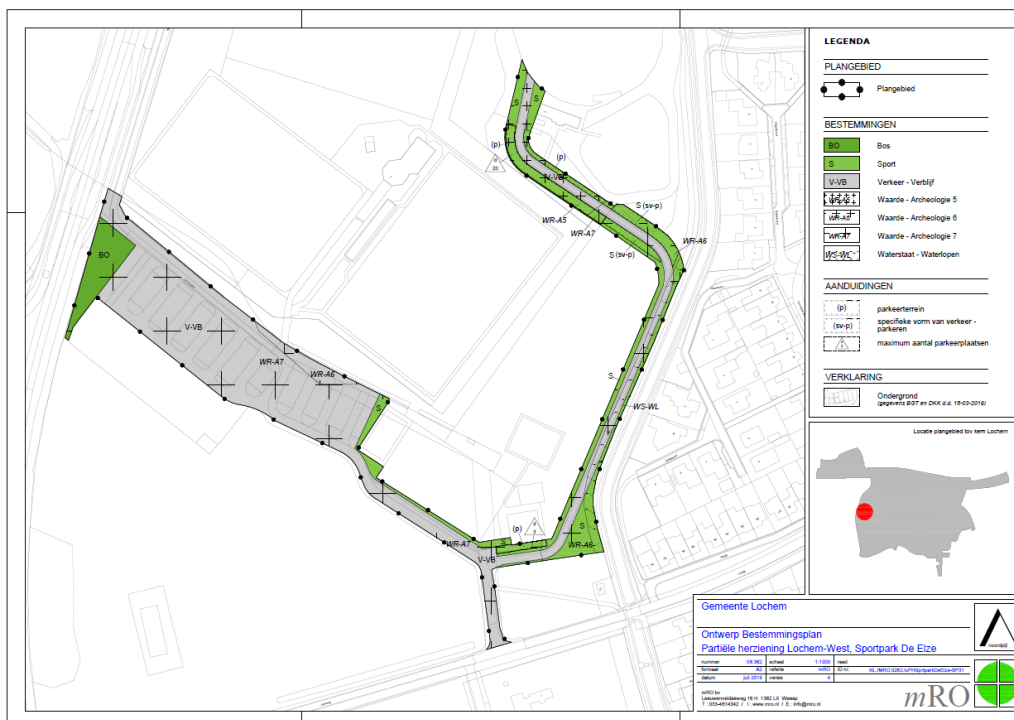
Wat betreft de overlast die aanwonenden van het parkeren bij de ijsbaan en het verkeer over de weg naar de ijsbaan ervaren, is nog overwogen dat het parkeren bij de ijsbaan op meer dan 70 meter van hun woningen is gesitueerd, dat het aantal parkeerplaatsen bij de ijsbaan in overeenstemming is met een redelijk gebruik van het sportpark, dat het aantal verkeersbewegingen beperkt is, en dat de meeste woningen ook te maken hebben met het ontsluitingsverkeer (en parkeren) over het Oliemolenerf en Zaagmolenerf dat veel dichterbij hun woningen is gesitueerd en ook niet als hinderlijk wordt ervaren³.

2.3.2 De regeling in deze partiële herziening:

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan zijn de weg naar de ijsbaan en de weg naar de parkeervoorziening bij de voetbal opgenomen, met een beperkt deel van de aangrenzende gronden.

² Akoestisch onderzoek parkeren, parkeerplaatsen sportpark De Elze te Lochem, Alcedo, 27 maart 2019.

³ Langs het relevante gedeelte van de Oliemolenerf liggen 9 woningen en is ook verkeer mogelijk naar de woningen daarachter.



De verbeelding van de partiële herziening.

Het parkeerterrein bij de voetbal:

De uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal heeft net als het oorspronkelijke parkeerterrein de bestemming 'Verkeer-Verblijf' gekregen. Binnen deze bestemming is parkeren toelaatbaar.

Om de parkeervoorziening bij de voetbal te kunnen uitbreiden moest een kleine driehoek met de bestemming 'Bos' wijken. Ter compensatie is de bestaande driehoek met bos tussen de parkeervoorziening en de Rondweg West van een sportbestemming naar een bosbestemming gegaan.



Bestemmingsplan oud



Partiële herziening Nieuw.

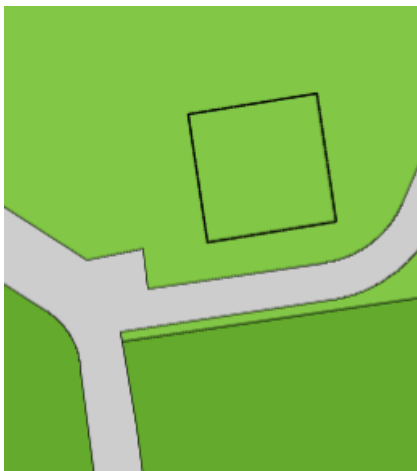
Korfbal:

Bij de korfbalvereniging worden parkeerplekken bij het clubgebouw mogelijk gemaakt voor minder validen, beheer, bestuur en vrijwilligers. Het gaat om 2 parkeerplaatsen op de verharding voor het hek en 3 parkeerplaatsen binnen het hek naast het gebouw. Op deze wijze blijft de accommodatie bereikbaar voor de hulpdiensten.

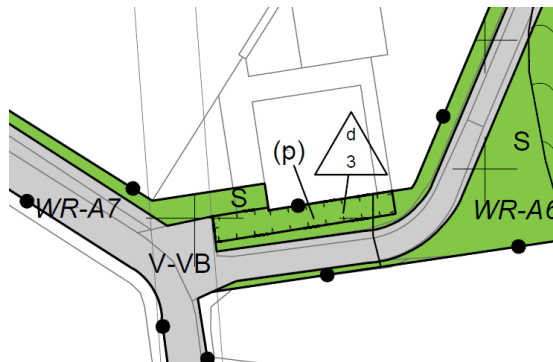
Het parkeren in de berm langs de weg naar de ijsbaan zal niet langer worden toegestaan. Wel is het nu mogelijk gemaakt om binnen het hek naast het gebouw te parkeren op de bestaande verharding.

Verder is er voor de sporters voldoende parkeergelegenheid op de parkeervoorziening bij de voetbal, die voor hen op loopafstand van het korfbalterrein is.

Bij de Korfbalvereniging is het parkeren naast het gebouw mogelijk gemaakt met de aanduiding 'parkeerterrein (p)' in de bestemming 'Sport'. Op de verbeelding aangeduid dat hier maximaal 3 parkeerplaatsen zijn toegestaan. Het parkeren voor het hek is in het geldende bestemmingsplan ook al mogelijk. Het is niet nodig om het bestemmingsplan daar voor aan te passen. Op de kaartuitsnede hieronder staat V-VB voor de bestemming 'Verkeer – Verblijf' en S voor Sport.



Bestemmingsplan oud



Partiële herziening Nieuw.

Ijsbaan:

Ook bij de ijsbaan wordt parkeren binnen het hek mogelijk gemaakt voor het reguliere gebruik. Daartoe wordt binnen het hek ruimte aangewezen voor 20 parkeerplekken in de berm door middel van de aanduiding (p) 'parkeerterrein' in de bestemming 'Sport'. Ook hier is het maximum aantal parkeerplaatsen op de verbeelding aangeduid.

Alleen op 'schaatsdagen' als er natuurijs ligt en de baan open is, wordt er veel uitgebreider langs de bermen geparkeerd door schaatser. Daartoe wordt er buiten het hek ruimte aangewezen voor het parkeren in de bermen van maximaal 20 auto's door middel van de aanduiding (sv-p) 'specifieke vorm van verkeer – parkeren op schaatsdagen' in de bestemming 'Sport'. De parkeervoorziening bij de voetbal kan op 'schaatsdagen' eventueel als overloop fungeren. Als er geschaatst kan worden zijn de voetbalvelden bevroren en wordt er niet gevoetbald. Met de beoogde regeling is het verboden om nog elders (of op andere dagen) langs de weg naar de ijsclub te parkeren. De ijsclub zal dit op schaatsdagen met borden aangeven. Tegen overtredingen daarvan zal worden opgetreden.

Om het zicht van de bewoners langs het oliemolenerf en het zaagmolenerf op het parkeren binnen het hek zoveel mogelijk weg te nemen zal een wintergroene haag worden geplant die het reguliere parkeren aan het zicht onttrekt. In de regels van het bestemmingsplan is dat met een voorwaardelijke verplichting vastgelegd. Dat betekent dat het gebruik voor

parkeren in strijd is met het bestemmingsplan als niet aan de voorwaarde wordt voldaan.

Bij de ijsbaan is in de bestemming 'Sport' de aanduiding (p) 'parkeerterrein' opgenomen om 20 parkeerplekken in de groene berm mogelijk te maken. Hier is parkeren het hele jaar door toegestaan.

Ten behoeve van het incidentele parkeren op schaatsdagen is een aanduiding (sv-p) 'specifieke vorm van verkeer – parkeren' in de bestemming 'Sport' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding mag alleen op schaatsdagen worden geparkeerd, en niet op andere dagen.

Op de kaartuitsnede hieronder staat V-VB voor 'Verkeer – Verblijf', WR-A5 voor Waarde – Archeologie 5, S voor Sport en WR-A6 voor Waarde Archeologie 6 en WS-WL voor Waterstaat-Waterlopen.



Bestemmingsplan oud



Partiële herziening Nieuw.

Verder is in de specifieke gebruiksregels van de bestemming sport met een voorwaardelijke verplichting vastgelegd dat het parkeren binnen het hek aan het zicht vanaf de woningen aan het oliemolenerf en het zaagmolenerf moet worden onttrokken door een groenblijvende haag met een hoogte van tenminste 1,50 meter.

3 BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

Bij het opstellen van gemeentelijk beleid en ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, moet rekening worden gehouden met het beleid van de hogere overheden.

In navolgende wordt dan hoofdlijnen het beleid van de rijksoverheid, provincie en gemeente beschreven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De kaders van het rijksbeleid zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die op 13 maart 2012 door de Minister van I&M is vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte en heeft als credo "Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig".

De SVIR omvat drie hoofddoelen, die als volgt zijn geformuleerd:

1. Concurrerend
Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Bereikbaar
Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Leefbaar en veilig
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies.

De nationale belangen hebben onder andere betrekking op bijvoorbeeld ruimte voor waterveiligheid, behoud van nationale unieke cultuurhistorische kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk van natuur.

Verder gaat de SVIR uit van een ladder voor duurzame verstedelijking die ook is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2 Bro).

Doel is om enerzijds een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen en anderzijds overprogrammering te voorkomen.

Per 1 juli 2017 is de nieuwe ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden. Deze houdt in dat indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, de behoefte aan die ontwikkeling moet worden beschreven en, indien die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, gemotiveerd moet worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Relatie met het plangebied

Vanwege de aard, omvang en ligging van de beoogde ontwikkeling, zijn er geen nationale belangen in het geding. Verder is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, maar van het reguleren van een bestaand stedelijk sportpark.

3.2.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Ten behoeve van de bescherming van de in de SVIR genoemde nationale belangen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) algemene regels voorgeschreven die bindend zijn voor de lagere overheden als provincie en gemeente. In het Barro worden de kaderstellende uitspraken uit de SVIR bevestigd.

Doel van het Barro is om onderwerpen uit de SVIR te verwezenlijken, danwel te beschermen. Het gaat hierbij onder meer om de volgende onderwerpen:

- Rijkswaagen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische hoofdstructuur);
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Relatie met het plangebied

Het plangebied maakt geen deel uit van een van de bovengenoemde gebieden. Daarmee wordt er van uitgegaan dat de beoogde regulering in voorliggend bestemmingsplan niet strijdig is met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in het Barro.

3.2.3 *Milieuwetgeving*

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet geluidhinder, Wet luchtkwaliteit, Erfgoedwet, de Wet natuurbescherming, etc. Op deze aspecten zal in hoofdstuk 5 nader worden ingegaan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 *Omgevingsvisie Gelderland*

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De Omgevingsvisie Gelderland is een integrale visie, niet alleen op het gebied van de ruimtelijke ordening, maar ook voor waterkwaliteit en veiligheid, bereikbaarheid, economische ontwikkeling, natuur en milieu, inclusief de sociale gevolgen daarvan. Na de vaststelling van de visie in 2014 hebben nog een aantal actualisatierondes plaatsgevonden wat geresulteerd heeft in een geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie Gelderland (december 2016).

De provincie is bezig met het opstellen van een nieuwe Omgevingsvisie. Laatste zal in de zomerperiode van 2018 in ontwerp ter visie liggen.

De provincie kiest er in deze Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Deze zijn:

1. Een duurzame economische structuur;
2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

1. Duurzame economische structuurversterking

Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en vitale dorpen met voldoende werkgelegenheid. Het verbeteren van de economische structuur is een belangrijke opgave voor de

Gelderse samenleving. Er zijn veel kansen om de economische structuur te verbeteren. De provincie wil samen met haar partners de kansen benutten, met oog voor de unieke kwaliteiten van Gelderland. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door een duurzame versterking van de ruimtelijk-economische structuur.

2. Borgen van de kwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving

Een aantrekkelijke leefomgeving vergt een goede kwaliteit en beleving van natuur, een gezonde en veilige leefomgeving en een robuust bodem- en watersysteem. De provincie zet daarom in op het waarborgen en op het verder ontwikkelen van die kwaliteiten van Gelderland.

Verstedelijking

Tot nu toe waren de rol en ambitie van de provincie rond stedelijke ontwikkelingen vooral gericht op het clusteren van groei, bereikbaarheid en het faciliteren van culturele voorzieningen, wonen en werken clusteren rond kernen en stedelijke clusters. Dit om een impuls geven aan geconcentreerde 'rode' stedelijke economische motoren en aan bescherming van andere meer 'groene en blauwe' waarden. Deze wens was ruimtelijk ingegeven en wordt aangeduid als 'bundelen en spreiden.' Deze aanpak wordt nu nadrukkelijk niet meer uitsluitend gekoppeld aan specifieke zones voor wonen, werken of landschappen, maar aan de toepassing van de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik. Deze ladder komt overeen met de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' van het Rijk, zie paragraaf 3.2.1 van deze plantoelichting.

Bundelen richt zich op benutten van de bestaande voorraad gebouwen en gronden in het stedelijk gebied en op mogelijke toevoegingen grenzend aan het stedelijk gebied en nabij multimodale knooppunten. Er is een verschuiving van focus op nieuwbouw naar focus op beheer en vernieuwing van bestaand stedelijk gebied. Bundelen houdt rekening met de regionale vraag en samenhang, gebiedskwaliteiten, mogelijkheden en onmogelijkheden van de bestaande voorraad en de regionale structuur. Toch mag bundeling niet leiden tot het volbouwen van de stad en het stedelijk gebied, omdat dat ten koste gaat van de kwaliteit van het woon- en werkmilieu.

Relatie met het plangebied

Aangezien het plangebied deel uitmaakt van het bestaand stedelijk gebied van de kern Lochem, voldoet de ontwikkeling aan het provinciale beleid dat inzet op bundeling.

3.3.2 Omgevingsverordening Gelderland

Op 24 september 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. De Omgevingsverordening betreft de juridische vertaling van de nieuwe provinciale Omgevingsvisie Gelderland. Ook van de Omgevingsverordening hebben verschillende actualisatierondes plaatsgevonden en heeft geresulteerd in een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening Gelderland (januari 2018).

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. Doel van de verordening is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking,

landbouw/veehouderij, natuur en landschap, grond- en drinkwater, milieu, verkeer en energie.

De provincie is momenteel opnieuw bezig met een actualisering van de Omgevingsverordening. De ontwerp Omgevingsverordening ligt in de zomerperiode van 2018 in ontwerp ter visie.

Relatie met het plangebied

In deze herziening gaat het om het reguleren van bestaand parkeren op een bestaande stedelijke voorziening. De provinciale omgevingsverordening geeft geen concrete regels voor de onderhavige partiële herziening van het bestemmingsplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 *Structuurvisie 2012-2020*

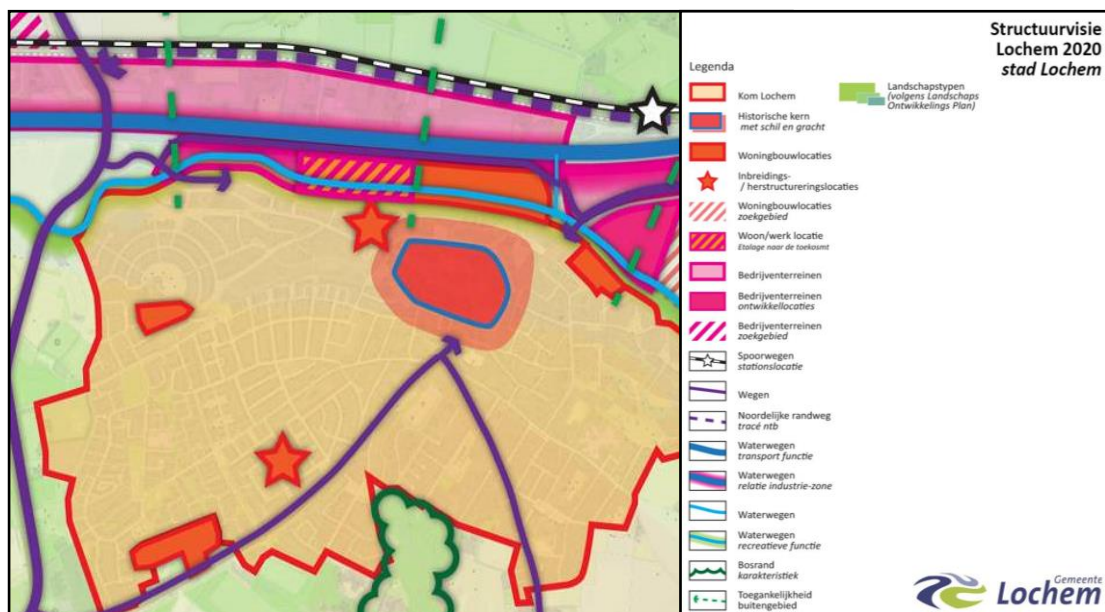
Met de ruimtelijke structuurvisie geeft de Gemeente Lochem op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid tot medio 2020 weer. De structuurvisie is op 8 juli 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

De Structuurvisie is onder meer bedoeld om het gemeentebestuur een instrument te geven waarmee ze de burgers en maatschappelijke organisaties actief kan informeren en betrekken bij de ruimtelijke visie op het bebouwde gebied. Met de structuurvisie wordt het kader geschetst waarbinnen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar verder kunnen worden uitgewerkt.

De structuurvisie is afgestemd op het bestaande beleid van de gemeente. Eveneens heeft, voor zover relevant, afstemming plaatsgevonden met bestaand rijks- en provinciaal beleid en regelgeving. De onderstaande documenten zijn inhoudelijk leidend geweest bij het opstellen van de structuurvisie:

- *Toekomstvisie 2030*. Deze visie bevat een ruw toekomstbeeld van de Gemeente Lochem. Een belangrijk onderdeel van de toekomstvisie is de Strategische Agenda. De acht punten uit deze agenda bevatten bepaalde ruimtelijke aspecten. Waar mogelijk is getracht hiermee een verbinding te leggen, zodat de toekomstvisie dan ook vertaald is in deze structuurvisie.
- *De Regionale Structuurvisie De Voorlanden (2009)* en de *Regionale Structuurvisie Stedendriehoek (2007)* vormen de ruimtelijke grondslag op bovengemeentelijk niveau. In regionaal verband zijn voorts de ruimtelijke programma's voor wonen en werken bepaald.
- In 2010 is het *Bestemmingsplan Buitengebied* voor de gemeente vastgesteld. Dit plan is zodanig recent dat er geen aanleiding is voor grote koerswijzigingen ten aanzien van beleid voor het buitengebied.
- *Nota Mobiliteit Lochem (september 2008)*. Deze nota geeft sturing aan doelstellingen ten aanzien van een bereikbare, leefbare en verkeersveilige Gemeente.

Volgens de structuurvisie is het plangebied gesitueerd tussen de Kom Lochem en de rondweg Lochem. De structuurvisie bevat geen concrete regels voor de onderhavige partiële herziening.



Figuur 1: Uitsnede Structuurvisiekaart voor de kern Lochem

3.4.2 Nota Mobiliteit

De nota mobiliteit (2008 en gedeeltelijke herziening 2016) is het gemeentelijk waarin het beleidskader met betrekking tot parkeren is vastgelegd. Uitgangspunt daarbij is dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Zie voor parkeren en verkeer paragraaf 2.3.1 van deze toelichting.

3.4.3 Verkeersstructuurplan binnenstad Lochem

Uitgangspunt van de in 2016 vastgestelde Nota Mobiliteit Lochem is dat mobiliteit mag, maar niet onbeperkt. Er zijn beperkingen aan de mate waarin en de wijze waarop alle vormen van mobiliteit gefaciliteerd kunnen worden, zeker in en rondom een historische binnenstad. Naast de ambities op het gebied van bereikbaarheid, wil de gemeente ook dat de reis voor iedere weggebruiker comfortabel en veilig verloopt en dat de omgeving geen hinder ondervindt van het aanwezige verkeer.

Het Verkeersstructuurplan binnenstad Lochem schetst het kader voor de komende jaren. Het Verkeersstructuurplan vertaalt daarbij de ingezette beleidslijnen zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit naar een zo concreet mogelijke toekomstvisie over de (inrichtings)maatregelen voor de wegen in en rondom de binnenstad van Lochem.

Het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd en rustig rijgedrag gestimuleerd door de huidige radiale verbindingen te voorzien van een duidelijke herkenbare en eenduidige weginrichting, waarbij het verblijfskarakter wordt onderstreept. Bij het binnenrijden van het centrumgebied van Lochem worden de kruispunten zodanig vormgegeven dat er 'moeite' moet worden gedaan om richting het centrum te rijden, dit in tegenstelling tot het volgen van de route buitenom.

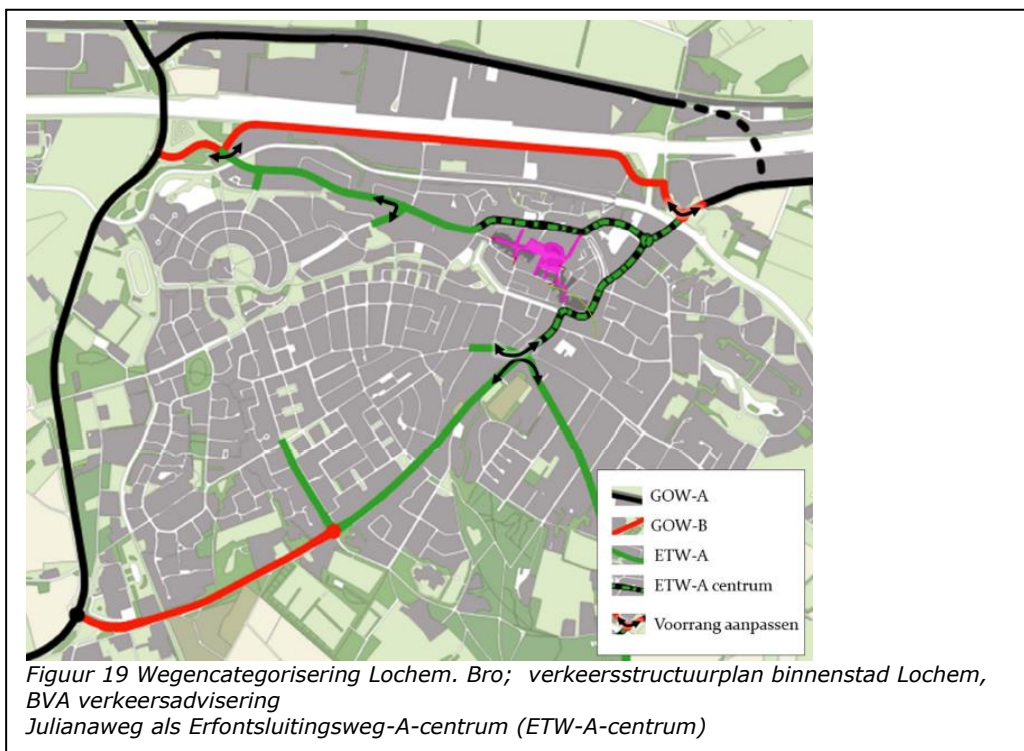
Alle wegen in het centrumgebied worden aangemerkt als verblijfsgebied waar de auto te gast is;

De weginrichting van wegen wordt zodanig aangepast dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in het centrumgebied structureel omlaag gaat naar maximaal 30 km/uur;

De overgangen tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen worden zodanig ingericht dat het doorgaande verkeer verleid wordt om niet door het centrum te rijden

Het verkeersstructuurplan omvat berekeningen van de toekomstige verkeersintensiteiten op onder meer de Julianaweg. Hierbij is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen, waaronder mobiliteitsgroei, groei bedrijventerrein wel en geen noordelijke rondweg etc. Voor de Julianaweg is de geprognosticeerde verkeersintensiteit in 2030 ca. 5.100 mvtg per etmaal, zonder de noordelijke rondweg en ca. 2.300 met noordelijke rondweg en een stringent ingericht centrumgebied.

In het Verkeersstructuurplan Lochem van juli 2017 wordt in de toekomstige situatie voor de Julianaweg uitgegaan van een zogenaamde 'Erftoegangsweg type A centrum', waarin sprake is van gemengd profiel met een duidelijke centrum gerichte uitstraling. Binnen dit profiel kan worden gekozen voor een mengvorm waarin fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde verkeersruimte of het realiseren van aparte fietsstroken.



Relatie met het plangebied:

In de onderhavige partiële herziening wordt het bestaande parkeren op het bestaande sportpark gereguleerd. Het plan voorziet niet in het aantrekken van nieuw of extra verkeer.

4 RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de milieu- en omgevingsaspecten toegelicht die relevant zijn voor deze partiële herziening van het bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling voorziet namelijk niet in nieuwe ontwikkelingen met fysieke ingrepen, maar betreft enkel de planologische regulering van bestaand parkeergebruik. Het sportpark zelf, inclusief de parkeervoorziening bij de voetbal, heeft al een geldende en passende bestemming die niet opnieuw behoeft te worden gemotiveerd. Voor dit gedeelte zijn er geen gewijzigde omstandigheden die nopen tot een andere motivering en belangenafweging. Ten behoeve van het aanvullende parkeren is gekeken naar de aspecten geluid en ecologie.

4.1 Geluid

In dit bestemmingsplan wordt het bestaande parkeren op sportpark De Elze gereguleerd. Daartoe is in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken naar de geluid gevolgen voor de omgeving. Bovendien is gekeken naar het verkeer richting de parkeervoorziening bij de voetbal, korfbal en ijsbaan (inrichtingsgebonden verkeer). Daartoe is een akoestisch onderzoek parkeren uitgevoerd door het akoestisch bureau Alcedo⁴. Het integrale onderzoek is als bijlage achter deze toelichting opgenomen. De belangrijkste resultaten, beoordelingen en conclusies zijn hierna weergegeven.

Uitgangspunten

In het onderzoek is voor de reguliere bedrijfssituatie uit gegaan van maximaal parkeren binnen het hek (20 parkeerplekken):

Overdag:

- 20 personenauto's naar de ijsclub (locatie 1);
- 30-40 personenauto's naar de ijsclub op 'schaatsdagen' (locatie 1);
- 5 personenauto's nabij kantine korfbalclub (locatie 2);
- Personenauto's van de wielersclub, die parkeren op de parkeervoorziening bij de voetbal (locatie 1);
- Personenauto's naar de voetbalclub, met name tijdens competitiedagen op zaterdag (locatie 3);
- Personenauto's naar de BSO (locatie 3) op maandag tot en met vrijdag.

Avond:

- 20 personenauto's naar de ijsclub (locatie 1);
- 30-40 personenauto's naar de ijsclub op 'schaatsdagen' (locatie 1);
- Personenauto's van de wielersclub, die parkeren op het grote parkeerterrein (locatie 1);
- Personenauto's naar de voetbalclub, voor trainingen op maandag tot en met vrijdag (locatie 1).

Voor het aantal verkeersbewegingen in de dagperiode zal de zaterdag maatgevend zijn, voor de avondperiode een doordeweekse trainingsavond. De parkeervoorziening bij de voetbal beschikt over 179 parkeervakken. Het aantal bewegingen van en naar de locatie is niet exact bekend. In het akoestisch onderzoek is als uitgangspunt gehanteerd ieder parkeervak in de

⁴ Akoestisch onderzoek parkeren, Parkeerplaatsen sportpark De Elze te lochem, 27 maart 2019.

dagperiode gemiddeld 4 keer bezet is en in de avondperiode gemiddeld 1 keer.

Voor het inrichtingsgebonden verkeer is voor de dagperiode aangenomen dat 50% via de Kijksteeg aan komt rijden (bezoekende clubs) en 50% via de Koedijk. Voor de avondperiode zullen de meeste bezoekers lokaal zijn en is uitgegaan van 20% via de Kijksteeg en 80% via de Koedijk.

Op schaatsdagen is ook de ijsbaan open. Het aantal schaatsdagen neemt echter sterk af en moet als incidenteel gebruik worden aangemerkt. In de afgelopen jaren zijn er nauwelijks schaatsdagen geweest en de verwachting is dat dit in de toekomst nog verder zal afnemen. Op schaatsdagen zal er bij de ijsbaan meer worden geparkeerd. Om daar toch zo goed mogelijk op in te spelen is er vlak bij de ijsbaan voorzien in het parkeren van maximaal 40 auto's (alleen op schaatsdagen). De parkeervoorziening bij de voetbal kan daarbij fungeren als extra overloop bij grote drukte. Deze parkeervoorziening bij de voetbal is dan ook beschikbaar omdat er op schaatsdagen in de regel niet wordt gevoetbald. Dat betekent ook dat er op schaatsdagen nauwelijks verkeer voor de voetbal zal zijn.

In de volgende figuur is de ligging van de rijroutes weergegeven. In de volgende tabel is het aantal gehanteerde auto's tijdens de representatieve bedrijfssituatie weergegeven.



Ligging rijroutes. Figuur akoestisch bureau Alcedo.

In totaal gaat het dan volgens het akoestische onderzoek om de volgende voertuigbewegingen:

Tabel 1 Aantal voertuigbewegingen representatieve bedrijfssituatie

Geluidsbron		Aantallen per etmaalperiode					
route	omschrijving	dagperiode (07.00-19.00)		avondperiode (19.00-23.00)		nachtperiode (23.00-07.00)	
		heen	terug	heen	terug	heen	terug
Representatieve bedrijfssituatie							
1	Terrein ijsclub	20	20	20	20	-	-
2	Terrein korfbal	5	5	-	-	-	-
3	Voetbalvereniging	716	716	179	179	-	-
Inrichtingsgebonden verkeer							
4	100%	731	731	189	189	-	-
5	Dagperiode 50%, avondperiode 20%	366	366	38	38	-	-
6	Dagperiode 50%, avondperiode 80%	365	365	151	151	-	-

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In de representatieve bedrijfssituatie bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dagperiode ten hoogste 36 dB(A) (woning Kijksteeg 1) en in de avondperiode ten hoogste 38 dB(A) (woningen Oliemolenerf 10 en 11). Hiermee wordt in beide perioden voldaan aan de richtwaarde voor een rustige woonwijk van 45 dB(A)-etmaalwaarde.

Tijdens schaatsdagen bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dagperiode ten hoogste 37 dB(A) en in de avondperiode ten hoogste 42 dB(A) (beide perioden woningen Oliemolenerf 10 en 11). Hiermee wordt in de dagperiode voldaan aan de richtwaarde voor een rustige woonwijk van 45 dB(A)-etmaalwaarde. In de avondperiode wordt de richtwaarde bij deze 2 woningen met 2 dB(A) overschreden. Bij de overige woningen wordt wel voldaan aan de richtwaarde.

Deze overschrijding van de richtwaarde (in de avondperiode op de gevel van de woningen) wordt toelaatbaar geacht omdat het in de winter, op schaatsdagen zo koud is dat het geluidniveau binnen in de woning relevant is. Aan de normen voor het geluid in de woning kan ruimschoots worden voldaan, zelfs als de woning slecht geïsoleerd zou zijn. Daar komt bij dat het aantal schaatsdagen zeer beperkt is.

Een slecht geïsoleerde woning heeft een minimale geluidswering van 18 dB(A). Met deze geluidswering bedraagt het geluidsniveau in de woningen ten hoogste 24 dB(A). Een geluidsniveau van 30 dB(A) in de avondperiode wordt toelaatbaar geacht. Hieraan wordt ruimschoots voldaan. Bovendien is het aantal schaatsdagen per seizoen beperkt. Op basis hiervan wordt een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 42 dB(A) in de avondperiode toelaatbaar geacht.

Maximale geluidsniveaus

Er kunnen maximale geluidsniveaus optreden als gevolg van optrekkende en afremmende voertuigen, dichtslaande autoportieren en het luid schreeuwen van bezoekers bijvoorbeeld bij begroeten tijdens aankomst en vertrek. De pieken als gevolg van luid schreeuwen zijn het hoogst en bedragen in de dagperiode (op begane grond) ten hoogste 62 dB(A) en in de avondperiode (op verdieping) ten hoogste 64 dB(A). Hiermee wordt in beide periode voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A)-etmaalwaarde.

Inrichtingsgebonden verkeer

In de representatieve bedrijfssituatie bedraagt het equivalente geluidsniveau ten gevolge van inrichtingsgebonden verkeer in de dagperiode ten hoogste 46 dB(A) en in de avondperiode ten hoogste 48 dB(A). Beide niveaus treden op bij de woningen aan de Akkerwinde 9 en de Koedijk 186-194. In de dagperiode wordt hiermee voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. In de avondperiode wordt de grenswaarde met ten hoogste 3 dB(A) overschreden. De maximaal toelaatbare grenswaarde wordt niet overschreden.

De overschrijding op de gevel van de woning wordt toelaatbaar geacht omdat het geluidsniveau in de woning wel wordt gehaald, zelfs als de woning slecht geïsoleerd zou zijn. Een slecht geïsoleerde woning heeft een minimale geluidswering van 18 dB(A). Met deze geluidswering bedraagt het geluidsniveau in de woningen ten hoogste 30 dB(A). Een geluidsniveau van 30 dB(A) in de avondperiode wordt toelaatbaar geacht. Hieraan wordt voldaan. Op basis hiervan wordt het equivalente geluidsniveau van 48 dB(A) in de avondperiode toelaatbaar geacht.

Daar komt bij dat deze situatie zonder dit bestemmingsplan niet anders zou zijn. Het verkeer richting sportpark rijdt nu ook langs de woningen aan de Akkerwinde en Koedijk. Dat het parkeren op het sportpark nu wordt gereguleerd zorgt er niet voor dat het verkeer anders komt aanrijden of niet meer komt aanrijden.

Tijdens schaatsdagen bedraagt het equivalente geluidsniveau ten gevolge van inrichtingsgebonden verkeer in de dagperiode ten hoogste 40 dB(A) en in de avondperiode ten hoogste 42 dB(A). Beide niveaus treden op bij de woningen aan de Akkerwinde 9 en de Koedijk 186-194. In beide perioden wordt hiermee voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Conclusie akoestisch onderzoek:

Uit het akoestische onderzoek blijkt dat tijdens de representatieve bedrijfssituatie (bij een maximale invulling met 20 parkeerplekken binnen het hek) het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van het parkeren op het sportpark voldoet aan de richtwaarde voor een rustige woonwijk. Bij de woningen aan de Akkerwinde 9 en de Koedijk 186-194 wordt in de avondperiode de voorkeursgrenswaarde voor inrichtingsgebonden verkeer met 3 dB(A) overschreden. De maximaal toelaatbare grenswaarde wordt niet overschreden.

Tijdens schaatsdagen wordt de richtwaarde voor een rustige woonwijk ter plaatse van de woningen aan de Oliemolenerf 10 en 11 in de avondperiode met 2 dB(A) overschreden.

De geluidsniveaus zijn nog dermate laag dat in de woningen sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Op basis hiervan worden de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus alsnog toelaatbaar geacht.

Zowel tijdens de representatieve bedrijfssituatie als tijdens schaatsdagen wordt voldaan aan de grenswaarde voor maximale geluidsniveaus.

Op grond van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat geluid geen belemmering vormt om het parkeren passend te bestemmen.

Conclusies

Volgens het geluidonderzoek kan zelfs bij een maximale invulling met 20 parkeerplekken binnen het hek van de ijsbaan het woon- en leefklimaat in de omgeving voldoende worden gegarandeerd.

4.2 Ecologie

4.2.1 *Beleid en regelgeving*

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken of en zo ja, in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de 'gebiedsbescherming' en de 'soortenbescherming'.

Gebiedsbescherming

Wet Natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998. De Wnb richt zich op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden). Activiteiten en ontwikkelingen die kunnen leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn in beginsel niet toegestaan, tenzij hiervoor een vergunning op grond van de Wnb is verkregen.

Gelders Natuurnetwerk

Naast de bescherming van de Wet natuurbescherming kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn doordat zij behoren tot het Gelders Natuurnetwerk (GNN) of Groene Ontwikkelingszone (GO) (voorheen beiden Ecologische Hoofdstructuur). Op gronden binnen het GNN mogen geen nieuwe functies mogelijk worden gemaakt, tenzij er geen reële alternatieven aanwezig zijn, redenen zijn van groot openbaar belang en negatieve effecten op het gebied worden beperkt. Uitbreiding van bestaande functies in het GNN kan alleen als de kernkwaliteiten van het gebied per saldo worden versterkt. Op gronden die deel uitmaken van het GO zijn nieuwe ontwikkelingen of uitbreiding van bestaande functies alleen mogelijk als dat niet leidt tot een significante aantasting van de kernkwaliteiten van dat gebied.

Soortenbescherming

De soortenbescherming is eveneens geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Op dit punt vervangt de Wnb per 1 januari 2017 de Flora- en faunawet. Het doel van de Wnb is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Wnb kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kunnen vrijstellingen en ontheffingen (door het bevoegd gezag) worden verleend van de verbodsbepalingen.

De Wnb kent een apart beschermingsregime voor Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels), Habitatrichtlijnsoorten en nationaal beschermde soorten. Voor Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten geldt een strikte bescherming. Voor de nationaal beschermde soorten hebben provincies de bevoegdheid om in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden een vrijstelling te verlenen van de verbodsbepalingen. Dit moet worden geregeld in een provinciale verordening.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden nagegaan, c.q. onderbouwd worden, of zich in het betreffende gebied beschermde soorten bevinden.



Ligging GNN en GO in relatie tot het plangebied. Omgevingsverordening Gelderland.

4.2.2 Ecologie in relatie tot het plangebied

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in of direct nabij Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Stelkampsveld'. Dit gebied bevindt zich op een afstand van circa 5,5 kilometer ten zuidoosten van het plangebied. Gelet op deze afstand en de aard en omvang van het plan worden er geen negatieve effecten op het Natura 2000-gebied verwacht ten gevolge van het plan.

Op deze afstand in het bestaande stedelijk gebied en met deze beperkte omvang van het plan is er geen stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied. Er worden immers geen parkeerplaatsen aangelegd en het aantal verkeersbewegingen is beperkt en was onder het huidige plan met een verkeersbestemming voor de weg naar de ijsbaan en een omgevingsvergunning voor de parkeerplaats bij de voetbal ook al mogelijk. Het plangebied is niet gelegen in het Gelders Natuurnetwerk of de Groene Ontwikkelingszone. De nabijgelegen waterloop de Berkel is wel aangewezen als Gelderse Natuurnetwerk).

Negatieve effecten op dit NNN gebied worden echter niet verwacht. Van afname van areaal is geen sprake, en de regulering van het bestaan parkeren op sportpark De Elze leidt naar verwachting niet tot extra verkeer. Door de regulering van het bestaande parkeren op sportpark De Elze worden geen effecten verwacht die de wezenlijke waarden en kenmerken van de NNN significant aantasten. Een nadere toetsing aan het NNN-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Concluderend zijn er ten gevolge van het plan geen negatieve effecten te verwachten op beschermde natuurgebieden.

Soortenbescherming

Ten behoeve van de soortenbescherming heeft een ecologische check van de 3 parkeerlocaties plaatsgevonden door bureau EcoTierra. De rapportage daarvan is als bijlage achter deze toelichting opgenomen. Hierna zijn de bevindingen van de rapportage weergegeven.

- **Planten**
Er zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde planten aangetroffen. Er zijn vooral planten aangetroffen die te verwachten zijn op een verstoorde bodem.
De plangebieden zijn verhard of bestaan uit gras/ open grond en daarmee botanische gezien minder interessant.
- **(Jaarrond beschermde) vogelnesten**
Er zijn geen nesten die jaarrond beschermd zijn, zoals van sommige roofvogels, aangetroffen in de bomen binnen en direct nabij de locaties. Er zijn geen opstallen aanwezig, dus jaarrond beschermde nesten van soorten als huismus en gierzwaluw worden niet verstoord/ vernietigd.
In de bomen nabij zijn nesten van ekster en duif waargenomen.
- **Grondgebonden zoogdieren**
Er zijn binnen het plangebied geen bomen met holtes of elementen als bosschages/struiken en dergelijke aanwezig. Dat maakt dat er geen vaste verblijfplaatsen van strenger en strikt beschermde zoogdieren aanwezig zijn. Mogelijk dat er in de bermen zeer algemeen soorten als veldmuis voorkomen en dat er een keer een konijn of haas voorbij komt.
In de groenstructuren/ bosschage rondom zijn meer soorten te verwachten, waaronder kleine marterachtigen, egels, haas en konijn.
- **Vleermuizen**
In de bomen binnen de plangebiedjes zijn geen holtes/ scheuren en dergelijke aanwezig waarin boombewonende vleermuizen kunnen verblijven. Er zijn tevens geen opstallen aanwezig waarvan gebouwbewonende soorten gebruik van kunnen maken. De gebiedjes zullen geen significant foerageergebied betreffen of onderdeel uitmaken van een vliegroute.

Tijdens het veldonderzoek zijn er geen (potentiele) natuurwaarden aangetroffen binnen en nabij het plangebied. Ook heeft het bronnenonderzoek geen belangrijke waarnemingen opgeleverd.

Er zal geen fysieke verandering plaatsvinden en het gebruik zal in de toekomst hetzelfde zijn als in de huidige situatie. De eventueel aanwezige soorten zijn derhalve gewend aan het huidige gebruik/ verstoring. Bovenstaande maakt dat de bestemmingswijziging naar 'parkeren' niet tot gevolg zal hebben dat de Wet natuurbescherming wordt overtreden. Uiteraard geldt altijd de zogenaamde zorgplicht. Voor algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling.

4.2.3 Conclusie

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.3 Bodem

Het is wettelijk (via de bouwverordening) geregeld dat nieuwbouw pas kan plaatsvinden als blijkt dat de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. De onderhavige partiële herziening van het bestemmingsplan voorziet niet in bouwactiviteiten.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de bodem geschikt te zijn voor de beoogde functie. Parkeren is geen gevoelige functie en er is geen sprake van een grondwaterbeschermingsgebied waarvoor extra maatregelen nodig zijn.

Het aspect bodemkwaliteit staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening.

4.4 Luchtkwaliteit

Het gaat om een bestaand sportpark waar het bestaande parkeren wordt gereguleerd. Deze regulering leidt naar verwachting niet tot extra verkeer zodat er ook geen gevolgen zijn voor het aspect luchtkwaliteit.

4.5 Bedrijven en milieuzonering (omgevingsanalyse)

Het gaat om een bestaand sportpark waar het bestaande parkeren wordt gereguleerd. Deze regulering heeft geen gevolgen voor het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.6 Externe veiligheid

Het gaat om een bestaand sportpark waar het bestaande parkeren wordt gereguleerd. Deze regulering leidt naar verwachting niet tot extra gebruikers of bezoekers zodat er ook geen gevolgen zijn voor het aspect externe veiligheid.

4.7 Water

4.7.1 Waterbeheer en watertoets

Het is sinds 2003 verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De watertoets is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium afspraken maken over de toepassing en uitvoering van het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid. Het waterschap is het eerste aanspreekpunt in het watertoets proces, waarbij het waterschap rekening houdt met het provinciale grondwaterbeleid.

In het Besluit ruimtelijke ordening is de 'watertoets' wettelijk verankerd. Deze heeft tot doel om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen aan het vigerende waterbeleid en de wateraspecten volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming omtrent een goede ruimtelijke ordening. Dit proces komt in samenwerking tussen de gemeente en waterbeheerder tot stand.

In de gemeente Lochem is het waterschap Rijn en IJssel verantwoordelijk voor het waterbeheer. Onder de verantwoordelijkheden vallen onder andere beveiliging tegen hoog water, peilbeheer en aan- en afvoer van water. Daarnaast wordt geadviseerd hoe om te gaan met hemelwater. De gemeente heeft een zorgplicht voor de inzameling, transport en verwerking van stedelijk afvalwater en regenwater en voor de aanpak van grondwaterproblemen.

4.7.2 Water in relatie tot het plangebied

De onderhavige partiële herziening voorziet niet in bouw- of aanlegwerkzaamheden. Er vinden geen ingrepen in de fysieke leefomgeving plaats. De parkeervoorziening bij de voetbal is in het verleden reeds gerealiseerd. Het gaat enkel om het reguleren van bestaande gebruik (parkeren) op het bestaande sportpark De Elze.

De verbreding van de bestemming 'Verkeer-Verblijf' ter plaatse van de ijsbaan wordt per saldo gecompenseerd door de versmalling van de bestemming 'Verkeer-Verblijf' voor de weg naar de ijsbaan toe.

4.7.3 Conclusie

Het plan heeft geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding in het plangebied en omgeving.

4.8 Archeologie

4.8.1 Beleid en regelgeving

Als gevolg van het Verdrag van Malta (Valetta) zijn overheden verplicht om in het ruimtelijke beleid zorgvuldig om te gaan met het archeologische erfgoed. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient, voordat er bodemingrepen plaatsvinden, een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd.

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed is vastgelegd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) uit 2007, welke is geïmplementeerd in de Monumentenwet uit 1988. De wet regelt:

- bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem;
- inpassen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening;
- financiering onderzoek: de veroorzaker betaalt.

Op 1 juli 2016 is de nieuwe Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988. In artikel 9.1 van de Erfgoedwet is echter bepaald dat tot het tijdstip waarop de nieuwe Omgevingswet in werking is getreden de bepalingen uit de Monumentenwet 1988 met betrekking tot archeologie van toepassing blijven. Wanneer de nieuwe Omgevingswet in werking treedt, is nog niet bekend. Naar verwachting zal dit niet eerder dan 2019 zijn.

Gemeentelijk beleid

Naar aanleiding van de bovengenoemde Wamz heeft de gemeente Lochem voor het gehele grondgebied van de gemeente een archeologische beleidskaart op laten stellen. Dit 'eigen' archeologiebeleid is vervolgens vertaald in het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie'. Dit overkoepelende bestemmingsplan is op 20 januari 2014 door de gemeenteraad vastgesteld.

Op de archeologische beleidskaart wordt onderscheid gemaakt in verschillende archeologische categorieën. Daarnaast zijn er gebieden waar door bijvoorbeeld vergravingen geen archeologische waarden meer worden verwacht. De volgende categorieën worden onderscheiden:

- categorie 1: rijksmonument
- categorie 2: gemeentelijk monument
- categorie 3: terrein van archeologische waarde

- categorie 4: historische stads- of dorpskern
- categorie 5: hoge archeologische verwachting
- categorie 6: middelmatige archeologische verwachting
- categorie 7: lage archeologische verwachting
- categorie 8: zonder een archeologische verwachting

4.8.2 Archeologie in relatie tot het plangebied

Conform het gemeentelijke beleid zijn de geldende dubbelbestemmingen voor archeologie in deze partiële herziening overgenomen uit het 'Paraplubestemmingsplan Archeologie'.

Verder voorziet het plan niet in bouw- of aanlegwerkzaamheden. Er zijn geen ingrepen in de fysieke leefomgeving.

4.8.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.9 Cultuurhistorie

Het plangebied maakt geen deel uit van een (beschermd) cultuurhistorisch waardevol gebied. Ook zijn in het plangebied geen monumenten of andere objecten of structuren aanwezig met een belangrijke cultuurhistorische waarde. Derhalve herbergt het plangebied geen specifieke cultuurhistorische waarden die bescherming vanuit het bestemmingsplan behoeven.

5 JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Algemeen

5.1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht hoe de nieuwe situatie is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor de gebruiksmogelijkheden en bouw mogelijkheden. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van deze regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Het belangrijkste onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifiek te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de (analoge) verbeelding en hebben een juridische betekenis in het bestemmingsplan. Alle overige op de (analoge) verbeelding voorkomende zaken, worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de (analoge) verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

5.1.2 Digitaliseringsvereisten

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn ook digitaliseringsverplichtingen aan een bestemmingsplan gesteld. De regels en de verbeelding dienen daarom te zijn opgesteld volgens IMRO en SVBP, onderdeel van de zogenaamde RO Standaarden.

IMRO staat voor Informatie Model Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Het is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisaties op het gebied van de ruimtelijke ordening en aanverwante werkkterreinen. SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

Vanaf 1 juli 2013 zijn de RO Standaarden 2012, als opvolger van de RO Standaarden 2008, verplicht. Concreet betekent dit dat nieuwe bestemmingsplannen vanaf die datum volgens deze nieuwe standaard opgesteld en gepubliceerd moeten worden.

Het voorliggende bestemmingsplan is overeenkomstig deze nieuwe vereisten opgesteld en is hiermee gereed om digitaal beschikbaar te stellen voor een ieder.

5.2 Opbouw regels en verbeelding

5.2.1 Regels

De planregels zijn opgesteld volgens het SVBP2012 en voldoen tevens aan de eisen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die op 1 oktober 2010 in werking is getreden. Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor de uitvoering een werk, geen bouwwerk zijnde en van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsregel niet alle elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

Naast de SVBP2012 speelt ook de afstemming met het aangrenzende bestemmingsplan 'Lochem-Oost 2011' een belangrijke rol. Vooral de opbouw en formulering van de regels is hierbij van belang.

5.2.2 Analoge verbeelding (plankaart)

Uit de SVBP2012 volgen diverse verplichtingen voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond (grijs) en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond. Ook de diverse kleuren van de bestemmingen, alsmede de verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes zijn verplicht voorgeschreven.

Voor wat betreft de ondergrond van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT), waar nodig aangevuld met de kadastrale kaart.

5.3 Artikelgewijze toelichting

Artikel 1 en 2 Begrippen en wijze van meten

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij het SVBP2012 en het bestemmingsplan 'Lochem-West 2010'.

Wel is in de begrippen een definitie van schaatsdagen toegevoegd die als volgt luidt:

1.30 schaatsdagen:

Dagen waarop er natuurijs ligt en de schaatsbaan is opengesteld om er te schaatsen.

Op schaatsdagen mag er bij de ijsbaan binnen en buiten het hek worden geparkeerd. Zie daarover artikel 4.

Artikel 3 Bos

Deze bestemmingsregeling is geheel gelijkkluidend overgenomen uit het bestemmingsplan 'Lochem-West 2010'.

Artikel 4 Sport

Deze bestemmingsregeling is nagenoeg gelijkkluidend overgenomen uit het bestemmingsplan 'Lochem West'. Alleen ten behoeve van het parkeren zijn twee aanduidingen opgenomen. Als eerste de aanduiding '(p) parkeerterrein'. Deze is toegevoegd voor het parkeren binnen het hek bij de korfbalvereniging. Daarbij is telkens aangegeven hoeveel parkeerplekken daar maximaal zijn toegestaan. Bij de korfbal zijn dat er 3 binnen het hek.

Voor de ijsbaan zijn 2 gebiedsaanduidingen opgenomen (artikel 14 van de regels). Dat is omdat hier ook een verkeersbestemming ligt waar parkeren is toegestaan. Het gaat om de gebiedsaanduidingen 'overige zone – parkeren 1' en 'overige zone – parkeren 2'. In zone 1 (binnen het hek) mogen maximaal 20 auto's tegelijkertijd worden geparkeerd. In zone 2 (buiten het hek) mogen alleen op ijsdagen maximaal 20 auto's worden geparkeerd. Het 'parkeergebied' buiten het hek is afgeschermd met een haag. Dit gebied is op een afstand van tenminste 30 meter tot de woningen aan de andere zijde van de Barchemse Veenzoom gesitueerd.

Verder is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te borgen dat een haag wordt geplant teneinde het parkeren buiten het hek bij de ijsbaan landschappelijk in te passen.

Volgens het bestemmingsplan Lochem West is aan de sportterreinen de bestemming 'Sport' toegekend. Het gaat hierbij veelal om grote terreinen, waarbij op de verbeelding en in de regels is bepaald dat de gebouwen binnen het bouwvlak moeten worden gebouwd. Daarbuiten mogen slechts andere bouwwerken worden gerealiseerd.

Artikel 5 Verkeer - Verblijf

Deze bestemmingsregeling is geheel gelijkkluidend overgenomen uit het bestemmingsplan 'Lochem West'.

Volgens het bestemmingsplan Lochem West is deze bestemming gebruikt voor de wegen in het plangebied. De bestemmingen Verkeer en Verkeer - Verblijf onderscheiden zich ten opzichte van elkaar wat betreft het al dan niet bedoeld zijn voor het doorgaande verkeer. Binnen de bestemming Verkeer - Verblijf zijn tevens garageboxen toegestaan.

Artikel 6 Waarde - Archeologie 5

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van archeologische verwachtingswaarden.

In de regels van deze bestemming is bepaald dat voor het oprichten van bouwwerken eerst archeologisch onderzoek moet worden verricht, tenzij de bodemingrepen niet dieper gaan dan 30 cm onder het bestaande maaiveld of de betreffende bouwwerken een oppervlakte hebben van niet meer dan 250 m².

In de bestemming geldt ook een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden voor de bescherming van de archeologische waarden. Alleen als er archeologisch onderzoek is verricht kan een vergunning worden verkregen. Uitgezonderd van de vergunningplicht zijn onder meer werken en werkzaamheden die behoren tot het normale onderhoud en beheer van de gronden, evenals werken en werkzaamheden die niet dieper gaan dan 30 cm onder het bestaande maaiveld of die een oppervlakte hebben van niet meer dan 250 m².

Artikel 7 Waarde – Archeologie 6

De voor 'Waarde - Archeologie 6' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van terreinen met een lage archeologische verwachting.

Voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden op deze gronden gelden dezelfde regels als in de bestemming 'Waarde - Archeologie 5', zij het dat hier een oppervlakteondergrens van 1.000 m² geldt.

Artikel 8 Waarde – Archeologie 7

De voor 'Waarde - Archeologie 7' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van terreinen met een lage archeologische verwachting.

Voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden op deze gronden gelden dezelfde regels als in de bestemming 'Waarde - Archeologie 5', zij het dat hier een oppervlakteondergrens van 2.500 m² geldt.

Artikel 9 Waterstaat - Waterlopen

Deze bestemmingsregeling is geheel gelijkkluidend overgenomen uit het bestemmingsplan 'Lochem West'.

Volgens het bestemmingsplan Lochem West zijn de voor Waterstaat - Waterlopen aangewezen gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en het beheer van de watergang. Voor de bescherming van de watergang zijn bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Het is hierdoor verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden een aantal in de regels nader genoemde werken in en op deze gronden uit te voeren.

Artikel 10 *Anti-dubbelregel*

In het Besluit ruimtelijke ordening is hiervoor een standaard bepaling opgenomen. Het besluit verplicht om deze bepaling in het bestemmingsplan op te nemen.

Artikel 11 *Algemene bouwregels*

In dit bestemmingsplan zijn deels gestandaardiseerde bouwregels opgenomen, voor zover deze betrekking hebben op de reeds aanwezige bouwwerken. Er kunnen echter overschrijdingen voorkomen, waarvoor in het (recente) verleden bouwvergunningen zijn verleend. Deze vergunde overschrijdingen zijn hier positief bestemd.

Artikel 12 *Algemene gebruiksregels*

In deze regel staat welk gebruik in ieder geval als strijdig met dit bestemmingsplan moet worden aangemerkt en daarmee valt onder het algemene gebruiksverbod in artikel 2.1, lid 1, sub c van de Wabo. Volgens deze bepaling in de Wabo is het verboden om gronden en opstallen te gebruiken in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 13 *Algemene afwijkingsregels*

In de algemene afwijkingsregels is onder meer een mogelijkheid opgenomen om met maximaal 10% af te wijken van de voorgeschreven maatvoering. Dit is met name bedoeld om tegemoet te kunnen komen aan tussentijdse wijzigingen van het Bouwbesluit, zodat hiervoor niet het bestemmingsplan hoeft te worden herzien.

Artikel 14 *Algemene aanduidingsregels*

Om te waarborgen dat er bij de ijsbaan niet meer dan het aangeduide aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, is in deze bepaling geregeld dat er binnen de aangeduide zone binnen het hek niet meer dan 20 auto's tegelijkertijd mogen worden geparkeerd. Buiten het hek mogen er uitsluitend op ijsdagen maximaal 20 auto's tegelijkertijd worden geparkeerd. Bovendien is in de parkeerregels in artikel 15 bepaald dat er ten behoeve van het gebruik voldoende parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, met inachtneming van het maximum aantal parkeerplaatsen dat bij de ijsbaan en de korfbal is toegestaan. Mochten er in de toekomst meer parkeerplaatsen nodig zijn ten behoeve van het gebruik van de ijsbaan, dan moet dat op het parkeerterrein van de voetbal worden opgelost.

Artikel 15 *Overige regels*

Door de inwerkingtreding van de 'Reparatiewet BZK 2014' (Staatsblad 2014, 458) per 29 november 2014 is de bouwverordening voor het bestemmingsplan niet meer van toepassing. Regelingen met betrekking tot parkeren dienen daarom in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Daartoe is de regeling van de parkeerbepaling in de bouwverordening nu materieel overgenomen in dit bestemmingsplan. Een en ander leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de beoogde toetsing. Aan het Besluit ruimtelijke ordening is mede in verband met het intrekken van toetsing aan de bouwverordening de mogelijkheid opgenomen om voor de invulling van de eis van voldoende parkeren in concrete situaties gebruik te maken van beleidsregels (zie artikel 3.1.2 lid 2 onder a Bro), zoals dit ook onder de werking van de bouwverordening mogelijk was. Omdat de gemeente Lochem niet over een eigen parkeernota beschikt, wordt in dit artikel verwezen naar CROW-publicatie 317.

Om te waarborgen dat er bij de ijsbaan en de korfbal in de toekomst niet meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan nu geregeld, is bepaald dat bij het voorzien in voldoende parkeerplaatsen wel in acht moet worden genomen dat bij de ijsbaan en de korfbal niet meer dan het maximum aantal parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd. Mocht in de toekomst vanwege het gebruik meer nodig zijn, moet dat op de parkeerplaats bij de voetbal worden opgelost.

Artikel 16 Overgangsrecht

Deze overgangsregels zijn overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), en toegespitst op de Wabo. De grootste verandering ten opzichte van de tot voorheen gebruikelijke overgangsregels is dat de peildatum voor bouwen en gebruik, gelijk is getrokken. Ook voor het bouwen is nu de datum van inwerkingtreding van het bestemmingsplan beslissend. Dat was voorheen de datum van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De wetgever heeft met die gelijkschakeling beoogd eenduidigheid te scheppen.

Bij het tenietgaan van bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen bestaat de mogelijkheid om terug te bouwen. Onder een calamiteit wordt hier verstaan: een verwoesting door een onvermijdelijk, eenmalig, buiten schuld van de indiener van de bouwaanvraag veroorzaakt onheil.

Artikel 17 Slotregel

Hier is bepaald hoe de regels van dit bestemmingsplan aangehaald kunnen worden.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Tegelijkertijd met de vaststelling van een bestemmingsplan moeten exploitatieplannen (ex. art. 6.12 Wro) worden vastgesteld. Op basis van het exploitatieplan kunnen (plan)kosten worden verhaald.

Een exploitatieplan hoeft niet opgesteld te worden als er geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro. Volgens artikel 6.2.1, Bro is het reguleren van bestaand parkeren geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro.

Ten behoeve van de vaststelling van dit bestemmingsplan zal geen exploitatieplan worden vastgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Informatie avond

Op 17 april 2019 is een informatie avond gehouden waarop de beoogde aanpassingen van het bestemmingsplan 'Lochem West' zijn gepresenteerd. Naar aanleiding van deze avond hebben de bezoekers van de avond een mail gehad met daarin het volgende overzicht van de concept planaanpassingen:

- Parkeren bij voetbal: Grote nieuwe parkeerplaats (179 parkeerplaatsen totaal) wordt geheel in de bestemming 'Verkeer-Verblijf' gelegd. Hier is het hele jaar parkeren toegestaan.
- Parkeren bij korfbal: 2 parkeerplekken op de verharding voor het hek liggen reeds in de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. De verharde ruimte voor het pand binnen het hek krijgt een aanduiding parkeren en het biedt ruimte voor 3 parkeerplekken.
- Parkeren bij ijsbaan: 20 parkeerplekken het gehele jaar door de bestemming verkeer-verblijf te verbreden (voorbij de afzetpaal) en 17 parkeerplekken tussen de afzetpaal en de bocht bij de Veengoot door een aanduiding parkeren, alleen toegestaan op schaatsdagen.

Tijdens de informatie avond zijn deze aanpassingen besproken en naar aanleiding daarvan zijn 6 schriftelijke reacties ontvangen. Naar aanleiding van de informatie avond en de schriftelijke reacties zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd, die hierna zijn opgesomd:

- Omdat het parkeren in de bermen geschiedt zonder extra verharding aan te leggen, zijn de parkeerplaatsen niet in de bestemming 'Verkeer – Verblijf' opgenomen maar met een aanduiding in de bestemming 'Sport'. De aanduiding '(p) 'parkeerterrein' is gebruikt voor parkeren binnen het hek het gehele jaar door. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeren' is gebruikt voor parkeren buiten het hek van de ijsbaan, uitsluitend op ijsdagen.
- Bij de ijsbaan en de korfbaan is het maximum aantal parkeerplaatsen vastgelegd.
- Voor de locatie van het parkeren buiten het hek bij de ijsbaan zijn de bermen van het hek tot aan het onderhoudspad langs de Barchemse Veengoot aangewezen. Er is daar ruimte voor maximaal 20 parkeerplekken, met inachtneming van een afstand van ten minste 30 meter tot de woningen aan de andere zijde van de Barchemse Veengoot.

Alvorens in te gaan op de 6 ingekomen reacties en de beantwoording daarvan, wordt hier nogmaals kort de noodzaak voor een herziening van het bestemmingsplan uiteen gezet. Op een verzoek om handhaving van een groot aantal aanwonenden heeft de Rechtbank Gelderland op 18 juli 2018 geoordeeld dat parkeren op gronden met de bestemming 'Sport' (op ijsdagen (30 tot 40 auto's) en in andere perioden van het jaar als er activiteiten op het terrein plaatsvinden), niet binnen het toegestane gebruik van de bestemming 'Sport' valt. De gemeente moet volgens de rechtbank tegen overtreding daarvan in beginsel dan ook handhavend optreden, tenzij sprake is van bijzondere omstandigheden.

Het gevolg van deze uitspraak is dat het parkeren op de nieuw gerealiseerde parkeeruitbreiding bij de voetbal niet langer is toegestaan, omdat deze uitbreiding is gerealiseerd binnen de bestemming 'Sport' waar het gebruik voor parkeren volgens de rechtbank niet is toegestaan. Om de nieuw gerealiseerde parkeeruitbreiding bij de voetbal te kunnen legaliseren, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Met deze aanpassing van het bestemmingsplan 'Lochem West' is dan ook beoogd om de nieuw gerealiseerde parkeerplaats bij de voetbal in te passen, en tegelijkertijd een handhaafbare parkeerregeling vast te stellen die recht doet aan de belangen van de sportverenigingen en de belangen van aanwonenden.

6.2.2 Beantwoording ingekomen reacties

In deze paragraaf zijn de 6 ingekomen reacties samengevat en beantwoord.

Reactie 1:

Reclamant 1 is content dat zij dit maal bijtijds zijn geïnformeerd over de plannen. Voorheen was dat anders. Reclamant heeft een "achterstand" op de plannen en ontwikkelingen opgelopen. Destijds zijn de wijzigingen in het bestemmingsplan afgekondigd onder de noemer "Lochem West (o.i.d.) en werden de sportvelden en/of ijsbaan niet genoemd. Dat voelde "achterbaks" omdat er tot een zeer essentiële wijziging werd besloten, waarvan geen enkele buurtbewoner wist.

Beantwoording gemeente:

Sportpark De Elze is al in 1994 in het bestemmingsplan 'Westelijke Omleidingsweg, partiële herziening West III Noord' opgenomen. Daarin had het sportpark al een bestemming sportvelden met een verblijfs- en verkeersbestemming voor de ontsluitingsweg naar de ijsbaan. In 2013 is deze regeling overgenomen in het bestemmingsplan 'Lochem West'. Tegen deze bestemmingsplannen zijn destijds ook bezwaren vanuit de buurt naar voren gebracht en zijn er planschadeprocedures gevoerd. Van achterbakse wijzigingen waarvan geen enkele buurtbewoner wist, is geen sprake.

Vanaf het begin van het ontwikkelen van de molengronden had de ijsbaan de bestemming ijsbaan met bijkomend doel om als buffer te dienen tussen de sportvelden en de woonwijk Molengronden. Constant is er druk op die intentie uitgeoefend. Door de uitbreiding van het gebruik als fietscrossterrein, door aanleg zandheuvelds, wijziging van de bodem van de ijsbaan wordt afbreuk

gedaan aan de bufferfunctie. Reclamant 1 wil de oorspronkelijke bestemming ijsbaan terugkrijgen.

Beantwoording gemeente:

De ijsbaan heeft van meet af aan een sportbestemming gehad bestemd voor sportvelden en daarnaast voor een natuurijsbaan. Andere sportvelden dan een ijsbaan zijn binnen het bestemmingsplan dan ook rechtstreeks mogelijk. De fietscrosbaan op het middenterrein van de ijsbaan past derhalve in het bestemmingsplan.

De fietscrossbaan is nodig om het voortbestaan van de ijsbaan mogelijk te maken. Natuurijs komt in Nederland steeds minder voor waardoor het steeds moeilijker wordt om een natuurijsbaan te exploiteren. Met het fietscrossparcours op het middenterrein is een mooie invulling voor dubbelgebruik van de ijsbaan gevonden.

Gelet op de moeite die het kost om de natuurijsbaan verantwoord te exploiteren, is het niet gewenst om de geldende bestemming sportvelden te schrappen. De oorspronkelijke bestemming was sportvelden en een ijsbaan, en dat blijft zo. Op dit punt wordt niet aan de reactie van reclamant tegemoet gekomen.

Reclamant 1 is ook tegen het plan om dat daarmee is beoogd auto's permanent toe te laten op het pad vanaf de Koedijk langs de Veengoot dat is aangewezen als hondenlosloopgebied. Een hondenlosloopgebied is volgens reclamant onverenigbaar met een weg waar auto's mogen rijden. Op dit moment ontstaan er al conflicten tussen fietsers en loslopende honden. Loslopende honden zijn onberekenbaar in het verkeer en verdragen zich niet met auto's en fietsers.

Beantwoording gemeente:

Het hondenlosloopgebied is een pilot. Bij de evaluatie van deze pilot kunnen de bedenkingen ten aanzien van de verkeersveiligheid naar voren worden gebracht, en zal in dat kader een verantwoorde beslissing kunnen worden genomen.

Hiervoor is al aangegeven dat de ontsluitingsweg naar de ijsbaan al vanaf 1994 de bestemming 'Verkeer-Verblijf' heeft. Binnen deze bestemming is gemotoriseerd verkeer toegestaan in combinatie met fietsers en voetgangers. In het oorspronkelijke plan waren auto's dus al mogelijk op de weg naar de ijsbaan. In het onderhavige plan verandert dat niet. Ook feitelijk is de weg naar de ijsbaan al vanaf het begin gebruikt om met de auto naar de ijsbaan te rijden.

Door het aantal parkeerplaatsen bij de ijsbaan te beperken tot maximaal 20 kan het gemotoriseerde verkeer op de weg zodanig worden beperkt dat een verantwoorde menging met fietsers en voetgangers mogelijk is. Zo nodig kunnen extra verkeersmaatregelen worden genomen zoals het plaatsen van verkeersborden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Ten behoeve van de sportvelden zijn de parkeerplaatsen recent uitgebreid en verbeterd. Deze kunnen 's winters prima gebruikt worden door schaatser (en fietsers). Reclamant 1 adviseert een efficiënt verbindingspad te realiseren tussen de bestaande parkeerplaats en de ijsbaan. De bestaande regeling van

bevoorrading kan eventueel blijven bestaan voor een zeer beperkt aantal vervoerders die goederen moeten afleveren.

Deze reactie geldt ook voor de parkeerplaatsen van de korfbalclub.

Beantwoording gemeente:

De uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal was nodig om al het parkeren op drukke zaterdagen te kunnen accommoderen. Maar het grotere parkeerterrein bij de voetbal heeft geen verandering gebracht in het bestaande parkeren bij de ijsbaan en korfbal.

Na afweging van alle betrokken belangen meent het gemeentebestuur dat het gebruik van het ijsbaanterrein voor parkeren met maximaal 20 parkeerplekken (binnen de hekken) niet onredelijk is en past bij het gebruik als ijsbaan en mountainbikecircuit.

Eén en ander gelet op de loopafstand vanaf het parkeerterrein naar de ijsbaan van 442 meter, in combinatie met de ruimte die binnen het hek bij de ijsbaan beschikbaar is voor parkeren en het feit dat deze ruimte daar in het verleden ook altijd voor werd gebruikt. Bovendien is daarbij meegewogen dat het parkeren alleen binnen het hek van de ijsclub is toegestaan (op ruime afstand van de meest nabij gelegen woning (70 meter), tot maximaal 20 parkeerplekken (met een beperkt aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan).

Deze 20 parkeerplekken binnen het hek voorzien in de parkeerbehoefte van de ijsclub en de wielclub, waarbij er ook op drukke wedstrijddagen, bij ledenvergaderingen of rayonbijeenkomsten voldoende parkeerplekken aanwezig zijn. Parkeren binnen het hek is eenvoudig te controleren en daardoor goed handhaafbaar.

Als gevolg van deze beperkingen kan een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de bewoners langs het Oliemolenerf, Zaagmolenerf en Torenmolenlaan, worden voorkomen.

Volgens het geluidonderzoek is er op deze afstand van de woningen geen sprake van onaanvaardbare geluidoverlast als gevolg van het parkeren.

Door het parkeren binnen het hek bij de ijsbaan met een wintergroene haag af te schermen is er op deze afstand van de woningen ook geen onaanvaardbare visuele hinder.

Door het aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan te beperken, levert dit gebruik geen gevaar op voor de verkeersveiligheid en ontstaat er geen onaanvaardbare geluidhinder als gevolg van het verkeer naar de ijsbaan.

De loopafstand vanaf het parkeerterrein bij de voetbal naar de korfbal is veel korter, dan de loopafstand naar de ijsbaan. Dat neemt niet weg dat ook bij de korfbal en de jeux de boules parkeerplaatsen nodig zijn voor laden en lossen en voor minder validen. Het plan voorziet om die reden in maximaal 5 parkeerplekken bij de korfbal.

Parkeren bij de korfbal brengt geen extra verkeer mee op de weg naar de ijsbaan. Op deze afstand van de woningen is er verder ook geen aantasting van het woon- en leefklimaat langs de Oliemolenerf, Zaagmolenerf of Torenmolenlaan.

Reactie 2:

Reclamant 2 ondersteunt het alternatief om een pad te realiseren van het bestaande nieuwe grote parkeerterrein naar de ijsbaan/crossbaan. De parkeerfaciliteiten bij de ijsbaan kunnen dan aanzienlijk beperkt worden en dus de kosten. Alleen voor speciale gevallen kan bij de baan zelf geparkeerd worden door de afzetpaal tijdelijk te verwijderen.

Reclamant 2 wijst er op dat de afzetpaal bij de korfbal regelmatig niet aanwezig is terwijl het hek bij de ijsbaan dicht zit.

Het belang en de zorg van reclamant 2 is dat door het weglaten van de paal men gebruik kan maken van de weg en via het wandelpad tot aan de berkel met de auto kan rijden en reclamant 2 overlast heeft in zijn achtertuin. Dat is al eens gebeurd met de ruimere openstelling neemt de kans daarop toe. In het bestemmingsplan zou volgens reclamant 2 in ieder geval opgenomen moeten worden dat d.m.v. borden of afzettingen, er na de bocht geen mogelijkheid is om met de auto door te rijden tot aan de Berkel, dus ook niet ten tijde van de openstelling van de weg voor de ijsbaan/crossbaan. Reclamant 2 is gaarne bereid een toelichting te geven indien gewenst.

Beantwoording gemeente:

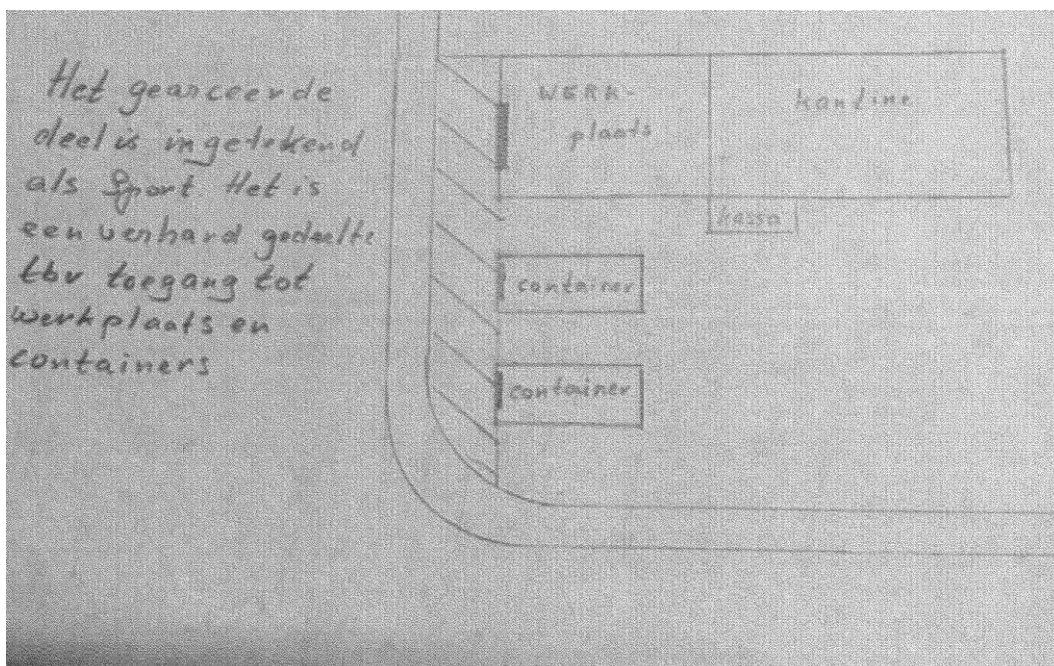
Via het terrein van de voetbal zou een kortere route naar de ijsbaan mogelijk zijn. Maar ook via deze route bedraagt de loopafstand nog altijd meer dan 250 meter. Daar komt bij dat het terrein van de voetbal niet openbaar is en wordt afgesloten als er geen voetbalactiviteiten zijn. Dat betekent dat de instemming van alle betrokkenen nodig is voor een doorsteek over het terrein van de voetbal en een extra in- en uitgang aan de zijde van de ijsbaan. Daar is thans geen zicht op. Het staat partijen vrij om daar onderlinge afspraken over te maken.

Om het parkeren bij de ijsbaan te bestemmen hoeven geen wezenlijke extra kosten te worden gemaakt. Er zijn geen inrichtingsmaatregelen nodig (het gaat om het inpassen en reguleren van bestaand gebruik), hooguit een aantal verkeersborden om de situatie te verduidelijken.

De weg naar de ijsbaan is openbaar, maar bedoeld voor bestemmingsverkeer naar de ijsbaan. Bij de beoordeling van het inzetten van maatregelen om de verkeerssituatie te verduidelijken, zal ook worden gezien in hoeverre kan worden voorkomen dat mensen met hun auto via het sportpark naar de Berkel rijden.

Reactie 3:

Volgens reclamant 3 staat op de tekening behorende bij de partiële herziening volgens de gepresenteerde schets, een stukje voor de kantine en containers als sport ingetekend. Het is nu reeds verhard ten behoeve van de toegang tot de werkplaats en de containers. Volgens reclamant 3 is het goed om dat stukje ook de bestemming verkeer te geven volgens bijgevoegde schets.



Bijgevoegde schets reclamant 3.

Beantwoording gemeente:

Dit zijn voorzieningen ten behoeve van de sportvelden die volgens de regels van het bestemmingsplan toelaatbaar zijn binnen de bestemming 'Sport'. Zo zijn binnen deze bestemming onder meer wegen, paden en erven toelaatbaar. Het erf bij gebouwen mag worden ingericht ten dienste van dat gebouw. Het is niet nodig om de bestemming 'Sport' hier te vervangen door de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Aan de reactie van reclamant wordt niet tegemoet gekomen.

Reactie 4:

Reclamanten betreuren het dat de informatie avond vanwege het verleden zo'n beladen sfeer had. Maar een bestemmingsplan is voor de toekomst, vandaar deze reactie op basis van door de gemeente verstrekte informatie.

Beantwoording gemeente:

Ja de verhoudingen zijn na het mislukken van de mediation niet optimaal. Reden te meer om op zoek te gaan naar een oplossing voor de toekomst. Met deze partiële herziening van het bestemmingsplan 'Lochem West' is beoogd om een dergelijke oplossing aan te dragen.

Geen bezwaar, wel een wens bij de grote parkeerplaats:

Reclamanten hebben geen bezwaar tegen de verkeersbestemming voor de parkeerplaats bij de voetbal. Wel graag daarbij opnemen dat dit voor alle aangelegen sportterreinen is. Er zouden gebruiksregels gericht op de voetbalkooi en skatebaan vermeld kunnen worden om overlast te voorkomen, zoals houdt het hier leuk, maak geen overlast met muziek, laat geen rommel achter.

Beantwoording gemeente:

Het parkeerterrein is ten behoeve van alle aangelegen sportvelden. De loopafstanden tot de korfbal en de ijsbaan zijn echter zodanig dat er ook

bij deze verenigingsgebouwen een beperkt aantal parkeerplaatsen nodig is. Zie de beantwoording hierna.

Gebruiksregels als maak geen overlast en laat geen rommel achter zijn al geregeld in de APV en kunnen om die reden niet in het bestemmingsplan worden geregeld.

Dat neemt niet weg dat los van het bestemmingsplan heel goed nadere afspraken gemaakt kunnen worden met alle betrokken partijen. In het door de gemeente geïnitieerde mediationtraject is dat helaas niet gelukt. Wellicht dat betrokkenen in de nabije toekomst wel mogelijkheden zien om dat op te pakken.

Geen bezwaar bij korfbal:

Het gaat om een beperkt aantal plaatsen voor laden en lossen en mensen die slecht ter been zijn. Ze zijn voor reclamanten 4 uit het zicht en worden bereikt zonder dat ze langs het huis van reclamanten 4 hoeven rijden. Tegen deze bestemming zoals aangeduid geen bezwaar.

Wel bezwaar bij de ijsbaan:

Dit parkeren is veel te uitgebreid. De toelichting was bevoorrading en toegang voor gehandicapten. Voor bevoorrading kan volgens reclamanten met 2 plekken worden volstaan en 3 plekken voor invalide parkeren met een vergunning.

Beantwoording gemeente:

Na afweging van alle betrokken belangen meent het gemeentebestuur dat het gebruik van het ijsbaanterrein voor parkeren met maximaal 20 parkeerplekken (binnen de hekken) niet onredelijk is en past bij het gebruik als ijsbaan en mountainbikecircuit.

Eén en ander gelet op de loopafstand vanaf het parkeerterrein naar de ijsbaan van 442 meter, in combinatie met de ruimte die binnen het hek bij de ijsbaan beschikbaar is voor parkeren en het feit dat deze ruimte daar in het verleden ook altijd voor werd gebruikt. Bovendien is daarbij meegewogen dat het parkeren alleen binnen het hek van de ijsclub is toegestaan (op ruime afstand van de meest nabij gelegen woning (70 meter), tot maximaal 20 parkeerplekken (met een beperkt aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan)).

Deze 20 parkeerplekken binnen het hek voorzien in de parkeerbehoefte van de ijsclub en de wielclub, waarbij er ook op drukke wedstrijddagen, bij ledenvergaderingen of rayonbijeenkomsten voldoende parkeerplekken aanwezig zijn. Parkeren binnen het hek is eenvoudig te controleren en daardoor goed handhaafbaar.

Als gevolg van deze beperkingen kan een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de bewoners langs het Oliemolenerf, Zaagmolenerf en Torenmolenlaan, worden voorkomen.

Volgens het geluidonderzoek is er op deze afstand van de woningen geen sprake van onaanvaardbare geluidsoverlast als gevolg van het parkeren.

Door het parkeren binnen het hek bij de ijsbaan met een wintergroene haag af te schermen is er op deze afstand van de woningen ook geen onaanvaardbare visuele hinder.

Door het aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan te beperken, levert dit gebruik geen gevaar op voor de

vekeersveiligheid en ontstaat er geen onaanvaardbare geluidhinder als gevolg van het verkeer naar de ijsbaan.

Juist omdat bij de inrichting van de huidige bestemming rekening is gehouden met de rustigste sportbeoefening tegen de bewoning aan wordt weinig hinder ondervonden.

Beantwoording gemeente:

Met de parkeerregeling in dit bestemmingsplan is onder meer beoogd om de exploitatie van de natuurijsbaan op deze locatie te kunnen continueren. Omdat strenge winters waarin er op natuurijs kan worden geschaatst steeds minder voorkomen, wordt de exploitatie van een natuurijsbaan steeds lastiger. Om die reden wordt gezocht naar mogelijkheden om de natuurijsbaan exploitabel te houden. Een redelijke parkeervoorziening bij het clubgebouw kan daar een bijdrage aan leveren.

Op ijspretdagen is wat betreft reclamanten 4 overal parkeren toegestaan als de ambulance er maar door kan.

Beantwoording gemeente:

Op dit punt is tegemoet gekomen aan de reactie van reclamanten. Ten behoeve van het parkeren op schaatsdagen (natuurijs en ijsbaan open) is binnen en buiten het hek een gebied aangewezen waar op een veilige manier maximaal 40 auto's kunnen worden geparkeerd. Bij grote drukte kan het parkeerterrein bij de voetbal als overloop dienen.

Reclamanten 4 zijn verbaasd over het opeens zonder enige vorm van overleg, ook niet met het waterschap, verhard zijn van het onverharde pad. Nog maar kort geleden hebben reclamanten 4 ingestemd met een pilot (onder ambtelijke begeleiding) hondenlosloopgebied.

Met het waterschap en de gemeente worden de plannen voor waterbeheersing, onderhoud en natuurontwikkeling van de veengoot en oevers besproken. Daar past een verharde weg, volgens reclamanten 4 niet in.

Beantwoording gemeente:

De halfverharding van de weg naar de ijsbaan is vanwege de bereikbaarheid voor de hulpdiensten vervangen door een smalle geheel verharde weg. Daarbij is voldoende afstand aangehouden tot de oevers van de Barchemse Veengoot om hier natuurlijke oevers te kunnen ontwikkelen.

De pilot als hondenlosloopgebied loopt nog en zal los van dit bestemmingsplan worden geëvalueerd.

En autoverkeer al helemaal niet. Er is langs de Veengoot nergens autoverkeer en alleen voetgangerstoegang. Waarom dan hier een uitzondering, en inbreuk maken op woon- en wandelgenot van hoge kwaliteit?

De praktijk leert volgens reclamanten 4 dat nu vooral mensen hun kinderen komen brengen en halen voor de fietsclub. Tussendoor doen ze nog even snel boodschappen en racen ze over het pad. Bij 20 parkeerplaatsen gaat dat dus om 80 vervoersbewegingen op de vrije woensdagmiddag. De kinderen kunnen vanaf de grote parkeerplaats gewoon fietsen. Dan worden honden en

wandelaars niet van het pad gereden en wordt reclamanten niet de op prijs gestelde rust ontnomen.

De weg hoort volgens reclamanten 4 afgesloten te zijn met een paaltje. Maar dat was zaterdagavond half 8 niet het geval en vandaar reden auto's heen en weer en stond er geen paaltje. Dat is volgens reclamanten 4 nu al de praktijk terwijl er nog niet eens een bestemming voor parkeren of rijden is.

Er moet volgens reclamanten 4 een bord komen met verboden in te rijden, met uitzondering van bestemmingsverkeer, invalidenparkeren en laden en lossen met vergunning.

Zoals de rechter heeft uitgesproken zal de gemeente volgens reclamanten 4 moeten handhaven op het gebruik van de weg en parkeren. Op die manier kan iedereen rustig recreëren zonder overlast. En de verenigingen mogen wat reclamanten 4 betreft goed bezocht worden, te voet, per fiets waar het kan, of per auto als het moet.

Beantwoording gemeente:

De ontsluitingsweg naar de ijsbaan heeft al vanaf 1994 de bestemming 'Verkeer-Verblijf' heeft. Binnen deze bestemming is gemotoriseerd verkeer toegestaan in combinatie met fietsers en voetgangers. In het oorspronkelijke plan waren auto's dus al mogelijk op de weg naar de ijsbaan. In het onderhavige plan verandert dat niet. Ook feitelijk is de weg naar de ijsbaan al vanaf het begin gebruikt om met de auto naar de ijsbaan te rijden.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechter zijn alle betrokken belangen nog eens afgewogen en meent het gemeentebestuur dat het gebruik van het ijsbaanterrein voor parkeren met maximaal 20 parkeerplekken (binnen de hekken) niet onredelijk is en past bij het gebruik als ijsbaan en mountainbiketrail.

Eén en ander gelet op de loopafstand vanaf het parkeerterrein naar de ijsbaan van 442 meter, in combinatie met de ruimte die binnen het hek bij de ijsbaan beschikbaar is voor parkeren en het feit dat deze ruimte daar in het verleden ook altijd voor werd gebruikt. Bovendien is daarbij meegewogen dat het parkeren alleen binnen het hek van de ijsclub is toegestaan (op ruime afstand van de meest nabij gelegen woning (70 meter), tot maximaal 20 parkeerplekken (met een beperkt aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan)).

Deze 20 parkeerplekken binnen het hek voorzien in de parkeerbehoefte van de ijsclub en de wielervedstrijddagen, waarbij er ook op drukke wedstrijddagen, bij ledenvergaderingen of rayonbijeenkomsten voldoende parkeerplekken aanwezig zijn. Parkeren binnen het hek is eenvoudig te controleren en daardoor goed handhaafbaar.

Als gevolg van deze beperkingen kan een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de bewoners langs het Oliemolenerf, Zaagmolenerf en Torenmolenlaan, worden voorkomen.

Volgens het geluidonderzoek is er op deze afstand van de woningen geen sprake van onaanvaardbare geluidsoverlast als gevolg van het parkeren.

Door het parkeren binnen het hek bij de ijsbaan met een wintergroene haag af te schermen is er op deze afstand van de woningen ook geen onaanvaardbare visuele hinder.

Door het aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan te beperken, levert dit gebruik geen gevaar op voor de

veerkeersveiligheid en ontstaat er geen onaanvaardbare geluidhinder als gevolg van het verkeer naar de ijsbaan.

Wat betreft de overlast die aanwonenden van het parkeren bij de ijsbaan en het verkeer over de weg naar de ijsbaan ervaren, is nog overwogen dat het parkeren bij de ijsbaan op meer dan 70 meter van hun woningen is gesitueerd, en dat de meeste woningen ook te maken hebben met het ontsluitingsverkeer over het dichterbij gelegen Oliemolenerf, dat niet als hinderlijk wordt ervaren⁵. Met de voorgestelde regeling gaat het om ontsluitingsverkeer naar de ijsbaan dat zo beperkt is dat dit het redelijke gebruik van een sportveldencomplex niet te boven gaat en dat de gevolgen daarvan voor het woon- en leefklimaat aanvaardbaar worden geacht.

De weg naar de ijsbaan is openbaar, maar bedoeld voor bestemmingsverkeer naar de ijsbaan. Bij de beoordeling van het inzetten van maatregelen om de verkeerssituatie te verduidelijken, zal ook worden gezien in hoeverre kan worden voorkomen dat mensen met hun auto via het sportpark naar de Berkel rijden.

Reactie 5:

De afstand van de grens van de achtertuin van reclamanten 5 tot de kleine krabbelbaan van de ijsbaan is 15 meter. Normaal wordt een sportaccommodatie op minimaal 50 meter van de erfgrans van woningen aangelegd. Zo wordt bij de aanleg van het Staring College 110 meter groenvoorziening aangehouden als buffer naar de woningen.

Beantwoording gemeente:

Dit is een reeds lang bestaande situatie. Sportpark De Elze is al in 1994 in het bestemmingsplan 'Westelijke Omleidingsweg, partiële herziening West III Noord' opgenomen. Daarin had het sportpark al een bestemming sportvelden met een verblijfs- en verkeersbestemming voor de ontsluitingsweg naar de ijsbaan. In 2013 is deze regeling overgenomen in het bestemmingsplan 'Lochem West'. Tegen deze bestaande situatie kan nu niet meer worden opgekomen.

Dat neemt niet weg dat reclamanten en andere aanwonenden overlast ervaren van het sportpark. Daartoe heeft de gemeente een mediationtraject geïnitieerd dat helaas geen gedragen oplossing heeft opgeleverd. Wellicht dat betrokkenen in de toekomst weer ruimte zien om het overleg op te pakken. Vanwege de uitspraak van de Rechtbank Gelderland over het parkeren bij de ijsbaan kan met deze aanpassing van het bestemmingsplan echter niet meer worden gewacht en is deze partiële herziening in procedure gebracht. De nieuw gerealiseerde parkeeruitbreiding bij de voetbal is namelijk gerealiseerd binnen de sportbestemming en daar is volgens de uitspraak van de rechtbank geen parkeren meer toegestaan. Om de nieuw gerealiseerde parkeeruitbreiding bij de voetbal te kunnen legaliseren, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

⁵ Langs het relevante gedeelte van de Oliemolenerf liggen 9 woningen en is ook verkeer mogelijk naar de woningen daarachter.

Bij de aanleg van de ijsbaan is door de gemeente aangegeven dat het een natuurijsbaan was waar alleen op ijsdagen sprake zou zijn van activiteiten met geluid- en lichthinder. Zie daarover ook het SAOZ-rapport in verband met planschade. Dat is volgens reclamanten 5 helaas misleidend geweest gezien de huidige ontwikkelingen met meerdere sportactiviteiten op het terrein van de Lochemse ijsclub.

Beantwoording gemeente:

De ijsbaan heeft van meet af aan een sportbestemming gehad bestemd voor sportvelden en daarnaast voor een natuurijsbaan. Andere sportvelden dan een ijsbaan zijn binnen het bestemmingsplan dan ook rechtstreeks mogelijk.

In het verleden zijn er inderdaad planschadeprocedures in verband met het sportpark gevoerd en afgerond. Voor zover reclamanten menen dat daarbij sprake was van misleiding had dat destijds aan de orde moeten worden gesteld. Nu is daarvoor geen mogelijkheid meer.

Dat neemt niet weg dat reclamanten en andere aanwonenden overlast ervaren van het sportpark. Daartoe heeft de gemeente een mediation-traject geïnitieerd dat helaas geen gedragen oplossing heeft opgeleverd. Wellicht dat betrokkenen in de toekomst weer ruimte zien om het overleg op te pakken.

Doordat de gemeente als verhuurder toestemming heeft gegeven om het terrein ook aan andere sportclubs te verhuren, is er bijna dagelijkse sportactiviteiten (i.p.v. enkele weken per jaar). Op de avonden wordt gebruik gemaakt van hinderlijke terreinverlichting op de krabbelbaan, zoals door de ODA is vastgesteld.

De activiteiten van de wielclub vinden plaats op 15 meter van de achtertuin van reclamanten 5. Dat gaat gepaard met luid schreeuwen van instructies en het gebruik van de wal rond de krabbelbaan voor mountainbikes met scherpe verlichting.

Beantwoording gemeente:

Deze partiële herziening gaat niet over het gebruik van de krabbelbaan. Dat is op grond van het geldende bestemmingsplan al toegestaan en kan in deze procedure niet ter discussie worden gesteld.

Nogmaals dat neemt niet weg dat reclamanten wel overlast ervaren. Daar lopen gerechtelijke procedures over waarin aanwonenden voor hun belangen opkomen.

Voor het parkeren is vanwege de uitspraak van de Rechtbank Gelderland snel duidelijkheid nodig. Met deze partiële herziening is beoogd daarin te voorzien. Daarbij is het gebruik van de krabbelbaan overeenkomstig de geldende bestemming niet aan de orde.

Zonder aankondiging zijn diverse werkzaamheden op het terrein verricht:

- Vrachtwagens met puin om de ijsbaan en krabbelbaan te verharderen. Niet duidelijk of er een vergunning is voor verharderen van de grote ijsbaan.
- Landbouwvoertuigen rijden over de baan om gif te spuiten tegen het onkruid. De natuur wordt daardoor ernstig aangetast zoals deze week nog in het nieuws was. Afvoerwater van de ijsbaan met sporen van bestrijdingsmiddelen gaat rechtstreeks in de veengoot.
- Hinderlijke verlichting op de krabbelbaan schijnt rechtstreeks in de woning van reclamanten 5, zoals door de ODA vastgesteld. Beschermingskappen

om het licht te dimmen worden niet geplaatst. Niet duidelijk wat de ijsclub aan de verlichting gaat doen.

- Reclamanten voelen zich via de krant te kijk gezet (we moesten maar gordijnen aanschaffen). Niet erg respectvol.
- Twee bouwcontainers geplaatst zonder landschappelijke inpassing. Mondelinge toezeggingen om hier groen te plaatsen zijn niet nagekomen door de ijsclub.
- De toegangsweg van zand en grind naar de ijsbaan werd zo maar vervangen door een teerweg.
- In 2013 zijn er grote zandheuvelds op het middenterrein geplaatst zonder vergunning.
- Shovels worden regelmatig gebruikt om het terrein te bewerken.
- Auto's rijden af en aan. Overlast van dichtslaande autodeuren. Er zijn al bijna ongelukken gebeurd. De gemeente neemt geen maatregelen voor kwetsbare ouderen, kinderen, wandelaars en honden.

Beantwoording gemeente:

Reclamanten hebben een groot aantal bezwaren tegen werkzaamheden die in het verleden op het terrein zijn verricht. Deze bezwaren komen voort uit de overlast die een groot aantal omwonenden ervaart van het gebruik van het sportpark, waaronder parkeren, verkeer over de weg naar de ijsbaan en lichtmasten. Daarop heeft het gemeentebestuur geïnvesteerd in een uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal en is een mediation-traject geïnitieerd met de aanwonenden en de sportverenigingen om tot een vergelijk te komen op de andere punten die als overlast worden ervaren.

Inmiddels is de uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal gerealiseerd. Helaas heeft de mediation niet tot een gedragen oplossing geleid. De verhoudingen tussen alle betrokken partijen zijn verhard en de gemeente ziet zich geconfronteerd met diverse rechtszaken.

In één van die rechtszaken is er een uitspraak gedaan door de Rechtbank Gelderland die noopt tot actie van het gemeentebestuur. Op een verzoek om handhaving van een groot aantal aanwonenden heeft de rechtbank op 18 juli 2018 geoordeeld dat parkeren op gronden met de bestemming 'Sport' (op ijsdagen (30 tot 40 auto's) en in andere perioden van het jaar als er activiteiten op het terrein plaatsvinden), niet binnen het toegestane gebruik van de bestemming 'Sport' valt. De gemeente moet volgens de rechtbank tegen overtreding daarvan in beginsel dan ook handhavend optreden, tenzij sprake is van bijzondere omstandigheden.

Het gevolg van deze uitspraak is dat het parkeren op de nieuwe parkeeruitbreiding bij de voetbal niet langer is toegestaan, omdat deze uitbreiding is gerealiseerd binnen de sportbestemming. Met deze aanpassing van het bestemmingsplan 'Lochem West' is beoogd om de parkeeruitbreiding van de voetbal in te passen en tegelijkertijd een handhaafbare parkeerregeling vast te stellen die recht doet aan de belangen van de sportverenigingen en de belangen van aanwonenden.

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan wordt echter niets geregeld ten aanzien van aanlegwerkzaamheden voor de ijsbaan of crossbaan, het spuiten van onkruidbestrijdingsmiddelen, verlichting, de plaatsing van bouwcontainers. Bezwaren daartegen kunnen in deze procedure dan ook niet in behandeling worden genomen.

Wat betreft de berichtgeving in de krant is het zeker niet de bedoeling om de overlast die door aanwonenden wordt ervaren te bagatelliseren. Het gemeentebestuur betreurt het ten zeerste dat de verhoudingen zijn verhard na het mislukken van het mediation-traject.

Wat betreft de overlast van het parkeren en heen en weer rijdende auto's, is hiervoor al uiteen gezet op welke wijze de betrokken belangen in deze zijn afgewogen wat de motivering daarvoor is.

Samenvattend: Er is inmiddels sprake van wekelijkse sportactiviteiten op meerdere dagen per week. Ook van verkeer voor de herinrichting van het terrein van de ijsclub. De 20 beoogde parkeerplaatsen zijn daarvoor al een teken. Sporters van de voetbalclub moeten verder lopen om bij de sportvelden te komen. Aangezien de gemeente Lochem problemen heeft met de handhavend optreden zal er naar verwachting meer geparkeerd gaan worden op het terrein van de ijsclub. Het verleden heeft duidelijk gemaakt dat de ijsclub het niet zo nauw neemt met de regels.

Beantwoording gemeente:

Zie de beantwoording hiervoor.

Met de onderhavige partiële herziening is beoogd een handhaafbare regeling op te stellen.

Het gemeentebestuur betreurt het ten zeerste dat de verhoudingen zijn verhard na het mislukken van het mediation-traject.

Om tot een oplossing voor alle partijen te komen, stellen reclamanten 5 het volgende voor:

- De bezoekers van de ijsclub gebruik te laten maken van de algemene parkeerplaats.
- Voor mensen die vanwege beperkingen niet ver kunnen lopen wel een plaats reserveren bij de ijsclub.
- tussen de woning van reclamanten 5 en de activiteiten van de ijsclub een groene buffer aan te leggen door de kleine krabbelbaan te verwijderen en de erfgrans tot vlak bij het clubgebouw op te schuiven.
- De sporters gebruik te laten maken van de grote ijsbaan en niet meer van de kleine krabbelbaan.

Beantwoording gemeente:

Zie voor de regeling van het parkeren de beantwoording hiervoor. Het gemeentebestuur betreurt het ten zeerste dat de verhoudingen zijn verhard na het mislukken van het mediation-traject. Wellicht dat betrokkenen in de toekomst weer ruimte zien om het overleg op te pakken.

Reactie 6:

Reclamanten 6 hebben met verbazing kennis genomen van het voornemen om parkeren bij de natuurijsbaan met een bestemmingsplanwijziging mogelijk te maken. Niet voor niets hebben alle aanwonenden (op 1 familie na) hiertegen 2 jaar lang bij de rechter geprocedeerd en van de rechter gelijk gekregen. De buurt ervaart overlast door het toenemende gebruik van de natuurijsbaan.

Beantwoording gemeente:

Het is bij de gemeente bekend dat een groot aantal omwonenden al geruime tijd overlast ervaart van het gebruik van het sportpark, waaronder parkeren, verkeer over de weg naar de ijsbaan en lichtmasten. Daarop heeft het gemeentebestuur geïnvesteerd in een uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal en is een mediation-traject geïnitieerd met de aanwonenden en de sportverenigingen om tot een vergelijk te komen op de andere punten die als overlast worden ervaren.

Inmiddels is de uitbreiding van het parkeerterrein bij de voetbal gerealiseerd. Helaas heeft de mediation niet tot een gedragen oplossing geleid. De verhoudingen tussen alle betrokken partijen zijn verhard en de gemeente ziet zich geconfronteerd met diverse rechtszaken.

In één van die rechtszaken is er een uitspraak gedaan door de Rechtbank Gelderland die noopt tot actie van het gemeentebestuur. Op een verzoek om handhaving van een groot aantal aanwonenden heeft de rechtbank op 18 juli 2018 geoordeeld dat parkeren op gronden met de bestemming 'Sport' (op ijsdagen (30 tot 40 auto's) en in andere perioden van het jaar als er activiteiten op het terrein plaatsvinden), niet binnen het toegestane gebruik van de bestemming 'Sport' valt. De gemeente moet volgens de rechtbank tegen overtreding daarvan in beginsel dan ook handhavend optreden, tenzij sprake is van bijzondere omstandigheden.

Het gevolg van deze uitspraak is dat het parkeren op de nieuwe parkeeruitbreiding bij de voetbal niet langer is toegestaan, omdat deze uitbreiding is gerealiseerd binnen de sportbestemming. Met deze aanpassing van het bestemmingsplan 'Lochem West' is beoogd om de parkeeruitbreiding van de voetbal in te passen en tegelijkertijd een handhaafbare parkeerregeling vast te stellen die recht doet aan de belangen van de sportverenigingen en de belangen van aanwonenden.

Er wordt veelvuldig en te hard gereden over de asfaltweg, die dwars door een hondenloos gebied en een wandel- en fietspad loopt. Zelfs na de uitspraak van de rechtbank Gelderland treedt de gemeente nauwelijks op tegen parkeren.

Beantwoording gemeente:

Met deze partiële herziening is beoogd om uitvoering te geven aan de uitspraak van de Rechtbank Gelderland. Er wordt een duidelijke parkeerregeling in vastgelegd, waarop ook gehandhaafd kan worden.

Zonder overleg heeft de gemeente het grindpad op haar kosten vervangen door een asfaltweg/gemotoriseerde rijbaan achter de huizen van reclamanten
6. Er zijn al vele bijna ongelukken gebeurd.

Beantwoording gemeente:

Het gaat om de ontsluiting van een bestaande sportvoorziening. Vanwege de bereikbaarheid voor de hulpdiensten is de half verharding omgezet naar gehele verharding.

De weg naar de ijsbaan is geschikt om het beperkte autoverkeer in combinatie met fietsers en voetgangers te verwerken. Zo nodig worden maatregelen ingezet om de verkeersveiligheid te vergroten.

Reclamanten zien geen noodzaak voor parkeren bij de ijsbaan, immers de voetballers moeten verder lopen naar het voetbalveld dan de gebruikers van de natuurijsbaan naar hun clubhuis.

Mindervaliden kunnen nu ook al bij de ijsbaan parkeren. Daarvoor is geen bestemmingsplanwijziging nodig.

De leden van de wielclub kunnen makkelijk van de centrale parkeerplaats (waar ze hun auto kunnen parkeren) naar de ijsbaan fietsen.

Beantwoording gemeente:

De voetballers stappen vanaf de parkeerplaats gelijk het voetbalcomplex op. Dat is een andere situatie dan de schaatsers die eerst nog 442 meter over de openbare weg moeten lopen om bij de ijsbaan te komen. Door de uitspraak van de rechtbank is parkeren in de bestemming 'Sport' niet meer toegestaan, ook niet voor minder validen. De uitspraak van de rechtbank is voor het gemeentebestuur dan ook aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechter zijn alle betrokken belangen nog eens afgewogen en meent het gemeentebestuur dat het gebruik van het ijsbaanterrein voor parkeren met maximaal 20 parkeerplekken (binnen de hekken) niet onredelijk is en past bij het gebruik als ijsbaan en mountainbiketrail.

Eén en ander gelet op de loopafstand vanaf het parkeerterrein naar de ijsbaan van 442 meter, in combinatie met de ruimte die binnen het hek bij de ijsbaan beschikbaar is voor parkeren en het feit dat deze ruimte daar in het verleden ook altijd voor werd gebruikt. Bovendien is daarbij meegewogen dat het parkeren alleen binnen het hek van de ijsclub is toegestaan (op ruime afstand van de meest nabij gelegen woning (70 meter), tot maximaal 20 parkeerplekken (met een beperkt aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan)).

Deze 20 parkeerplekken binnen het hek voorzien in de parkeerbehoefte van de ijsclub en de wielclub, waarbij er ook op drukke wedstrijddagen, bij ledenvergaderingen of rayonbijeenkomsten voldoende parkeerplekken aanwezig zijn. Parkeren binnen het hek is eenvoudig te controleren en daardoor goed handhaafbaar.

Als gevolg van deze beperkingen kan een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de bewoners langs het Oliemolenerf, Zaagmolenerf en Torenmolenlaan, worden voorkomen.

Volgens het geluidonderzoek is er op deze afstand van de woningen geen sprake van onaanvaardbare geluidsoverlast als gevolg van het parkeren.

Door het parkeren binnen het hek bij de ijsbaan met een wintergroene haag af te schermen is er op deze afstand van de woningen ook geen onaanvaardbare visuele hinder.

Door het aantal motorvoertuigbewegingen over de weg naar de ijsbaan te beperken, levert dit gebruik geen gevaar op voor de verkeersveiligheid en ontstaat er geen onaanvaardbare geluidhinder als gevolg van het verkeer naar de ijsbaan.

Handhaving van 42 auto's bij natuurijsbaan en korfbal zal in de praktijk niet plaatsvinden, zodat er nog meer parkeeroverlast en onveiligheid ontstaat.

Door parkeren bij de ijsbaan zal verkeersonveiligheid en overlast weer toenemen, hetgeen door de recente investering van €200.000,- gemeenschapsgeld in de centrale parkeerplaats nu juist was verbeterd. Door verbreding van bestemming verkeer en verblijf wordt de asfaltweg verbreed en zullen overlast en onveiligheid toenemen.

Beantwoording gemeente:

Met deze partiële herziening van het bestemmingsplan is beoogd om een handhaafbare parkeerregeling voor het sportpark op te stellen, waarin rekening is gehouden met de belangen van de sportclubs en met de belangen van omwonenden.

De bestemming 'Verkeer-Verblijf' voor de weg naar de ijsbaan wordt overgenomen uit het geldende bestemmingsplan en niet verbreed. Ook de weg zelf wordt niet verbreed. In plaats daarvan zal het bestemmingsverkeer naar de ijsbaan worden gereguleerd.

Reclamanten 6 stellen voor om alle sporters en bezoekers te verplicht te laten parkeren op de centrale parkeerplaats en de bestemmingsplanwijziging niet verder in procedure te brengen.

Beantwoording gemeente:

Het parkeren bij de voetbal valt grotendeels in de bestemming 'Sport' en is zonder herziening naar 'Verkeer-Verblijf' niet toegestaan. Met de herziening zoals nu voorgesteld wordt de uitbreiding van de parkeerplaats ook in het bestemmingsplan ingepast. Daarnaast wordt het parkeren bij de ijsbaan en de korfbal onder voorwaarden toegestaan. Om dit te realiseren moet deze partiële herziening in procedure worden gebracht.

Reclamanten 6 wijzen op het door de hele buurt als onfatsoenlijk ervaren gedrag van de wethouder, die met de investering van €200.000,- had beloofd om de verkeers- en parkeerproblemen op te lossen en die deze positieve effecten nu alsnog ongedaan maakt door parkeren bij de ijsbaan en korfbal mogelijk te maken.

Uit een WOB-verzoek is volgens reclamanten 6 gebleken dat de wethouder tijdens de mediation, achter de rug van de buurt om, een toezegging aan de ijsclub heeft gedaan omtrent het parkeren bij hun clubgebouw. Dat is niet allen onfatsoenlijk maar ook een beslissing die is voorbehouden aan de Raad. Als de wethouder deze toezegging niet waar kan maken schakelt hij zijn ambtenaren in (en veel gemeenschapsgeld) om zijn gelijk te halen. Reclamanten 6 kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat de wethouder partijdig is en zich niets aantrekt van de overlast die de buurt ervaart.

Beantwoording gemeente:

De inzet van de mediation was het op een lijn krijgen van betrokkenen (buurtbewoners en ijs- en wielclub). Er leek overeenstemming te zijn, maar uiteindelijk is dit niet gelukt vast te leggen. Het ging hierbij om een groot aantal onderwerpen, met name: parkeren, containers, lichtmasten, gebruik weg, onderverhuur, kleur sintelbaan. Uiteindelijk is er geen overeenstemming bereikt over de overeenkomst. Wij herkennen ons verder niet in het door u geschetste beeld van partijdigheid. Ons beleid is er altijd op gericht om te komen tot een zorgvuldige afweging van belangen. Hierbij is het mogelijk dat dit ervaren wordt als partijdigheid, zeker indien de belangenafweging

geheel of gedeeltelijk niet tegemoet komt aan het standpunt van de reclamanten.

Reclamanten kunnen voor het overige geen reactie geven omdat zij geen kennis hebben kunnen nemen van de toelichting, voorschriften en plankaart van het bestemmingsplan. Volgens reclamanten spreekt de gemeente opnieuw alleen met de sportclubs en niet met de buurt. Aan de wensen van de sportclubs wordt wel voldaan en niet aan de wensen van de buurt. De ijsbaan ligt op slechts 13 meter van de tuinen van sommige reclamanten. Bij de aanleg is beloofd dat het alleen gebruikt zou worden als natuurijsbaan omdat de afstand veel kleiner is dan de voorgeschreven afstand door de VNG. Door het gebruik door de wielervedclub en toekomstige onderhuurders neemt de overlast alleen maar toe. Reclamanten vragen of het college ook naar de wensen van de buurt gaat luisteren.

Om de verstoorde relatie tussen buurt en gemeente te herstellen is verzocht om een overleg met de burgemeester en de wethouder. De wethouder heeft dat geweigerd en van de burgemeester is niets vernomen. De motivatie is niet duidelijk.

Beantwoording gemeente:

Juist met het oog om in dit proces een goede start te maken, zijn reclamanten via de ons bekende woordvoerder gevraagd om tot een gesprek te komen, in eerste instantie op ambtelijk niveau. Dit gesprek kon volgens zowel de ons bekende woordvoerder als een groot aantal van de overige omwonenden niet plaatsvinden met een afvaardiging van de omwonenden maar diende plaats te vinden met alle omwonenden. Omdat dit een technisch startoverleg betrof, heeft het college gekozen hiervan af te zien en hiervoor in de plaats een informatieavond te organiseren voor alle omwonenden op 17 april jl. Tijdens deze avond is zowel het proces als de inhoud aan de orde geweest. Op basis van de thans ontvangen reacties en hetgeen in het verleden is uitgewisseld, beschikt het college over voldoende informatie om tot een gewogen besluit te komen inzake het ontwerp bestemmingsplan. Het voeren van nog een gesprek voegt daar op dit moment in het proces niets aan toe.

De buurt heeft grote moeite met de handelwijze van de wethouder en verzoekt de Raad om zijn wethouder tot de orde te roepen, zich voortaan neutraal op te stellen en verdere verkwisting van gemeenschapsgeld te stoppen.

Beantwoording gemeente:

Wij hebben kennis genomen van deze mening. Ook hierbij herkennen wij ons niet in het geschetste beeld van partijdigheid noch van het verkwisten van gemeenschapsgeld.

6.2.3 Vooroverleg

Tot slot zijn de vooroverlegpartners (zoals de provincie en het waterschap) op de hoogte gesteld van het concept van dit bestemmingsplan. Dit gaf geen aanleiding voor opmerkingen of commentaar.

6.2.4 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Partiële herziening Lochem-West, Sportpark De Elze' heeft op grond van artikel 3.8, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 18 juli 2019 tot en met 28 augustus 2019 (zes weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze naar voren brengen bij de gemeenteraad.

Er zijn in totaal 4 schriftelijke zienswijzen ingekomen die binnen de daarvoor gestelde termijn zijn ingediend en daarom ontvankelijk zijn.

De zienswijzen en de gemeentelijke beantwoording daarvan zijn in een separate nota ('Nota van Zienswijzen behorend bij het bestemmingsplan Partiële herziening Lochem-West, Sportpark De Elze') als bijlage bij deze plantoelichting opgenomen.

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is het plan gewijzigd vastgesteld.

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

Bijlage 1 – Geluidonderzoek, Alcedo

Bijlage 2 – Ecologische quickscan, EcoTierra

Bijlage 3 – Nota van Zienswijzen